

Alternativer Geschäftsbericht der DB AG 2013



Vorne hui und hinten pfui

Heiner Monheim

Wer in diesen Tagen in Zügen unterwegs ist, erlebt fast immer das Gleiche: „Bahnbashing“ – Leidensgeschichten von ausgefallenen Zügen, nicht funktionierenden Bistros, verpassten Anschlüssen, erlittenen Verspätungen und spurlos verschwundenen Gütern. Regelmäßig kriegt die Bahn die „rostige Laterne“.

Dennoch haben die vier versammelten Bahnchefs der letzten 20 Jahre bei der Berliner Festveranstaltung zu 20 Jahre Bahnreform im Januar ein ganz anderes Bild gezeichnet. War die Bahnreform also doch eine Erfolgsgeschichte?

Sie war es nicht. Trotz Milliardeninvestitionen gibt es keine Renaissance der Schiene. Warum? Entscheidend bleibt: Die Bahnreform erfolgte ohne grundlegende Verkehrsreform. Nicht geklärt wurde: Welche Bahn braucht Deutschland für eine Verkehrswende? Wie groß muss ihr Netz sein? Wie können ein Deutschlandtakt und ein Deutschlandticket aussehen? Stattdessen gehen die meisten Investitionen in wenige Großprojekte für Hochgeschwindigkeitszüge und Bahnhofstieferlegungen; allen voran das zerstörerische Projekt Stuttgart 21. Hier werden planerische Kapazität, politisches Engagement und Investitionsmittel im Übermaß monopolisiert. Eine völlig falsche Strategie angesichts des differenzierten deutschen Verkehrsmarkts mit seinem polyzentrischen Stadtesystem.

Immerhin gibt es Erfolge im Nahverkehr – innovative regionale Bahnunternehmen fahren beachtlichen Mehrleistungen dank des Engagements der Länder durch die Regionalisierung. Trotzdem gehen aber in vielen Regionen die Streckenstilllegungen weiter. Völlig fatal war das Einstellen des InterRegio-Systems. Dadurch wurde für fast die Hälfte aller Oberzentren die Fernverkehrsbindung gekappt oder deutlich verschlechtert. Bei den Mittelzentren war der Kahlschlag im Fernbahnbereich noch schlimmer. Erfolgreiche Bahnsysteme wie das der Schweiz bauen gerade die InterRegio-Angebote für die mittleren Reiseweiten engagiert aus, mit neuen Zügen, verdichteten Takten und hoher Systemqualität.

Und hierzulande? Nicht nur starb der InterRegio. Die DB AG erstickt auch mit prohibitiven Trassen- und Stationsgebühren und überhöhten Fahrpreisen den notwendigen Mehrverkehr auf der Schiene.

Höchste Eisenbahn, sich „einen Kopf zu machen“, wohin die bahnpolitische Reise weiter gehen soll – am besten auf der KOPFmachenKONFERENZ am letzten April-Wochenende in Stuttgart (siehe Seite 4).

Bilanz der Deutschen Bahn AG 2013: Bahnchef Grube präsentiert die Bilanz, vor der Bahn für Alle immer gewarnt hat

Der Deutschen Bahn AG hat es im vergangenen Jahr die Bilanz verpagelt. Das Jahresergebnis sank von 1,46 Milliarden Euro im Vorjahr auf nur noch 649 Millionen Euro. Der Umsatz stagniert. Die Prognose für 2014 ist düster. Woran liegt es?

Die Bilanz ist so schlecht, weil das Netz zerbröseln.

Angeblich leidet die Schieneninfrastruktur unter einem „Sanierungsstau“. Grube beziffert ihn auf 30 Milliarden Euro. Notwendige Instandhaltungsmaßnahmen wurden so lange aufgeschoben, dass die „Störung im Betriebsablauf“ der Normalfall ist.

Jedes Jahr bekommt die DB AG rund 4 Milliarden Euro aus Steuergeldern für Instandhaltung, Neu- und Ausbau von Schienennetz und Bahnhöfen. Seit der Bahnreform vor 20 Jahren wurden aber 7.000 Streckenkilometer abgebaut, über tausend Bahnhöfe geschlossen und fast 60.000 Weichen und Kreuzungen herausgerissen. Wo ist das viele Geld geblieben, das die DB AG dafür bekommt? Es verschwindet säckeweise in Hochgeschwindigkeitsstrecken und glamourösen Bahnhöfen. Der ehemalige Bahnmanager Professor Karl-Dieter Bodack kritisiert an den Großbauvorhaben, „dass die DB AG offensichtlich die Kosten der Realisierung systematisch zu niedrig ansetzt“ und „es offensichtlich für jedes Vorhaben kostengünstigere Alternativen gibt, die die DB AG ignoriert oder verwirft.“ Großprojekte wie der Berliner Hauptbahnhof oder die ICE-Strecke Nürnberg-München sprengen mit schöner Regelmäßigkeit die Kosten. Sie verschlingen die Mittel, die für ein gut funktionierendes Netz in der Fläche mit eng getaktetem Fahrplan gebraucht werden. Da „stauen“ sich dann die Sanierungen. Weniger elegant ausgedrückt: Bahnhöfe und Schienen verrotten, weil die DB AG ihr Geld für Einkaufszentren mit angeschlossenem Zughalt ausgibt.

Im Dezember 2012 erklärte Bahnchef Grube, dass die Kosten von Stuttgart 21 von 4,5 auf 6,8 Milliarden Euro steigen. Das sind satte fünfzig Prozent. 4,5 Milliarden Euro hatte Grube als „Sollbruchstelle“ definiert. 1994 wurde Stuttgart 21 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert, schon damals waren es 4,5 Milliarden, allerdings D-Mark. Am 5. März 2013 entschied der Aufsichtsrat der Bahn, frisches Geld für

Stuttgart 21 zur Verfügung zu stellen und damit das Scheitern des technisch und finanziell desaströsen Projektes hinauszuschieben. Der zukünftige DB-Manager und damalige Kanzleramtsminister Ronald Pofalla rief die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat persönlich an, um ihnen diese Entscheidung nahezu legen. Wie im Brennglas zeigt Stuttgart 21 die massive Fehlsteuerung in der Bahnpolitik, denn dieses unterirdische Projekt baut für das Zehnfache des diesjährigen DB-„Gewinns“ nachweislich Bahnkapazitäten ab.

Die Bilanz ist so schlecht, weil die DB AG Mittel aus dem Nahverkehr abzieht.

Die DB AG bekommt jedes Jahr weitere rund 4 Milliarden Euro Steuergelder als Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr. Sie verdient doppelt am hoch subventionierten Nahverkehr: Dort, wo sie selbst Bahn und Bus für den ÖPNV betreibt, erhält sie alle dafür vorgesehenen Gelder. Dort, wo ihre Konkurrenten auf der Schiene unterwegs sind, kassiert die DB AG Stations- und Trassenentgelte. Der Nahverkehr wird unter Federführung der Länder bestellt, und häufig bewirbt die DB AG sich mit Erfolg. Ehemalige Landesverkehrsminister aus Bayern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen werden zeitnah zu „politischen Beratern“ der DB AG. Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr haben seit der Bahnreform zugenommen, und das ist gut so. Doch die DB AG nutzt den hoch subventionierten Nahverkehr zur Querfinanzierung anderer Unternehmensaktivitäten. Anlässlich der DB-Bilanz 2010 rechnete Bahn für Alle vor: „Obwohl der Nahverkehr nur ein Fünftel der Umsätze der DB AG ausmacht, werden damit ein Drittel der so genannten Gewinne gemacht. Umgekehrt ist die Relation im internationalen Logistik-Geschäft: Hier werden bei 41 Prozent der Umsätze gerade mal vierzehn Prozent des ausgewiesenen Gewinns realisiert.“

Die Bilanz ist so schlecht, weil der Güterverkehr schwächelt.

Bei der weltweit tätigen Logistik-Sparte Schenker ist der Gewinn 2013 um 22 Prozent auf 298 Millionen Euro eingebrochen. Die Einkaufstouren der DB AG im nicht-schienegebundenen Güterverkehr waren noch nie eine CashCow, haben dem Schienengü-

terverkehr Konkurrenz gemacht und Mittel abgezogen. Seit 1994 wurden 9500 Gleisanschlüsse stillgelegt und der Stückgutverkehr abgeschafft. Der Marktanteil der Schiene ist nicht gewachsen.

Die Bilanz ist so schlecht, weil Arriva floppt.

Im August 2010 hat die DB AG das britische Unternehmen Arriva für die Rekordsumme von 2,7 Milliarden aufgekauft. Es war die bisher größte Einzelausgabe der DB AG. Arriva betreibt hauptsächlich Busse in vierzehn europäischen Ländern. Das Deutschlandgeschäft von Arriva hat die DB AG an Trenitalia verkauft. Die Hälfte der rund 40.000 Beschäftigten gehören zur britischen Bus- und Bahntochter, die andere Hälfte verteilt sich auf den Rest Europas. Doch 2013 blieb ein Beförderungsauftrag in Großbritannien mit einem Volumen von 1,2 Milliarden Euro aus.

Die Bilanz ist so schlecht, weil die DB AG mehr Leute einstellen muss.

Seit 1994 hat die DB AG die Zahl der Beschäftigten im Schienenbereich halbiert. Der Umsatz je Beschäftigten wuchs auf das Dreifache. Seit 2006 steigt der Krankenstand. Er liegt am höchsten bei denen, die im Herzstück des Bahnbetriebs arbeiten, deren Job Züge und ihre Fahrgäste sind: Beim Zugbegleitpersonal und im Bereich Rangieren und Wagenuntersuchung. 2013 ist der Bahnhof der Landeshauptstadt Mainz wochenlang nur eingeschränkt in Betrieb und teilweise komplett vom Fernverkehr abgehängt, weil drei Stellwerksmitarbeiter im Urlaub und vier krank sind. Der Konzern hat keine Vertretung für die Arbeit dieser sieben Kollegen. Laut DB AG sollen ab dem 1. November 2013 neun zusätzliche Mitarbeiter auf dem Stellwerk Mainz im Einsatz sein. Bundesweit fehlen rund 1000 StellwerkerInnen.

Fazit: Die DB AG hat das Verkehrsmittel der Zukunft in der Hand und ruiniert es für die Klimakiller von gestern. Die Zahlenakrobatik der DB-Bilanz will Rationalität vortäuschen. Die Irrationalität gipfelt in Stuttgart 21, wo die DB AG mit gigantischen Summen im Ergebnis Bahnkapazitäten abbaut.

Bahn für Alle fordert stattdessen eine bessere Bahn unter demokratischer Kontrolle.

Monika Lege (Robin Wood)

Bündnis Bahn für Alle

Die folgenden Organisationen sind Mitglied von Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und Ver.di.

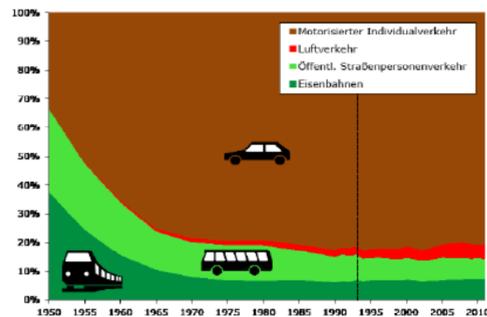
20 Jahre Bahnreform... das Scheitern... die Alternativen

In der Öffentlichkeit wird die Bahnreform des Jahres 1994 als Erfolg gefeiert. Es handle sich dabei um „eines der größten und erfolgreichsten Reformprojekte im wiedervereinigten Deutschland“, so Bahnchef Rüdiger Grube und der Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Hellmuth Felcht. Bundeskanzlerin Angela Merkel konstatiert: „Die Deutsche Bahn AG fährt hervorragend damit, wirtschaftliche, soziale und umweltbezogene Belange miteinander zu verbinden.“ Bahn für Alle nimmt die von der Bundesregierung und der DB AG anlässlich des „Jubiläums“ der Bahnreform verkündeten Erfolge kritisch unter die Lupe und skizziert, welche neue Bahn wir wollen und brauchen.

„Mehr Schienenverkehr!“

So lautete eine zentrale Forderung der Bahnreform. Die DB AG meldet Erfolg: „Die Bahnreform hat die Grundlage dafür geschaffen, dass der Schienenverkehr in Deutschland nach Jahren des Niedergangs einen neuen Aufschwung erlebt hat und heute [...] sehr erfolgreich dasteht.“ Unsere Bilanz ist differenzierter. Positiv ist unbestreitbar, dass die Verkehrsleistungen im Personenverkehr und im Güterverkehr auf der Schiene in absoluten Zahlen wuchsen. Bahn für Alle kritisiert drei Punkte: **Erstens:** Im Personenverkehr wuchs nur der Schienenpersonennahverkehr. Der Fernverkehr stagniert seit 20 Jahren. Im gleichen Zeitraum wuchs der innerdeutsche Flugverkehr in direkter Konkurrenz zur Schiene um 70 Prozent. Beim Personenverkehr auf der Schiene wuchs also nur das staatlich unterstützte Segment. Da diese Unterstützung nach der Refom 1994 deutlich erhöht wurde, lässt sich positiv sagen: Die höheren Zuschüsse zahlen sich aus. Kritisch anzumerken bleibt: Der eigenwirtschaftliche Bereich, also der Fernverkehr, stagniert, obgleich der größte Teil der Investitionen in Höhe von mehr als 100 Milliarden Euro in diesen Bereich

fluss. Da der gesamte innerdeutsche Fernverkehr deutlich wuchs, hat sich der Anteil der Schiene in diesem Segment nochmals erheblich reduziert. **Zweitens:** Beim Schienengüterverkehr wuchsen nur die Verkehre über lange und immer längere Strecken (v.a. Ganzzug-Verkehre). Dies ist auch Ausdruck einer immer größeren Transportintensität: In einer Ware der gleichen Qualität stecken immer mehr Transportkilometer, zurückgelegt mit Lkw, Binnenschiffen, Eisenbahnen und Flugzeugen. Auch wenn für diese fatale Entwicklung in erster Linie die allgemeine Verkehrspolitik verantwortlich ist, so unterstützte die DB AG Bahn diese volkswirtschaftlich und ökologisch fatale Entwicklung. Die Schiene verabschiedete sich aus dem regionalen Güterverkehr (Abbau von 80 Prozent der Gleisanschlüsse). Der Brief- und Paketverkehr auf der Schiene wurde aufgegeben (1997). Der Stückgutverkehr wurde eingestellt (1998). **Drittens:** Die Schiene erhöhte weder im Personen- noch im Güterverkehr ihren Anteil am Verkehrsmarkt. Das Wachstum auf der Schiene war weitgehend identisch mit dem Wachstum des Gesamtmarktes. Die Erhöhung des Marktanteils der Schiene im gesamten Markt



Höherer Verkehrsanteil der Schiene? Der Anteil der Schiene ging drastisch zurück und erreichte Anfang der 1990er Jahre seinen Tiefststand. Seither – und auch seit der Bahnreform – verharrt er auf diesem niedrigen Niveau.

„Niedrige Fahrpreise!“

„Unsere Preise schonen ihren Geldbeutel!“ – so steht es auf vielen Lokomotiven der Deutschen Bahn, und so meldet die DB AG auch hier einen Erfolg der Bahnreform: „Die Entwicklung der Fahrpreise im Fernverkehr der Deutschen Bahn verlief im vergangenen Jahrzehnt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, aber auch im Vergleich zu den Nahverkehrsverbänden, unterdurchschnittlich. Während sich die Preise im Straßenverkehr seit 2002 um 23 % und im Luftverkehr um 75 % erhöhten, stiegen die Fahrpreise im DB-Fernverkehr um 15 % und liegen damit knapp unter dem Niveau der allgemeinen Entwicklung der Verbraucherpreise.“

gen gleich schnell an. Zweitens gab die Konzerntochter DB Regio bislang bei allen Preisen im Nahverkehr den Ton an. Drittens stiegen die Fahrpreise der DB (im Fern- und Nahverkehr) seit 2002 um bis Ende 2012 nicht um 22 %, sondern um 36 %. Damit stiegen die Bahnpreise in diesem Zeitraum doppelt so schnell wie die Inflation. Im Übrigen diskutieren wir über eine 20-Jahres-Bilanz. Zwischen 1994 und 2014 stiegen die Bahnpreise nominell um mindestens 80 Prozent. Abzüglich der Inflation beträgt der Anstieg im Durchschnitt 50 Prozent. In einer Zeit stagnierender Reallohne haben sich die Bahnpreise um die Hälfte erhöht. Sie stiegen damit deutlich schneller als die Preise im Pkw-Verkehr.

„Zukunft für Beschäftigte!“

Bahnchef Heinz Dürr schrieb 1993, die Bahnreform habe auch das Ziel, „den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern eine berufliche Perspektive zu geben sowie das Unternehmen für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktiv zu machen.“ Heute bilanziert die Deutsche Bahn AG kühl und zynisch: „Die Arbeitsproduktivität je Bahnbeschäftigten ist deutlich gestiegen.“ Tatsächlich wurde im Zeitraum 1994 bis Ende 2013 die Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene (und innerhalb Deutschlands) halbiert. Im gleichen Zeitraum wuchsen die Transportleistungen um 25 bis 35 Prozent. Den Beschäftigtenabbau kann man nur zu einem Teil mit „mehr Produktivität“ erklären. Service und Instandhaltung wurden zusammengestrichen. Die Arbeit der Noch-Beschäftigten hat sich enorm verdichtet. Sie schieben einen ständig wachsenden Überstundenberg von derzeit rund 8 Millionen Stunden vor sich her. Allein von Ende 2012 auf Ende 2013 wuchs der Überstundenberg um 400.000 Stunden.

Bahnchef Grube unterscheidet sich in der Personalpolitik nicht wesentlich von seinem Vorgänger Mehdorn. So wurde von 2009 bis 2013 in den Bereichen Nahverkehr (DB Regio) und Schienengüterverkehr (Railion) zusätzlich Personal abgebaut. Im sicherheitsrelevanten Bereich Stellwerke hatte Grube seit seinem Amtsantritt im Mai 2009 und bis zum Desaster in Mainz im August 2013 vier volle Jahre Zeit, die unverantwortliche Unterbesetzung zu beheben. Die Gewerkschaft EVG reklamierte im August 2013 einen Fehlbestand von 1000 Stellwerkern. Zweites Beispiel: Als Gube seinen Job 2009 antrat, arbeiteten im Bahnkonzern noch 19.090 Triebfahrzeugführer. Im Januar waren es noch 18.300, also fast 800 weniger – bei wachsender Verkehrsleistung. Drittes Beispiel: 2011 verkündete der Bahnkonzern, man werde von 2.350 Reiseberatern in damals noch 400

Reisezentren noch einmal 700 einsparen – nachdem seit der Bahnreform schon die Hälfte des Servicepersonals weggespart wurde. Der verantwortungslose Umgang des DB-Konzerns mit seinen Beschäftigten hat enorme negative Folgen. Die Identifikation der Beschäftigten der DB AG mit ihrem Unternehmen tendiert gegen Null; das Betriebsklima ist vielerorts miserabel, der Frust immens. Die Urlaubsplanung ist in vielen Bereichen der DB AG ein Alptraum, weil die Personaldecke viel zu knapp ist. Im August 2013 versuchte Bahnchef Grube persönlich, einzelne Fahrdienstleiter dazu zu bewegen, ihren Urlaub abzubrechen, weil der Schienenverkehr im Raum Mainz zusammengebrochen war.



„Serviceunternehmen!“

So lautete das dritte Ziel der Bahnreform. Der damalige Bundesverkehrsminister Wissmann, heute Cheffobbyist der Automobilindustrie, postulierte in der Debatte zur Bahnreform im Bundestag am 2.12.1993: „Gewinner der Bahnreform wird der Kunde sein, [...] sowohl, was den Komfort, was die Pünktlichkeit, was die Häufigkeit der Verbindungen als auch den Preis angeht.“ Wenn man den Blick auf das gesamte System Schiene wirft, gelangt man zu einem völlig anderen Ergebnis. Die Deutsche Bahn AG reduzierte seit der Bahnreform die Zahl der Bahnbeschäftigten mit „Dienst am Kunden“ auf ein Drittel. Sie schloss Tausende Schalter und verkaufte mehr als tausend Bahnhöfe. Die Mehrzahl der Bahnhöfe im Bestand der DB AG ist in einem miserablen Zustand. All das sind Beispiele für einen Abbau von Service und Kundennähe. Natürlich gibt es in den DB-Lounges und in der Ersten Klasse gute Service-Qualität. Doch während rund ein Dutzend solcher DB-Lounges, zu denen nur ein kleiner Teil der Fahrgäste Zutritt hat, eröffnet wurden, wurden hunderte Warterräume und Toiletten in Bahnhöfen, die für die Mehrheit der Fahrgäste wichtig sind, geschlossen. Tag für Tag verkeh-

ren viele Nahverkehrszüge heute ohne Begleitpersonal – wo soll es da „Service“ geben? Woche für Woche fallen 200 Züge komplett aus – ist das nicht ein alltäglicher Service-GAU für Tausende? Die Zugverspätungen liegen heute deutlich über dem Niveau vor der Bahnreform – wo bleibt das Versprechen von Wissmann, Dürr & Co., wonach die Eisenbahn nach der Bahnreform „deutlich pünktlicher“ sein würde? Über diesen alltäglichen Serviceabbau hinaus gab es in den letzten vier Jahren mindestens vier Mal den Größtmöglich Anzunehmenden Unfall beim Service: Im Winter 2010/2011 erlebten wir im Schienenverkehr das „Winterchaos“. Im Sommer 2011 kam es zu dem Drama „Sauna-ICE“. Seit 2011 tobt in Berlin und Brandenburg die S-Bahn-Dauer-Krise. Im August 2013 war der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Mainz vier Wochen lang ohne Schienenverkehr. Und dann gab es da am 31. Dezember 2013 im Hamburger Abendblatt die Schlagzeile: „1,25 Millionen Bahnbeschwerden“. Die Anträge auf Kostenerstattung stiegen im vergangenen Jahr um 400.000 oder knapp 40 Prozent auf Rekordniveau. Service-Unternehmen? Na, prösterchen!

„Weniger Steuermittel!“

So lautete das zweite Ziel der Bahnreform. Auch hier meldet die DB einen Erfolg: „Insgesamt reduzierten sich die jährlichen Bundesmittel für den Schienenverkehr seit 1994 um fast 4 Milliarden Euro, was einem Rückgang von 19% entspricht.“ Tatsächlich liegen die gesamten steuerlichen Aufwendungen für das System Schiene heute nominell und real (nach Abzug der Inflationsrate) höher als vor der Bahnreform. Die Bundesregierung hat in ihren Antworten auf parlamentarische Anfragen dokumentiert: Die öffentlichen Gelder für die Schiene lagen im Jahr 2012 auf

dem Niveau von 1993. Nun gab es jedoch in den Jahren 1992 und 1993 öffentliche Ausgaben für die Schiene, die durch Sonderfaktoren um rund 30 Prozent überhöht waren. In diesem Zeitraum stiegen die öffentlichen Mittel für die Schiene aufgrund der gewaltigen Investitionen, die bei der Reichsbahn fällig wurden, um die Differenz zur Bahn im Westen auszugleichen. Auch machte die Reichsbahn im Osten kurz vor ihrer Fusion mit der Bundesbahn riesige Verluste: Auto- und Lkw-Verkehr stiegen rasant, der Schienenverkehr brach dramatisch ein. Nimmt man statt 1994 das Jahr 1991 als Vergleich, dann liegen heute die öffentlichen Mittel für die Schiene deutlich höher als vor der Bahnreform.

„Ausbau der Schiene!“

Der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann verkündete in der Bundestagsdebatte zur Bahnreform am 2. Dezember 1993 wie folgt: „Der Wettbewerb tritt jetzt an die Stelle der bisherigen Streckenstilllegungen.“ 20 Jahre später müssen die Verteidiger der Bahnreform eingestehen, dass Strecken in großem Stil stillgelegt wurden. Doch die DB findet auch hier eine Formel, um daraus einen Erfolg zu machen: „Die Länge des Netzes reduzierte sich seit 1994 um 17 %, liegt aber weit über dem 1976 konzipierten ‚Betriebswirtschaftlich optimalen Netz (BoN)‘ mit einem Umfang von 16.000 km.“ Das ist schon dreist, denn BoN bezog sich auf die Bonner Republik, während für das Netz von 1994 die ehemalige Reichsbahn mitzählt. Im Zeitraum 1994 bis 2014 wurde das gesamtdeutsche Schienennetz von 40.355 km auf 33.500 km abgebaut. Davon entfallen rund 23.000 km auf Westdeutschland und 10.500 km auf den Osten Deutschlands. Der Rückbau des Schienennetzes um 7000 Netz-Kilometer ist nur die halbe Wahrheit. Im selben 20-Jahres-Zeitraum wurden 50 Prozent aller Weichen und Kreuzungen und 80

Prozent aller Gleisanschlüsse abgebaut. Zur Zahl der Sitzplätze in den Zügen der DB AG heißt es: „Die Zahl der angebotenen Sitzplätze konnte von 1994 bis heute um 10 % erhöht werden.“ Eine gesamthafte Darstellung ergibt ein anderes Bild: 1991 gab es noch knapp 1,4 Millionen Sitzplätze; zu Beginn der Bahnreform waren es nur noch 1,15 Millionen. Danach stieg die Sitzplatzzahl weitgehend parallel zum Wachstum der Fahrgäste-Zahl bis zum Jahr 2001 auf mehr als 1,5 Millionen. Doch ab 2001 erleben wir wieder einen systematischen Abbau auf 1,3 Millionen im Jahr 2012. Dieser Abbau fand statt, obgleich seit 2002 die Zahl der Fahrgäste deutlich anstieg. Bilanz: Faktisch betreibt die DB AG seit gut einem Jahrzehnt eine Politik, die Hunderttausenden Fahrgästen die Sitzfläche unterm Allerwertesten wegieht. Tatsächlich gebaut wurden Hochgeschwindigkeitsstrecken und Großprojekte. Bei den Investitionen flossen in den letzten zwanzig Jahren die ganz großen Summen in Neubaustrecken (München – Ingolstadt, Köln – Frankfurt/M.; aktuell Nürnberg – Erfurt bzw. Wendlingen – Ulm) und Stuttgart 21. Die Neubaustrecken schaffen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, sind aber nicht im Netz zusammenhang geplant. Mit Stuttgart 21 wird ein sehr gut und seit einem Dreivierteljahrhundert funktionierender Kopfbahnhof zerstört und durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt, dessen Bau mit enormen Risiken verbunden ist und der am Ende 30 Prozent weniger Kapazität haben wird als der optimierte Kopfbahnhof.

Welche Alternative? Eine Skizze in zehn Punkten

2. Integrierte Bahn in öffentlichem Eigentum

Notwendig ist eine integrierte Bahn, bei der Infrastruktur und Betrieb, Nah-, Fern- und Güterverkehr in einem Unternehmen gebündelt sind. Dieses Unternehmen muss sich zu 100 Prozent in öffentlichem Eigentum befinden. Eine Kombination von dezentralen und zentralen öffentlichen Eigentümern ist sinnvoll. Als Unternehmensform sollte die der Anstalt des öffentlichen Rechts geprüft werden. Auf alle Fälle muss es sich um ein Unternehmen handeln, das durch ein Statut oder ein Gesetz bzw. beides allein an die Zielsetzungen gebunden ist, einen optimalen und ökologisch nachhaltigen Schienenverkehr zu gewährleisten und den Anteil der Schiene im gesamten Verkehrsmarkt auszubauen. Jede Orientierung an Profitmaximierung ist abzulehnen.

