

Zehn Jahre Bahnreform:

Das Unheil der Börsenbahn

➤ Zehn Jahre nach In-Kraft-Treten der Bahnreform erleben die Fahrgäste auf Bahnhöfen und in Zügen das größte Verspätungschaos in der Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. Der öffentliche Verkehr als Ganzes gerät in eine Krise seiner Akzeptanz. So wird er wohl Opfer der Sanierung leerer Haushaltskassen. Das ist die Folge einer halbherzigen Bahnreform und einer Politik, die gemeint hat, sich vor vielen Problemen davonstehlen zu können.



Die Luft ist raus

„Viele Probleme, wenig Geld und keine Visionen“ – so berichtete Florian Anders im „Bahn-Report“ vom 5. Deutschen Nahverkehrstag, vom 17. bis 19. September 2003 hatte das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium zum 5. Deutschen Nahverkehrstag nach Mainz eingeladen, um Zukunftsperspektiven und Fragen des Wettbewerbs zu diskutieren. Doch viele Teilnehmer hatten den Eindruck, dass der Elan verfliegen ist, mit dem viele Akteure nach der Bahnreform angetreten waren, um den öffentlichen Verkehr zu reformieren.

Zerplatzte Träume

Tatsächlich sind im Jahr 10 nach der Bahnreform so viele Träume wie nie zu-

vor wie Seifenblasen geplatzt. Das geniale Preissystem der großen Bahn wurde zum Flop. Die nordrhein-westfälische Landesregierung musste die Träume von der Magnetbahn durch das Ruhrgebiet zu Grabe tragen. 20 Neigetechnik-ICE werden die Schiene wohl nie wieder befahren. Der erste Versuch, den Interregio-Verkehr zu übernehmen, führte die Flex AG in die Pleite.

Verfolgungswahn

Wer seine Traumwelt für Realität hält, der fühlt sich von denen verfolgt, die über die Wirklichkeit reden. So geht es der Führungsriege der Deutschen Bahn AG. Während seine Kunden ein unglaubliches Verspätungsdesaster erleben, redet Hartmut Mehdorn weiter von der Börsenfähigkeit seines Unternehmens. Gegen kritische
Lesen Sie bitte auf Seite 16 weiter

Bildbeschreibung oben:

Dieses Plakat drückt aus, wie es um die Akzeptanz der Bahn steht: Eine Stadt schämt sich für ihren Bahnhof. Die Börsenbahn hat ein Unternehmen mit dem Ausbau des Bahnhofs Bielefeld beauftragt, das Unternehmen ist pleite und nun ist der Bahnhof seit 18 Monaten eine brachliegende Baustelle. Nichts bewegt sich. Erst durch öffentliche Kritik und mit Steuergeldern muss der Bau wieder in Gang gebracht werden. Letztlich muss also doch immer der Steuerzahler für die Fehler des Unternehmens aufkommen.

Politiker zieht Mehdorn vor Gericht – zum Beispiel gegen den verkehrspolitischen Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion Horst Friedrich. Und ein Brief an die DB-Mitarbeiter sorgte Anfang November 2003 für Aufsehen. Die Frankfurter Rundschau berichtet:

„Unser Unternehmen“, schreibt Bahn-Finanzvorstand Diethelm Sack, 55, in einem Mitarbeiterbrief an 250.000 Beschäftigte, 'wurde noch nie in den Medien fair und objektiv behandelt'. Sack sieht überall Feinde – und offenbar Pogromstimmung. 'Mit journalistischen Methoden der dreißiger Jahre werden dem Vorstand zweifelhaft oder gar kriminelle Handlungen angedichtet', schreibt er. Die Magazine Wirtschaftswoche, Manager Magazin und Capital betrieben 'Rufmord'; Sack wirft den 'so genannten Journalisten' fehlende 'professionelle und menschliche Qualifikation' vor.“

Dieser Brieftext wurde zwar binnen kürzester Frist als nicht autorisiert wieder zurückgezogen und durch eine entschärfte Fassung ersetzt, aber alles deutet darauf hin, dass er die tatsächliche Gefühlslage in der Führungsetage der Deutschen Bahn AG zeigt. Sie ist nicht neu. Seit Jahren ist aus den Presseveröffentlichungen, aber auch aus Interviews von Hartmut Mehdorn herauszulesen, dass er sich und „Die Bahn“ in der Öffentlichkeit falsch dargestellt fühlt. Gleichzeitig hat Hartmut Mehdorn interne Kritiker entlassen und externe bekämpft. Die wohl prominentesten Fälle sind der Aufsichtsratsvorsitzende Vogel und Verkehrsminister Kurt Bodewig, die Mehdorn ablösen bzw. durch Gerhard Schröder kalt stellen ließ, weil beide die Vision gefährdeten, aus der Vereinigung von Netz und Betrieb eine börsenfähige Bahn zu machen. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung wundert es nicht, dass der von DB-Chef Mehdorn gewünschte rasche Börsengang im Bundestag keine Befürworter mehr hat.

