

Rede für die Kundgebung am Samstag, den 18. Oktober 2014 in Bonn

(www.bonnfahrt.de, Motto: Die Schiene ist das Ziel)

Von Carl Waßmuth, Gemeingut in BürgerInnenhand

Liebe Freundinnen und Freunde der Schiene,

tapfere Verteidiger eurer Städte,

Wie viele wollten als Kinder Lokomotivführer werden. Heute streiken diese Lokomotivführer, weil ihr Traumberuf keine Familie ernährt. Weil absurde Schichtpläne der Deutschen Bahn ihr Familienleben bedrohen und sie krank machen. Vielleicht auch, weil bei der DB Überstunden die Regel sind und weil es bei der Deutschen Bahn nur noch so wenig Beschäftigte gibt, dass eine Stadt wie Mainz faktisch wochenlang nur noch mit dem Auto zu erreichen ist, wenn vier davon gleichzeitig krank werden.

Ich darf wegen dieses Streiks heute bei meiner Familie bleiben, aber ich kann nicht zu euch sprechen über diese eigenartige Bahn. Wenn ihr möchtet, könnt ihr vorlesen, was ich für die Rede für euch schon aufgeschrieben hatte.

Ich sage eigenartige Bahn. Denn wie konnte es passieren, dass die gute alte Eisenbahn eine ganze Stadt wie Stuttgart umpflügt wie ein Pflug einen Acker? Wer hat ihr diese Macht gegeben? Wer steuert unsere Eisenbahn, wer kontrolliert sie?

Viele von euch sind mit einem Sonderzug heute von Stuttgart nach Bonn gekommen. Wieso? Droht ein "Bonn 21"? Es sind auch Bonnerinnen und Bonner gekommen, nehme ich an. Andere Bonnerinnen und Bonner sehen eure Demonstration mit etwas Abstand, vom Rand des Platzes, und fragen sich: Was machen die hier?

Eure Antwort lautet: Jemand zerstört Stuttgart. Die eigenartige Bahn, die heute DB heißt und in Stuttgart den Bahnhof abreißt und umgräbt, ist Teil eines Geflechts, das in Berlin gesteuert wird, vielleicht auch in Frankfurt oder noch woanders. Kontrolliert werden sollte die eigenartige Bahn in Bonn: Vom Eisenbahnbundesamt, dem EBA. Und ihr seid gekommen, um deutlich zu sagen: Diese Kontrolle funktioniert nicht. Sie funktioniert so offensichtlich

nicht, versagt himmelschreiend. Aber vielleicht haben Kontrolleure und Steuerer der eigenartigen Bahn lange keine Zeitungen gelesen, so dass sie vom offenkundigen nichts wissen. Vielleicht waren sie lange nicht in Stuttgart, so dass sie vom himmelschreienden nichts gehört haben.

Wie konnte es zu so einem Versagen kommen? Können die Leute beim EBA nichts? Sind es zu wenige? Sind es die Falschen Leute? Könnten sie kontrollieren, aber dürfen sie es nicht?

Ich habe das EBA 2008 auf einem der Höhepunkte einer Kontrolle erlebt, wie wir sie uns vielleicht vorstellen. Am Mittwoch den 9.7.2008 entgleiste im Kölner Hauptbahnhof ein ICE-3. Nur Aufgrund der geringen Geschwindigkeit des ICE kam es nicht zu einem Unglück. Die Bahn ließ ihre ICE-Flotte weiter mit Höchstgeschwindigkeit fahren als ob nichts geschehen wäre. Da der Bahnvorstand nicht bereit war, umgehend die gesamte ICE-3-Flotte auf Rissbildung zu untersuchen, erließ das Eisenbahn-Bundesamt zwei Tage später den folgenden Bescheid: Alle im Einsatz befindlichen ICE-3, die seit der letzten Ultraschallüberprüfung mehr als 60.000 Kilometer Laufleistung hatten, seien "aus dem Betrieb zu nehmen" und ohne Verzögerung auf "Rissfreiheit" zu überprüfen. Das EBA stellte dabei klar, dass die "sofortige Vollziehung dieses Bescheides (...) wegen Gefahr im Verzug als Notstandsmaßnahme im öffentlichen Interesse (...) angeordnet" wurde. Die Bahn verschwieg diesen Anordnung und erklärte der Öffentlichkeit, die Deutsche Bahn AG habe als "Vorsichtsmaßnahme" alle ICE-3-Einheiten einer "Zusatzuntersuchung mit Ultraschall" unterzogen. "Das EBA stellte vier Tage später fest: "Wäre dasselbe Ereignis (der Achsbruch) bei Streckengeschwindigkeit von bis zu 300 km/h aufgetreten, hätte sich mit nicht unerheblicher Wahrscheinlichkeit eine Katastrophe wie z. B. in Eschede ereignen können."

