

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 31 • 14. MÄRZ 2013



In Stuttgart vergräbt die Deutsche Bahn AG Milliarden für einen Rückbau des Bahnverkehrs mit Auswirkungen auf den gesamten deutschen Südwesten – Fahrpreiserhöhungen für alle

Bahnnutzer drohen. Gleichzeitig verlottern die Bahnhöfe und in der Fläche werden die Gleise abgebaut. Was läuft da schief? Missmanagement? Fehlplanungen? Nein! Die Sache hat System.

Foto: Michael Lätz, www.michaellätz.de

Bahn kaputt

Was wurde einst auf die Bundesbahn und ihr Personal geschimpft: eine typische Beamtenbehörde, einfach nicht mehr zeitgemäß – »Dienstleistungswüste« eben. Die Umwandlung des Staatsunternehmens zum DB-Konzern, Privatisierung und geplanter Börsengang sollten einen grundlegenden Wandel herbeiführen. Man versprach frischen Wind, maximale Kundenorientierung, Flexibilität im Bahnbetrieb sowie einen zukunftsorientierten Ausbau des Bahnverkehrs – und zugleich wirtschaftliche Erfolge. Dieser Prozess begann im Jahr 1994 mit der Strukturreform der Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG. Der Bund übernahm damals ca. 36 Milliarden Euro Altschulden und machte so einen schuldenfreien Neubeginn für die bundeseigene DB AG möglich. Nach dem Grundgesetz trägt er aber weiterhin die Verantwortung für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes.

Was die Bahn mit unseren Steuergeldern macht

Seitdem ist das operative Geschäft der Deutschen Bahn AG nicht mehr oder zumindest nicht mehr ausschließlich auf die im Grundgesetz vorgegebenen Kernziele ausgerichtet. Dort heißt es in Art. 87e: »(3) Eisenbahnen des Bundes werden als

Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst [...]. (4) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei den Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz [...] Rechnung getragen wird.«

Zur Realisierung dieser Aufgaben überweist der Bund Jahr für Jahr Milliarden an Steuergeldern an die Bahn – von 1994 bis 2009 stattliche 86,1 Milliarden Euro. Weitere 61,5 Milliarden flossen über die Bundesländer als sogenannte Regionalisierungsmittel in die Kassen des Konzerns.

Wie passt dazu, dass dieser inzwischen weltweit 800 Tochterunternehmen unterhält? Seit wann werden die Verkehrsbedürfnisse deutscher Bürger beispielweise durch Minenlogistik in Papua-Neuguinea oder Luftfracht in den USA befriedigt? Für die Risiken dieser fragwürdigen Geschäfte, die die DB AG überall in der Welt betreibt, haften letztlich der deutsche Staat und seine Steuerzahler.

»Welch ein Irrsinn! Die Bahn macht Gewinn – und Bahnhöfe, Gleise sowie Weichen verlottern. Noch ein größerer Irrsinn ist nur, dass der Bund als Eigentümer tatenlos zusieht.«
(Tagesspiegel, 26.02.13)

Zeitgleich zur Strukturreform der Bahn wurde der Öffentlichkeit die Idee »Bahnhof 21« präsentiert: Gleich 21 Großstadtbahnhöfe sollten unter die Erde verlegt werden, darunter die in München und Frankfurt.

Das ist natürlich kein Zufall. Denn bei der Bahn geht es nicht mehr in erster Linie um die Verbesserung des Schienennverkehrs, sondern um

Gewinnmaximierung. Der Verkauf oberirdischer Gleisfelder verspricht der Bahn horrende Gewinne – den Tiefbahnhof bezahlen die Steuerzahler. Die DB AG, die zu 100 % Eigentum des Bundes ist, macht also auch hierzulande Geschäfte auf Kosten und Risiko der Steuerzahler – und zum Schaden der Bahnfahrer.

Kundenorientierung? Fehlanzeige!

