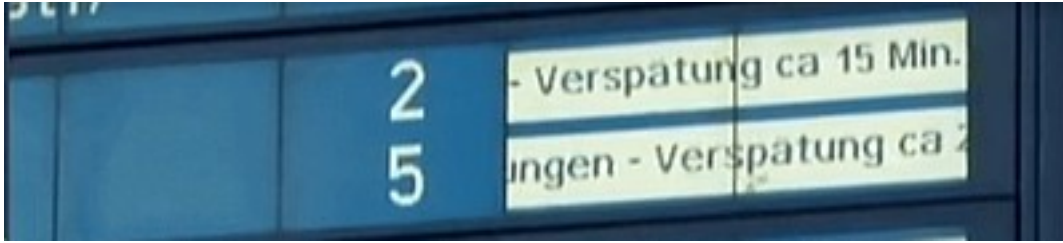


Vor 25 Jahren die Weichen falsch gestellt

Kategorie: Deutschland

Veröffentlicht: Freitag, 04. Januar 2019 14:23



04.01.2019: Jetzt ist

es auch bei der Bundesregierung angekommen: Bei der Bahn stimmt etwas nicht. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) fordert jetzt schnelle Verbesserung für Fahrgäste. Die Bahn müsse pünktlicher werden und einen besseren Service anbieten, sagt Scheuer. Sein Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) präzisierte: "Die Bahn braucht eine Neustrukturierung. Wir erwarten, dass der Vorstand der Bundesregierung bis März ein entsprechendes Konzept vorlegt."

Damit reagiert die Bundesregierung auf ständige Verspätungen, Zugausfälle, kaputte und überfüllte Züge oder sogenannte »Störungen im Betriebslauf«. Nur 20 Prozent aller ICE sind voll funktionsfähig. Im November lag die Pünktlichkeit im Fernverkehr bei dem historisch schlechten Wert von 70,4 Prozent.

Zu viele Überstunden, zu wenig Personal, zu schlechte Bezahlung – sagt die Gewerkschaft. Qualitätsmängel und zu wenig Investitionen bei der Deutschen Bahn AG sagte der Chef des schweizerischen Bundesamts für Verkehr (BAV), Peter Füglistaler. Die Probleme bei der Deutschen Bahn haben jetzt sogar den eidgenössischen Nachbarn auf den Plan gerufen, denn die Schweiz sei abhängig vom Nord-Süd-Korridor, der von Antwerpen und Rotterdam über Deutschland und die Schweiz nach Genua führt. Der Deutsche Staat habe in den letzten Jahren eindeutig zu wenig investiert, kritisiert Peter Füglistaler.

Vor 25 Jahren: politische Weichenstellung für privatisierten, profitorientierten Global Player

Die Bundesregierung schiebt die Schuld auf das Bahn-Management. Doch es war die Bundesregierung, die vor 25 Jahren die Weichen für eine Bahn als privatisierter, profitorientierter Global Player stellte.

Mit überwältigender Mehrheit – nur die damalige PDS/Linke Liste und eine Handvoll Abgeordneter von SPD und Union stimmten dagegen – hat damals der Bundestag beschlossen, die Deutsche Bundesbahn und die Reichsbahn zum 1. Januar 1994 in die neue privatrechtliche Deutsche Bahn AG (DB) zu überführen. Der damalige Verkehrsminister und heutige Autolobbyist Matthias Wissmann (CDU) versprach ein "goldenes Bahnzeitalter", wenn diese von den "Fesseln des öffentlichen Dienstrechts" befreit werde und unternehmerisch handeln könne. "Wir können vor allem den Menschen die Hoffnung vermitteln, dass sich ein modernes Dienstleistungsunternehmen immer mehr entwickeln wird. Das eben befreit ist von den Fesseln der Behördenstruktur. Und daher auch mehr Verkehr auf die Schiene ziehen kann", so der CDU-Politiker damals.

