



1999-2019: 20 Jahre NATO-Aggression gegen Jugoslawien: Zerstörung der Transport-, Kommunikations- und Versorgungswege: Hier in Grdelica. Bei Angriff auf einen Personenzug sterben 10 Menschen. – foto aus der Ausstellung FRY – gezielt kollateral: arbeiterfotografie.com

DIE EISENBAHN – EIN AUSLAUFMODELL?

Am 3. Februar 2019 verfolgten die Duisburger Freidenker die Spuren der Deutschen Eisenbahn von ihrem Aufstieg bis zum rasanten Abstieg in den letzten 25 Jahren. Die Referentin war Brigitte Streicher (Vortrag hier leicht gekürzt):

Die Eisenbahn erzwang in Deutschland die Beseitigung der Reste kleinstaatlicher Reglements und sie ermöglichte im Lauf der Jahrzehnte eine bis dahin ungekannte Mobilität für Menschen und Güter. Nach dem 2. Weltkrieg erwuchs der Eisenbahn ein mächtiger Konkurrent, dem sie scheinbar hilflos ausgeliefert war: der erdöl-basierte Transport mittels PKW, LKW und Flugzeug. Diese Verkehrsform zeigt mittlerweile in jeder Hinsicht ihre zerstörerischen Auswirkungen sowohl auf die sozialen Beziehungen als auch auf die Lebensräume der Menschen. Aber die Eisenbahn ist kein Relikt vergangener Zeiten. Einerseits ist sie nach wie vor ein zentrales Element in militärischen Planungen. Andererseits kann sie ein wichtiger Baustein in der Entwicklung neuer Verkehrskonzepte als Alternative zu PKW- und LKW-Kolonnen auf den Strassen sein.

Die Gründerjahre

England ist das Geburtsland der Eisenbahn. Denn nur hier

standen die notwendigen Mittel für ihre Entwicklung in ausreichender Qualität und Menge zur Verfügung: Eisen, Stahl und die Dampfmaschine. Die Entwicklung der Eisenbahn entsprang nicht einem spielerischen Forscherdrang. Die expandierende Schwerindustrie war angewiesen auf ein Transportmittel, das die Rohstoffe aus den Erz- und Kohleminen schnell und in ausreichendem Umfang transportieren konnte. So war die Eisenbahn sowohl Produkt, als auch Motor der industriellen Revolution.

Für Deutschland begann das Eisenbahnzeitalter 1835. Aber

erst zum Ende des Jahrhunderts konnte die deutsche Industrie in vollem Umfang von den Transportleistungen dieses neuen Verkehrsmittels profitieren. Das Haupthindernis war die politische Zerstückelung Deutschlands. In jedem Kleinstaat betrieben private Aktiengesellschaften ihre eigenen Bahnstrecken - und jede hatte ihre eigenen Spurweiten, Fahrpläne und Tarife. Erst nach der Reichsgründung 1871 und mit dem 'Großen Actien-Crash' 1873, der die erste schwere kapitalistische Krise in Europa markierte, konnten effektive Eisenbahntransportwege ausgebaut werden.

Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden erstmals Aktiengesellschaften als Zusammenschluss privater Kapitalgeber, um die hohen Investitionen, die für den Bau einer Eisenbahnlinie erforderlich waren, zu gewährleisten. Mit dem grossen Bedarf an Eisenbahntransportwegen stiegen die Renditen an derartigen Unternehmungen rasant, sodass der Eisenbahnbau wie ein Magnet anlagewilliges Kapital anzog. Mit entsprechenden Gesetzgebungen wurde die persönliche Haftung der Anteilseigner abgeschafft und die Anteile konnten somit selbst wieder zu Spekulationsobjekten werden. In den letzten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts waren ca. 50% des gesamten privaten Kapitals weltweit im Bau, dem Betrieb der Eisenbahnen und der Produktion von rollendem Material angelegt. Die erste grosse kapitalistische Krise in den 70er Jahren, die einen Einbruch in der Nachfrage nach Transport zur Folge hatte, führte zum Ruin der meisten AG's. Die jeweiligen Staaten übernahmen die schon gebauten Eisenbahnlinien und sanierten sie aus dem Steueraufkommen, ohne diejenigen, die bisher daran verdient hatten, zur Kasse zu bitten.

Zum Ausgang des 19. Jahrhunderts waren ein grosser Teil

der europäischen Bahnen verstaatlicht. In Deutschland wurde dieses Ziel in der Verfassung von 1919 festgeschrieben und 1920 mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn erreicht.

Eine der historischen Leistungen eines zentral verwalteten Eisenbahnnetzes war die Normierung der Zeit. Noch bis zum Ende des Jahrhunderts war die 1844 festgelegte Greenwich Time als Masstab noch eine reine Eisenbahnzeit als Grundlage für die Erstellung der Fahrpläne. In Deutschland wurden 1893 die Lokalzeiten zugunsten einer Einheitszeit aufgegeben. Von einer staatlich verwalteten Bahn profitierte aber nicht nur die Industrie, sondern auch ein anderer Akteur.

Die Eisenbahn und der Krieg

Schon früh erkannte das Militär das Potenzial der Eisenbahn. Mit ihr wurde die Zeit für den Truppenaufmarsch erheblich verkürzt. In der Nähe der Eisenbahnbrücken über die großen deutschen Flüsse wurden Festungen angelegt oder erweitert, so z.B. in Köln, Wesel am Rhein, Minden an der Weser, Magdeburg an der Elbe und Küstrin an der Oder. Die Stellungsschlachten im 1. Weltkrieg wurden in der Nähe von Bahnstationen als sicherer Nachschubbasis geführt.

Der Erste Weltkrieg brachte aber auch einen wichtigen Innovationsschub für den Antrieb der Bahnen in Europa. Eine Dampflok benötigt für ihren Betrieb Kohle. Und hier konkurrierte die Bahn mit der Eisen- und Stahlindustrie als Rüstungslieferant. Die Alpenanrainerstaaten nutzten deshalb Elektrizität als Antriebsenergie. Diese Energieform konnte kostengünstig in diesen Regionen in Wasserkraftwerken erzeugt werden. Die Schweiz ist seit 30 Jahren das einzige Land der Erde mit vollständiger Elektrifizierung der Bahnen.