Ein Blick auf die »ganz normale« Geschäftspolitik der DB AG zeigt, dass die Interessen der Bahnkunden allenfalls eine nachgeordnete Rolle spielen. Wie schlecht es um die Kundenorientierung des Unternehmens bestellt ist, lässt sich an der ellenlangen Klagelitanei der Bahnkunden über die alltäglichen Zumutungen ablesen, die summers wie winters die Zeitungen füllt. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit und

Fortsetzung Rückseite →

→ Fortsetzung von Seite 1

Komfort sind beim Bahnfahren schon lange nicht mehr die Regel. Selbst Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer stellte 2011 gegenüber der »Passauer Neuen Presse« fest: »Zehn Jahre lang ist gespart worden. Die kaufmännischen Ziele standen zu sehr im Vordergrund, die Interessen der Fahrgäste sind in den Hintergrund gerückt.«

Das Ziel heißt Gewinn

Für die Bahnmanager scheint es nur ein Ziel zu geben: Kohle machen. Jahrelang ist das dank politischer Rückendeckung gut gegangen. Doch nun schaut die Öffentlichkeit den Verantwortlichen auf die Finger. Was dabei ans Licht kommt, riecht nach Untreue durch Verschwendung und zweckfremde Verwendung von Steuergeldern:

■ Jahr für Jahr macht die DB AG Gewinne mit dem Nahverkehr und dem Netzbetrieb. Anstatt diese Gewinne aus Steuergeldern in den weiteren Ausbau des Schienennetzes zu investieren, werden damit in aller Welt Firmen und Beteiligungen aufgekauft. Allein im Jahr 2010 hat die Bahn dafür 7,5 Milliarden Euro ausgegeben.

■ Seit der Strukturreform setzt die Bahn vor allem auf den Ausbau neuer Fernverkehrsstrecken und vernachlässigt dafür den Regional- und Nahverkehr. Um diese Strecken politisch durchzusetzen, werden sie zum Beispiel mit fiktiven Güterzügen »wirtschaftlich gerechnet«. So wurden für die Neubaustrecke München-Ingolstadt-Nürnberg rund 200 Güterzüge prognostiziert, von denen bis heute kein einziger fährt. Wohin die Reise in Wirklichkeit geht, zeigt u. a. der Versuch des Bundesverkehrsministers, Gigaliner für den Gütertransport auf der Straße durchzusetzen. Und weil die Tickets im Nahverkehr immer teurer werden, steigen viele »freiwillig« wieder aufs Auto um.

■ Zwischen 1992 und 2010 wurde die Schieneninfrastruktur in Deutschland systematisch abgebaut: Die Betriebslänge des Schienennetzes schrumpfte um knapp 17 %, die Gleislänge um 20 %, Weichen und Kreuzungen wurden um 57 % und Privatgleisanschlüsse um 71 % reduziert.

■ Für Milliarden Euro soll in Stuttgart ein zu kleiner Tiefbahnhof gebaut werden, gleichzeitig vermüllen und verkommen Hunderte Bahnhöfe überall in der Republik. Seit 1994 wurde die Gesamtzahl der

Bahnhöfe um etwa ein Drittel verringert: Tausende Haltestellen und Bahnhöfe wurden geschlossen oder an private Investoren verkauft.

■ 23 Großstädte und Oberzentren werden heute überhaupt nicht mehr vom Fernverkehr bedient, darunter Brandenburgs Landeshauptstadt Potsdam, viele andere Städte in Ostdeutschland und auch Städte wie Bremerhaven, Krefeld oder das baden-württembergische Heilbronn.

■ In die angeblich wichtige Magistrale Paris-Bratislava investiert der Staat Milliarden, kommt aber seinen internationalen Verpflichtungen nicht nach. Im Lugarer Vertrag hat sich Deutschland 1996 gegenüber der Schweiz verpflichtet, das deutsche Schienensystem für den Güterverkehr zu verbessern und die Rheintalstrecke Karlsruhe-Basel bis 2020 viergleisig auszubauen. Sie ist Teil der wichtigen Güterverkehrsverbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer. Die Schweiz ist mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels im Zeitplan, Deutschland um Jahrzehnte hinterher.

