

**Tim Engartner**

6.754 Zeichen

## **Der Niedergang des Bahnwesens – Resultat einer (kapital)marktorientierten Neuvermessung der Deutschen Bahn**

Als am 7. Dezember 1835 die erste hierzulande gebaute Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurde, brandete auf den Bahnsteigen am Zielort frenetischer Beifall auf. Noch Monate später säumten Mensentrauben die Bahnstrecke, um das Verkehrsmittel zu bestaunen, mit dem sich die Hoffnung auf ein neues Zeitalter verband. Längst ist die Hoffnung der Furcht gewichen – der Furcht vor dem Größten anzunehmenden Ausverkauf der Deutschen Bahn (DB), die täglich 35.000 Personen- und Güterzüge verkehren lässt und innerhalb von zehn Tagen so viele Kund(inn)en zählt wie die Deutsche Lufthansa innerhalb eines Jahres. 71 Prozent der Bundesbürger/innen sprechen sich nach einer Emnid-Umfrage dafür aus, dass der ehemals größte Arbeitgeber des Landes in öffentlichem Eigentum bleibt.

Dessen ungeachtet stimmen die auf Bundesebene regierenden Parteien in das von Hartmut Mehdorn dirigierte Crescendo des DB-Vorstands ein, den ehemals größten Arbeitgeber der Bundesrepublik von „den Fesseln des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts“ zu befreien und dorthin zu führen, wo die Marktmechanismen am wirkungs- und oftmals verhängnisvollsten greifen: auf das Börsenparkett. Obwohl der Verkehrssektor lange Zeit als eine der letzten Bastionen staatswirtschaftlicher Interventionen begriffen wurde und sich der Begriff „Verkehrsplanung“ als unverbrüchliches Leitprinzip verkehrspolitischer Handlungsalternativen etablieren konnte, verfiel die neoliberale Staatskritik auch dort.

Stichhaltige Argumente gegen die Weichenstellungen in Richtung Kapitalmarkt wurden frühzeitig ausgeblendet: Wie nämlich soll der Konzern seiner gleich mehrfach im Grundgesetz verankerten Pflicht zur Daseinsvorsorge nachkommen, wenn er künftig allein den marktüblichen Gewinn- und Effizienzkriterien Rechnung tragen muss? Welche finanziellen Zuwendungen soll die DB AG in Zukunft erhalten, um den (bei betriebswirtschaftlicher Betrachtung) defizitären Verkehr in ländlichen Regionen zu betreiben? Was geschieht, wenn ein ausländischer Fonds an der Börse ein stattliches Aktienpaket erwirbt, um der Unternehmensführung eine konsequente Shareholder-Value-Orientierung aufzuzwingen?

Schon jetzt sind die Verkehrsmarktanteile der Bahn höchst unbefriedigend. Obwohl das DB-Management die Berechnungsgrundlage durch die Einbeziehung von Freifahrer(inne)n wie unternehmenseigenen Beschäftigten, Menschen mit Behinderung, Angehörigen der Bundeswehr und Bundestagsabgeordneten zu ihren Gunsten (und im Widerspruch zu den Vorgaben des Statistischen Bundesamtes) erweiterte, liegt der Anteil der Bahn im intermodalen Wettbewerb, d.h. im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern, nahezu unverändert bei nur 6,9 Prozent. Im Güterverkehr verlor die Bahn trotz der zum 1. Januar 2005 eingeführten „LKW-Maut“ sogar Marktanteile. Selbst die Deutsche Post AG als langjähriger Großkunde der DB wickelt mittlerweile nahezu den gesamten Transport von Paketen und Briefen über den Straßen- und Luftverkehr ab: Die aus dem bahnhofsnahe Umfeld in die Nähe von Autobahnanschlussstellen verlagerten Postzentren dokumentieren diese Entwicklung ebenso wie das im Bau befindliche Logistikzentrum für den internationalen Luftfrachttransport, das Anfang 2008 auf dem Gelände des Flughafens Leipzig/Halle eröffnet werden soll.

Die ausbleibende Renaissance des Verkehrsträgers Schiene hat viele verschiedene Ursachen. Geradezu absurd ist die fiskalische Ungleichbehandlung der Verkehrsträger, die dazu führt, dass die Bahn als umweltverträglichstes Verkehrsmittel Mineralöl-, Mehrwert- und Ökosteuer zahlt, der Flugverkehr von diesen Steuern jedoch größtenteils ausgenommen ist. Ausgedünnte Fahrplankarte und undurchsichtige Tarife zählen ebenso zu den Triebfedern des Abwärtstrends wie aufgegebene oder nur stundenweise geöffnete Fahrkartenschalter. (Potentielle) Kund(inn)en, insbesondere solche, die mit den modernen Kommunikationstechniken weniger vertraut sind, werden verprellt, weil ihrem Beratungsbedarf mit wenig benutzerfreundlichen Fahrkartenautomaten, komplexen Internet-Buchungsplattformen und kostspieligen Telefon-Hotlines nicht Rechnung getragen wird. Auch der (einmalige) Vertrieb von Fahrscheinen über Lidl, McDonald's und Tchibo-Shops kann den Schalterverkauf nicht ersetzen. Die Ermittlung des maximalen Rabatts zwischen Sparpreisen mit und ohne Wochenendbindung unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Sommer- und Herbstangebote stellt selbst für leidenschaftliche Bahnfahrer/innen ein Ärgernis dar. Während für den Um- bzw. Neubau vermeintlich prestigeträchtiger Großbahnhöfe wie in Berlin und Stuttgart Milliardenbeträge verausgabt werden, müssen Fahrgäste an kleinen und mittleren Stationen mit von Schlaglöchern durchsiebten Bahnsteigen, überquellenden Mülleimern, zugigen Unterständen und nach Urin stinkenden Durchgängen vorlieb nehmen.

Zudem hat der Schienenverkehr seit Mehdorns Amtsantritt im Dezember 1999 unternehmensintern massiv an Bedeutung verloren. Stattdessen avancierte die DB AG zu einem der größten Luftfrachttransporteure der Welt, mit dem Zukauf der Stinnes AG stieg das Unternehmen gar zum umsatzstärksten Straßenspediteur Europas auf. Die zuletzt mehrfach in überregionalen Tages- und

Wochenzeitungen geschaltete Anzeige „Früher überquerten wir den Main. Heute auch den Ozean“ unterstreicht die Botschaft eines internen Strategiepapiers, wonach das „Unternehmen Zukunft“ (Eigenwerbung) die Weltmarktführerschaft im Seeverkehr anstrebt. Der Wandel vom reinen Schienentransporteur zum international operierenden Mobilitäts- und Logistikkonzern mit mehr als 1.500 Standorten in 152 Staaten ist in vollem Gange. Sichtbar wird dies auch auf den Fahrscheinen – durch den unlängst dem DB-Label angefügten Anglizismus „Mobility Networks Logistics“. Zu Recht reklamieren Kritiker/innen, dass sich diese (aus Steuergeldern finanzierte) Expansionsstrategie nicht mit dem Ziel verträgt, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das Argument wiegt umso schwerer, als die DB AG auch wegen ihrer milliardenschweren Zukäufe „Nettoverluste“ in Höhe von 38,6 Mrd. Euro anhäuften – mehr als ihre Rechtsvorgänger Bundes- und Reichsbahn in der Zeit ihres Bestehens zusammen.

Der drohenden (materiellen) Privatisierung der DB kann Lehrbuchcharakter zugesprochen werden, weil die sich in vielen Gesellschaftsbereichen vollziehende Neujustierung der Ökonomie zulasten der Politik hier besonders deutlich wird. Es bleibt zu hoffen, dass der neoliberale Dreiklang „Deregulierung, Privatisierung, Flexibilisierung“ beim letzten großen deutschen Staatskonzern verhallt – und stattdessen dem Wunsch der Bevölkerungsmehrheit entsprochen wird: mit einer Bahn in öffentlichem Eigentum.