

Sabine Leidig, Bernd Rixinger

„Mainz ist überall“ Die Bahnreform ist gescheitert

Die 1993 beschlossene Bahnreform hatte offiziell drei Ziele:

1. Die Entlastung der öffentlichen Haushalte
2. Die Steigerung des Verkehrsmarktanteils
3. Die Steigerung der Qualität des Bahnverkehrs

Um diese Ziele zu erreichen, wurde eine Organisationsreform durchgeführt: Die privatwirtschaftlich organisierte **DB AG** wurde gegründet, während die „Altlasten“ – die Schulden – auf das neu geschaffene Bundeseisenbahnvermögen übertragen wurden und die hoheitlichen Aufgaben vom Eisenbahnbundesamt übernommen wurden.

Für den **Nahverkehr** sind inzwischen die Länder verantwortlich, die im Gegenzug Regionalisierungsmittel vom Bund erhalten, um die Nahverkehrsleistungen bestellen zu können. Das Deutsche **Bahnnetz** wurde für andere Bahnunternehmen geöffnet, um einen Wettbewerb im Schienenverkehr zu schaffen. Außerdem wurde die DB AG in einer zweiten Stufe der Bahnreform in fünf AGs mit über 400 Subunternehmen untergliedert.

Bahnreform erfüllt keines der gesteckten Ziele

Haushalt wird nicht entlastet

Eine Entlastung der öffentlichen Haushalte hat **nicht stattgefunden**. Nimmt man die Bundesleistungen zusammen, so erhält die Bahn seit der Reform höhere Zuschüsse als zuvor. Als privatwirtschaftlich agierendes Unternehmen hat die DB AG ein Interesse, hohe Bundesleistungen zu erhalten und dadurch den Konzerngewinn zu steigern. So ist der Betriebsbereich Netz, zu dem auch die Stellwerke gehören, mit 894 Millionen Euro (2012) inzwischen der größte Gewinnbringer der Holding, während gleichzeitig in diesen Bereich jährlich rund 4 Milliarden Euro Subventionen fließen.

Stuttgart 21 lohnt sich nur für die Bahn

Stuttgart 21 kostet die Steuerzahler Milliarden. Für die DB AG ist das Projekt bislang höchst gewinnbringend: 450 Millionen Euro (verzinst am Ende 620 Millionen Euro) erzielte die Bahn mit dem Verkauf von S21-Gelände an die Stadt Stuttgart.

Steigerung des Verkehrsmarktanteils findet nicht statt

Eine positive Veränderung des Modal Split hat weder im Personen- noch im Güterverkehr stattgefunden. Im Personenverkehr **stagniert der Anteil** der Bahn unter 8 Prozent, im Güterverkehr bei 17 Prozent. In absoluten Zahlen hat sich der Nahverkehr zwar positiv entwickelt, der Fernverkehr ist jedoch zurückgegangen. Der Schienengüterverkehr ist in absoluten Zahlen deutlich angestiegen, aufgrund des starken Wachstums des Güterverkehrs insgesamt stagniert der Anteil der Bahn jedoch auch hier.

Verbesserung von Qualität und Service bleibt aus

Eine **Steigerung der Qualität** des Bahnverkehrs hat **nicht stattgefunden**. Im Gegenteil, insbesondere in den letzten Jahren macht die Bahn zunehmend durch erhebliche Qualitäts- und Sicherheitsprobleme von sich Reden, die auf die Sparmaßnahmen aufgrund der betriebswirtschaftlichen Orientierung der DB AG und die Orientierung auf einen Börsengang zurückzuführen sind:

- 1) Inzwischen sind nur noch ca. zwei Drittel der Fernzüge pünktlich;
- 2) zahlreiche Züge fallen aufgrund fehlender Reservekapazitäten aus;
- 3) es gab „Winterchaos“ mit dem mehrmaligem, fast vollständigem Zusammenbruch des Bahnverkehrs;
- 4) es kam zu „Sommerchaos“ mit defekten Klimaanlagen aufgrund mangelhafter Wartung;
- 5) es gab den zeitweiligen Fast-Zusammenbruch der S-Bahn Berlin;
- 6) es kam zu zahlreichen Unfällen und Fast-Unfällen, die sich auf Sparmaßnahmen oder schwere Managementfehler zurückführen lassen (z.B. Eschede 1998 - 101 Tote; Brühl 2000 - 9 Tote; Hordorf 2011 - 10 Tote).

Die Landeshauptstädte Magdeburg und Potsdam wurden vom Fernverkehr abgehängt - andere Großstädte wie Bremerhaven besitzen keine oder nur noch stark reduzierte Verbindungen im Schienenfernverkehr. Hierfür ist insbesondere die Abschaffung der Zuggattung InterRegio verantwortlich, welche vorher mittlere Städte miteinander verband und wo es inzwischen bestenfalls noch teurere und zeitaufwändige Umsteigeverbindungen gibt.

