

Rede von Heide Schinowsky

Heide Schinowsky spricht zum Antrag der Regierungsfractionen „Bahnwerke der Deutschen Bahn AG in Brandenburg“

[>> Änderungsantrag zum Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE LINKE
„Bahnwerke der Deutschen Bahn AG in Brandenburg“ \(pdf-Datei\).](#)

Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren,

seit Jahren fehlt im Cottbuser Betrieb der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH die Arbeit. 2016 zum Beispiel wurden daher teilweise bis zu 70 Beschäftigte über den internen Personalausgleich an andere Werke des DB-Konzerns ausgeliehen. Und als Hintergrund

für die Reduzierung der Arbeit am zweiten Brandenburger Bahn-Standort in Wittenberge nennt die Bahn zurückgehende Aufträge des Hauptkunden, der DB Regio.

An beiden Standorten fehlt es schlicht an Aufträgen – und eher nicht an Solidaritätsbekundungen der politischen Ebene. Der Antrag, den die Koalitionsfraktionen hier eingebracht haben, gehört zur Kategorie „Solidaritätsbekundung“. Gleichwohl ist es richtig, dass wir heute darüber diskutieren. Die Probleme sind seit Jahren evident, die Werke in ihrer Region jeweils von zentraler Bedeutung für den Arbeitsmarkt und eine Lösung ist nicht in Sicht.

Die Bahn ist Herzstück einer vernetzten und klimafreundlichen Elektromobilität. Klar ist aber auch: Wenn Bahnstandorte wie Cottbus und Wittenberg oder auch die Hersteller wie zum Beispiel Bombardier in Hennigsdorf erhalten werden oder sogar wieder wachsen sollen, muss es mehr Bahnverkehr geben.

Die Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr im Land werden im Wesentlichen auf Bundesebene festgelegt. Wer also die Bahnstandorte im Land erhalten und ausbauen will, der muss auf Bundesebene für mehr Verkehr auf der Schiene kämpfen. Bahnfahren muss im ganzen Land attraktiver – einfach, bequem und verlässlich – werden. Ebenso muss die Schiene im Bereich des Güterverkehrs konkurrenzfähig sein und Marktanteile zurückgewinnen.

Die schwarz-rote Bundesregierung hat es aber bisher leider versäumt, den Schienenverkehr zu stärken – zum Beispiel indem der Deutschen Bahn AG entsprechende Ziele vorgegeben werden. Ganz im Gegenteil: Die Bundeszuschüsse werden ohne Bedingungen was Qualität der Verbindungen oder Quantität anbelangt ausgereicht. Deutschland hat europaweit überdurchschnittlich hohe Trassenpreise; Investitionen fließen immer noch eher in die Straße und nicht in die Schiene.

An dieser Stelle kurz zu Herrn Homeyer: Wissen Sie, von wem der Vorschlag des Autofastens ursprünglich kommt? Richtig, erstens von der Kirche! Und wer ist der zweite Unterstützer? Der ADAC! Wir befinden uns da also in bester Gesellschaft.

Und zur Finanzierung: Wir haben ja auch nicht gesagt, dass gar kein Geld in die Schiene investiert würde. Aber es ist zu wenig!

Die Führung der DB AG hat bislang offensichtlich nicht das Wachstum von Verkehr auf der Schiene im Sinn, sondern die Maximierung des Gewinns. Diese Bahnpolitik auf Bundesebene, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist die Hauptursache für die Probleme unserer Brandenburger Bahnwerke.

Wir Bündnisgrüne haben daher im Bundestag eine Reformkommission Bahn vorgeschlagen. Es geht uns dabei zum Beispiel um Fragen, wie: Wie kann das System Schiene gestärkt werden? Wie kann der Deutschland-Takt konkret umgesetzt werden? Wie kommen wir zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern? Wie können wir – beispielsweise durch die Digitalisierung – Innovationen auf der Schiene auslösen?

