

# Deutsche Bahn: Der Zug an die Börse

Von Tim Engartner

Sage und schreibe mehr als 40 000 Züge rollten nicht aus ihrem Abfahrtsbahnhof. Weitere 97 000 Züge verließen ihn, erreichten aber ihren Zielbahnhof nicht – und damit entfielen rund ein Prozent aller Zugverbindungen. So sah die Bilanz der Deutschen Bahn AG (DB AG) im vergangenen Jahr aus. Und obwohl diese Zugausfälle nicht in die Pünktlichkeitsstatistik einfließen, erreichen noch immer nur drei von vier Fernzügen ihr Ziel pünktlich, fährt das „Unternehmen Zukunft“ hierzulande jeden Tag rund 8 000 Stunden Verspätungen ein.

Auf geradezu ironische Weise löst der zum *Global Player* aufgestiegene Konzern, der inzwischen in 130 Staaten zu Lande, zu Wasser und in der Luft tätig ist, damit sein Werbeversprechen ein: „Ganz gleich, welche Strecken Sie mit uns zurücklegen. Kurze. Mittlere. Lange. Wir verwandeln Entfernungen in Erlebnisse.“ Wer überfüllte Waggons, nicht ausgewiesene Reservierungen, geschlossene Bordbistros und defekte Toiletten als „Erlebnis“ begreift, kommt derzeit wahrlich auf seine Kosten. Kommt der Zug dann noch auf freier Strecke aufgrund einer Signalstörung, wegen eines „vorausfahrenden Zuges“ oder infolge eines Oberleitungsschadens zum Halten, wächst sich das Erlebnis endgültig zum Abenteuer aus.

Einen Grund liefern die rund 800 Baustellen, die derzeit den Bahnverkehr lähmen – so beispielsweise auf den Hauptverkehrsstrecken Köln–Düsseldorf, Stuttgart–Pforzheim und Dortmund–Hamm. So positiv es zu werten ist, dass allein im laufenden Jahr 9,3 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur investiert werden, so massiv fallen die Verspätungen aus. Auf zahlreichen Strecken werden die Gleisneu-, -aus- und -umbauten in den kommenden Monaten zu Verzögerungen von bis zu 30 Minuten führen – ein insbesondere für Bahnpendler und Urlaubsreisende gravierendes Ärgernis. Dabei ist das „Jahrzehnt der Baustellen“, das allein den Zugreisenden in Nordrhein-Westfalen rund 1000 baubedingte Langsamfahrstellen, Umleitungen oder Vollsperrungen bescheren wird, das Ergebnis einer seit den 1990er Jahren vom DB-Vorstand verfolgten Sparpolitik zu Lasten des heimischen Schienenverkehrs.

Dessen ungeachtet preist der im März 2017 ins Amt gehobene Bahnchef Richard Lutz gemeinsam mit seinem Chef-Lobbyisten Ronald Pofalla (CDU) weiterhin den globalen Transportchampion, der inzwischen weltweit sowohl mit Logistikdienstleistungen als auch mit Bahnhofs-, Gleis- und Trassen-

bauten aufwartet. So konzentriert sich die DB AG als internationaler Mobilitäts- und Logistikdienstleister auf Frachttransporte zwischen Dallas, Delhi und Den Haag statt auf die mit mehreren Milliarden Euro pro Jahr subventionierte Beförderung von Fahrgästen zwischen Delmenhorst, Dinslaken und Düren. Nahezu zwei Drittel seines Umsatzes erzielt der einst größte Arbeitgeber der Bundesrepublik inzwischen mit bahnfremden Dienstleistungen. Statt auf den inländischen Schienenverkehr setzt der Global Player auf profitable Fluggesellschaften (BAX Global), Lkw-Speditionen (Hugo Stinnes GmbH), Fuhrparks (Bundeswehr) oder auch den Ausbau des Schienenverkehrs in Indien und Saudi-Arabien.

Dabei ist der Bedarf an schienengebundenem Verkehr gigantisch: Rund sieben Millionen Fahrgäste transportiert die DB AG nach eigenen Angaben jeden Tag.<sup>1</sup> Damit hat der letzte große deutsche Staatskonzern innerhalb von 20 Tagen mehr Kunden an Bord als die Deutsche Lufthansa AG mit ihren Tochtergesellschaften Eurowings, Austrian Airlines und Swiss International Air Lines binnen eines Jahres.

