

## Plenarprotokoll der 106. Sitzung des nordrhein-westfälischen Landtags am 13.11.2008

### Tagesordnungspunkt 4

Die Achsen des Bösen: Die Zukunft der Bahn sind die Fahrgäste und nicht die Börse  
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 14/7833)

**Horst Becker** (GRÜNE): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Achsbruch in Köln –

(Erhebliche Unruhe – Glocke)

so hieß es lange Zeit – würde das Problem der Achsen beim ICE deutlich machen. Aber in jüngerer Zeit haben wir auch gelernt: Der Achsbruch ist nicht in Köln erfolgt, sondern er ist ganz offensichtlich auf freier Strecke erfolgt, beim letzten Beschleunigen auf der Strecke von Frankfurt nach Köln, also bei Hochgeschwindigkeit. Das ist deutlich geworden, wenn man zur Kenntnis nimmt, was die Bundesmaterialprüfungsanstalt in ihrem Gutachten, in ihrem Zwischenbericht, veröffentlicht hat.

Meine Damen und Herren, nicht nur Köln, sondern insgesamt das Land Nordrhein-Westfalen ist mit Mühe und Not an einer schweren Katastrophe vorbeigeschrammt, einer Katastrophe, die übrigens das Eisenbahnbundesamt in seiner Verfügung vom 11. Juli dieses Jahres auch bereits genannt hat, nämlich den Fall in Enschede vor vielen Jahren.

Die Angelegenheit ist nicht nur ärgerlich, die Angelegenheit ist nicht nur eine sicherheitsrelevante Frage, sondern sie wirft ein bezeichnendes Licht auf die Bahnpolitik der letzten Jahre, auf eine Bahnpolitik, die sich auch im Land Nordrhein-Westfalen, wenn man genau hinguckt und wenn man sich mit der Bahn beschäftigt, an vielen Stellen negativ auswirkt.

Die Politik der Bahn, meine Damen und Herren, hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass wegen des bevorstehenden Börsengangs und wegen des Anspruchs, den Bilanzgewinn von Jahr zu Jahr zu steigern, die Strecke und das Netz ganz deutlich vernachlässigt worden sind. Sie hat dazu geführt, dass auch die Sicherheit beim Streckennetz, bei den Weichen und bei den Signalen vernachlässigt wurde. Der letztjährige Bericht des Bundesrechnungshofs hat dies in einer sehr umfangreichen und sehr harschen Kritik deutlich zutage gefördert.

(Beifall von GRÜNEN und Michael Solf [CDU])

Wir haben es aber auch an anderen Stellen, meine Damen und Herren, mit einer Situation zu tun, bei der – wenn man hinschaut – klar wird, was passiert. Der Gewinn, den die Bahn von Jahr zu Jahr macht, ist vor allem im Regionalverkehr erwirtschaftet. In den letzten Jahren sind die Gewinne im Regionalverkehr bundesweit – in Nordrhein-Westfalen im Verhältnis genauso – von 500 Millionen € im Jahr 2004 auf inzwischen 700 Millionen € im Jahr 2006 gestiegen. Das zeigt, dass die Zuschüsse des Bundes, die über die Regionalisierungsmittel über die Verkehrsverbünde bei uns in den Verkehr fließen sollen, letztlich mittels zu hoher Trassenpreise in den Bilanzgewinn der Bahn geflossen sind.

Auch das – wer hinschaut, sieht es – spiegelt sich im täglichen Bahnverkehr wider: Die Züge sind in schlechtem Zustand; an vielen Stellen gibt es, anders als versprochen, kein neues Zugmaterial; wir haben es mit erheblichen Verspätungen zu tun, und wir erleben auch jetzt in diesem Herbst wieder, dass das Wagenmaterial offensichtlich noch nicht einmal herbstfähig ist. Das heißt: Die Wagen müssen bedeutend langsamer in die Bahnhöfe einrollen als zu anderen Jahreszeiten, weil sie nicht in der Lage sind, mit den vorhandenen Bremsen auch im Nahverkehr so zu bremsen, dass sie zügig in die Bahnhöfe einfahren können.

(Beifall von den GRÜNEN)

Wer das sieht, meine Damen und Herren, muss sich die Frage stellen, ob wir es nicht mit einem systemischen Problem zu tun haben: sowohl bei der Sicherheit als auch beim Zustand der Strecken und Wagen sowie auch mit Blick auf die Preiserhöhungen der letzten Zeit. Es gab ganz erhebliche Preiserhöhungen, und kein Unsinn wurde ausgelassen. Ich erinnere an den Bedienzuschlag, der vorübergehend im Gespräch war.

Und wir müssen uns die Frage stellen, ob wir die Bahn nicht anders orientieren müssen.

Wir müssen sie weg von der Ausrichtung auf einen global agierenden Konzern im Logistikbereich und wieder hin auf die Fahrgäste orientieren, die tagtäglich mit dieser Bahn fahren möchten, und zwar sicher, zügig, schnell und preiswert.

(Beifall von GRÜNEN und Michael Solf [CDU])

Wenn das so ist und wenn dieser Vorstand so agiert, wie er in den letzten Jahren agiert hat – die Verkehrsminister haben dies weitestgehend durchgängig durchgewunken und die wenigen, die es nicht getan haben, haben nicht lange in ihrem Amt überlebt –, dann müssen wir den Weg gehen, die Bahn zurück auf die Fahrgäste und weg von einem Börsengang zu orientieren.

Um das vorwegzuschicken: Kommen Sie mir jetzt nicht mit dem Satz, der Börsengang sei endgültig abgesagt. – Der Börsengang ist übrigens nicht deswegen abgesagt, weil er der falsche Weg ist, und auch nicht – wie manche behaupten –, weil nicht genug zu erlösen ist. Der Börsengang ist nach meiner festen Überzeugung vor allen Dingen deswegen abgesagt, weil der Börsenprospekt der Bahn die momentan zutage tretenden Risiken im Netz und besonders im Betrieb sowie bei den ICE T und ICE 3 nicht in vollem Umfang nennt. Wer jetzt mit diesem Börsenprospekt an die Börse ginge, der würde sich dem Risiko aussetzen, hinterher von Kapitalanlegern des Börsenbetrugs geziehen zu werden. Das ist nach meiner festen Überzeugung der wahre Grund.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das ist übrigens auch die Erklärung dafür, dass Herr Mehdorn die Verkaufspläne keineswegs aufgegeben hat, sondern jetzt statt eines Börsengangs den Direktverkauf nach Russland, China oder in einen Teil der arabischen Staaten plant und auch bei der Kanzlerin durchsetzen will. Dies ist ein Direktverkauf, der sich Privatisierung oder Teilprivatisierung nennt und in Wahrheit ein Verkauf von Staatskonzernen an andere Länder wäre.

Also, zusammengefasst: Auch Nordrhein-Westfalen – gerade das Bahnland Nordrhein-Westfalen – muss sich darauf konzentrieren, vom Bund und von der Bahn einzufordern, dass sich die Bahn an den Menschen zu orientieren hat, die jeden Tag mit ihr fahren wollen, und nicht an Planungen und Spielereien mit weltweiten Logistikkonzernen, wie sie Herr Mehdorn plant, was sich dann hier in Nordrhein-Westfalen wieder negativ auswirkt. – Schönen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

(...)

**Horst Becker** (GRÜNE): Zunächst in Kürze und stichwortartig zum Börsengang: Herr Kollege Wißen, ich erinnere mich an Parteitage – unter anderem einen in Hamburg –, bei denen Sie Ihre Position zur Privatisierung der Bahn verändert haben. Hinterher haben Sie diese veränderte Position zugunsten dessen erneut verändert, was die Koalition vereinbart hat. Insofern möchte ich diese Diskussion kurz und prägnant abwürgen und darauf hinweisen, dass

sich die Situation der Bahn für die Kunden in den letzten fünf Jahren massiv verschlechtert hat. Das verändert auch unsere Position.

Meine zweite Bemerkung: Selbstverständlich ist es eine „intellektuelle Unschärfe“ – um es freundlich zu formulieren –, die Privatbahnen in NRW mit der Privatisierung der Bahn in einen Topf zu werfen. Die können nur vernünftig wirtschaften, wenn insgesamt vernünftige Trassenpreise genommen werden. Die Bahn als Monopolbetrieb, der für die Börse die Gewinne dort erzielt, aber dann in die Bilanz hineinschreibt, macht genau das nicht. Genau diese Privatbahnen werden durch diesen Börsengang benachteiligt.

(Beifall von den GRÜNEN)

Dritter Hinweis: Sie sagen, es sei nicht klar, was bei der Bahn passiert sei. Ich will Ihnen dazu in der Schnelle noch einmal Folgendes mitgeben: Alles, was ich jetzt sage, sind inzwischen bewiesene Fakten, die nicht bestritten werden. Bereits 2003 hat der DIN-Normen-Unterausschuss gesagt, dass die europäischen Normen, die die Bahn anwendet, nicht angewendet werden können, weil sie nicht ausreichend sind.

Im Jahr 2004 hat die TU Clausthal bewiesen, dass die Lasten im realen Betrieb deutlich über denen der Norm sind, die angewendet worden ist.

Im Jahr 2006 gab es Fachaufsätze in einer Zeitschrift der Bahn. Im Jahr 2008 war das erneut der Fall. Alle haben darauf hingewiesen, dass die Achsen brechen werden. Und sie brechen! Sie sind im Jahr 2002 gebrochen, sie sind in diesem Jahr gebrochen. Inzwischen gibt es eine Reihe weiterer Fast-Unfälle dieser Art. Wenn nicht anders vorgegangen wird, wird sich das häufen. Wenn Sie meinen, das stehe nicht fest, lesen Sie das Gutachten noch einmal nach. Ich habe es sehr aufmerksam gelesen. Zwar handelt es sich dabei um einen Zwischenbericht; das aber liegt daran, dass eine weitere Untersuchung an einer anderen Achse gemacht wird. Der Zwischenbericht zu dieser Achse kommt zu ganz klaren Ergebnissen, so wie ich sie in unserem Antrag beschrieben habe.

Meine letzte Bemerkung zur Überschrift: Wenn Sie sich alle an der Überschrift, die ich ausgesprochen gelungen finde, stören, würden wir sie selbstverständlich ändern, wenn Sie den Rest mit beschließen. Ich sage aber besonders denjenigen, die sich jetzt über eine Überschrift erregen, aber unsauber arbeiten, indem sie falsch zitieren: Wir haben Herrn Mehdorn zitiert, der den Lokführern vorgeworfen hat, es sei Terrorismus, dass sie solche Lohnforderungen stellten. Das sind die Lokführer, von denen Sie völlig zu Recht sagen, sie arbeiteten hart. Das, was der Herr Mehdorn gemacht hat, war völliger Unsinn. Das steht in dem Antrag. Sie können deshalb nicht so tun, als hätten wir gesagt, wir wollten die Bahn terrorisieren oder die würde die Kunden terrorisieren. Herr Mehdorn hat diesen Begriff gegenüber den Lokführern gebraucht. So steht es in unserem Antrag. Bevor Sie das zitieren, müssten Sie es noch einmal nachlesen.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das komplette Plenarprotokoll finden Sie unter: <http://www.landtag.nrw.de>