Die Bahnreform von 1994 war auch nur ein erster Schritt. In einer zweiten Stufe wurden Anfang 1999 fünf eigenständige Aktiengesellschaften - Netz und Infrastruktur, Personenbahnhöfe, Güterverkehr, Personenfern- und Personennahverkehr - unter dem Dach der Holding Bahn AG gegründet. Zur Jahrtausendwende waren es dann bereits mehrere hundert Töchter mit eigenem Management, die sich unter dem Dach des Konzerns gegenseitig Leistungen in Rechnung

stellten. "Es gibt unterhalb der Holding Aktiengesellschaften mit Vorständen und Aufsichtsräten, die aneinander vorbei und zum Teil auch gegen die Interessen der anderen DB-Gesellschaften entscheiden. Es ist zweifelhaft, ob dieses Puzzle zusammenpasst", stellt das Bundesverkehrsministerium jetzt überrascht fest. (Enak Ferlemann gegenüber der »Welt am Sonntag«).

Als Folge der zweiten Stufe der Bahnreform sollte nach dem Willen des rot-grünen Kabinetts Schröder die Bahn dann an die Börse gehen. Neben Post, Telekom und Postbank sollte auch die Bahn teilprivatisiert werden. "Der Bundestag beschließt heute die größte Privatisierungsaktion, die es jemals gegeben hat", jubelte der CSU-Abgeordnete Dionys Jobst.

Nun wurde jeder Meter Gleis, jeder Bahnhof, jede Zugverbindung und jeder Betriebsteil kritisch unter die Lupe genommen. Was nicht rentabel und nützlich erschien, wurde stillgelegt oder abgestoßen.

Um Investoren mit der Aussicht auf hohe Renditen anzulocken, wurden notwendige Investitionen gestoppt beziehungsweise über Jahre gestreckt, es wurde auf Verschleiß gefahren sowie bei Mensch und Material drastisch gespart. Rund die Hälfte aller Arbeitsplätze wurde abgebaut. Bahnchef Hartmut Mehdorn wurde zum Synonym für den Privatisierungskurs der Bahn und das Ziel, die DB AG auf »Global Player« zu trimmen. Die DB ist inzwischen weltweit in 130 Ländern aktiv, von den 300.000 Beschäftigten ist ein Drittel bei Auslandstöchtern beschäftigt, die Hälfte ihres Umsatzes macht die DB Group im Ausland. ([DB Global Opportunities](#))

Zwar kam der beschlossene Börsengang trotz mehrerer Anläufe nicht zustande und wurde vom damaligen Finanzminister Peer Steinbrück (SPD) 2008 angesichts der Weltwirtschaftskrise abgesagt, aber die damals beschlossenen Einsparungen spüren die Fahrgäste heute mehr denn je. Zudem ist der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr seit 1994 zurückgegangen und im Personenverkehr nur bescheiden gewachsen. Im Güter- und im regionalen Personenverkehr hat die DB weit mehr als ein Drittel der Marktanteile an Private, die mit Lohndumping konkurrieren, verloren.

Stuttgart 21 kostet 8,2 Milliarden und wird erst 2025 fertig

am 26. Januar 2018 — in Industrie & Infrastruktur — von bahn manager Magazin

20 Milliarden Euro Schulden hat die Deutsche Bahn. Obwohl der Konzern 1994 auf Kosten des Steuerzahlers komplett entschuldet wurde. Gleichzeitig pumpt der Staat Jahr für Jahr mehr Geld in den Schienenverkehr als vor 1994. Mit ihrer Auslandsexpansion und sündteuren, aber verkehrspolitisch sinnlosen Prestigeprojekten wie Stuttgart 21 hat sich die Bahn massiv überschuldet. Allein für Stuttgart 21 muss die Bahn bis 2023 rund 3,3 Milliarden Euro an Eigenmitteln aufbringen – mehr als der Konzern im gesamten vorigen Jahr in allen Bereichen investiert hat. Das könnte nach Einschätzung von Experten dazu führen, dass künftig noch mehr Geld für wichtige andere Infrastrukturprojekte sowie im Fern-, Regional- und Güterverkehr

fehlt. Bahn-Chef Lutz fordert jetzt fünf Milliarden Euro zusätzlich vom Staat, um Fahrwege zu erneuern, Züge zu reparieren und mehr Personal einstellen zu können.