Die Logistik der Reichsbahn war bedeutend für die Durchführung der deutschen faschistischen Angriffskriege. Die Vorbereitung zum Überfall auf die Sowjetunion soll der größte Eisenbahnaufmarsch in der Geschichte gewesen sein. Auch die industriell organisierte Vernichtung von Menschen hätte es ohne den fahrplanmäßigen Einsatz der Züge in die Vernichtungslager nicht gegeben. In den Fahrplänen waren sie mit dem Kürzel 'DZ' geführt, d.h. 'Davidzug'. Die Reichsbahn hat an diesen Transporten gut verdient: jede in den Tod beförderte Person wurde der SS als 2.-Klasse-Fahrt in Rechnung gestellt.

Die 50er Jahre - kein guter Start für die deutsche Eisenbahn

In den 12 Jahren faschistischer Herrschaft wurden die Grundlagen geschaffen für die Erfolge der deutschen Automobilindustrie als stärksten Konkurrenten der Eisenbahn nach dem 2. Weltkrieg.

Das Gründungskapital der Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH in Höhe von 50 Millionen Reichsmark stammte aus dem Verkauf der von den Faschisten beschlagnahmten Gewerkschaftshäuser. Gerechtfertigt wurde diese Massnahme mit der Ankündigung, einen Kleinwagen für Alle zu produzieren, den Volkswagen. Der Beginn des 2. Weltkrieges machte das eigentliche Ziel deutlich. Produziert wurden kriegstaugliche Kraftfahrzeuge, so z.B. der 'Kübelwagen'.

Nach 1945 entwickelte sich das Volkswagenwerk zum Sym-

bol des deutschen Wirtschaftswunders. 1960 wurde die GmbH in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, 60% des Kapitals wurden an Kleinaktionäre abgegeben, je 20% gingen an den Bund und das Land Niedersachsen. Damit waren verkehrspolitische Entscheidungen direkt an die Bedürfnisse der Autoindustrie gekoppelt.

Die deutschen Faschisten lancierten den Traum vom 'Käfer für alle'. Medial wurde mit dieser Dreckschleuder ein Lebensgefühl propagiert, das schon 1934 eines der ersten Mitglieder des ADAC, Adolf Hitler, auf der Eröffnung der internationalen Automobilausstellung in Berlin zum Ausdruck brachte: jede Geschwindigkeitsbegrenzung widerspräche dem natürlichen Freiheitsgefühl des Automobilisten (der ADAC führte diese Linie mit seinem Slogan 'Freie Fahrt für freie Bürger' nach dem Krieg weiter). Endete der Traum von Freiheit für viele vorerst im Kübelwagen vor Stalingrad, so brachten die 50er Jahre endlich den Segen auf 4 Rädern.

Der grosse Verlierer war die Eisenbahn. Der Ausbau des Strassennetzes und die steuerliche Begünstigung der erdölbasierten Transportmittel haben stetig den Anteil der Eisenbahnen am Personen- und Lastentransport sinken lassen. Beispiele hierfür sind:

► 1. steuerliche Vergünstigung von Firmenwagen.

Im Jahr 2017 hatten die Dienstwagen einen Anteil von 65% an allen neu zugelassenen Pkw. Die Dienstwagen bringen zweierlei Vorteil für die Betriebe: zum einen gelten sie als Lohnanteil, für den keine Sozialabgaben gezahlt werden, zum anderen gehen sie als gewinnmindernde und damit steuersenkende Ausgabe in die Gewinn- und Verlustrechnung ein. (1)

► 2. Subventionierung des Gütertransports über die Strasse oder per Flugzeug.

Auf Grund der Befreiung des Kerosins von der Kraftfahrzeugsteuer (*), der steuerlichen Begünstigung des Dieselmotors und einer weniger als halberhitzigen Strassenmaut für LKW (ca. 10% der LKW werden erfasst) sind z.B. Tomaten aus Südspanien billiger als jene aus Deutschland: die Transportkosten sind derart gering, dass das niedrigere Lohnniveau in den Andalusischen Anbaugebieten fast voll genutzt werden kann.

► 3. Verstaatlichung der externen Kosten des Strassenverkehrs

Die ölbasierten Transportmittel sind diejenigen, die die höchsten externen Kosten des Verkehrs verursachen. Zu den externen Kosten zählen sowohl der Strassenbau als auch die Kosten, die durch den Tod und die Verletzung von Menschen im Strassenverkehr entstehen. Ferner schlagen die ökologischen Schäden der CO₂-Emissionen zu Buche. Diese stiegen allein in der EU von 1990 bis 2005 durch den Strassen- und Flugverkehr um 32%.

Hierzu ein kurzer Einschub.

Das Elektro-Auto als Lösung?

Wohl kaum. Denn es löst nicht 2 wesentliche Probleme des Personen- und Gütertransports über die Strassen.

►1. der Platzverbrauch. Das Problem der Versiegelung der Böden wird damit nicht gelöst; denn nicht nur die Strassen, sondern auch die Parkplätze sind aus Beton und stehlen wertvolle Flächen, die zur Regeneration der Böden wichtig sind.

►2. Die Art der Stromgewinnung wird weder von den Autokonzernen noch von den Regierungen, in denen die Entwicklung von E-Autos gefördert werden, thematisiert. In der BRD werden die Batterien der E-Autos mit einem Strommix geladen, der zu 23% in Atommeilern, 60% in Kohlekraftwerken und nur zu 15% durch erneuerbare Energiequellen erzeugt wird. Die Abgase kommen dann nicht aus den Auspuffrohren, sondern aus den Schloten der Kraftwerkskammine. Ferner werden für die Batterien Lithium und Kobalt benötigt. Der Abbau dieser Rohstoffe ist alles andere als umwelt- und menschenfreundlich: so werden in Chile durch den Lithiumabbau ganze Landstriche ausgetrocknet und kontaminiert. Kobalt wird in der Demokratischen Republik Kongo unter katastrophalen Bedingungen von Kindern aus dem Boden geholt.

