



Hin und her, mit reparaturbedürftigen Macken – so beschreiben Kritiker den Kurs der Bahn. Die Fahrgäste machen sich täglich ihr eigenes Bild, beispielsweise was Service und Pünktlichkeit betrifft.

INTERVIEW

„Ziele verfehlt“

Was läuft bei der Bahn verkehrt?, fragt Winfried Wolf einen Mann, der genau weiß, wie eine Lok von innen aussieht.

Frankfurter Rundschau: Sie haben im Dezember 1993 im Bundestag als CDU-Abgeordneter gegen die Bahnreform gestimmt. Zehn Jahre danach – war das richtig oder falsch?

Manfred Schell: Auch aus heutiger Sicht war es richtig, damals Nein gesagt zu haben.

Wie lautete Ihre Hauptkritik?
Erstens konnte ich nicht erkennen, dass mit einer Privatisierung der Bahn mehr Verkehr auf die Schiene kommen würde. Heute stelle ich fest: Das Ziel wurde glatt verfehlt. Zweitens war ich überzeugt, dass die Bahnreform die Arbeitsplätze nicht sichern würde. Tatsächlich haben wir die Stellen von mehr als 400 000 auf rund 200 000 halbiert. Drittens ging ich davon aus, dass die Privatisierung der Bahn den Verkehr in der Fläche ausdünnen würde. Das ist geschehen. Die Bahn konzentriert sich zunehmend auf die Hauptschlagadern.

Ein Argument lautete: Wir müssen weg von der Beamtenbahn.

Wer das Beamtenrecht nicht kennt, kann so argumentieren. Tatsache ist, dass sich beispielsweise das Gerede von der erforderlichen Flexibilität und Mobilität der Arbeitnehmer völlig anders darstellt. Flexibel und mobil sind Beamte, weil sie auf die Wahl des Arbeitsorts kaum Einfluss haben. Wenn der Dienstherr sie irgendwohin geschickt hat, mussten sie zwangsläufig dorthin gehen. Richtig ist, dass sich im Verhältnis Kunde und Beförderer einiges verbessert hat. Ich wage jedoch zu bezweifeln, dass dies eine Frage des Status war.

Manfred Schell ist Vorstandsvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GdL).



Wie hat sich der Charakter der Arbeit für Bahnbeschäftigte verändert?

Alle bisherigen Arbeiten werden mit weniger Personal durchgeführt. Gleichzeitig werden auf den einzelnen verbleibenden Eisenbahner immer mehr Aufgaben abgewälzt. Das führt zu einer immensen Belastung der Kolleginnen und Kollegen mit fatalen Folgen. Die Qualität der Arbeit, die die Bahn bei ihrer Kundschaft abliefern, hat einen Tiefststand erreicht. Verspätungen, Zugausfälle, Schlangen vor Schaltern, geschlossene Schalter und Bahnhöfe – das alles ist in erheblichem Maße Folge eines völlig überzogenen Personalabbaus. Das musste zur Verzögerung der Kunden führen.

Bahnchef Hartmut Mehdorn ist der Ansicht, vieles aus dem Luftverkehr könne auf die Bahn übertragen werden.

Bei der Bahn gibt es immer weniger Leute, die Bahn von der Pike auf gelernt haben. Die wissen, was dieses System Rad-Schiene für Erfordernisse hat. Die Theoretiker, die die Bahn nicht kennen, werden immer mehr. Damit häufen sich logischerweise Fehlentscheidungen. Die aktuellen Verluste sind in erheblichem Maße Ergebnis eines Missmanagements, im vergangenen Jahr konkret Ergebnis des neuen Fahrpreissystems. Damit wurden nach Angaben der DB 370 Millionen Euro in den Sand gesetzt.

Ist es eine gute Idee, die Bahn 2005 oder 2006 an die Börse zu bringen?

Vom Grundsatz her haben wir nichts gegen einen Börsengang. Wichtig ist, wie er erreicht werden soll. Er soll erreicht werden über einen weiteren massiven Personalabbau. Er soll erreicht werden mit weiteren Verteuerungen. Das alles macht keinen Sinn, wenn das Ziel wirklich ist, eine Bahn an der Börse zu haben, die Schienenverkehr zur Zufriedenheit aller und mit wachsenden Anteilen im Verkehrsmarkt erbringt. Ein Börsengang in absehbarer Zeit mutet dann auch seltsam an, wenn die Deutsche Bahn in den meisten Jahren seit ihrer Existenz rote Zahlen schrieb, wenn 2003 und 2004 massive Verluste ausgewiesen wurden. In diesem gesamten Kontext ist ein Börsengang unmöglich.



