

Deutsche Unpünktlichkeit Bahnreform

Bahn: und

Lars Keller, Neue Internationale 234, Dezember 2018/Januar 2019

Am 1. Januar 2019 wird sich die Umsetzung der Bahnreform zum 25. Mal jähren. Zum Jahresbeginn 1994 wurde durch Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes aus der Deutschen Bundesbahn die Deutsche Bahn AG. Zu feiern gibt es dabei freilich nichts. Heute bestimmen vor allem Unpünktlichkeit, Ineffizienz und Unzuverlässigkeit das Bild der Eisenbahn – trotz neuer Fahrgastrekorde (11,5 Mrd. Fahrgäste 2017). Wie kommt es dazu?

Von der Behörde zur AG

Die parlamentarische Debatte um eine Reform der Deutschen Bundesbahn, welche nach dem Mauerfall auch die Deutsche Reichsbahn (DDR) aufgenommen hatte, begann 1989. Als Grund wurden mehrere Aspekte benannt:

- Die Bundesbahn galt als ineffiziente, bürokratische Behörde, die unfähig sei, auf die „dynamischen Anforderungen des Marktes“, also die Konkurrenz durch Straßen- und Luftverkehr, angemessen zu reagieren. Der Anteil der Eisenbahn an der Verkehrsleistung fiel zwischen 1950 und 1990 im Güterverkehr von 56 auf 21

Prozent, im Personenverkehr von 36 auf 6 Prozent.

- Weiterhin hatte die Staatsbahn zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Bahnbetriebs massive Schulden angehäuft (1993: 66 Milliarden D-Mark), obwohl sie mit dem Aufstieg des Individualverkehrs seit den 1970er Jahren eine massive Stilllegung „unwirtschaftlicher“ Nebenbahnen betrieb. Trotzdem fuhren Bundesbahn und Reichsbahn 1993 einen Verlust von rund 16 Milliarden D-Mark (etwa 8,2 Milliarden Euro) ein. Demgegenüber wurde im Rahmen der Bahnreform vorgegeben, gewinnbringend oder zumindest selbstfinanzierend Eisenbahnverkehr zu betreiben. Als neoliberales Allheilmittel wurde auch hierfür der Wettbewerb angepriesen.
- Die Bahnreform sollte Vorgaben der EU zur Schaffung eines europäischen Eisenbahnmarktes erfüllen. Dieser beinhaltete zwar auch fortschrittliche Projekte wie die langfristige Herstellung einer technischen Interoperabilität zwischen den unterschiedlichen Bahnsystemen, indem bspw. ein einheitlicher europäischer Zugfunk eingeführt wurde. Zugleich verschärften sie jedoch die neoliberale Öffnung der Eisenbahnen für die Märkte, so dass diese in erster Linie nicht zur Beförderung der Fahrgäste, sondern dem Einfahren von Profit dienen sollten.

Die Umsetzung dieser Motive erfolgte durch drei wesentliche Punkte. Erstens, die Umwandlung der vormaligen Staatsbahnen in die neue, privatwirtschaftlich ausgerichtete Deutsche Bahn AG, welche sich jedoch weiterhin ganz oder mehrheitlich (je nach Gesellschaft) im Besitz des Staates befindet. Die Schulden der Bundes- und Reichsbahn wurden dem neuen Unternehmen zwecks „Marktfähigkeit“ erlassen. Zweitens wurden die Netze unter dem

Begriff „diskriminierungsfreier Netzzugang“ für private Transportunternehmen geöffnet. Das DB-Tochterunternehmen DB Netze muss also z. B. DB Cargo (Tochterunternehmen Güterverkehr) genauso behandeln wie alle anderen Unternehmen, die Güter auf der Schiene befördern wollen. Somit sind die Netze dem Privatkapital zum Befahren geöffnet worden. Drittens wurde die Finanzierung des Nahverkehrs auf der Schiene zur Aufgabe der Bundesländer erklärt, die seitdem die Erbringung der Verkehrsleistung ausschreiben und an den billigsten Anbieter vergeben.

Konkurrenz

Heute sagen selbst bürgerliche Medien (z. B. FAZ, Welt) und VertreterInnen (vor allem die Grünen), die die Bahnreform einst als Befreiung von einer Haushaltslast gefeiert hatten, dass diese gescheitert sei – was sogleich dazu führt, nach einer neuen Zerschlagung der DB und einer Bahnreform 2.0 zu rufen (Anton Hofreiter, Grüne). Zu groß sind die Ausfallquoten, Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit. Laut Stand November 2018 sind nur 20 % aller Fernverkehrszüge der DB ohne Mängel einsetzbar, die Pünktlichkeit liegt bei 71,8 %, an manchen Orten sogar beiunter 60 %. Das liegt weit unter den angepeilten 82 %, die ohnedies keinen Gipfel der Pünktlichkeit darstellen. Die Ursachen für diese Entwicklung sind unmittelbar mit der Bahnreform und dem Kapitalismus verbunden.