### **Im Zeichen des Spardiktats: Die Abkehr von der Bürgerbahn**

Seit der Ära Hartmut Mehdorns, dessen Schreibtisch Bulle und Bär als Börsensymbole zierten, wird das Bahnsystem jedoch durch eine gezielte Sparpolitik gegenüber dem Straßenverkehr benachteiligt. Ziel ist es, die „Braut“ namens DB AG für den womöglich nur aufgeschobenen, nicht aber aufgehobenen Börsengang aufzuhübschen. Wie sonst ist zu erklären, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende Rüdiger Grube bereits 2015 ankündigte, entlang der Trassen massiv zu roden, damit nicht bei jedem Unwetter Bäume aufs Gleis stürzen, durch das Sturmtief „Friederike“ am 18. Januar 2018 dann jedoch der Fahrplan im gesamten Bundesgebiet für mehrere Tage aus dem Takt geriet? Nach wie vor wartet der „Aktionsplan Vegetation“ auf seine Umsetzung, werden Büsche, Sträucher und Bäume nicht ausreichend gestutzt.

Offenkundig sind die Risiken in Vergessenheit geraten, die mit der mangelhaften Wartung von Trassen und Zügen einhergehen. Dabei hätte die vom Privatisierungsdiktat geprägte Sparpolitik nach dem berüchtigten „Radatzwellenbruch“, durch den am 9. Juli 2008 bei der Einfahrt in den Kölner Hauptbahnhof ein ICE neusten Typs entgleiste, längst ein Ende finden müssen. Allein aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit des Zuges kam es nicht zu einem Unglück wie 1998 im niedersächsischen Eschede, als bei dem schwersten Bahnunglück in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland 101 Menschen ums Leben kamen. Täglich lässt die Wartung des rollenden Materials allerdings zu wünschen übrig: Immer häufiger müssen Fahrgäste in nicht gereinigten Zügen Platz nehmen, werden die Mülleimer und Toiletten im laufenden Betrieb von Reinigungskräften nur notdürftig gesäubert, fahren die Züge in umgekehrter Reihenfolge in den Bahnhöfen ein.

1 Deutsche Bahn AG, Kennzahlen 2017, [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com).

Längst trägt die von Bahn-Chef Lutz betriebene Politik die Handschrift der Haus- und Hof-Unternehmensberatung McKinsey, die für einen hohen zweistelligen Millionenbetrag das Aktionsprogramm „Zukunft Bahn“ entworfen haben soll.<sup>2</sup> Die Folgen der beharrlichen Kapitalmarktorientierung sind nicht zu übersehen: die Wandlung zu einem international agierenden Mobilitäts- und Logistikkonzern, in deren Folge nur noch 40 Prozent des Unternehmensgewinns mit dem heimischen Schienenverkehr erzielt werden; der bundesweit verfolgte Verkauf bahneigener Liegenschaften (insbesondere von Bahnhofsgebäuden und Güterbahnflächen); die nicht mehr sozialverträgliche Tarifpolitik; der umfassende Personalabbau sowie der mit den Ökonomisierungsbestrebungen verbundene Bedeutungsverlust der DB AG im intermodalen Wettbewerb. Hinzu kommt, dass seit 1990 rund 100 Städte mit mehr als 20000 Einwohnern zumindest teilweise vom Fernverkehr abgekoppelt wurden, darunter nicht wenige Städte mit mehr als 100000 Einwohnern. Auch der Nacht- und Autozugverkehr wurde in den vergangenen Jahren zurückgefahren oder gar aufgegeben, obwohl viele Verbindungen trotz des veralteten und wenig komfortablen Wagenmaterials noch immer stark nachgefragt waren.