Gleichzeitig wurden in den letzten zehn Jahren die **Fahrkartenpreise** doppelt so stark angehoben wie es der Inflation entspricht.

Infrastruktur blutet aus

Die Bahn-Infrastruktur ist seit der Reform deutlich abgebaut worden: Die Gesamtlänge des Netzes wurde seit 1993 um 17 Prozent (oder 7.000 km) reduziert, 23 Prozent der Bahnhöfe und Haltepunkte wurden geschlossen. Dies zeigt die starke Tendenz der Bahn zu einem Rückzug aus der Fläche, während sie sich vorwiegend auf die lukrativen Hochgeschwindigkeitsverbindungen konzentriert. Die Anzahl der Weichen und Kreuzungen, die ein wichtiger Indikator für die Leistungsfähigkeit des Netzes sind, da sie beispielsweise Ausweich- und Überholvorgänge ermöglichen, wurde um mehr als die Hälfte (51 Prozent) reduziert; die Anzahl der Privatgleisanschlüsse sogar um 82 Prozent, so dass viele kleine und mittlere Unternehmen nicht mehr die Möglichkeit haben, Güter mit der Bahn zu transportieren. Das Alter der Infrastruktur hat im gleichen Zuge insbesondere seit der Jahrtausendwende erheblich zugenommen, was auf einen enormen Investitionsrückstau im Bahnnetz hinweist.

Bahnpolitik auf dem Rücken der Beschäftigten

Seit 1994 gibt es faktisch eine **Halbierung der Beschäftigten** im deutschen Schienenverkehr (von 340 000 auf heute weniger als 150 000 Beschäftigte). Im gleichen Zeitraum wurden die Leistungen im Schienenverkehr deutlich erhöht. Der Beschäftigtenabbau hat vor allem mit einem massiven Abbau von Personal im Servicebereich, bei Reparatur, Reinigung und Instandhaltung sowie in sicherheitsrelevanten Segmenten zu tun. Gleichzeitig wurde die Arbeit immens verdichtet. Die Bahnbeschäftigten schieben einen immer größeren Berg an Überstunden vor sich her: im Juni 2012 waren es 7,3 Millionen **Überstunden**, im Juni 2013 bereits 8,1 Millionen Überstunden.

Mainz ist überall

Die Verhältnisse im **Mainzer Stellwerk** vom August 2013 sind vergleichbar mit denen in den meisten Stellwerken. Über extreme Personalknappheit wurde beispielsweise für Bebra und Ulm berichtet. In Kornwestheim machte die Bahn als Auftakt zur Bahnreform, 1994, ein Lehrstellwerk dicht. Eigentlich wollte sie es auch abreißen – nur der Denkmalschutz rettete es. Seither halten es Bahnenthusiasten in Schuss. Dann 2012 ein Anruf der Deutschen Bahn AG: Ob sie das Stellwerk nicht wieder zu Ausbildungszwecken nutzen könne – man habe keine ausreichend großen Kapazitäten für die Fahrdienstleiterausbildung mehr.

LINKE Forderungen für die Bahn

Das Scheitern der Bahnreform in allen wichtigen Aspekten muss eingestanden werden, statt diese immer noch als Erfolg darzustellen. DIE LINKE fordert ein Umdenken und Umsteuern. Nötig ist eine **zweite Bahnreform**, die die Fehler der ersten vermeidet und sich an folgenden Eckpunkten orientiert:

1. Gemeinwirtschaftliche Orientierung der DB AG – beispielsweise als Anstalt öffentlichen Rechts und in jedem Fall verpflichtet auf gemeinwirtschaftliche Ziele statt auf Bilanzgewinn (analog zur Schweizer Bahn SBB, die die Unternehmensform einer entsprechenden „eigengesetzlichen“ Aktiengesellschaft hat).
2. Verpflichtung zur Anbindung des ganzen Landes an den Bahnverkehr, Beenden von Streckenstilllegungen und stattdessen umfangreiche Reaktivierungen.
3. Abkehr von der Orientierung der DB AG auf internationale Logistikdienstleistungen, stattdessen Fokussierung auf einen qualitativ hochwertigen Bahnverkehr im Inland.
4. Aufhebung des „Flickenteppichs“ aus Tarifen und Beförderungsbedingungen, den die Regionalisierung des Bahnverkehrs geschaffen hat, stattdessen ein einheitlicher „Deutschlandtarif“ – verbunden mit einem einheitlichen „Deutschlandtakt“.
5. Flächendeckende Einführung von Sozialtarifen und einer Sozial-Bahncard für einkommensschwache Haushalte.
6. Wiedereinführung des InterRegio.
7. Einstellung von ausreichend Personal unter Bedingungen guter Arbeit, um eine hohe Qualität des Bahnverkehrs sicherzustellen. Damit: Wieder-Besetzung der Bahnhöfe mit Personal, Wiedereröffnung von personenbedienten Reisezentren, Einstellung von ausreichend Personal zur Vermeidung übermäßiger Belastungen und sicherheitsrelevanter Personalengpässe.