Die naheliegende Lösung ist die Nutzung der längst vorhandenen und weitaus effizienteren Elektromobilität im Schienenverkehr. Aber die Deutsche Bahn AG liefert insbesondere für Pendler täglich genug Argumente, diese Verkehrsart nicht oder nur selten zu nutzen. Schlechtes Marketing? Das Problem ist die AG selbst.

Deutsche Bahn AG

Sie entstand 1994 aus der Fusion der Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn. Sie gilt als weltweit zweitgrößtes Transportunternehmen nach der Deutschen Post AG. Die Deutsche Bahn-AG ist als Konzern strukturiert und hat über 700 Tochterunternehmen, so z.B. DB Regio, DB Fernverkehr, DB Schenker Rail und DB Netz. Das Grundkapital des Unternehmens besteht aus nennwertlosen Stückaktien (eingetragen ist der prozentuale Anteil am Grundkapital). Die BRD ist Inhaber aller Anteile. Da kein Handel mit den Anteilen stattfindet, ist die Deutsche Bahn AG ein privatrechtlich organisiertes Staatsunternehmen.

Die Transformation der ehemals einheitlich geführten Staatsbahn Deutsche Bahn war als Vorstufe zur Privatisierung der einzelnen Bereiche geplant. Basis für dieses Vorgehen war eine 1991 verabschiedete EG-Richtlinie, die eine Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Bahnbereiche forderte.

Im Oktober 2009 wurde der erste Schritt in diese Richtung getan. Der Bundestag beschloss mit großer Mehrheit die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG. Konkret: Der Bund ist Alleineigentümer einer Dachgesellschaft, in der es zwei Sparten geben wird. Eine, die Bahninfrastruktur, bleibt als staatliche Verwaltungsgesellschaft vollständig in Bundesbesitz. Die Sparten des zweiten Bereichs, also Güter-, Fern- und Regionalverkehr, werden in einer Aktiengesellschaft zusammengeführt und sollen zu 24,9% priva-



1999-2019: 20 Jahre NATO-Aggression gegen Jugoslawien: Hier in Grdelica, 60 km südlich von Nis. – aus der Ausstellung FRY gezielt kollateral – von arbeiterfotografie.com

tisiert werden. Mit diesem Konstrukt soll verhindert werden, dass private Investoren Einfluss auf die Politik des Gesamtbetriebs nehmen können. Der Erlös der Teilprivatisierung soll zu gleichen Teilen für die Instandhaltung des Schienenverkehrs, für eine Aufstockung des Eigenkapitals und für den Bundeshaushalt verwendet werden.

Aktivitäten der Deutsche Bahn AG

Die bisherigen Resultate der AG sind beachtenswert: seit 1994 wurden im Bereich Schiene und Bahntechnik 200.000 Arbeitsplätze zerstört, der Zustand des bundesweiten Streckennetzes entspricht auf den Hauptstrecken nicht durchgehend den Geschwindigkeitsanforderungen des rollenden Materials und der technische Zustand desselben stellt die Leidensfähigkeit der Fahrgäste bisweilen auf eine harte Probe. Dennoch wurde die DB-AG zu einem global player im Bereich des Güter- und Personentransportes, unter anderem per LKW und Bussen. Bekannteste Erwerbungen waren das Lkw-Speditionsunternehmen Stinnes-Schenker, der US-Logistiker Bax Global, der britische Bus- und Bahnbetreiber Arriva (s.a. (2)).

Diese Sammlung macht Sinn. Denn unter aktiver Mitwirkung der DB-AG wurde das Verbot paralleler Streckenführungen aufgehoben, d.h. Buslinien durften nicht parallel zu Bahnstrecken fahren. Geschätzt wird, dass die Busse derartige Konkurrenzlinien zwischen 50-70% billiger betreiben. Augenscheinlich handelte hierbei die DB-AB gegen ihre ureigensten Interessen. Aber: der wichtigste Profiteur der Orientierung auf Busse wird Europas größter Bushersteller sein, nämlich die Daimler AG. Die vorausgegangenen Bahnchefs Heinz Dürr und Hartmut Mehdorn kamen ebenso von Daimler wie Rüdiger Grube, der bei Daimler-Dasa Mehdorns Büroleiter war.

Fazit: die Deutsche Bahn AG handelt entsprechend ihrer Konstruktion. Sie hat Profit zu erwirtschaften und nicht

immer wieder mittwochs: NRhZ.de

NRhZ-ONLINE
Neue Rheinische Zeitung



Zoran Djikic, Radio Televisia Serbia: „Die Bomben schlugen ein, als gerade Nachrichten gesendet wurden.“ Fulvio Grimaldi: „Die Stimmen der anderen mußten getötet werden.“ FRY/af 1999

mehr den Transport von Menschen und Gütern als Teil der öffentlichen Daseinsfürsorge zu organisieren.

Die Mobilität stösst an ihre Grenzen

Es gilt das Phänomen, dass mit zunehmender Pkw- und Lkw-Dichte die Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt. So ist in der kalifornischen Stadt Los Angeles mit der höchsten Pkw- und Strassendichte der Welt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 14 km/h abgesunken - selbst untrainierte Radfahrer können da locker mithalten.

Ein Aspekt, der von den Verfechtern des individuellen Strassenverkehrs in's Feld geführt wird, ist die gestiegene Kilometerzahl, die jeder Mensch hier mit dem Auto zurücklegen könne. Sie hat aber nichts mit gewollter Mobilität oder gar individueller Freiheit zu tun. Sie wird erzwungen durch die Zerstörung dezentraler Einrichtungen zugunsten von grossen Einkaufszentren oder kommerzieller 'Erlebnisswelten' an den Stadträndern. Damit werden auch die Wege zur Arbeit in diese Zentren länger. Dennoch ist eine Abkehr von dieser Dinosaurier-Technologie auch in den Köpfen vieler Leidtragender nicht vorstellbar. Stichwort: Arbeitsplätze.