Zwar stieg die Zahl der Fahrgäste seit der 1994 eingeleiteten Bahnreform um mehr als 50 Prozent, bei genauerer Betrachtung verblissen die Erfolge der DB AG jedoch. So werden die Schulden zum Ende des Jahres 2018 auf rund 20 Mrd. Euro klettern. Aus diesem Grund will das Management nicht nur weitere Bahnhofsgebäude und Güteranschlüsse schließen, sondern auch weitere Arbeitsplätze im Infrastrukturbereich abbauen – ungeachtet des seit einem Vierteljahrhundert anhaltenden Rückzugs der Bahn aus der Fläche und der damit verbundenen Verlagerung des Verkehrs auf immer vollere Straßen.<sup>3</sup> Damit ignoriert das DB-Management zugleich im stillschweigenden Einverständnis mit der Bundesregierung den Ausstoß von Millionen Tonnen zusätzlicher CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### **Die französische SNCF: Auf den Spuren der Deutschen Bahn**

Ähnlich wie hierzulande verlaufen die Konfliktlinien gegenwärtig im traditionell etatistisch geprägten Frankreich, wo Präsident Emmanuel Macron sich mit seiner Bewegung „En Marche“ dem Credo des „schlanken“ Staates verpflichtet sieht. Bereits im Wahlkampf hatte er angekündigt, staatliche Unternehmensbeteiligungen zu verkaufen, um mit den Einnahmen den zehn Mrd. Euro schweren Fonds für die „Industrie der Zukunft“ zu finanzieren.<sup>4</sup> Wie ein in der Privatwirtschaft tätiger Manager bemüht er sich nun, seine öffentlichkeitswirksam orchestrierte „Reformagenda“ gegen alle Widerstände umzusetzen. Während der Widerstand gegen die Privatisierung der

2 Vgl. Michael Machatschke, Die Merkel-Bahn, in: „Manager Magazin“, 3/2018, S. 47.

3 Markus Wacket, Bahn erwartet Schulden-Rekord von 20 Milliarden Euro, [www.reuters.com](http://www.reuters.com), 12.3.2018.

4 Georg Blume, Macron der Eilige, in: „Die Zeit“, 19.4.2018.

Lottogesellschaft *Française des Jeux* und gegen die Veräußerung des Pariser Flughafenbetreibers *Aéroports de Paris* (ADP) rasch verfliegen dürfte, wartet die entscheidende Konfrontation bei der „Entstaatlichung“ der französischen Eisenbahnen. Zwar hat die staatliche Beteiligungsagentur *Agence des participations de l'État* (APE) rund 80 Unternehmen in ihrem Portfolio, die privatisiert werden sollen, aber nirgends paaren sich gewerkschaftlicher Organisationsgrad und kollektives „Staatlichkeitsbewusstsein“ so wirkmächtig wie bei der *Société Nationale des Chemins de Fer* (SNCF).

Macrons Plan, die SNCF auf Wettbewerbsfähigkeit zu trimmen, hat einen tiefen Graben zwischen der Regierung und den von der Mehrheit der Bürger unterstützten Gewerkschaften gerissen. Die Welle öffentlichen Aufruhrs äußert sich bei der staatlichen Eisenbahngesellschaft bereits in einer auf drei Monate angesetzten Streikphase, in deren Folge unter anderem zahlreiche TGV-Verbindungen ausfielen. Die Hauptgründe für den Unmut liegen dabei in der Ankündigung des überaus reformfreudigen Wirtschaftsministers Bruno Le Maire, weitere massive Einsparungen vornehmen zu wollen. So sollen etwa die benötigten Rentenbeitragsjahre von 37,5 auf 40 Jahre erhöht werden. Vor allem aber richtet sich der Unmut gegen die von der Regierung angestrebte Privatisierung der SNCF nach deutschem Vorbild.<sup>5</sup> Nicht nur die Streikenden befürchten, dass das französische Schienennetz als eine der letzten sichtbaren Bastionen französischer „Staatlichkeit“ unter die Räder geraten könnte.

Von der „Selbstentmachtung des Staates“ à la Macron sollte auch hierzu-lande Notiz genommen werden, weil die französische Verkehrspolitik damit explizit den hiesigen Entwicklungen folgt. Inzwischen wird doch selbst der deutsche Fernverkehr – und nicht mehr nur der Schienenpersonennahverkehr – immer nachdrücklicher in die Hände privater Anbieter wie FlixTrain und Locomore gelegt. Nun soll auch die SNCF, die 1936 aus mehreren Privatbahnen hervorging, dem Wettbewerb mit anderen Bahngesellschaften ausgesetzt werden.