3. Ausbau der Schiene

Erforderlich ist ein systematischer Ausbau des Schienennetzes – zunächst mit dem Ziel, Lücken zu schließen und dort, wo es sinnvoll ist, zweigleisig auszubauen. Ziel ist dabei die Verwirklichung einer Flächenbahn mit einem Integriertem Taktfahrplan, der optimale Umsteigezeiten zwischen den Zügen und mit dem sonstigen öffentlichen Verkehr ermöglicht und damit das Netz intelligent beschleunigt.

4. Elektrifizierung und Ökostrom

Eine durchgängige Elektrifizierung des Schienennetzes ist sinnvoll. Auf dieser Basis können erhebliche Synergien erzielt und die gesamte Energiegewinnung in relativ kurzer Zeit auf 100 Prozent Ökostrom (aus Wind, Sonne und Wasser) umgestellt werden.

5. Reaktivierung der Bahnhöfe

Bahnhöfe sind wichtige Eingangs- und Ausgangspunkte im System Schiene. Sie müssen wieder, wie dies in früheren Zeiten der Fall war, zu Orten der Kommunikation und der Urbanität werden. Sie sollten nach Möglichkeit mit Verkehrszentralen (für Rad und ÖPNV) und touristischen Angeboten kombiniert werden. Vor allem ist wichtig: Service sollte in der Regel heißen, dass Menschen Menschen bedienen. Automaten sind nur Notbehelf.

6. 100 Prozent Barrierefreiheit

Wo, wenn nicht beim System Schiene, ist eine hundertprozentige Barrierefreiheit herstellbar? Diese kommt nicht nur Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugute, sondern allen.

7. Soziale Preise

Das Preisniveau für den Schienenverkehr muss wieder deutlich sinken. Parallel müssen die externen Kosten in die Preise

des Pkw-, Lkw- und Luftverkehrs integriert und das Preisniveau dieser Verkehrsarten erhöht werden. Die Mobilitätskarten BahnCard50 und BahnCard100 müssen so vergünstigt werden, dass sie für die Mehrheit der Bevölkerung erschwinglich werden.

8. „Güter gehören auf die Schiene“

So lautete ein Slogan der Großen Koalition Ende der 1960er Jahre. Er ist heute noch aktuell: eine massive Reduktion des gesamten Güterverkehrs (warum gibt es heute doppelt so viel Lkw-Verkehr wie 1994, wenn der Lebensstandard gleich bleibt?) und auf dieser Basis der Ausbau des Schienengüterverkehrs vor allem auch im regionalen Segment (u.a. mit der Wieder- und Neueröffnung von mindestens 15.000 Gleisanschlüssen).

9. Bahnspitze = Bahnleute

Die Bahn kann in dem beschriebenen Sinn nur dann entwickelt werden, wenn an ihrer Spitze Menschen stehen, die von ihrem Produkt Schienenverkehr überzeugt sind, die das Unternehmen Deutsche Bahn mit Leidenschaft und Menschenkenntnis führen und die von ihrem Fach viel verstehen.

10. Auf das Kerngeschäft konzentrieren

Die neue Bahn muss sich auf das Kerngeschäft Schiene und

auf das Inland konzentrieren. Verkehre ins Ausland sind nur als grenzüberschreitende und dann in Kooperation mit Partnerbahnen in den Nachbarländern sinnvoll. Die aktuellen Engagements der DB AG im Ausland binden Kapital, kosten Geld und sind enorm riskant. Sie sollten veräußert werden. Die Einnahmen aus diesen Verkäufen in Höhe von 8 bis 10 Milliarden Euro sollten als die Startfinanzierung zur Verwirklichung der neuen Bahn eingesetzt werden.

Natürlich ist eine solche alternative Verkehrs- und Bahnpolitik zunächst Wunschdenken. Ganz offensichtlich widerspricht vieles davon aktuellen Tendenzen z.B. auf EU-Ebene. Ein solches Programm hat jedoch Hand und Fuß, wohingegen die aktuelle Bahnpolitik für die Schiene zerstörerisch ist. Im Nachbarland Frankreich gibt es keine echten Ausschreibungen und keinen Wettbewerb auf der Schiene – trotz EU-Richtlinien. Und vor allem: Das hier skizzierte Programm für eine neue Bahn entspricht in vielen Aspekten dem, was im Nachbarland Schweiz schon jetzt verwirklicht ist und dort Tag für Tag bewundert werden kann.

Fast alle Zahlen und Fakten, die in diesem Beitrag zu finden sind, sind ausführlicher dargestellt und mit Quellen dokumentiert auf unserer Website: www.bahn-fuer-alle.de

KOPFmachen-Konferenz in Stuttgart

20 Jahre Bahnreform - 20 Jahre Stuttgart 21



Stuttgart
25.-27.4.2014
20 Jahre Bahnreform
20 Jahre Stuttgart 21

Beginn: Freitag, 25. April 2014, 18 Uhr, Fortsetzung Samstag und Sonntag ab 10 Uhr, Ende: Sonntag, 27. April, 15:30 Uhr. Ort: Stuttgart (Freitag/Samstag Stuttgarter Rathaus, Sonntag Württembergischer Kunstverein)

20 Jahre nach Gründung der Deutschen Bahn AG und 20 Jahre nach der erstmaligen Präsentation der Planungen für Stuttgart 21 ziehen wir über diese Projekte Bilanz und machen uns einen KOPF über die Zukunft des Schienenverkehrs. Die Grundlage dafür bildet eine kritische Analyse der wichtigsten Fehlentwicklungen im deutschen Bahnsystem. Wir begründen, warum der Schienenverkehr wieder die wichtigste Rolle im motorisierten Verkehr spielen muss. Wir stellen die Fehlentwicklungen in einen Zusammenhang mit dem geplanten Bahnbörsengang, den die Große Koalition 2005 favorisierte und der 2008 zunächst scheiterte.