Autoindustrie - eine Schlüsselbranche?

Nun wurde und wird jede direkte oder indirekte Subventionierung der Automobilindustrie aus dem Steueraufkommen mit dem Argument des Erhalts der vielen von ihr abhängigen Arbeitsplätze gerechtfertigt. "Jeder 7.te Arbeitsplatz hängt vom Auto ab." (Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der deutschen Automobilindustrie, 2010). Diese Zahl wird bis heute verwendet.

Auf der Berechnungsgrundlage von ca. 40 Mio. Arbeitsplätzen (incl. Beamte) sieht die Realität jedoch anders aus. Laut einer Statistik der Bundesagentur für Arbeit aus dem Jahr 2009 war nur jeder 26.te Arbeitsplatz mit Menschen besetzt, die direkt mit der Herstellung, dem Verkauf, der Reparatur und dem Betanken von Kraftfahrzeugen beschäftigt waren. Und alle anderen? Sie stammen aus sogenannten Satellitenmodellen, d.h. alle, die in irgendeinem Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeug stehen, werden von interessierter Seite hinzugerechnet: Infrastruktur, Trans-

port, Administration, Vorprodukte wie Textil, Holz und Metall. Ausser acht gelassen werden die Alternativen. Denn jeder Strassenbauer kann anstelle von Autobahnen auch Fuss- und Radwege bauen, jeder Angestellte in der Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle kann administrative Aufgaben in sozialen Bereichen ausüben und jeder Beamte, der die Kfz-Steuer-Bescheide verschickt, kann die Kollegen in der Lohnsteuer-Abteilung entlasten.

In der öffentlichen Diskussion wird aber vor allem eine Seite ausgeblendet: die zunehmende Anzahl der Kraftfahrzeuge für den Transport von Personen und Gütern war Auslöser für steigende Arbeitslosenzahlen in einem anderen Transportbereich, in dem - zumindest im Jahr 2000 - ebensoviele Menschen gearbeitet haben wie in der Autoindustrie, nämlich bei der Deutschen Bahn. 1994 begann der Rückbau des Bahnnetzes und die Reduzierung der Nahverkehrsangebote. In Folge

"Es ist ein und derselbe Zug, dieselbe Kraft, die Große und Kleine, Reiche und Arme, befördert. Daher werden die Eisenbahnen im allgemeinen als ein unermüdlicher Lehrmeister der Gleichheit und Brüderlichkeit wirken."

Charles Pecquer 1829

verloren (zusätzlich zu den direkt bei DB-AG eingesparten 200 000 Arbeitsplätzen) 320 000 Menschen ihre Arbeit in den Bereichen Herstellung, Betrieb und Wartung der Bahntechnik.

Ein Hoffnungsschimmer?

Seit einigen Monaten wird nicht nur von Interessenverbänden der Bahnfahrer (***) Kritik am Geschäftsbetrieb der Deutschen Bahn AG geübt. Verspätungen im Fernverkehr, ein marodes Schienennetz, fehlende Lokführer werden insbesondere von CDU-Politikern an den Pranger gestellt. Verlangt wird, die Führungsstrukturen der AG zu straffen und unter anderem die Geschäftsfelder Personen- und Gütertransport neu zu organisieren.

Treten diejenigen, die die Privatisierung der Deutschen Bahn ausheckten und sie bis heute verteidigen, jetzt als Anwalt der Bürger auf, die die Folgen dieser desaströsen Politik ausbaden müssen? Oder sind wir gar nicht gemeint?

Am 1. Januar 2019 trat ein Vertrag zwischen der Deutschen Bahn-AG und der Bundeswehr in Kraft, in dem die Bahn der Bundeswehr für das Jahr 2019 Transportkapazitäten von ca. 1000 kompletten Güterzügen für Panzer und andere Rüstungsgüter bis an die Grenze der Russischen Föderation zusichert. Zusätzlich beinhaltet dieser mit fast 100 Millionen Euro dotierte Vertrag die zusätzliche Vorhaltung von 300 Waggons und Lokomotiven mit dem Potenzial für über 1300 jährliche Transporte sowie die Umkehrung der "Vorfahrt-Regel", d.h. Militärtransporte haben jetzt Vorrang gegenüber dem zivilen Personenverkehr. Der Vertrag wurde auf zwei Jahre abgeschlossen und kann je drei Mal um ein Jahr verlängert werden.(5). Ein Ereignis im Jahr 2018 macht den Sinn dieses Vertrages klar.

Am 27./28. November 2018 trafen sich die Vertreter der wichtigsten Rüstungskonzerne, NATO-Militärs und Vertreter der Politik zur 17. Berliner Sicherheitskonferenz. Hier wurden und werden die Begehrlichkeiten der beteiligten Fraktionen formuliert und Umsetzungsstrategien entwickelt. Auf diesem Treffen stand ein möglicher Krieg gegen die VR China in den kommenden 10 Jahren zur Debatte. Als deren Hauptverbündeter wurde die Russische Föderation angenommen. Entsprechend entwickelten Vertreter der NATO ein Szenario, in dem von Deutschland aus die militärische Logistik an die Grenzen des angenommenen Schlachtfeldes zu transportieren seien. Und hier müsse nachgebessert werden. Der Ex-Oberbefehlshaber der NATO-Landstreitkräfte in Europa, Generalleutnant Hodges, bemängelte neben panzeruntauglichen Autobahnen und Brücken auch, dass die Deutsche Bahn nur eine militärische Brigade(***) zeitgleich transportieren könne. Frau von der Leyen sekundierte daraufhin, dass die militärische Logistik zur Schlüsselkapazität Deutschlands werden solle und versprach, den Ausbau der Infrastruktur den militärischen Zwecken unterzuordnen.(6)

Wie wollen wir leben?

Eine vernünftige Lösung des Personen- und Güterverkehrs in Europa in unserem Sinne ist möglich. Aber - wie in allen anderen Bereichen - stehen uns mächtige wirtschaftliche und militärische Interessen im Wege. Dennoch sollten wir uns immer daran machen, in jedem Bereich, in dem wir ausserhalb der Freidenker-Arbeit uns engagieren, an einer konkreten Beantwortung der Frage Wie wollen wir leben? zu arbeiten. Denn wer kämpft schon gegen etwas, wenn er kein wofür vor Augen hat.