Das war eine Sternstunde des EBA. Es hat mittelbar vermutlich sogar dazu beigetragen, den geplanten Börsengang der Bahn zu verhindern. Die DB AG hatte für den geplanten Schritt aufs Parkett nämlich einen sogenannten Börsenprospekt für die interessierten Anleger zu erstellen. Da stand drin, wie mit der Bahn Rendite gemacht werden kann. Den musste sie jetzt einstampfen und um den Abschnitt ergänzen "mit Ausnahme unseres Flagschiffs ICE3, der auf mehrere Jahre hinaus wegen brüchiger Achsen kaum wird fahren können." Das verzögerte den Börsengang, und so kam er in die Finanzkrise hinein und musste ganz abgesagt werden.

Manche haben sich wohl gesagt, dass das EBA nie wieder so eine Macht bekommen darf.

Das Beispiel zeigt aber auch, dass die Macht des EBA auch damals nur noch punktuell war. Die viel zu langen Abstände der Wartung und Kontrolle, die dem Achsbruch von Köln vorausgegangen waren, hatte das EBA nämlich nicht verhindern können. Wenn es um lange Prozesse geht, wenn genug Zeit für Einflussnahme von außen ist, dann ist das EBA nämlich zahnlos. Wie kommt das?

Vor etwas über zwanzig Jahren wurde für die Demokratie eine folgenschwere Entscheidung getroffen. Die Bahn wurde in Anführungsstrichen „reformiert“, sie wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, sie wurde formell privatisiert. Die alte Eisenbahn hatte die Aufgabe, Menschen und Güter zu befördern. Die eigenartige Bahn von heute soll Gewinne erwirtschaften. Für wen? Angeblich für uns. Aber tatsächlich wurde die eigenartige Bahn zu einer der größten Umwälzungs-Maschinerien der Republik.

Bahnmanager aus der Auto- und Luftfahrtindustrie durften mit Einverständnis aller Bundesregierungen seither aus der Bahn eine steuerfinanzierte Melkkuh zum Nutzen Dritter machen. Wenn Parlament oder Bürgerinnen und Bürger eine demokratische Steuerung der Bahn forderten, verwies die Bundesregierung stereotyp aufs Aktienrecht: Steuerung leider nicht möglich, da privatrechtlich organisiert.

Die Mittel der Wahl waren: Verkauf unter Wert, Bezahlung über Preis und die Zerstörung zugunsten Dritter. Mit Steuergeldern geschaffenes Vermögen unter Wert verkauft wurden Grundstücke, Firmen und Marken. Von Steuergeldern über Wert eingekauft wurden: Schienen, Kredite, Firmen (im Falle von Schenker gab es einen Verkauf und später einen Rückkauf), Manager, Berater. Mit Steuergeldern geschaffene Werte wurden zerstört, zum Vorteil Dritter, die Einfluss auf die Bahn gewinnen konnten. Zerstört wurde das System Interregio, zerstört wurden später auch die Interregio-Wagen, die im Wortsinn verschrottet wurden, angeblich damit nicht „Wettbewerber“ darauf Zugriff bekommen können. Zerstört durch Herausreißen wurden Ausweichstrecken, Weichen und Gleisanschlüsse. Zerstört wird nun nicht nur ein Bahnhof, sondern die Innenstadt von Stuttgart, seine grüne Lunge, seine soziale Struktur, vielleicht auch Stuttgarts Mineralquellen.

Unter Wert verkaufen, über Preis bezahlen, zugunsten Dritter zerstören: Das alles geht, weil die Bahn formell privat ist und niemand sie kontrolliert - auch das EBA nicht. Dazu später noch mehr.

Bei all dem ist die DB AG nur privat, wenn es ums Geldausgeben geht, nicht bei den Einnahmen: Fürs laufende Geschäft bekam die DB AG direkt und indirekt jedes Jahr über sechs Prozent des Bundeshaushalts, in 20 Jahren stolze 375 Milliarden Euro, vom Staat. Zur Gründung 1994 war die DB AG für

den Börsengang zudem reichlich bestückt worden: geschätzt 100 bis 200 Milliarden Euro hat der Bund der DB AG allein an Grundstücken übertragen – zum Buchwert von Null Euro. Viele innerstädtische Filetstücke und ganze Firmen wurden anschließend weit unter Wert an Dritte weitergereicht. Die nun privatwirtschaftliche DB AG konnte Politiker kaufen, Gewerkschafter und Verkehrswissenschaftler. Als einer der größten Anzeigenkunden in Deutschland beeinflusste die DB AG auch die Berichterstattung und wenn das nicht ausreichte, fingierte sie Leserbriefe und ließ scheinbar neutrale Studien in ihrem Sinne erstellen

Um die Bundesbahn und Reichsbahn in die eigenartige Bahn von heute zu verwandeln, wurde das Grundgesetz geändert. Und die alten Kontrollinstanzen wurden abgeschafft und neue wurden eingesetzt. Das EBA ist eine dieser neuen Strukturen, es ist eine sogenannte "selbständige deutsche Bundesoberbehörde im Bereich der Bundesverkehrsverwaltung" und unterliegt der Aufsicht und den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr.

Selbständig und unabhängig war das EBA nie. Schon 2000 wurden Mitarbeiter, die kritische Berichte verfassten, geschasst. In einem Fall auf direkte Initiative des damaligen Bahnchefs Mehdorn. Aber auch das Verkehrsministerium – das die DB AG selbst nie steuert – pfuscht dem EBA ständig ins Handwerk. Und es reduziert sein Personal: Seit 1994 um 25 Prozent, in den sicherheitsrelevanten Bereichen ist der Rückgang aber noch viel drastischer. Nach einem Eisenbahnunfall bei Brühl mit sechs getöteten stellte sich heraus, dass zur Überwachung des betreffenden Bereichs des Schienenverkehrs pro Bundesland genau ein Mitarbeiter zur Verfügung steht. Seit der formellen Privatisierung der Bahn sank gleichzeitig die Zahl der DB-Beschäftigte im Schienenverkehr im Inland um 40 Prozent – Überlastung auch dort. Nur die Zahl der Manager stieg: Von 6000 leitenden Bahnbeamten 1994 auf 17.000 Manager heute.

Das EBA wurde als Wachhund gegründet, der die öffentlichen Interessen sicherstellen soll. Die DB AG bekam gleichzeitig völlig freie Hand, sie muss sich nicht am Gemeinwohl orientieren, sie wird von der Politik offiziell weder gesteuert noch kontrolliert. Die DB AG bekam gewaltige Ressourcen, bezahlt Ingenieure, Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer, um Wege zu finden, an der Sicherheit zu sparen und Steuergeld aus dem System Bahn herauszutransferieren. Der Wachhund EBA hatte nie eine Chance, das zu verhindern. Er wurde alt, er wurde schwächer. Jetzt soll er sogar eingeschläfert werden.

Wie bitte? Eingeschläfert?

Ja, denn es droht, dass das EBA noch einmal punktuelle Kontrollmacht bekommt.

Die enorme Schrägneigung bei Stuttgart 21 führt zu gefährlichen Unfallrisiken. Der Höhenunterschied von mehr als sechs Metern verstößt gegen geltende Regeln, hat aber vom EBA eine Ausnahmegenehmigung bekommen. Diese Ausnahme gerät technisch und formal unter Druck. Wenn das EBA seine Entscheidung revidiert oder mit Auflagen einschränkt, wird ein Weiterbau von Stuttgart 21 unmöglich.

Wir können sicher sein, dass das interessierter Seite auch als eine mögliche Bruchstelle im Planungs- und Bauprozess von Stuttgart 21 aufgefallen ist. Für eine weitere Bruchstelle, den Kapazitätsrückbau durch S21, soll es jetzt ein eigenes Gesetz geben, ein "Lex S21": Bundesverkehrsminister Dobrindt plant das Allgemeine Bahngesetz dahingehend zu ändern, dass die Deutsche Bahn Gleise ohne Sondergenehmigung wegen Kapazitätsrückbau abreißen darf. Wenn wir nicht aufpassen, bekommen wir auch noch ein "Lex Bahnhofsschrägneigung" oder ein "Lex EBA-Maulkorb".

Über die formell privatisierte Bahn konnten Immobilienkonzerne und Finanzanleger, konnte die Auto- und Luftfahrtindustrie Einfluss nehmen auf unser Vermögen, auf unsere Städte, auf die Art, wie wir fahren können oder müssen. Der Wachhund EBA hat sie kaum aufgehalten. Eine demokratische Kontrolle über diese Bahn, für die "eigenartig" ein zu schwaches Wort ist - eine solche demokratische Kontrolle gab es nicht und gibt es nicht.

Wir müssen diese Kontrolle zurückgewinnen! Die Bahn gehört uns, auch das EBA gehört uns, es wird von uns bezahlt und ist für unsere Sicherheit zuständig. Die Bahn muss raus aus dem System "Rendite machen", und das EBA muss zu einer transparent, demokratisch gesteuerten Behörde werden - personell umfassend ausgestattet.

Das offensichtliche und himmelschreiende, das in Stuttgart passiert, passiert auch in Bonn und es passiert in Berlin. Ich bin euch dafür dankbar, dass ihr es für alle sichtbar macht, dass ihr es rausschreit, so dass es keiner mehr überhören kann.

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.

Weidenweg 37, 10249 Berlin; info@gemeingut.org ; Tel.: +49(0) 30 37300442