Bündnis Bahn für Alle

Bahn für Alle setzt sich für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand ein und wendet sich gegen jede Bahnprivatisierung. Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit und Gewerkschaften. Die folgenden Organisationen sind Mitglied von Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten in der EVG, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn

Übrigens: Im Koalitionsvertrag der neuen schwarz-roten Regierung wird die Privatisierung des Bahnbetriebs erneut gezielt offen gelassen. Ziel der KOPFmachenKONFERENZ ist auch, die Öffentlichkeit für die Gefahren eines neuerlichen Privatisierungsprojekts zu sensibilisieren. Die KOPFmachenKONFERENZ findet in Stuttgart statt - in einer Stadt, in der es 85 Jahre lang einen sehr gut funktionierenden Kopfbahnhof gab. Als vor 20 Jahren die Abrisspläne für diesen Hochleistungs-Bahnhofs erstmals angekündigt wurden, stand dies in engem Zusammenhang mit der Bahnreform und mit spekulativen Immobiliendeals. Die KOPFmachenKONFERENZ wird auch den bundesweit einmaligen Widerstand gegen Stuttgart 21 zum Thema haben.

Unter anderem mit: Hermann Knoflacher, Heiner Monheim, Franz Alt, Michael Cramer, Sabine Leidig, Hannes Rockenbauch, Peter Conradi, Egon Hopfenzitz, Arno Luik, Meike Spitzner.

Programmvorschau:

FREITAG, 25. April 2014
18:00 Uhr - Eröffnung

18:30 - 20:00 Uhr
PODIUM: 20 Jahre Bahnreform mit: Peter Conradi, Prof. K.D. Bodack, Hans Leister, Hans-Dietrich Springhorn (Betriebsrat DB Regio Halle), Matthias Dietrich (LITRA Bern) Moderatorin: Jessica Springfeld (Handelsblatt)

20:15 - 22:00 Uhr
KULTUR: Film - Buster Keaton, „Der General“, musikalisch begleitet von Rainer Michel & Band

SAMSTAG, 26. April 2014
10.00 - 10.30 Uhr
Auftrittrede von Heiner Monheim

10:30 - 15:00 Uhr
Zwei Runden von WORKSHOPS, dazwischen Mittagspause:

- Wie gut war die Bundesbahn? (Eberhard Happe, Andreas Kleber)
- Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform, eine Bilanz (Bernhard Knierim, Winfried Wolf)
- Regionalisierung und Bahnreform (Michael Bieinick)
- Mobilität und Gender-Dimensionen: Warum werden Bahnthemen als Männerthemen behandelt? (Meike Spitzner, Sabine Leidig)
- Stuttgart21 - 20 Jahre Kapazitätslücke (Christoph Engelhardt, Klaus Arnoldi)
- Alternativen zur verfehlten Investitionspolitik der DB AG (Karl-Dieter Bodack)
- Bahnreform und Großprojekte (Heiner Monheim, Matthias Dietrich)
- Integrierter Konzern oder Trennung von Netz und Betrieb (Michael Cramer, Hans-Gerd Öfinger)
- Bahnbeschäftigte & Bahnindustrie (Johannes Hauber, Hans-Dietrich Springhorn)
- Sitzt bei der Deutschen Bahn die Autoindustrie am Steuer? (Christoph Engelhardt, Winfried Wolf)
- Die Zerstörung der Bahnhofs-Infrastruktur (Klaus-Dieter Zentgraf, Karl Schweizer)
- 20 Jahre Stuttgart 21 - 20 Jahre Widerstand (Hannes Rockenbauch, Matthias von Hermann, Gerhard Pfeiffer, Klaus Amler)
- Wie könnte ein Ausstieg bei S21 aussehen? (Karl-Dieter Bodack, Eisenhart von Loeper)
- Integraler Taktfahrplan und Deutschland-Takt (Wolfgang Hesse, Manfred Treber)
- Die Rückführung privatisierter Betriebe der öffentlichen Daseinsvorsorge unter öffentliche und demokratische Kontrolle (Carl-F. Waßmuth)

15:00 - 15:45 Uhr
20 Jahre Stuttgart 21 - Die Stadt. Das Projekt. Der Widerstand mit: Egon Hopfenzitz, Klaus Arnoldi, Klaus Amler, Winfried Wolf, Guntrun Müller-Enßlin.

16:00 - 18:00 Uhr
KUNDGEBUNG und DEMONSTRATION (Marktplatz)

18:00 - 19:30 Uhr
PRESSECLUB zu Bahnreform, Stuttgart 21 und Medien & Lobbys; mit: Jo Bauer (Stuttgarter Nachrichten), Arno Luik (Stern), Franz Alt, Johanna Waidhofer (Badisches Tagblatt), Hans-Werner Fittkau (Phoenix TV).