Die neoliberale Auffassung der Verkehrsfrage ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft, Wasser) in Wettbewerb zueinander treten und daraus das bestmögliche Angebot erwachse. Gleichzeitig sollen sich die Verkehrsträger bestmöglich ergänzen. Dass die Beschwörung des freien Wettbewerbs noch nicht mal die neoliberalen

InteressensvertreterInnen im Verkehrsministerium zufriedenstellt, zeigt sich an vermehrten, halbherzigen Eingriffen in eben diesen Wettbewerb seitens der Politik. So gründete z. B. der Verkehrsminister Scheuer (CSU) am 9. Oktober 2018 das Zukunftsbündnis Schiene mit Lobbygruppen aus der Bahnbranche.

Die kapitalistische Realität verhält sich anders als die neoliberale Wunschvorstellung von einer durch Konkurrenz angetriebenen, gut funktionierenden Bahn. Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich unter den Vorzeichen des kapitalistischen Marktes allenfalls teilweise, z. B. im Containerverkehr Schiff-Eisenbahn-Lkw. In manchen Bereichen stehen sie fast gänzlich außer Konkurrenz, wie z. B. das Flugzeug im Interkontinentalverkehr. Das System Eisenbahn steht im Kapitalismus vor einem strukturellen Problem, was letztlich dazu führt, sich nur schwer gegen andere Verkehrsmittel behaupten zu können: Die Infrastruktur ist betrieblich die aufwendigste (finanzieller Nachteil gegenüber Auto und Flugzeug), es gibt kaum Haustüranbindungen (Nachteil gegenüber Auto) und auf den meisten Strecken ist der Zug zu langsam (Nachteil gegenüber Flugzeug). Zudem begünstigt der Staat den Flugverkehr (keine Mehrwertsteuer auf Auslandsflüge, vergleichsweise niedrige Kerosinsteuer). Der Straßenverkehr wird dank einer Autoindustrie als Kernelement des deutschen Kapitals bevorzugt. Die Konkurrenz wurde hier durch Liberalisierung des Fernbusmarktes und niedriger Lkw-Maut gestärkt. Soviel zur Konkurrenz zwischen den Verkehrswegen.

Wenn von der „Bahn“ gesprochen wird, so wird dieses Wort zumeist als Synonym für die DB AG verwendet. Tatsächlich führte die Bahnreform jedoch dazu, dass heute über 300 unterschiedliche Unternehmen Züge fahren lassen (darunter auch viele Tochtergesellschaften der DB AG). Doch auch die anderen Unternehmen sind oft Teil großer Monopole wie Netinera

Deutschland GmbH (Tochter der italienischen Staatsbahn) oder Eigentum der Bundesländer. Es gibt dementsprechend auch eine massive Konkurrenz auf der Schiene selbst, die ihrerseits vor allem im Nahverkehr zu massiven Qualitätseinbußen geführt hat. Da die Bundesländer und Kommunen – ihrerseits getrieben von klammen Kassen und Schuldenbremse – den Betrieb an den billigsten Anbieter vergeben, versucht dieser, seinen Profit durch Einsparungen, also Kostenreduktion bei Personal, Wartung, Service etc. zu sichern. Sehr häufig sind die Wechsel der Nahverkehrsanbieter mitentsprechenden Startschwierigkeiten verbunden (Bsp: vlexx auf der Strecke Frankfurt-Saarbrücken, DB Hamburg-Sylt, NEB Berlin-Küstrin/ Kostrzyn, ...).

Mehdorns Erbe

Alle oben genannten Konkurrenzfaktoren führen letztlich zum Niedergang des Systems Bahn. Einer, der es mit dem profitgerechten Zurechtstutzen der DB besonders ernst meinte, war Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der AG von 1999 bis 2009.