Anmerkungen und Fußnoten:

(*)Dies geht auf eine internationale Vereinbarung, dem Chicagoer Abkommen von 1944 zurück. Die Bundesrepublik trat dem Abkommen 1956 bei.

(**) www.allianz-pro-schiene.de, www.bahn-fuer-alle.de, www.fairkehr-magazin.de

(***) eine Brigade ist der kleinste Großverband des Heeres, der in der Lage ist, operative Aufgaben ohne substantielle Verstärkungen selbständig zu lösen.

(1)<https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plus-minus/sendung/ndr/dienstwagen-steuer-diesel-100.html>

(2) *Bahn-Krise bringt Regierung unter Druck*, Stuttgarter Zeitung, 15.1.2019

(3) Winfried Wolf, *Grube als Global Player*, 28.04.2010, *Junge Welt*

(4) www.nwzonline.de, 16.12.2018

(5) *Der Rahmenfrachtvertrag für internationalen Schienentransport zwischen Bahn und Bundeswehr*, Claudia Haydt (IMI), 7.1.2019

(6) <https://de.rt.com/1qkg>, Jürgen Cain Külbel, *Dämonendämmerung: Krieg gegen China und Russland*

weitere Quellen:

laus Gietinger, Totalschaden, Westend Verlag Frankfurt 2010 mit ausführlicher Quellenliste.

Car Wars - Autowelt, Abgaslüge, VolksWagenImperium, Lunapark21, Heft 32

Europäische Verkehrswende JETZT!, Lunapark21, Extra 01

KLASSIKER

Eckart Spoo mit Peter Handke
Bei den Serben im Kosovo

Ein Preisgeld von 50.000 Euro als Berliner Alternative zum 2006 abgewiesenen Heinrich-Heine-Preis aus Düsseldorf, gesammelt durch Spenden überreichte Peter Handke an die Menschen im „Elendstrichter“ des Kosovo. Eckart Spoo verfaßte einen 5teiligen Bericht über die Reise in Kosovo (2007) in der Neuen Rheinischen Zeitung, die die Spendensammlung unterstützte. Hier ein Auszug aus Teil 4

„Teile und herrsche“ war die Devise der Sieger im Jugoslawien-Krieg. Die größte serbische Enklave im Kosovo ist der Nordteil der Stadt Kosovska Mitrovica. Unter den rund 25.000 verbliebenen Serben leben hier auch 3.000 bis 4.000 Albaner. Südlich des Flusses Ibar wohnen nur Albaner, keine Serben. Nur wenige Serben wagen es, den Fluß zu überqueren. Sie haben Angst. Sie leiden unter der Isolierung, der Enge und Perspektivlosigkeit. Es gibt keine Arbeit.

Seit dem Krieg rosten die Werkshallen und Maschinen der Trepca-Werke, die seit dem 19. Jahrhundert der größte Arbeitgeber weit und breit waren. In den Bergen des nördlichen Kosovo lagern wertvolle Erze, ein großer Reichtum. Die Trepca-Werke waren Eigentum des serbischen Staates, sind es noch. Wem sollen sie künftig gehören? Politiker fremder Länder beraten darüber. Die United Nations Mission in Kosovo (UNMIK) zahlt den unbeschäftigten Angestellten monatlich 30 Euro. In einem Zweigwerk im Norden der Stadt können immerhin 1.000 Menschen noch arbeiten. Ihr Monatslohn beträgt zwischen 80 und 130 Euro. Für das Bildungs- und das Gesundheitswesen kommt Serbien auf... Gibt es wirklich keine Perspektiven? Wenn nach dem Ahtisaari-Plan die ganze serbische Provinz Kosovo für unabhängig erklärt wird, „bleibt uns hier nichts mehr“, meint Dubravka G. eine gebildete Frau, die uns als Übersetzerin hilft. „Man möchte doch in Ruhe leben, nachts in Ruhe schlafen können“, sagt sie. Andere können sich vorstellen, daß der Norden des Kosovo abgetrennt wird und bei Serbien bleibt – „möglichst mit einer hohen Mauer nach Süden geschützt“.

Blazo Milosavljevic, führender serbischer Gewerkschafter im Kosovo, kennt viele Albaner und hält Kontakt mit ihnen. Er argumentiert: „Die Trepca-Minen und die Trepca-Werke können nur in Betrieb genommen werden, wenn Serben und Albaner sich darüber verständigen. Man soll endlich uns selber darüber verhandeln lassen, statt aus der Ferne über uns entscheiden zu wollen. Auch die Albaner sind größtenteils arbeitslos. Auch ihre Perspektive ist düster, wenn wir nur immer weiter auseinanderdividiert werden.“ ... Heimweh nach Jugoslawien wird selten eingestanden, ist aber weit verbreitet. Wie reich, wie zukunfts-trächtig könnte der Balkan sein, wenn er nicht immer weiter zerstückelt würde.

Die Sieger des Krieges gegen Jugoslawien folgen der alten imperialistischen Devise, nach der sich einst schon die Römer gerichtet haben: divide et impera, teile und herrsche. Aber den Menschen auf dem Balkan, welcher ethnischen oder religiösen Gruppe sie auch angehören, nützt das nicht, es schadet ihnen nur. Einst unter Präsident Tito haben sie friedlich zusammengelebt, und in einer Großstadt wie Belgrad gelingt das auch heute. An die hunderttausend Albaner wohnen in Belgrad, das sind etwa ebenso viele wie die verbliebenen Serben im Kosovo. Wieso ist



Milan Knesivic (16), Novi Sad: „Viele Menschen in der Welt haben nicht erfahren, was sich hier Schreckliches abgespielt hat.“
– aus der Ausstellung FRY ... von arbeiterfotografie.com