.. immer klar, dass die Bahn in Staatsbesitz bleibt

Die Bahn der Schweiz gilt als vorbildlich. Obwohl sie schon über das dichteste Streckennetz der Welt verfügt werden neue Strecken eröffnet, die Züge sind pünktlich und die Nachfrage steigt. Das Erfolgsrezept des Direktors des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr **Peter Füglistaler** klingt bestechend einfach:

"Wir hatten nie die Diskussion, dass man die Bahn an die Börse bringen könnte. In Deutschland hat das ja lange Zeit das Verhalten der Deutschen Bahn geprägt. Hat auch gewisse Managemententscheidungen beeinflusst. In der Schweiz war jedoch immer klar, dass die Bahn in Staatsbesitz bleibt. Das stand nie zur Diskussion. Insofern wurde die unternehmerische Entwicklung nie so weit getrieben und dann später wieder korrigiert wie in Deutschland. (...) Geld, Geld und nochmals Geld. Beim Bahnsystem, generell beim öffentlichen Verkehr, ist es entscheidend, wieviel Geld investiert wird, und ein ganz großer Teil kommt halt von der öffentlichen Hand und somit vom Steuerzahler. Und da haben wir in der Schweiz eine große Bereitschaft, die hohen Investitionen auch bereitzustellen."

Auch für Deutschland gilt, dass anstelle der Orientierung alleine auf die teuren Hochgeschwindigkeitsverbindungen ein neues InterRegio-System aufgebaut werden muss, das wieder alle Regionen gut an den Bahnfernverkehr anbindet und mit dem viele Fahrgäste schneller und komfortabler unterwegs wären. Die Bahn muss sich wieder auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und von Auslandsgeschäften trennen. Das eingenommene Geld muss in die Infrastruktur investiert werden. Zudem können Milliarden für die überfälligen Sanierungen mobilisiert werden, wenn das Projekt Stuttgart 21 gestoppt wird.

"Was der hoch bezahlte Vorstand, die Manager & der Aufsichtsrat leisten, können

Behördenleiter schon lange. Und die kassieren dafür keine Millionengehälter. Niemand kann erzählen, dass die Bahn als staatliche Behörde schlechter als jetzt laufen würde."

Sabine Leidig

Wenn die Bundesregierung jetzt "eine Neustrukturierung" der Bahn fordert, so ist entscheidend, dass nicht die Konkurrenz im Mittelpunkt steht, sondern die Kooperation für einen guten Bahnverkehr - zum Beispiel in Form einer Anstalt öffentlichen Rechts. Oberstes Ziel muss ein flächendeckender, zuverlässiger und bezahlbarer Bahnverkehr sein, der wesentlich größere Marktanteile im Personen- und Güterverkehr hat – zugunsten von Mensch und Klima. Dazu gehört aber auch eine grundlegende Wende in der Verkehrspolitik, die Schluss macht mit der massiven Bevorzugung von Auto- und Luftverkehr. So wurde in den vergangenen 25 Jahren das Straßennetz in Deutschland um knapp 40 Prozent ausgebaut, während das Schienennetz im selben Zeitraum um 20 Prozent abgebaut wurde. In Deutschland werden pro Kopf der Bevölkerung gerade mal 69 Euro pro Jahr in das Schienennetz investiert, in Österreich immerhin 187 Euro und in der Schweiz sogar 362 Euro. Flugbenzin ist von der Mineralölsteuer befreit.

Notwendig ist, die Bahn als umwelt- und klimafreundlichstes motorisiertes Verkehrsmittel zu fördern. Allerdings ist dies von einem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) nicht zu erwarten.

Sabine Leidig: *"Die Dringlichkeit einer »Bahnreform 2.0« ist deutlich wie nie zuvor. Mit unseren Vorschlägen und Konzepten sind die Grundlagen skizziert – von Bahnfreund*innen, die kenntnisreich und leidenschaftlich für mehr und bessere Bahn für alle eintreten. Darüber hinaus braucht es die „Bescheidwissenschaft“ der Beschäftigten, die sehr viel mehr Kompetenz in Sachen Bahn versammeln, als die Vielflieger und Dienstwagenfahrer, die heute noch die Verkehrspolitik dominieren."*

Bahnpolitik für eine sozialökologische Verkehrswende: https://www.linksfraktion.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Broschueren/170627_Bahn_web.pdf