BILD: MARCUS FUHRER / DPA

Fortsetzung von Seite

wohl die Fahrgäste von Woche zu Woche mehr mit den Füßen abstimmen und der Bahn den Rücken kehren, benötigt das Management ein halbes Jahr, um die Reform in wesentlichen Teilen zu reformieren. Das Ergebnis der großspurig angekündigten Änderungen im Tarifsystem ist fatal: Die DB verliert Millionen Fahrgäste – für ein wenig attraktives und erst recht nicht transparentes Preissystem.

Börse verstärkt Fehlentwicklungen

Es bleibt die Grundmisere der „modernen Bahn“: Im Durchschnitt ist etwa jeder fünfte Fernverkehrszug verspätet. Damit liegt die Pünktlichkeitsquote niedriger als vor der Bahnreform. Die regelmäßigen Verweise auf Witterungsverhältnisse erinnern an einen gängigen Witz aus DDR-Zeiten: Frage: Was sind die vier Hauptfeinde der Reichsbahn? Antwort: Frühling, Sommer, Herbst und Winter. In der aktuellen Debatte geht es weniger um eine kritische Bilanz der Bahnre-

form, sondern um den Börsengang der Aktiengesellschaft. DB-Präsentationen verkünden: „Der Börsengang ist das Gütesiegel des Kapitalmarkts.“ Das Management drängt darauf, dass die Deutsche Bahn samt der Infrastruktur (das Streckennetz ist bei der Tochter DB Netz, die Bahnhöfe sind beim Ableger Station & Service zusammengefasst) – an die Börse geht. Alle Bundestagsparteien fordern aber, auch unter Berufung auf das Grundgesetz, die Infrastruktur müsse im Eigentum des Staates bleiben. Vieles spricht dafür, dass sich die Position der DB-Chefs und Kanzler-Kumpels Mehdorn durchsetzt.

Die zehn Jahre nach der Bahnreform verdeutlichen freilich: Ein Börsengang wird drei Fehlentwicklungen des Verkehrs im Allgemeinen und des Schienenverkehrs im Besonderen verstärken – egal ob Strecken und Bahnhöfe einbezogen sind oder nicht.

Kurs auf eine Schrumpfbahn: Die aktuelle Bahn führt bereits ein Nischendasein – Autos, Lastwagen und Flugzeuge dominieren. Gründe dafür sind die Verkehrswegeentwicklung und eine Verkehrsmarktordnung, die Straße und Luftfahrt begünstigen. Jahr für Jahr erweitern Bauarbeiter das Straßennetz bis zu tausend Kilometer, sie schaffen Regionalflughäfen und Landepisten. Das Schienennetz dagegen wird jedes Jahr etwa 500 Kilometer kürzer. Hunderte Bahnhöfe verschwinden; tausende Schalter sind geschlossen. 2002 gibt es mit 4300 weniger als die Hälfte der Firmen-Gleisanschlüsse des Jahres 1994.

Die Marktordnung unterstützt die Tendenz – unter anderem mit der Mineralölsteuerbefreiung im Luftverkehr und der erhebli-

chen direkten und indirekten Subventionierung des Straßenverkehrs. Allein im ersten Jahrzehnt der Bahnreform steigt die Verkehrsleistung der Inlandsflüge um 40 Prozent. Eine Bahn, die einem solchen Markt ganz oder weitgehend ungeschützt ausgesetzt ist, muss weiter schrumpfen. Die Bündelung der Investitionen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und den Geschäftsreiseverkehr begünstigt die Fehlentwicklung. Die Hälfte der Verkehrsleistung auf Schienenleistung auf Milliarden-Investitionen ist nur für eine Minderheit der Fahrgäste interessant. Die meisten wünschen Komfort, akzeptable Preise und gute Verbindungen auch auf dem Land.

