

Stellungnahme des Vereins Mehr Bahnen! e.V. zum Fachgespräch

„20 Jahre Bahnreform – Bilanz und Blick nach vorn“

der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen am 10. Februar 2014 im Bundestag in Berlin

Die Lasten aus der Bahnreform sowie die Aufrechterhaltung des Systems Bahn kosten den Steuerzahler rund 20 Milliarden Euro pro Jahr. Im Verkehrshaushalt des Bundes ist etwas weniger ausgewiesen, weil schon Teile der Lasten, insbesondere die Altschulden der Bundesbahn, im Finanzhaushalt aufgegangen sind. Damit nicht genug:

- Die Anlagen der Deutschen Bahn sind mit der Bahnreform um 75% abgewertet worden. Der Rest umfasst im Wesentlichen die Grundstücke. Der Konzern hatte nennenswerte windfall-profits, weil viele Anlagen zum Zeitpunkt dieser Abschreibung ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer noch nicht erreicht hatten.
- Für die aus Steuergeldern bezahlten Infrastrukturprojekte braucht die DB Netz weder Zinsen noch Abschreibungen (Werteverzehr) verdienen. Wenn die Anlagen in Zukunft modernisiert oder erneuert werden müssen, steht dafür kein Cash flow des Unternehmens zur Verfügung.
- Im Netz hat sich ein Instandhaltungs- und Modernisierungstau aufgebaut, das heißt: Gewinne sind auch durch Abbau von Substanz erzielt worden.
- Für Bahnstrom muss keine EEG-Umlage bezahlt werden. Aus Sicht von EU-Kommissar Joaquín Almunia eine Subvention, denn DB Energie ist faktisch Gebietsmonopolist, braucht also keine ausländische Konkurrenz zu fürchten.
 - ... die Liste ließe sich fortsetzen

Die Deutsche Bahn stellt sich *dank dieser Zahlungen aus Steuermitteln* als profitabler Konzern dar, der nun jährlich 500 Millionen Euro dem Bundeshaushalt zuführt, 5 Prozent der jährlichen Zahlungen des Bundes für das System Bahn. Die Politik und weitgehend auch die Medien folgen der Darstellung der DB und feiern das 20jährige Jubiläum der Bahnreform als grandiosen Erfolg.

Die Deutsche Bahn stellt auch ihre Verkehrsleistung, also beförderte Personen und Güter multipliziert mit den Transportweiten, als

grandios dar. Die Fakten sind aber eher ernüchternd:

- Güterverkehr: Die Deutsche Bahn und ihre Wettbewerber zusammen erzielen den gleichen Anteil an der Verkehrsleistung (in Tonnenkilometer) wie vor 20 Jahren. Die in der Verkehrsstatistik ausgewiesene geringe Steigerung kommt nur daher, dass inzwischen die amtliche Statistik den Baustellenverkehr der DB Netz mitzählt und das Eigengewicht der Container als Nutzlast gilt.
- Fernverkehr: Die Deutsche Bahn ist noch immer Quasi-Monopolist, weil wegen des Diskriminierungspotenzials kein Wettbewerber zu investieren wagt (mit zwei winzigen Ausnahmen). Obwohl seit der Bahnreform viele teure Schnellstrecken (Köln–Frankfurt, Berlin–Wolfsburg, Berlin–Hamburg, München–Nürnberg) in Betrieb gegangen sind, ist in absoluten Zahlen die Verkehrsleistung (in Personenkilometern) nicht gestiegen. Der gesamte Personenverkehr hat deutlich zugenommen. Der Anteil der Bahn ist also gesunken!
- Nahverkehr: Deutsche Bahn und Wettbewerber zusammen erzielen heute absolut erheblich mehr Verkehrsleistung als 1994. Dafür sind drei Effekte ursächlich: Die üppigen Regionalisierungsmittel, der Ausschreibungswettbewerb und die verbilligten Tickets insbesondere an Wochenenden für Gruppen bis zu 5 Personen. Der Anteil am gesamten Personenverkehr ist damit von 3,1 auf 4,5 Prozent gestiegen.

Wie die Verkehrsstatistik interpretiert wird, um die Bahn schöner zu reden, zeigt ein Beitrag des DB-Chefs Rüdiger Grube vom 23. Januar dieses Jahres in der F.A.Z. Auszug:

„Das sah 1994 ganz anders aus. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs in Westdeutschland war seit 1950 von 37 Prozent auf nur noch 6 Prozent zurückgegangen. Im Güterverkehr war er von 56 Prozent auf 21 Prozent gesunken. Seit der Bahnreform hat der Verkehr auf der Schiene in Deutschland dagegen wieder stark zugenommen – im Personenverkehr um 36 Prozent und im Güterverkehr um 56 Prozent.“

Im ersten Teil des Absatzes sagt Grube, wie weit die Bahn mit dem Gesamtmarkt gewachsen oder geschrumpft ist. Im zweiten Teil vergleicht er Bahnverkehr mit Bahnverkehr. Äpfel und Birnen! Der eilige oder weniger kundige Leser liest womöglich daraus, der Marktanteil des Personenverkehrs sei von 6 auf 26 Prozent, der des Güterverkehrs von 21 auf 56 explodiert.

Die echten Zahlen: Der Marktanteil im Personenverkehr stieg von 6,6 auf 7,8 Prozent, im Güterverkehr von 16,8 auf 17,7 Prozent (so zu entnehmen der amtlichen Statistik „Verkehr in

Zahlen“ 2012/13 und 2013/2014, S. 220f. und S. 246f.).