■ Im Schienenbereich hat die DB AG die Mitarbeiterzahl halbiert. Trotz Abbau von Personal und Infrastruktur hat sich der Umsatz des Konzerns verdoppelt. Das zeigt, unter welchem Druck die Beschäftigten heute stehen. Und es erklärt, warum der alltägliche Bahnbetrieb so pannenfällig und wenig kundenorientiert ist.

»Leuchtturmprojekt« Stuttgart 21

Die Bahn brüstet sich gerne damit, der Hauptfinancier von Stuttgart 21 zu sein, verschweigt aber die vielfältigen Zuschüsse und indirekten sowie versteckten Finanzierungsanteile des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart (vgl. www.unternehmer-gegen-s21.de: »Wer finanziert eigentlich Stuttgart 21?«). Und jetzt sollen auch noch die Mehrkosten auf die Steuerzahler abgewälzt werden.

16 Jahre lang hat die Bahn insgesamt ca. 1,5 Mrd. Euro für die Instandhaltung des Stuttgarter Gleisvorfeldes eingespart, »weil es sich durch den Tiefbahnhof erübrige« (Technikvorstand Kefer). Ehrlicherweise müsste er sagen: Die Bahn hat die dafür erhaltenen Steuermittel eingesackt und anderweitig ausgegeben. Und diese eingesparten Summen rechnet sie nun in dreister Manier auch noch in die Ausstiegskosten ein. Die Vernachlässigung der Instandhaltungspflicht seitens der Bahn trifft aber nicht nur auf den Stuttgarter Bahnknoten zu, sondern scheint ganz allgemein zur betriebswirtschaftlichen Strategie der Bahn zu gehören. So schreibt der Bundesrechnungshof im Juni 2011 in entlarvender Weise: »Für die DB



Mehr Bildimpressionen vom Zustand vieler Bahnhöfe im Land: www.gegenlicht21.de

AG kann es betriebswirtschaftlich sinnvoll sein, ihre Instandhaltungsleistungen an Bahnanlagen soweit zu reduzieren, bis diese Anlagen zu Lasten des Bundes erneuert werden müssen.«

Der Bau von Stuttgart 21 wurde stets mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen begründet, dem der Kopfbahnhof nicht gewachsen sei. Eine glatte Lüge. Denn schon in der S-21-Machbarkeitsstudie von 1994 ging man nur von maximal 35 Zügen in der Stunde für den Tiefbahnhof aus. Trotzdem versprach die Bahn noch 2010 eine Mehrleistung von 37 % gegenüber dem Kopfbahnhof. Dafür bekam sie von der Europäischen Union 114 Mio. Euro an Fördergeld. Zu Unrecht. Inzwischen wurde gegen die Verantwortlichen Strafanzeige wegen Subventionsbetrugs gestellt. Denn verglichen mit dem, was der Kopfbahnhof schon heute leisten könnte, ist Stuttgart 21 nahezu eine Halbierung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens. Mitten in einer der größten Industrieregionen Deutschlands. Finanziert mit Steuergeldern!

Stuttgart 21 ist ein Leuchtturmprojekt der neoliberalen Bahnpolitik der vergangenen 20 Jahre. Wie in einem Brennglas wird sichtbar, worum es tatsächlich geht: um ein gigantisches Projekt zur Umverteilung öffentlichen Eigentums in private Taschen. Das erklärt die Skrupellosigkeit, mit der das Vorhaben durchgesetzt werden soll.

Lesetipp: Deutsche Bahn – Alternativer Geschäftsbericht 2011
Download: www.bahn-fuer-alle.de

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick