

PRESSEMELDUNG

vom 1. Dezember 2018

Ein Vierteljahrhundert Bahnreform – die Unvollendete

Bahnreform II muss Rahmenbedingungen und Bahnorganisation anpacken

Am 2. Dezember 1993, also vor 25 Jahren, stellte Bundestags-Vizepräsidentin Dr. Renate Schmidt zur Mittagsstunde fest, dass soeben im Parlament bei nur 13 Gegenstimmen die erste verbindliche Entscheidung zur Bahnreform gefallen war, die Änderung des Grundgesetzes. Diese Zustimmung des Parlaments und später des Bundesrates sowie zahlreiche Einzelgesetze sorgten dafür, dass am 1. Januar 1994 der Umbau der Staatsbehörde Bundesbahn zu einem Unternehmen, die Öffnung des Eisenbahnmarktes für Dritte und die 1996 erfolgende Übergabe der Verantwortung für den Personennahverkehr an die Bundesländer gestartet werden konnte.

25 Jahre später steht nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen, Ludolf Kerkeling, „die Politik ratlos vor dem Befund, dass der staatliche DB-Konzern anhaltend die Negativschlagzeilen beherrscht: Verspätungen, Qualitätsmängel, Verschuldung, unklare Strategie“. Erzielte Erfolge gerieten dadurch in den Hintergrund – etwa die erfolgreiche Metamorphose des Schienenpersonennahverkehrs oder der Leistungszuwachs im Güterverkehr als Folge des funktionierenden Wettbewerbs.

Ein Vierteljahrhundert nach Beginn der Bahnreform zeigt sich für Kerkeling, dass die Politik seinerzeit zu kurz gesprungen und die DB heute überfordert ist: „Damals stand der Bundesbahn ökonomisch das Wasser bis Oberkante Unterlippe. Obwohl die Bahnreform euphorisch und wohlklingend mit mehr Service, Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Umweltargumenten bemäntelt wurde, ging es der Politik in erster Linie darum, ein immenses Haushaltsrisiko in den Griff zu bekommen.“ Die Ursachen der Schienenschwindsucht interessierten leider weniger als das vermeintliche Wundermittel, nämlich die Gründung mehrerer privatrechtlich organisierter, aber dennoch starken politischen Einflüssen ausgesetzter bundeseigener Unternehmen. Sinnvoll ist die beschworene unternehmerische Organisation des Eisenbahn-Verkehrsmarktes und die Beibehaltung staatlicher Verantwortung für die Infrastruktur allemal gewesen. Ohne Blick auf die Rahmenbedingungen des gesamten Verkehrsmarktes konnte mit Selbstheilungskräften des Schienensektors alleine jedoch keine Verkehrswende entstehen. Schon in der Debatte am 2. Dezember 1993 äußerte der Verhandlungsführer der Bundesländer, der seinerzeitige hessische Ministerpräsident und spätere Bundesfinanzminister, Hans Eichel (SPD) Zweifel:

„Aber, meine Damen und Herren, den Verkehrsmarkt und die Chancen am Verkehrsmarkt bestimmt noch weitgehend der Bund, und es gibt eine Reihe Länderchefs, die die Vermutung oder die Ängste haben, daß der Bund dann eine Verkehrspolitik macht, bei der er, da er für den Fernverkehr auf der Schiene zuständig bleibt, diesen begünstigt, daß er im übrigen eine Verkehrspolitik macht, die weiter die Straße begünstigt (...).“

Rationalisierung hat der Schiene nach 1994 das Überleben gesichert. Weitgehend sozialverträglich wurden die überhöhten Personalaufwände der DB begrenzt und teilweise ausgelagert sowie vielfach Produktivität und Kundenorientierung verbessert. Der Bund als Eigentümer hat jedoch wichtige Korrekturen vergessen, so dass der Marktanteil der Schiene im Personen- wie im Güterverkehr sich kaum geändert hat.

Die zuvor jahrzehntelang nur zögerlich modernisierte Eisenbahn konnte aus eigener Kraft keine automatisierten intermodalen Gütertransporte finanzieren, die Datenverarbeitung des Systems ist ein Zoo inkompatibler und überalterter Anwendungen, die fortlaufende Modernisierung des bestehenden Netzes wurde zwischenzeitlich fatalerweise auf die lange Bank geschoben und der Neu- und Ausbau konnte nicht annähernd mit den Straßen- und Flughafenbauten Schritt halten. Erschwerend kommt die unvollständige Organisationsreform hinzu, die aus dem DB-Konzern einen schwerfälligen Koloss machte, dessen Management viele demotivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit aktionistischen Programmen nicht mehr erreicht und immer wieder die Hand beim Eigentümer aufhalten muss.

Kerkeling rät zum Jahrestag, die Abwärtsspirale zu durchbrechen statt weiter zuzusehen. Kerkeling: „Ohne Schiene geht es nicht – weder logistisch, noch ökologisch. Also sollte sich der Bund in seinem angekündigten „Masterplan Schiene“ ehrlich machen und sein Zielbild von mehr Schienenverkehr klar mit Maßnahmen unterlegen. Er wird sagen müssen, welche Rahmenbedingungen in der Verkehrs- und Eisenbahnpolitik zur Entlastung von Straßen und Umwelt gebraucht werden. Ich denke, nur eine wettbewerbsorientierte Mischung aus dem Abbau unfairer Wettbewerbsbedingungen, Innovationen und Reorganisation kann helfen.“

Die vom Netzwerk in diesem Zusammenhang geforderte „Bahnreform II“ müsse zugleich an den unweigerlich monopolistisch arbeitenden Infrastrukturen (Netz, Bahnhöfe und Bahnstromnetz) ansetzen. Künftig müssten diese – wie auch bei den anderen Verkehrsträgern – gewinnfrei und deutlich stärker kunden- und wachstumsorientiert betrieben werden. Daneben müsse zwar vielleicht nicht der Konzern aufgeteilt, aber die bevorzugte Behandlung der DB-Transportgesellschaften bei Informationen, Finanzierungsmöglichkeiten und Koordination beendet werden. Schließlich müssten die staatliche und systeminterne Regelungsdichte des Systems überprüft und der Betrieb - ohne Rabatt bei der Sicherheit - vereinfacht sowie Routineprozesse automatisiert werden.

Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer): Tel: +49 30 53 14 91 473 oder Mobil: +49 170 485 486 4

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralf Schmitz; Ursula Vogt
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Reinhardtstr. 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de