Zastava-Autowerke, Kragujevac. 11 Angriffe zerstören Fertigungshalle, Kraftwerk, Rechenzentrum. 37.000 Beschäftigte verlieren ihren Arbeitsplatz. Ausstellung FRY ... von arbeiterfotografie.com



FRY im Haus der Armee (Beteiligung) und hier: Galerie Kvaka 22. Eröffnung: Klaus Hartmann zitiert Scharpings „Quantensprung“ von der „Ankunft in westlichen Demokratien“. foto: Samira Jouini



Prof. Miodrag Lazic, Direktor des Krankenhauses Dr. Dragisa Mizovic: „Die Bombardierung eines Krankenhauses ist ein Kriegsverbrechen.“ Ausstellung FRY ... von arbeiterfotografie.com

an der einen Stelle ein friedliches Zusammenleben möglich, an der anderen nicht? Nicht jede ethnische oder religiöse, mehr oder weniger hell- oder dunkelhäutige Gruppe braucht unbedingt ihren eigenen Staat. Man muß nicht alle Menschen umsiedeln, bis sie nur unter ihresgleichen leben. Und man muß die nun entstandenen Kleinstaaten auf dem Balkan nicht in immer noch kleinere Stücke zerhacken. Nur 600.000 Einwohner hat Montenegro. Soll die serbische Minderheit in diesem Staat etwa auch einen separaten Staat für sich fordern und dafür kämpfen? Je kleiner die Staaten, desto schwächer sind sie, wirtschaftlich und politisch. Und umso abhängiger von den Großmächten.

CAMP BONDSTEEL DER USA IM KOSOVO

Die USA strebten schon lange nach einem großen Stützpunkt im Zentrum des Balkans. Jugoslawien, das keinem Block angehörte und auf seine Blockfreiheit stolz war, hätte den USA niemals erlaubt, auf jugoslawischem Boden Militär zu stationieren. Doch gleich nach dem NATO-Bombenkrieg gegen Jugoslawien, nach der Besetzung des Kosovo, errichteten die USA dort ihren Stützpunkt Bondsteel. Eine riesige Machtbasis, wie für die Ewigkeit gebaut.

NRhZ-Online-Flyer Nr. 97 vom 30.05.2007 (Teil 4)
Komplett: NRhZ-Ausgaben 94, 95, 96, 97, 98
<http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=10880>,
=10927, =10948, =10972, =11005

FREIDENKERREISE nach SERBIEN anlässlich 20 Jahre NATO-AGGRESSION

Als Solidaritätsgruppe nahmen FreidenkerInnen aus ganz Deutschland am Internationalen Kongress „NATO-Aggression – Niemals vergessen – 1999-2019 – Frieden und Fortschritt statt Krieg und Armut“ vom 22. bis 23. März 2019 in Belgrad teil. Klaus Hartmann hielt als Vorsitzender des Deutschen Freidenkerverbands eine Anteil nehmende Rede „20 Jahre Zerstörung der regelbasierten Koexistenz“ (Die Dokumentation dieses und weiterer Redebeiträge u.a. von Florian Pfaff, Carolus Wimmer, Peter Handke und dem serbischen Verteidigungsminister Aleksandar Vulin findet sich in der Neuen Rheinischen Zeitung, Ausgabe 698-700, dort verlinkt <http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=25753>)

AUSSTELLUNG / VERLEIH / BROSCHÜRE FRY – gezielt kollateral

Vor 20 Jahren dokumentierten Mitglieder der Arbeiterfotografie unmittelbar nach Kriegsende die Schäden, die die NATO-Einsätze im so genannten „Kosovo-Krieg“ in Belgrad, Novi Sad, Nis und weiteren Orten Serbiens an vorrangig zivilen Einrichtungen, Wohnhäusern, Krankenhäusern, Personenzügen und der Sendestation von RTS (Radio Televisia Serbia) verursachten. Dank der Übersetzung von zwei hessischen Freidenker-Mitgliedern konnte die Ausstellung in serbisch und deutsch gezeigt werden. In dieser Form ist eine Broschüre entstanden, die zum Selbstkostenpreis von 5 Euro plus 2 Euro Versand erhältlich ist. Die Ausstellung ist ausleihbar. arbeiterfotografie@t-online.de. Tel: 0221-727 999

NATO raus  **raus aus der NATO**
www.neinzurnato.de – „Truppenstationierungsvertrag“ kündigen

Dortmund unterzeichnet ICAN-Städteappell

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 28. März 2019 auf Antrag der Ratsfraktion Linke/Piraten mit breiter Mehrheit von SPD, CDU, Grüne und den Antragstellern folgenden Beschluss angenommen:

"Die Stadt Dortmund schließt sich dem nachstehenden ICAN-Städteappell (<https://www.icanw.de/ican-staedteappell/>) an und unterzeichnet diesen.

Die Stadt Dortmund ist zutiefst besorgt über die immense Bedrohung, die Atomwaffen für Städte und Gemeinden auf der ganzen Welt darstellt. Wir sind fest überzeugt, dass unsere Einwohner und Einwohnerinnen das Recht auf ein Leben frei von dieser Bedrohung haben. Jeder Einsatz von Atomwaffen, ob vorsätzlich oder versehentlich, würde katastrophale, weitreichende und lang anhaltende Folgen für Mensch und Umwelt nach sich ziehen. Daher begrüßen wir den von den Vereinten Nationen verabschiedeten Vertrag zum Verbot von Atomwaffen 2017 und fordern die Bundesregierung zu deren Beitritt auf."