Zwar wurde die SNCF im Zuge der sogenannten European Railway Reform im Jahre 1997 institutionell in den Réseau Ferré de France (RFF) – nunmehr hauptverantwortlich für die Trasseninstandhaltung – und die SVU SNCF als eine Art Neugründung der staatlichen Eisenbahngesellschaft aufgespalten. Weitergehende Reformbestrebungen scheiterten dabei jedoch auch an der rechtlichen Stellung der SNCF, die im Widerspruch zu den offiziellen Reformen hauptverantwortlich für die Vergabe von Trassen und deren Preisen war.<sup>6</sup> Die 2015 umgesetzte Reintegration respektive Fusion der beiden Unternehmen ist mithin als Antwort auf zahlreiche Konflikte zwischen RFF und SNCF hinsichtlich der Zuständigkeiten zu betrachten. Diese Diffusion der Verantwortlichkeiten ging – wie schon Mitte der 1990er-Jahre in Großbritannien – zu Lasten der Qualität des Schienenverkehrs.

5 Julia Lux, *Krisendiskurse und kapitalistische Entwicklungspfade. Arbeits- und sozialpolitische Projekte in Deutschland und Frankreich*, Wiesbaden 2018, S. 121.

6 Jens Rühle, *Planungssysteme im Schienenpersonenfernverkehr: Rahmenbedingungen, Einflussfaktoren und Gestaltungsempfehlungen am Beispiel der DB Fernverkehr AG*, Köln 2007, S. 54.

Anlass für eine Renaissance des volks- gegenüber dem betriebswirtschaftlichen Imperativ im hiesigen Bahnsektor gäben gerade auch die jüngsten Entwicklungen im Vereinigten Königreich.

### **British Rail: Vom Börsen- zum Bettelgang**

Die im Mai angekündigte Wiederverstaatlichung der Bahnstrecke zwischen Edinburgh und London veranschaulicht einmal mehr die verheerenden verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Folgen der radikalen Renditeorientierung im Bahnsektor. Während die von Jeremy Corbyn auf einen konsistenten Antiprivatisierungskurs getrimmte Labour Party sich im Einklang mit der Skepsis großer Teile der Bevölkerung gegenüber einer von Marktmechanismen durchdrungenen öffentlichen Daseinsvorsorge bestätigt sieht, müssen die konservativen Tories erfahren, dass ihre mit Beginn der Amtszeit von Margaret Thatcher im Jahre 1979 verfochtene Privatisierungspolitik ins Leere läuft.<sup>7</sup>

Zum zweiten Mal innerhalb von zehn Jahren sieht sich die Regierung im „Mutterland der Eisenbahnen“ genötigt, eine Bahnstrecke unter das Zepter von „Vater Staat“ zurückzuführen. Dass das Marktversagen nun nicht einzig die infrastrukturell bedeutsame East Coast Main Line trifft, sondern mit Stagecoach Group und Virgin Trains auch noch zwei Betreibergesellschaften, die von der 1994 eingeleiteten Privatisierung des britischen Bahnsystems maßgeblich profitierten, sollte die Debatte um das staatliche Primat im Schienenverkehr nicht nur im Vereinigten Königreich befördern. Wann endlich werden auch hierzulande die Zeitungsbeiträge, die sich unter den Titeln „Insel der Katastrophen“, „Irrfahrt in den Wettbewerb“ und „Vom Börsengang zum Bettelgang“ der Privatisierung von British Rail widmeten, zum Anlass genommen, die Weichen für den Bahnverkehr in Richtung Gemeinwohl- statt Gewinnerorientierung zu stellen?

Leise Hoffnung auf einen Paradigmenwechsel besteht zumindest, denn im aktuellen Koalitionsvertrag von Union und SPD ist festgeschrieben, was der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) schon im Juli 2016 andeutete: „Eine Maximierung des Gewinns ist nicht die oberste Aufgabe des DB-Vorstandes“.<sup>8</sup> Wichtiger als Ergebnisrekorde seien „bezahlbare Mobilität für alle im Land, die Erschließung von Räumen und die Vernetzung von Mobilitätssystemen.“ Seiner Auffassung nach bedeute dies, dass es auch Strecken geben könne, mit denen die DB nichts verdient, so Dobrindt seinerzeit. Ob sein nun als Bundesverkehrsminister inthronisierter Parteifreund Andreas Scheuer ausreichend politischen Druck auf die nach wie vor betriebswirtschaftlich denkenden DB-Vorstände ausüben kann, darf bezweifelt werden – wenngleich die Aussage im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD unmissverständlich ist: „Für uns steht als Eigentümer

<sup>7</sup> Vgl. dazu Tim Engartner, Das Elend der britischen Bahn, in: „Blätter“, 12/2006, S. 1507-1509.