Kaputtsparen: Die Börsenorientierung verstärkt den fatalen Kurs des Kaputtsparens – „alles muss sich rechnen“, heißt es. Angesichts des Personalabbaus gestaltet sich die viel beschworene Kundennähe als schwierig. Sparen an der falschen Stelle – etwa beim Bestandsnetz – stellen Sicherheitsstandards in Frage. Die angebliche betriebswirtschaftliche Orientierung mündet in immer neuen Wachstums-Aufspaltungen, Umstrukturierungen und Ausgliederungen von Tochterfirmen. In der Gesamtrechnung ver-

ringert das jedoch Synergieeffekte. Übergeordnete Ziele geraten in Vergessenheit. Die Pläne für eine wirtschaftliche Bahn sind immer schwieriger in Deckung zu bringen mit der Vorlage für ein Unternehmen, das dem Gemeinwohl verpflichtet ist.

Milliarden-Subventionen an Private: Der Verkehrspolitiker Horst Friedrich (FDP) sagt, auch eine völlig private Bahn könne ihre Investitionen nie selbst verdienen. Die gestiegenen staatlichen Zuflüsse an die DB im Vergleich zur Ära „Behördenbahn“ sind dafür bereiteter Ausdruck. Das aber heißt für eine Börsenbahn, die hohen Mittel – Regionalisierungsgeld, Investitionszuschüsse, Ausgleichszahlungen des Bundeseseisenbahnmögens – sind noch mehr als bisher der öffentlichen Kontrolle entzogen.

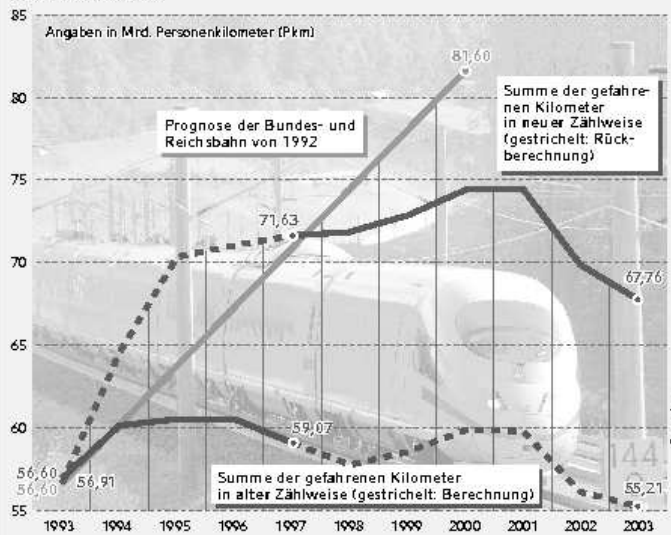
Private Eigner könnten – keine völlig abwegige Vision – im Schienenverkehr auf Verschleiß fahren, Milliarden kassieren – und ein Jahrzehnt später Fahrgäste vor einem verkehrspolitischen Desaster und Steuerzahler vor einem Fass ohne Boden stehen. Dies ist das Ergebnis der britischen Bahnprivatisierung, bei der zehn Jahre nach der Umstrukturierung Private Milliarden Pfund abgezahlt haben, das Schienennetz re-nationalisiert werden musste und mit 50 Milliarden Pfund (knapp 72 Milliarden Euro) aus Steuermitteln gebraucht werden, um die Infrastruktur zu retten.

So gerät der angekündigte Börsengang der DB um Selbstzweck. Den Vorwurf jedenfalls, dem Bahn-Chef liege er mehr am Herzen als ein optimaler Schienenverkehr, kontern kapitalmarktfremde Medien schon mal mit dem Satz: „Genau das ist Mehdorns Aufgabe.“

Auch eine völlig private Bahn kann ihre Investitionen nie selbst verdienen. Die gestiegenen staatlichen Zuschüsse an die DB sind dafür bereiteter Ausdruck.

Kreatives Rechnen der Deutschen Bahn

Die Deutsche Bahn änderte 1997 ihr Verfahren zur Messung ihrer Leistung im Personenverkehr.



¹⁾ Seit 1997 zählt die DB kostenlos Reisende mit: eigenes Personal, Militärangehörige, Bundestagsabgeordnete, Schwerbehinderte (rote Linie). So kommt sie den Prognosen aus dem Jahr 1992 (grüne Linie) näher. Wer den Statistiktrick außen vor (blaue Linie) lässt erkennt, dass die Fahrgäste heute weniger Kilometer in Zügen zurücklegen als vor der Bahnreform. Die DB dagegen rechnet anders: Sie vergleicht (auch zurück gerechnet) die neue Bahn mit neuer Zählweise mit der alten Bahn in alter Zählweise – und erzielt einen Reformertag auf dem Papier.
Quellen: Deutsche Bahn, Grafik nach Klaus Gielinger, Bahnexpertenrunde „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ FR-InfoGrafik

DB UND PRIVATBAHNEN

Die Bahnreform war verbunden mit einer Öffnung des Schienenverkehrs. Derzeit gibt es etwa 260 Bahngesellschaften neben der DB.