DER TIEFE STAAT SCHLÄGT ZU

Herausgeber und Freidenker Ullrich Mies im NRhZ-Interview: „Völlig klar ist für mich und für viele andere Beobachter der Situation, dass sich die herrschende Kaste nicht so einfach und blutlos von der politischen Bühne verabschieden wird, wenn dieser verfaulte Finanzkapitalismus zusammenbricht. ... Immer größeren Teilen der Bevölkerung wird bewusst, wer für die gigantischen Umverteilungen verantwortlich ist. Die politischen Täter, die all das ermöglicht haben, sind ja bekannt, und sie sind nicht mehr vor Racheakten Millionen Abgestürzter sicher. Darum betreiben sie eine besondere Art der Daseinsvorsorge, um ihre verbrecherische Umverteilungspolitik und ihre Kriegstreiberei möglichst lange fortsetzen zu können. Und das geht über die Aufrüstung nach innen und die Ausweitung von Aufstandsbekämpfungskapazitäten, die Paramilitarisierung, Faschisierung und Privatisierung der Poli-

zei und die Verschmelzung von Militär, Polizei und Geheimdiensten. Geübt wird in Deutschland in der Aufstandsbekämpfungstadt Schnöggersburg bei Magdeburg und in Israel... Interview komplett: Milliarden für die Massenverdummung. NRhZ Nr. 699 vom 03.04.2019 <http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=25789>

Der Tiefe Staat schlägt zu. Wie die westliche Welt Krisen erzeugt und Kriege vorbereitet. Und „Wie autoritäre Strukturen hinter parlamentarischen Kulissen entstehen...“ Hg. Ullrich Mies. Mit Beiträgen von Tilo Gräser, Wolfgang Jung, Annette Groth, John Pilger, Kees van der Pijl u.a.. Vorwort Rainer Rupp. Pro-media Verlag, Wien 2019. Zweite Auflage

TERMINE / kurz und knapp

Mittwoch, 1. Mai, 10-16 Uhr, Duisburg

Landschaftspark Nord. Beim Familienfest des DGB werden die Duisburger Freidenker mit einem Stand vertreten sein.

Mittwoch, 1. Mai, 11-14 Uhr, Fotoausstellung, Köln

Kunsträume Horbach Stiftung, Wormser Str 23, Südstadt Landwirtschaft der Gifte. Ihr Preis für den Menschen Fotografien von Pablo E. Piovano. In Zusammenarbeit mit dem Willy-Brandt-Haus und treemedia e.V.. Dauer: bis 10 Mai. Begleitprogramm (Diskussion und Film). michael-horbach-stiftung.de

25. Mai, 2019 Schlaumeier Reisen nach Köln

Schlaumeier auf den Spuren von Karl Marx in Köln und Treffen mit Alexander Neu (MdB) mit Bericht zu Anti-Nato-Protesten in Washington. Unsere 2. Fahrt in diesem Jahr führt uns am 25. Mai 2019 nach Köln. Unter der Leitung unseres Freidenkerfreundes Fritz Bilz (Historiker und Publizist) machen wir einen Rundgang zu den Wirkungsstätten von Karl Marx in der Kölner Innenstadt. Der Weg führt zu den verschiedenen Orten der Redaktionen von Rheinischer Zeitung und Neuer Rheinischer Zeitung. Außerdem werden Orte der Revolution in Köln besucht, das Kölner Rathaus, der Gründungsort des Kölner Arbeitervereins, der Gürzenich und der letzte Wohnort der Familie Marx. Im Rahmen des gemeinsamen Mittagessens im Brauhaus Sion in der Kölner Altstadt treffen wir Dr. Alexander Neu (MdB, Obmann im Verteidigungsausschuss für die Fraktion DIE LINKE). Er war zum 70. Jahrestag der NATO, d.h. zu den Protesten in den USA „...kein Grund zum Feiern, sondern eher ein Anlass, der endlich zum Umdenken führen sollte, bevor es zu spät ist.“ Die Teilnahmegebühr incl. Fahrtkosten beträgt 25 Euro pro Person. Anmeldungen nehmen wir ab sofort unter schlaumeier-reisen@online.de oder telefonisch entgegen. Genaue Informationen zum Ablauf des Tages gibt es nach erfolgter Anmeldung. Mit einem herzlichen Glückauf! Deutscher Freidenkerverband NRW – Gruppe Duisburg. Info: Edith Fröse 0151/14 27 49 34 und Hannah Schöning 0160/95 66 50 21



21.-23. Juni 2019 Linker Liedersommer, Carlsberg-Hertlingshausen / Pfalz

Das Kulturseminar Linker Liedersommer ist von der Burg Waldeck nach Carlsberg zum Naturfreundehaus Rahnenhof umgezogen. Anmeldung jetzt. Näheres auf Seite 8 (Rückseite) und: www.linker-liedersommer-waldeck.de

VERANSTALTUNGEN im NRW-FREIDENKER-ZENTRUM, 50678 Köln, Bayenstrasse 11

(erreichbar mit KVB-Linie 15 u. 16 Haltestelle "Ubierring" bzw. KVB-Bus-Linie 106 Haltestelle "Rheinuhafen")

Jeden letzten Donnerstag/Monat ab 17 Uhr, Köln, FD-Zentrum

Die Kölner Freidenkerinnen und Freidenker und Interessierte treffen sich jeden letzten Donnerstag im Monat ab 17 Uhr im Freidenkerzentrum. Wir diskutieren in lockerer Runde über politische und philosophische Themen.

Jeden 1. Sonntag im Monat, 11 bis 13 Uhr, Duisburg

Kaiser-Wilhelm-Straße 284. Vortragsveranstaltung zu aktuellen Themen der DFV-Gruppe Duisburg. Gegen Spende gibt es ein Frühstück. Anmeldung bei Elfie Reiners unter 0203/597388

Jeden zweiten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, Bonn

im Bonner Freidenker-Treff in der "Olive", Brüdergasse 12 Wer regelmäßig eingeladen werden möchte, schicke bitte eine eMail an Klaus von Raussendorff: raussendorff@web.de



Wie die westliche Welt Krisen erzeugt und Kriege vorbereitet. Und „Wie autoritäre Strukturen hinter parlamentarischen Kulissen entstehen...“ Hg. Ullrich Mies. Mit Beiträgen von Tilo Gräser, Wolfgang Jung, Annette Groth, John Pilger, Kees van der Pijl u.a.. Vorwort Rainer Rupp. Pro-media Verlag, Wien 2019. Zweite Auflage

Keine Trennung nach Nationalität und Religion

Eine der Lügen im Vorfeld der Nato-Aggression gegen Jugoslawien war die Behauptung, Milosevic habe schon am 28. Juni 1989 anlässlich der Gedenkfeier des Vidovdan(*) in seiner 'Amsfeld-Rede' von dem Bestreben gesprochen, ein 'ethnisch reines Großserbien' schaffen zu wollen. Hier ein Auszug aus der Rede, wie sie Milosevic tatsächlich gehalten hat (**)

Freunde! Genossen!