Wie oben bereits angerissen und wie man den Fußnoten der Statistik über die Jahre entnehmen kann, werden heute mehr Leistungen als früher einberechnet. Diese herausgerechnet, hat die Bahn in 20 Jahren im Güter- und Personenverkehr fast genau ihren Marktanteil an den Verkehrsleistungen halten können. Darüber darf man sich freuen.

Die Aufgabe einer Konzernkommunikation ist es, das eigene Tun in helles Licht zu rücken. Aber wie konnte der DB das Meisterstück gelingen, diese Zahlen den Politikern und der Öffentlichkeit als so grandiosen Erfolg zu verkaufen? Nur drei amtliche, jedem zugängliche Tabellen reichen aus, um das Grandiose durch die Realität zu ersetzen. Schon das 10jährige Jubiläum 2004 war von dieser Kommunikationslinie geprägt. Schon damals sah die Realität völlig anders aus, wie Wilhelm Pällmann, Ex-Vorstand der Bundesbahn und dann der Telekom, an einem Parlamentarischen Abend am 28. Januar 2004 in Berlin vortrug. Der Vortrag ist dokumentiert.

Die Gretchenfrage an die Verkehrspolitik lautet: Ist es ein Erfolg, wenn der Steuerzahler etwa so viel für die Bahn zahlt, wie diese im Schienenverkehr Umsatz macht und dabei nur ihren Marktanteil halten kann? Wenn zudem noch mehr Regionalisierungsmittel gefordert werden und drastisch mehr Investitionen ins Netz als Nachholbedarf?

Der gesamte öffentliche Personenverkehr gerät jetzt vermehrt unter Druck. Die Trennlinien zum Individualverkehr reißen auf: Im Internet wachsen die Mitfahrzentralen für überregionale Mobilität. Sie werden auch in den lokalen Raum drängen, fürs Pendeln zur Arbeit und für spontane Fahrten. Die Autohersteller finden Kunden mit ihren neuen Carsharing-Angeboten. Die gemeinschaftliche Nutzung des Automobils nimmt zu. Elektrofahrräder und Kleinmobile machen individuelle Mobilität dabei umweltfreundlicher und bezahlbar. Zudem wächst ein neuer Wettbewerber heran, der Fernlinienbus.

Der angestammte öffentliche Verkehr wird deshalb noch mehr zu Spitzenzeiten gefragt sein – das verteuert seinen Betrieb. Zugleich droht die Schuldenbremse in den öffentlichen Haushalten.

Dem Schienengüterverkehr fällt weiteres Wachstum schwer. Denn dort, wo er wächst, zum Beispiel auf der Rheinschiene, ist auf viele Jahre hinaus die Netzkapazität ausgeschöpft. Die Sperrung maroder Eisenbahnbrücken könnte zu schwerwiegenden Kapazitätseinbrüchen führen.

Investitionen in den Güterverkehr wurden in den letzten Jahrzehnten stark vernachlässigt, zum Teil sind Kapazitäten – obwohl benötigt – abgebaut worden.

Wie wird die Bilanz des 30jährigen Jubiläums aussehen?

Die Deutsche Bahn handelt so, wie es ihr die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (mit dem Bund als Gesetzgeber), die unternehmerischen Rahmenbedingungen (mit dem Bund als alleinigem Aktionär) und die Finanzausstattung (Bund als Subventionsgeber) erlauben. Eine Veränderung der Rahmenbedingungen ist so lange nicht in Sicht, wie sich der Bund dabei nach den Wünschen der Deutschen Bahn richtet.

Verkehrspolitische Heldentaten sind nach zwei Jahrzehnten Stillstand in der Bahnpolitik gefragt. Die beiden wichtigsten:

- Das Netz der Bahn aus dem Konzern zu lösen, um einen Schub von Wettbewerb auf der Schiene zu auszulösen, statt ihn aus der DB-Konzernzentrale dosieren zu lassen. Reicht stattdessen – wie derzeit geplant – eine konsequentere Regulierung des integrierten Konzerns? Nein, sie ist völlig ineffektiv, so lehrt es die praktische Erfahrung und die Wissenschaft.
- Den Bundesverkehrswegeplan einer radikalen Revision zu unterziehen – gegen die regionalen Interessen der Länder und gegen die verschwenderische Überbetonung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Deutschland hat – bezogen auf die Reisezeit von Quelle bis Ziel – den „langsamsten Hochgeschwindigkeitsverkehr“.

In Brüssel kämpfen Bund, DB-Vorstand und die (weitgehend als Hausgewerkschaft agierende) EVG mit Verve gegen die „Zerschlagung“ des Konzerns. Mit diesem Kampfbegriff bezeichnen sie die wettbewerbsneutrale Organisation des Schienennetzes.

Den Bundesverkehrswegeplan zu revidieren hieße, die lokalen und regionalen Interessen des Aus- und Umbau des Netzes zugunsten der strategisch übergeordneten Interessen der Verkehrsnachfrage drastisch zurückzuschrauben.

Das ist – zugegeben – das dickste Brett, das ein Bundesverkehrsminister bohren müsste, damit beim 30- oder 40jährigen Jubiläum der Bahnreform ein substanzieller Erfolg bei langsam sinkenden Mitteln aus dem Bundeshaushalt verkündet werden kann.

Website von Mehr Bahnen! e.V.:
<http://wettbewerbsforum-bahn.de/>