Die Deutsche Bahn (DB) hat eine herausragende Stellung: Im Jahr 2000 legten ihre Fahrgäste 74 Milliarden Kilometer zurück, im Güterverkehr gibt sie ihre Leistung mit 76 Milliarden Tonnenkilometer an. Sie nahm 23 Milliarden Euro ein, 12,6 Milliarden im Personen- und 5,4 Milliarden im Warenverkehr. Ende 2003 zählte das Unternehmen 202 000 Beschäftigte. 1994 waren es noch 376 000 Erwerbstätige gewesen, 1991 kamen Bundes- und Reichsbahn zusammen auf 451 000 Erwerbstätige. **In alternativen Bahnen** schafften die Fahrgäste 2000 eine Milliarde Kilometer; 1993, im letzten Jahr vor der Bahnreform, waren es 1,2 Milliarden. Die Privatbahnen kassierten 2000 etwa 670 Millionen Euro, davon 222 Millionen in der Personen- und 225 Millionen in der Gütersparte. Die Alternativen bedienen vor allem den Nahverkehr. Den bestellen und bezahlen die Länder mit Regionalisierungsmitteln, die sie vom Bund bekommen. Die DB-Konkurrenten gaben 2000 und 1994 etwa 14 000 Leuten Arbeit, 1991 waren es 15 000.
QUELLE: Verkehr in Zahlen 2002.

KLEINES BAHN-LEXIKON

Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa): Einrichtung zur selbsttätigen Überwachung der Diensttauglichkeit des Triebfahrzeugführers. Der muss den Sifa-Taster während der gesamten Fahrt im Abstand von 30 Sekunden kurz loslassen und erneut drücken. Sonst folgen die Warnhinweise und, wenn nicht reagiert wird, eine Zwangsbremmung.
Induktive Zugsicherung zur Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit (Indusi): Triebfahrzeugführer müssen am Vorsignal eine Wachsamkeitstaste betätigen und das Tempo wie angezeigt drosseln. Überfahren sie den Indusi-Magnet zu schnell, wird der Zug zwangsgebremst.
Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB): Elektronische Steuerung der Zugschwindigkeit über im Gleisbett verlegte Kabel, die drahtlos mit dem Fahrzeug kommunizieren.
Buchfahrplan: Die Listen sind nach Strecken geordnet und enthalten die Lage der Betriebsstellen (etwa Bahnhöfe), Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit, Ankunfts-, Abfahrts- oder Durchfahrzeiten. **Verzeichnis der Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La):** Wöchentlich fünf Hefte (Ost, Südost, Nord, Mitte und Süd) mit zusammen rund 5000 „Besonderheiten“, also Korrekturen des Buchfahrplans.

WEITERE INFORMATIONEN

- Anlaufstellen**
 ■ Fahrgastverband Pro Bahn, München, www.pro-bahn.de, Zeitschrift: „Der Fahrgast“.
 ■ Bürgerbahn statt Börsenbahn, c/o Umkehr, Berlin, www.buergerbahnstatt-boersenbahn.de, Zeitschrift: „mobiblogisch“
 ■ Gewerkschaft Transnet, Frankfurt am Main, www.transnet.org, Zeitschrift: „inform“.
 ■ Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Frankfurt am Main, www.gdl.de, Zeitschrift: „Voraus“.
 ■ Deutsche Bahn, Konzernsitz Berlin, www.bahn.de
- Fachzeitschriften:**
 ■ Schiene, Wiesbaden
 ■ Eisenbahnkurier, Freiburg
 ■ Eisenbahn-Revue International, Luzern (Schweiz)
- Buchtipps:**
 ■ Lothar Gall und Manfred Pohl (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Beck, München 1999, 24,90 Euro, 496 Seiten.
 ■ Erich Preuss: Die zerrissene Bahn 1990-2000, Tatsachen, Legenden, Hintergründe, Transpress, Stuttgart 2001, 22 Euro.