Die politischen Folgen

Dramatischer ist: Das Ansehen des gesamten öffentlichen Verkehrs gerät in Gefahr.

Die Spitze dieses Eisbergs zeigt sich in dem Papier zum Subventionsabbau der Ministerpräsidenten Steinbrück und Koch, das so wirkt, als sei es von jungen,

alerten Ministerialbeamten geschrieben worden, die an ihrem Eigenheim eine Doppelgarage und unter ihrem Büro einen eigenen Parkplatz in der Tiefgarage haben. Unterschrieben wurde es vom Düsseldorfer Ministerpräsidenten Steinbrück, der gerade seine Magnetbahn-Träume begraben musste. Unterschrieben wurde es ebenfalls vom Wiesbadener Ministerpräsidenten Roland Koch, in dessen Regierungshauptstadt es außer einem gelegentlich vorbeikommenden ICE nichts gibt, was einen modernen öffentlichen Verkehr repräsentiert: Der Hauptbahnhof ist für den heutigen Bedarf viel zu groß und liegt weit vor der Stadt, und eine Stadtbahn durch die Innenstadt wurde gerade wieder einmal abgelehnt. So konnte ein Programm zum „Subventionsabbau“ entstehen, zu dem der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen schreibt: „Völlig inakzeptabel ist unter anderem die fehlende Beteiligung anderer Verkehrsträger am Subventionsabbau.“

Andere Kritiker, die keineswegs alle der Verkehrsbetriebe-Lobby zuzurechnen sind, haben sich in diese Kritik der undifferenzierten Beurteilung des öffentlichen Verkehrs als Subventionsfresser eingereiht. In Landtagen, Kreistagen und Rathäusern läuft unterdessen ungebremst die Diskussion über die Kürzung der Mittel für den öffentlichen Verkehr und über den Abbau von Leistungen.

Nur ein Subventionsfresser?

Verschlingt der öffentliche Verkehr wirklich nur Haushaltsmittel, ohne dass dabei ein Nutzen herauskommt? Vor der Bahnreform von 1994 war die Diskussion ebenfalls an diesem Punkt angelangt. Der öffentliche Verkehr galt als nicht mehr innovationsfähig, nicht konkurrenzfähig und nicht entwicklungsfähig. Damals glaubte man, in der Behördenbahn die wesentliche Ursache gefunden zu haben, und die Befürworter der Bahnreform waren der Überzeugung, mit einer Veränderung der Rechtsform dem Schienenverkehr wieder eine Zukunft geben zu können. Zugleich sollte Wettbewerb in allen Bereichen des öffentlichen Verkehrs die Unternehmen leistungsfähiger und das Verkehrsangebot bezahlbarer machen.

Der Erfolg ist eingetreten

Die Bemühungen der kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen können

sich sehen lassen: Bei vielen von ihnen ist der Kostendeckungsgrad deutlich gestiegen. Es wurden neue Fahrzeuge beschafft, die einladend den ebenerdigen Einstieg möglich machen. Straßenbahnen fahren weit ins Land hinaus, die Eisenbahn kommt bis auf den Marktplatz. Die Fahrgäste strömen und sind zufrieden.

Nur „Die Bahn“ hat ein Problem

Auch viele Leistungen der Deutschen Bahn AG verdienen Anerkennung. Doch die Probleme trüben das Bild so nachhaltig, dass der gesamte öffentliche Verkehr in Verruf gerät. Warum ist das so? Die Deutsche Bahn AG ist immer noch fast der einzige Anbieter im Personenfernverkehr. Mit den Fernverkehrszügen kommen alle in Kontakt, die nicht ausschließlich mit ihrem eigenen Auto unterwegs sind. Zu den Fahrgästen gehören auch Entscheidungsträger, Politiker und Geschäftsleute, die sonst den öffentlichen Verkehr nicht nutzen. Und damit bekommt jedes Problem im Fernverkehr ein Gewicht, das sonst kaum von einer anderen gewerblichen Dienstleistung erreicht wird. Wer diese Öffentlichkeit scheut, sollte nicht Bahnchef werden, und wer die kritische Öffentlichkeit beschimpft, der darf sich nicht wundern, dass er von den Medien gehetzt wird.