... Niemals in der Geschichte war Serbien nur von Serben bewohnt. Heute mehr als jemals zuvor leben hier Bürger aller ethnischen und nationalen Gruppen. Dies ist kein Handicap für das Land. Ich bin aufrichtig davon überzeugt, daß dies sein Vorzug ist. In diesem Sinne ändert sich die nationale Zusammensetzung fast aller und besonders der entwickelten Länder der gegenwärtigen Welt. Immer mehr und immer erfolgreicher leben Bürger verschiedener Nationalitäten, unterschiedlichen Glaubens und unterschiedlicher Rassen zusammen.

Der Sozialismus als eine progressive und gerechte demokratische Gesellschaftsform darf eine Trennung nach Nationalität und Religion im Zusammenleben nicht erlauben. Der einzige Unterschied, der im Sozialismus erlaubt ist, ist der Unterschied zwischen arbeitenden Menschen und denen, die nichts tun, zwischen ehrenhaften und unehrenhaften Menschen. Deshalb sind alle, die in Serbien von ihrer Arbeit leben, redlich und die anderen Menschen und die anderen Nationen achtend, in ihrer Republik zuhause. Übrigens muß unser ganzes Land auf dieser Basis organisiert werden. Jugoslawien ist eine multinationale Gesellschaft und kann nur auf der Grundlage völliger Gleichberechtigung aller hier lebenden Nationen überleben. ...

(*)Die Schlacht fand am 15. Juni 1389 auf dem Amsfeld im Kosovo statt. Hier unterlag eine Koalition aus serbischen und bosnischen Truppen gegen das Heer der Osmanen. Erinnert wird an den Tag der Schlacht am Vidovdan, der am 28. Juni/gregorianischer Kalender in Serbien gefeiert wird.

(**) <http://www.aikor.de/Artikel/sibu-t.htm>

ACHTES KULTUR- SEMINAR

NATURFREUNDE-
HAUS RAHNENHOF
(PFALZ)

21.-23.
JUNI 2019

Veranstalter:
Freidenker

Deutscher Freidenker-
Verband
www.freidenker.org

In Zusammen-
arbeit mit:



 **Jenny Marx**
jmg Gesellschaft

NRhZ-ONLINE
Neue Rheinische Zeitung

NEUER ORT:
Naturfreundehaus Rahnenhof
Hintergasse 9, 67316 Carlsberg-
Hertlingshausen /Pfalz

Auch nach dem Umzug vom Hunsrück in die Pfalz knüpfen wir mit dem Linken Liedersommer an die Liedermacher-Tradition der APO-Zeiten auf Burg Waldeck an. Wir laden ein zu Musik und gemeinsamem Singen am abendlichen Lagerfeuer, zur Debatte über Kunst und Gesellschaft in Arbeitsgruppen, zum Abendprogramm aller Mitwirkenden auf der Freilicht-Bühne unter Beteiligung möglichst vieler Teilnehmer sowie zu einer besonderen Kultur-Matinée am Sonntag.

www.linker-liersommer-waldeck.de



AUFRUF AN ALLE: arbeite mit, plane mit, regiere mit

Der freiBRIEF ist eine feine Sache. Er informiert über die Aktivitäten der Freidenker in Nordrhein-Westfalen und stellt damit eine Verbindung zwischen den Mitgliedern her, von denen viele jenseits der Zentren leben, in denen unsere Veranstaltungen vorwiegend stattfinden: in Duisburg, Bonn oder Köln.

Dennoch kann das nicht alles sein. Viele von euch werden auch in örtlichen Initiativen, wie z.B. in Friedensgruppen, mitarbeiten bzw. Kenntnis von für uns wichtigen Veranstaltungen haben.

Deshalb bittet die Redaktion alle Leser des freiBRIEFs: schickt Berichte von eurer Arbeit, von Veranstaltungen sowie deren Vorankündigungen. Damit werden Chancen eröffnet, dass sich Mitglieder unseres Verbandes über Aktivitäten vor Ort kennenlernen und dass sie vielleicht auch Freidenker-Gesprächsgruppen aufbauen können. Ebenso kann der Landesverband schneller auf thematische Schwerpunkte an den Orten reagieren und diese durch zentrale Veranstaltungen unterstützen.

Über aktive Mitarbeit freut sich die Redaktion

*frei*BRIEF ist das Organ des Landesvorstandes
NRW des Deutschen Freidenker-Verbands e.V.
GESCHÄFTSSTELLE:
Bayenstrasse 11, 50678 Köln

LANDESVORSITZ:
Brigitte Streicher

Bank: Deutscher Freidenker-Verband, Volksbank
IBAN: DE06 3806 0186 1902 4930 14
BIC: GENODED 1BRS

INTERNET
www.nordrhein-westfalen.freidenker.org

*frei*BRIEF-REDAKTION
Martin Großkopf
Brigitte Streicher
Anneliese Fikentscher (Gestaltung)
redaktion_freibrief@freidenker.org

REDAKTIONSSCHLUSS
*frei*BRIEF NRW-Info 2019-2: 15. Mai 2019

neue Videos: Belgrad 22./23. März 2019: Reden von Peter Handke und Aleksandar Vulin (serbischer Verteidigungsminister / serbisch/englisch) :: Krieg in Europa: Der Klassiker des belgischen Filmemachers Michel Colon :: 70 Jahre NATO: 2 Dokumentationen aus Bremen von Freidenker und Arbeiterfotograf Georg Maria Vormschlag, davon 1 Literaturvideo: Rudolph Bauer - Der Tod ist ein Meister der NATO – und einiges mehr – www.youtube.com/user/arbeiterfotografie/videos :: Empfehlungen unter .../playlist