Und vor allem: Wie erklären und definieren wir in Zukunft die Eigenwirtschaftlichkeit der Deutschen Bahn versus des Gemeinwohlanspruches, den ja auch die Koalitionsfraktionen mit Ihrem Antrag einfordern? Der Bundestag hat diesen Ansatz im Dezember leider abgelehnt.

Bahnchef Rüdiger Grube hinterlässt ein Unternehmen in der Krise. Die Ursachen für enttäuschende Konzernergebnisse, fehlende Investitionskraft und die Unzufriedenheit vieler Kundinnen und Kunden dürfen nicht länger ignoriert werden: Der Deutschen Bahn fehlt die klare Strategie genauso wie die verkehrspolitische Rückendeckung. Der einst entschuldete Bahnkonzern erreicht immer höhere Schuldenstände und droht zum dauerhaften Sanierungsfall zu werden. Die Marktanteile der Schiene im Verkehrssektor stagnieren in Deutschland seit Jahren.

Ziel muss es also sein, nicht nur bei Bedarf den Austausch mit dem Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG zu suchen, wie Sie hier beantragen, sondern sich für eine andere Bahnpolitik einzusetzen. Warum gehen Sie diesen Schritt nicht mit und bleiben in ihrem Antrag völlig unverbindlich? Das, was hier gefordert wird, wird leider weder beim Bahnvorstand noch bei der Bundesregierung irgendwen beeindrucken.

Nun hat der DB-Konzern seine ökonomischen Ziele gerade neu formuliert: Das Ziel ist nicht mehr der „Profitable Marktführer“ zu sein, sondern der „Profitable Qualitätsführer“. Es geht also jetzt weniger um Größe, als vielmehr um Qualität. Das heißt aber auch, ein weiterer Abbau von Arbeitsplätzen im DB Konzern ist ziemlich sicher nicht komplett zu vermeiden.

Wir können jetzt dafür kämpfen dass das bitte in Hessen oder Bremen passiert und nicht in Brandenburg. Aber im Sinne einer solidarischen Politik muss es uns doch jetzt viel mehr darum gehen, im Schienenverkehr wieder eine Wachstumsstimmung zu erzeugen!

Sollte man nicht zum Beispiel versuchen, auch andere Anbieter für den Standort Brandenburg zu begeistern? Auch das geht nur, wenn es aus der Region ein Aufbruchssignal gibt. Der neu gebildete Berliner Senat hat sich gerade klar zum Ausbau der Schiene in der Region bekannt. Brandenburg denkt hingegen noch nach.

Auf dem Elmshorner Platz am Wittenberger Rathaus ist im letzten Jahr eine Stiel-Eiche gepflanzt worden. Der Baum ist ein Geschenk des Regionalen Wachstumskerns Prignitz an das Bahnwerk zum 140 jährigen Firmenjubiläum – als Zeichen der Verbundenheit der Region mit dem Werk und dessen Verwurzelung in der Eisenbahnerstadt Wittenberge. Eine schöne Geste, mehr jedoch leider nicht.

Eine Aufbruchsstimmung in der Region, die auch den Bahnwerken wieder Auftrieb geben würde, könnte von einer Mobilitätsstrategie 2030 ausgehen, die eindeutig auf die Schiene setzt. In diesem Sinne möchte ich dafür werben, sich nicht nur für den Erhalt der beiden Standorte Cottbus und Wittenberge ein zu setzen, sondern insgesamt die Signale umzustellen. Umzustellen auf wieder deutlich mehr Verkehr auf der Schiene. Nur so wird die Bahnindustrie in Brandenburg auch dauerhaft ein guter und sicherer Arbeitgeber bleiben. Vielen Dank!

[>> Änderungsantrag zum Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE LINKE
„Bahnwerke der Deutschen Bahn AG in Brandenburg“ \(pdf-Datei\).](#)

Der Änderungsantrag wurde ...