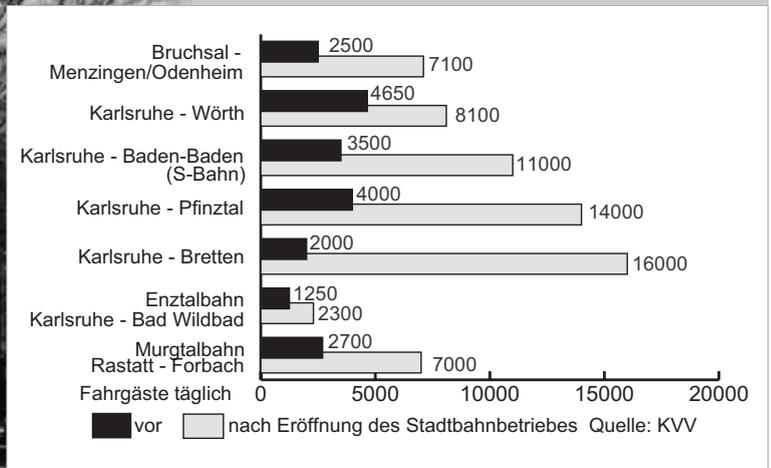
Unschuldige Opfer

Der Gesamteindruck, den das Unternehmen Deutsche Bahn AG abgibt, fordert Opfer. Zunächst sind es die Mitarbeiter der DB, die draußen an der Front mit den Fahrgästen umgehen. Sie bekommen die volle Wucht der Fahrgastwut ab und müssen den Konflikt zwischen Werbung und Wirklichkeit aushalten.

Opfer sind auch die Fahrgäste, denn sie müssen mit unbrauchbaren Tarifsystemen, mangelhaften Auskünften und Informationen sowie den Verspätungen am Bahnsteig und in den Zügen zurechtkommen.

Opfer sind aber auch die übrigen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Deren Leistungen geraten immer mehr in Misskredit, obwohl sie selbst gar nichts dafür können. Verkehrsverbünde beginnen, sich dafür zu schämen, dass sie noch Bahnlinien im Angebot haben.

Erfolgsmodell Regionalisierung



Die Stadtbahn Karlsruhe zeigt, dass der öffentliche Verkehr neue Kunden gewinnen kann. Beispiel Enztalbahn: Noch bevor die Stadtbahn bis Wildbad-Kurpark in Betrieb ging, kamen 90 Prozent mehr Fahrgäste.

Und die Politik?

Hatte Gerhard Schröder die Entgleisung der DB-Führung beim Preissystem noch als Betriebsunfall angesehen, nach welchem man Mehdorn für weitere fünf Jahre aufgleisen konnte, so darf nach dem Verspätungschaos nun die Frage gestellt werden, ob das Problem nicht doch in der Führung selbst zu suchen sei. Dabei kristallisiert sich eine zentrale Frage heraus: War es klug von Gerhard Schröder, sich dem Willen Hartmut Mehdorns zu beugen, der Netz und Betrieb um jeden Preis zusammenhalten wollte?

Black-out nicht nur beim Strom

Nachdem in und um New York und weit darüber hinaus der Strom ausgefallen war, wies Mannheims Oberbürgermeister Gerhard Widder darauf hin, dass man nicht mehr ohne weiteres davon ausgehen könne, dass Deutschland von einem solchen Stromausfall verschont bleibe. Die Marktbedingungen der Stromwirtschaft und der damit verbundene Preis-

wettbewerb führen dazu, dass an der Infrastruktur gespart wird. Mehr Effizienz bedeutet weniger Sicherheit. Um Kosten zu sparen, verringern die Netzbetreiber ihre Budgets für Neuinvestitionen und Instandhaltung. Früher oder später kommt der Zeitpunkt, zu dem der Strom einfach weg ist.

Bei der Eisenbahn ist dieser Zustand schon erreicht. In Großbritannien, über deren Bahnreform man die Nase gerümpft hatte, kam der Black-out noch früher: mit dem Zusammenbruch der Netzgesellschaft Railtrack.

Bei der Deutschen Bahn AG ist die Verspätungslage von Oktober und November 2003 das beste Zeichen dafür, dass auch hier das Netz zusammenbricht. Das ist nicht so dramatisch wie ein großflächiger Stromausfall, aber die Ursachen sind dieselben: Ein Netz mit großem Investitionsvolumen macht man am besten dadurch börsenfähig, dass man an der Qualität spart, indem man beispielsweise alle angeblich überflüssigen Weichen herausreißt, die nicht gebraucht werden, solange der Betrieb „normal“ funktioniert. Beim Betrieb wird man am besten börsenfähig, wenn man den Fahrplan so gestaltet, dass

die Fahrzeuge pausenlos unterwegs sind, und das funktioniert auch, solange es keine Defekte an Fahrzeugen gibt.

Wunschbild und Wirklichkeit

Damit zerbricht das Wunschbild, dass die „Privatisierung“ des Netzes alle Probleme löse. Die britische Politik hat diese bittere Erkenntnis schon hinter sich, die deutsche hat sie noch vor sich. Zugleich zerbricht damit das Wunschbild, dass ein einziger Manager in der Lage sein könne, die Probleme des Systems Eisenbahn in Deutschland zu lösen. Dafür ist es einfach zu komplex. Die Eisenbahn eignet sich nicht als Königreich, deren wichtigstes Ziel die Erwirtschaftung von Rendite ist. Die Eisenbahn eignet sich nicht als Königreich, in dem die persönliche Eitelkeit des Königs den Beratern verbietet, wahre Worte auch auszusprechen. Das System Eisenbahn lebt – wie jeder andere Bereich – vom wirklichen Wettbewerb, in erster Linie vom Wettbewerb der Ideen.

Das System Eisenbahn braucht eine zweite Bahnreform – dringender denn je.