20:00 - 21:30 Uhr
KULTUR: KOPFmachen, bitte! - Die Zukunft der Bahn, Hermann Knoflacher
Kulturprogramm ZUG UM ZUG mit Christine Prayon, Thomas Felder, Bernd Köhler und dem elektronischen weltorchester - ewo2

SONNTAG, 27. April 2014

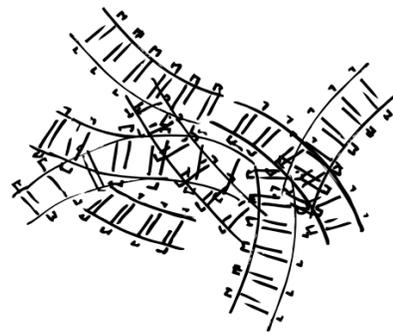
10:00 - 11:30 Uhr
WORKSHOPS

Der Beitrag der Bahn zu nachhaltiger Mobilität (Werner Reh)

• Service, Komfort und Reisekultur (Jürgen Rochlitz, Karl-Dieter Bodack)

• Mobilität der Zukunft / Bahn der Zukunft (Matthias Gastel, Klaus Gietinger, Winfried Wolf)

• Welche Bewegung und welche Anstrengungen brauchen wir für eine Bahn der Zukunft? (Sabine Leidig, Werner Reh)



11:30 - 12:30 Uhr
Zusammenfassung Ergebnisse der drei Runden mit Workshops

13:30 - 15:00 Uhr
PODIUM: Parteien, Bahnreform und aktuelle Verkehrspolitik
Eingeladen sind prominente Vertreter der vier im Bundestag vertretenen Parteien (bisher zugesagt: Dirk Fischer, Sabine Leidig)

15:00 - 15:30 Uhr
PLENUM: Verabschiedung

Veranstalter: Bündnis Bahn für Alle, Bahnexpertenkreis Bürgerbahn statt Börsenbahn, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE (Gemeinderat Stuttgart)
in Kooperation mit: Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, BUND, Robin Wood, VCD Landesverband Baden-Württemberg
Unterstützer: Parkschützer, Rosa-Luxemburg-Stiftung Baden-Württemberg, IG Metall, Gemeingut in BürgerInnenhand

Anmeldeformular / Infos zur Teilnahme / Programm aktuell:

www.bahn-fuer-alle.de

Wer ist Bahn für Alle?

statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands - Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und Ver.di. Diese Publikation wird ausschließlich aus Spenden von Bahn für Alle und vielen weiteren Spende-

rinnen und Spendern finanziert. Wir sind dringend auf zusätzliche Spenden angewiesen, um unsere Arbeit fortzusetzen. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie ab einer Spende von 10 Euro eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder Sie spenden direkt auf unser Konto: GRÜNE LIGA, IBAN: DE61 4306 0967 8025 6769 00 (GLS Bank, BIC: GENODEM1GLS).
Betreff: „Bahn für Alle, Sonderzeitung“.



Neuerscheinung

Bernhard Knierim und Winfried Wolf

Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform

Kartiert, Großformat, 255 Seiten, 22.80 EUR, 2014, mit zahlreichen Abbildungen, ISBN 3-89657-071-4.
www.schmetterling-verlag.de

Das Jahr 1994 brachte mit der Bahnreform und mit der Gründung der Deutschen Bahn AG die größte Veränderung im Verkehrsbereich seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Dabei gab es etwas Licht, aber auch viel Schatten.

Zwei profilierte Bahnexperten beleuchten kritisch Jahr um Jahr dieses zwei Jahrzehnte währenden Marsches in die Privatbahn. Sie bleiben jedoch nicht bei einer Kritik stehen, sondern entwerfen machbare Szenarien für eine mögliche Bürgerbahn, die andernorts teils schon verwirklicht sind.



Buchvorstellungen am Donnerstag, 24. April:

- in Schorndorf, 19:30 Uhr, Barbara-Künkelin-Halle (Künkelinstr. 33), durch Bernhard Knierim
- in Stuttgart, 19.30 Uhr, Cafe Merlin (Stuttgart West, Augustenstr. 72), durch Winfried Wolf und Walter Sittler

Rückmeldecoupon

bitte per Post an Bahn für Alle, c/o GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
per Fax an 030 - 204 44 68 oder per Mail an info@bahn-fuer-alle.de

Ja, ich möchte die Bahn-Kampagne unterstützen. Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an: GRÜNE LIGA e.V. - Netzwerk ökologischer Bewegungen, Greifswalder Straße 4, 10405 Berlin
Gläubiger-ID-Nummer: DE75ZZZ00000444819, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.
Ich ermächtige die GRÜNE LIGA e.V., von meinem Konto den u.g. Betrag einmalig mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GRÜNEN LIGA e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt einmalig für den unten genannten Betrag. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Ankündigung über den Einzug des Lastschriftbetrages mitgeteilt.

Ich spende _____ Euro. Datum/Unterschrift: _____

Kontoinhaber/in: _____ Name: _____

IBAN: _____ Straße: _____

BIC: _____ PLZ/Ort: _____

Bank: _____ E-Mail: _____

Impressum

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses „Bahn für Alle“ als Sonderdruck im April 2014

V.i.S.d.P: Bernhard Knierim, Choriner Str. 6, 10119 Berlin

Texte und Redaktion: Monika Lege, Winfried Wolf, Bernhard Knierim

Lektorat: Katrin Kusche

Bildredaktion: Bernhard Knierim, Monika Lege

Fotos: Jürgen Mumme (S. I), Bahn für Alle (S. II/III Mitte oben), Archiv Robin Wood (S. II/III Mitte unten und rechts)

Grafiken: Bernhard Knierim für Bahn für Alle (S. II), Konferenzlogo Ulf Stüber (S. IV)

Layout: Bernhard Knierim