<sup>8</sup> Zitiert nach: Dyrk Scherff, Die Staatsbahn kommt, in: „Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung“, 25.3.2018.

der Deutschen Bahn AG nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund. [...] Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab. Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.“<sup>9</sup>

### Das Sterben der Bahnhöfe

Im Widerspruch zu dieser Verlautbarung macht die Privatisierungseuphorie auch vor den Bahnhofsgebäuden nicht Halt. Die ehemaligen „Kathedralen des Verkehrs“ mit ihrem städtebaulich prägenden Charakter werden bestenfalls zu „Geschäftswelten mit Gleisanschluss“ umgestaltet. Vielerorts fristen sie jedoch ein trauriges Dasein, wenn Fassaden von Bahnhofsgebäuden bröckeln, Bahnsteige von Schlaglöchern durchsiebt sind und schlecht ausgeleuchtete Durchgänge nach Urin riechen. Wird der symbolische und emotionale Stellenwert von Bahnhofsgebäuden verkannt, verprellt dies selbst leidenschaftliche Bahnfahrende, von potenziellen Kundinnen und Kunden ganz zu schweigen. Obwohl zwischen 2009 und 2011 insgesamt 325 Mio. Euro aus den Konjunkturprogrammen I und II in die Sanierung der Bahnhofsanlagen flossen, ist für die Bahnhofsgebäude kaum Besserung in Sicht. Und obwohl Bahnhöfe nicht nur Ankunfts-, Abfahrts- und Wartestellen für Zugreisende sind, sondern auch Visitenkarten der Städte und des Bahnsystems insgesamt, setzt sich das Phänomen des Bahnhofssterbens fort. Die Kapitalmarktfähigkeit fest im Blick, treibt die DB AG mit dem (Aus-)Verkauf der Bahnhofsgebäude den Abbau des Anlagevermögens und damit die Steigerung der Eigenkapitalrendite voran. In den vergangenen 20 Jahren wurden rund 1700 Bahnhofsgebäude veräußert und mehrere Hundert geschlossen. Von den verbliebenen 1200 Bahnhöfen soll dabei noch einmal rund die Hälfte verkauft werden. Schon für wenige Tausend Euro können Kommunen, Privatpersonen oder Investoren verfallene oder verfallende Bahnhofsgebäude erwerben. Bereits jetzt ist die Bahnhofsichte massiv gesunken: Fand sich Mitte der 1960er-Jahre in Westdeutschland noch alle 4,1 Kilometer ein Bahnhofsgebäude, trifft man entlang des seit 1994 um ein Drittel geschrumpften Schienennetzes nur noch alle sieben Kilometer auf eines. Immer seltener schmücken schmucke Empfangsgebäude die Haltepunkte; immer häufiger müssen Bahnsteige, Fahrkartenautomaten und Wartehäuschen ausreichen.

Doch auch in Mittweida, Mönchengladbach und Monheim sollten Bahnhöfe, Bahnsteige und Bahntrassen (weiter) modernisiert werden, um einen attraktiven Zugang zum Nah- sowie eine verlässliche Anbindung an den Fernverkehr zu schaffen. Damit die „Kultur des Reisens“, die den Schienen gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr auszeichnet, schon in den Emp-

9 Vgl. CDU/CSU/SPD, Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode, S. 78.

fangshallen beginnen kann, müssten Bahnhöfe wieder aufgewertet werden – als Glieder der Reisekette, als Ausdruck unseres kulturellen Erbes und als eindrucksvolle Eingangstore zu den Städten. Insofern zeugt es von Kurzsichtigkeit, dass nur noch an 15 Prozent der Bahnhöfe ein „personenbedienter Service“ in Gestalt von Fahrkartenschaltern zu finden ist. An allen anderen Standorten müssen Fahrgäste auf Automaten ausweichen, wenn sie sich nicht auf komplexe Internet-Buchungsplattformen oder kostspielige Telefon-Hotlines verlassen wollen.

Dabei weiß der DB-Konzern offenkundig selbst um die Komplexität des Fahrkartenkaufs. So bot das sehenswerte DB-Museum in Nürnberg zeitweilig vierstündige Automaten Schulungen an – in der Informationsbroschüre verbunden mit dem Hinweis, dass es in den vergangenen Jahren eine große Nachfrage danach gegeben habe. Insofern trifft der Personalabbau nicht nur die Beschäftigten, sondern auch insbesondere die weniger technikaffinen Kunden. Der Verkauf bzw. die Aufgabe der Bahnhöfe hat zudem soziale Folgen: Unter Preisgabe gesellschaftlicher Solidarität zu Lasten von Obdachlosen wurden die zu Bundesbahnzeiten eingerichteten Bahnhofsmissionen sukzessive aufgegeben. Der private Betreiber McClean hat einen Exklusivvertrag für den Betrieb von Toiletten mit der DB AG geschlossen, und private Sicherheitsdienste sorgen vielerorts dafür, dass „missliebige“ Besucher von den Fahrgästen nicht mehr wahrgenommen werden müssen, womit – typisch für Privatisierungen – ein bedeutender Teil sozialer Realität ausgeblendet wird.

Sozialstaatliche Komponenten missachtet die DB AG auch mit ihrer Preispolitik. Vergessen sind die Zeiten, in denen Familien mit drei oder mehr Kindern den sogenannten Würmeling-Pass („Karnickelpass“) erhielten, der einer kostenlosen BahnCard 50 entsprach. Im Preiskampf mit Fernbusgesellschaften wie Eurolines und FlixBus sowie im Wettstreit mit *Low-Cost Carriers* wie Easyjet, Eurowings und Ryanair wird die DB AG zum 1. August dieses Jahres zwar dauerhaft sogenannte „Super Sparpreise“ einführen. Sie erlauben es jenen, die eine Bahn Card 25 besitzen, ab 14,90 Euro durch die gesamte Republik reisen zu können. Doch auch diese neuen Tarife dürften keine wirksame Maßnahme darstellen, um dauerhaft mehr Verkehr aus der Luft und von der Straße auf die Schiene zu bringen. Zum einen sind die Kontingente auf Züge mit einer niedrigen Auslastung begrenzt, zum anderen stellt dieses vermeintlich werbewirksame Blendwerk keine Abkehr von der generellen Tarifpolitik dar. Für die Mehrzahl der Reisenden wird es weiterhin teurer sein, mit dem Zug von München nach Hamburg zu reisen als von Berlin nach Rom zu fliegen. Der große Kundenstamm der preissensiblen Vielfahrenden wird weiterhin in den PKW, den Bus oder das Flugzeug steigen.

Denn ungeachtet des auf den Zügen angebrachten Werbeslogans „Unsere Züge schonen die Umwelt. Unsere Preise schonen ihren Geldbeutel“ hebt die DB AG regelmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember die Ticketpreise an. Seit 2003 erhöhte sie die Preise um insgesamt 39 Prozent im Fern- und um 41 Prozent im Nahverkehr, mit einer zum Fahrplanwechsel 2017/18 bei 1,9 Prozent liegenden Verteuerung. Die Preise für Reservierungen haben sich seitdem mehr als verdoppelt. Die BahnCard 50, die 2003 noch für 200 Euro

für die 2. Klasse zu erwerben war, verteuerte sich seitdem um 85 Prozent; die Bahncard 100 wurde im selben Zeitraum immerhin ein Drittel teurer. Auch wenn man die Sparangebote der Bahn berücksichtigt, stiegen die Fahrpreise im Bahnverkehr zwischen 1993 und 2013 um 78,6 Prozent, während die allgemeine Teuerungsrate mit 37,1 Prozent nicht einmal halb so hoch ausfällt.<sup>10</sup> Um diese Verteuerung aufzuhalten, wäre eine Tarifobergrenze des Bahnreisens wünschenswert, nach dem Vorbild der zum Jahresende 2013 eingeführten Markttransparenzstelle für Kraftstoffe – der sogenannten Benzinpolizei – für den Straßenverkehr.

### **Wettbewerb belebt das Geschäft?**

All dies zeigt eines allzu deutlich: Unter Rentabilitätsdruck sind börsennotierte oder auch schon börsenorientierte Unternehmen unter rein kaufmännischen Gesichtspunkten schlichtweg gezwungen, nach betriebswirtschaftlichem Kalkül zu operieren. Die einem Glaubensbekenntnis gleichkommende Behauptung, konkurrierende Betreibergesellschaften übernehmen anschließend von der DB gestrichene Zugfahrten, Linien oder Netzteile, verklärt den Umstand, dass auch diese gezwungen sind, nach betriebswirtschaftlichem Kalkül zu operieren.

Mit anderen Worten: Auch im Wettbewerb zwischen verschiedenen Zuggesellschaften führt der Rentabilitätsdruck zu einer Einstellung unprofitabler Streckenabschnitte – es sei denn, die Betreibergesellschaften werden dann doch wieder staatlich subventioniert. Genau dies geschieht über die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern und Zweckverbänden für entsprechende Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bzw. im gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zahlt.

Die im Volksmund fest verankerte Losung „Wettbewerb belebt das Geschäft“ greift somit bei der Bahn eben gerade nicht. Hinzu kommt, dass die generationenübergreifenden Zeiträume, auf die Infrastrukturinvestitionen ausgelegt sind, in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis mit den kurzfristigen Rentabilitätsinteressen börsennotierter Unternehmen stehen. Dies zeigt einmal mehr ein Blick nach Großbritannien, aber auch nach Neuseeland: In beiden Ländern wurde die Infrastruktur an private Investoren verkauft – jeweils mit verheerenden Folgen: Der *Cashflow* wurde nicht reinvestiert, sondern getreu der Orientierung am *Shareholder Value* an die Aktionäre ausgeschüttet, derweil die Investitionen in die Instandhaltung des Trassennetzes auf ein Minimum reduziert wurden. Während die britische Railtrack im Oktober 2001 tatsächlich Konkurs anmelden musste, konnte die neuseeländische Tranz Rail im Mai 2008 nur in letzter Minute vor der Insolvenz gerettet werden. In beiden Fällen sahen sich die Regierungen gezwungen, die Schienenwege wieder zu verstaatlichen, um sie mit Milliarden- bzw. dreistelligen Millionenbeträgen zu modernisieren.

<sup>10</sup> Vgl. Bündnis Bahn für Alle, DB AG: Preise rauf – Pünktlichkeit runter, Pressemitteilung vom Bündnis „Bahn für Alle“, 8.12.2017, [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de).

Soweit sollte es hierzulande besser erst gar nicht kommen. Stattdessen sollten dem politischen Bekenntnis „Mehr Verkehr auf die Schiene“ endlich Taten folgen.

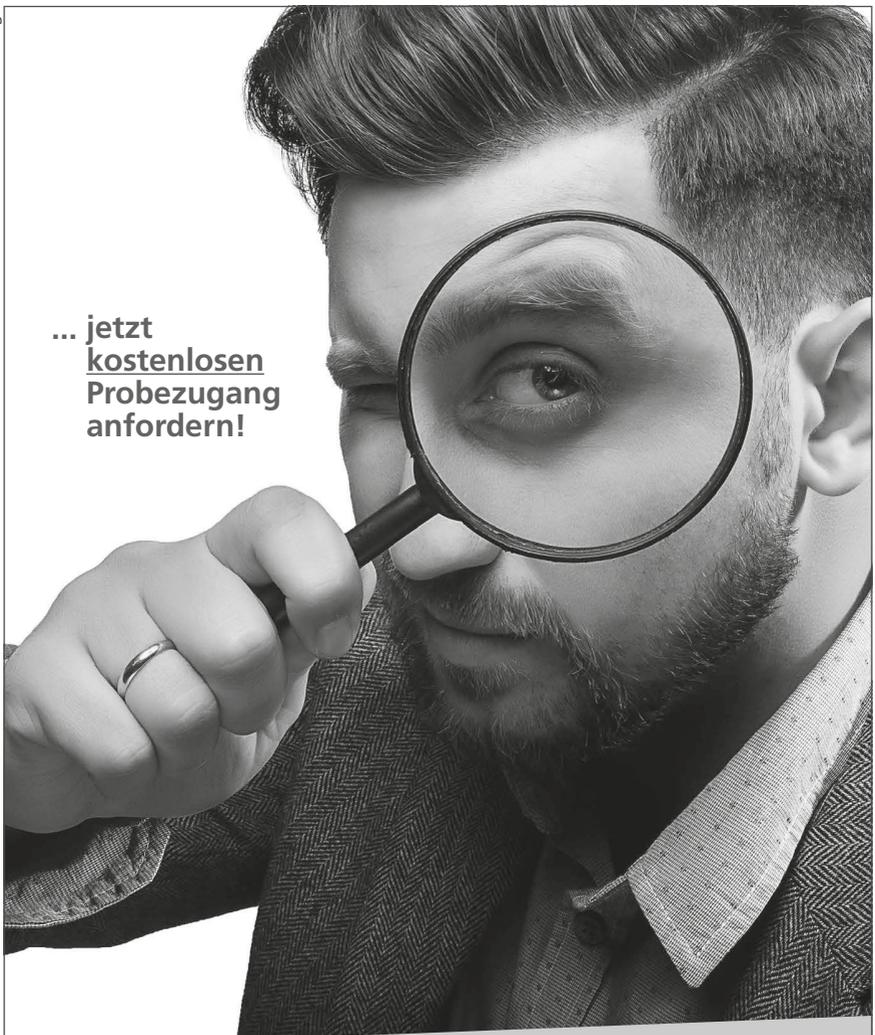
### **Die Renaissance des Bahnverkehrs**

Dazu bräuchte es eine Orientierung an Art. 87e Abs. 4 GG, wonach „der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz [...] Rechnung getragen wird.“ Die Bundesgesetze, die „das Nähere“ regeln sollen, wurden allerdings auch mehr als zwei Jahrzehnte nach der „Bahn(struktur)reform“ noch nicht auf den Weg gebracht.

Um aber die Bahn am Allgemein- statt am Unternehmenswohl auszurichten, ist eine Abkehr von der Börsen- und die Rückkehr zur Bürgerbahn überfällig. Sowohl in Sachen Komfort und Pünktlichkeit als auch mit Blick auf die sozialverträgliche Preis- und die kundengerechte Fahrplangestaltung könnte die Bahn ihre Wettbewerbsvorteile (besser) ausspielen, wenn sie sich nicht dem kurzsichtigen betriebswirtschaftlichen Diktat unterwürfe – und zwar gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, in Konkurrenz zu den Fernbusgesellschaften und sogar im Duell mit den Fluglinien. Derzeit aber fehlt der Komfort nicht nur, wenn Fahrgäste während der Stoßzeiten dicht gedrängt in Regionalverkehrszügen stehen, sondern auch dann, wenn instabile WLAN-Verbindungen in ICE-Zügen bereits den Versand von E-Mails verhindern.

Für eine Kehrtwende muss sich auf politischer Ebene die Einsicht durchsetzen, dass ein modernes Verkehrswesen, auf das jedes Industrieland nicht zuletzt unter den Vorzeichen eines beschleunigten Klimawandels angewiesen ist, Sicherheiten und Perspektiven benötigt, die der Markt allein nicht bieten kann. Deshalb dürfen weder die allzu oft legislaturgetriebenen Volk- noch die meist quartalsgetriebenen Unternehmensvertreter eine auf langfristige Erfolge angelegte, staatlich verantwortete Bahnpolitik scheuen.

Der tägliche Verkehrsinfarkt auf den Straßen lässt hoffen, dass die Notwendigkeit für eine Renaissance des Bahnverkehrs endgültig erkannt und schließlich anerkannt wird. Schließlich darf nicht in Vergessenheit geraten, dass Verkehrsadern die Lebensadern einer Gesellschaft darstellen. Es ist der Staat, der dafür sorgen muss, dass auch im Bayerischen Wald, in der Sächsischen Schweiz und in der Uckermark Züge verkehren. Vor allem dort ist auf den Markt kein Verlass.



... jetzt  
kostenlosen  
Probezugang  
anfordern!

**Sie suchen Kontakte? Wir haben die Adressen!**

Vertrauen Sie der OECKL-Adress-Datenbank – Ihr Kontaktportal  
zu Akteuren in Politik, Wirtschaft, Verbänden und Gesellschaft.

**OECKL** . de

DIE GUTE ADRESSE



Mit einem Klick zum Ziel