Das Erbringen von Verkehrsleistungen wirft im Vergleich zur industriellen Güterproduktion generell wenig Profit ab. Daher versuchte die DB AG, den Gewinn herbeizusparen. Auch wenn sie zum Großteil (noch) Staatseigentum ist, so ist sie zur „Eigenfinanzierung“ verpflichtet (heute wächst freilich wieder der Schuldenberg, bis 2023 wohl auf bis zu 25 Mrd. Euro). Um die „Bahn“ durch einen Börsengang finanzieren zu können, wurde sie unter dieser Zielsetzung börsenreif gespart. Die Gewinnerwartungen stiegen, die Zuverlässigkeit brach ein. Erst die Krise von 2008 setzte den Börsenbestrebungen ein jähes Ende. Nichtsdestotrotz wirken die Folgen bis heute nach:

- Über 10 Jahre wurde kaum betriebliches Personal ausgebildet, MitarbeiterInnen wurden aus der Bahn herausgedrängt. Heute fehlen über 5.000 Fachkräfte allein im Bahnbetrieb selbst, ein Rückstand der aufgrund des hohen Durchschnittsalters kaum aufholbar ist.

- Von 1994 bis 2006 wurde das Streckennetz der DB von 40.385 Kilometer auf 34.128 Kilometer verkleinert (vor allem im ländlichen Bereich) und wurden etwa 13.847 Kilometer Gleise sowie 58.616 Weichen und Kreuzungen abgebaut. Investitionen in den Erhalt der Infrastruktur sind unzureichend erfolgt. Der einzige wirklich große, aber dennoch unzureichende Ausbau findet seither im Schnellfahrnetz statt oder es wird massiv Geld in bahntechnische Unsinnigkeiten wie das Prestigeobjekt Stuttgart 21 gepumpt, das sogar der aktuelle Vorstand mittlerweile als Fehler bezeichnet.

- Subventionen wurden und werden dazu verwendet, die DB AG zum Global Player aufzustellen, statt diese in das Netz hierzulande zu leiten: Regionalverkehr in England, Güterzüge in der Wüste und, um Deutschlands imperialistischen Platz auf der Welt zu vertreten, auch fleißige Mitarbeit bei Chinas „Neuer Seidenstraße“.

- Zudem ist der Eisenbahnbetrieb in Deutschland ineffizient organisiert. So verschlingen die Vergabeverfahren im Regionalverkehr massive Ressourcen durch Gerichte und Ämter. Die Bundesnetzagentur und das Eisenbahnbundesamt stehen in ihrer Bürokratie in nichts der Bundesbahn nach. Das Schaffen unterschiedlicher Unternehmen innerhalb der DB erzeugt einen riesigen, sinnlosen Verschiebebahnhof von Mitteln innerhalb des Konzerns selbst – Mittel, die im Betrieb fehlen.

Proletariat und Verkehr

Die Aufzählung ließe sich gewiss noch fortsetzen, zeigt aber bereits, wo die grundlegenden Probleme der „Bahn“ heute ganz direkt herkommen. Dementsprechend braucht es anstelle von noch mehr Wettbewerb und Konkurrenz mehr Personal, Infrastruktur, Fahrzeuge und zwar deutlich besser ausgebildet bzw. gewartet als heute. Das aber ist unter den Vorzeichen eines kapitalistischen Staates und einer privatwirtschaftlichen, bürokratischen Ausrichtung trotz verstärkter Investitionen eine Aufgabe von Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, die zudem aufgrund der strukturellen Stellung der Bahn im deutschen Verkehrswesen nur zu weiteren Schulden führen wird. Auch eine Bahnreform 2.0, das Programm DB 2020 oder das Zukunftsbündnis Schiene werden wohl kaum zu durchschlagenden Erfolgen in puncto Zuverlässigkeit führen.

Eine dauerhafte Zuverlässigkeit im hiesigen Bahnsystem kann nur durch eine gesellschaftliche Neuorganisation des Verkehrssystems gewährleistet werden, die den Ressourcen verschwendenden und umweltzerstörerischen Individualverkehr (Personen wie Fracht) sowie Kurz- und Mittelstreckenflüge zurückdrängen und sicher eine Ausweitung des Bahnverkehrs vorantreiben würde.

Den Kampf um gute Betriebsqualität und damit auch um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu führen, das wäre dringende Aufgabe der Gewerkschaften bei der Bahn und im Transportwesen. Doch die GdL und EVG führen diesen Kampf allenfalls durch Appelle an die Konzernspitze und die Politik. Aufgrund dieses bürokratisch festgefahrenen Verhaltens ergibt sich die strategische Notwendigkeit des Kampfes um eine Branchengewerkschaft Transport/Logistik, die die Beschäftigten

der gesamten Branche und aller Verkehrswege und Anbieter umfassen muss. Sie muss nicht nur demokratisch vereinheitlicht aufgebaut sein, um die ganze Branche zu erfassen, sie braucht vor allem eine politische Neuausrichtung, eine klassenkämpferische Politik und klare politische, gesellschaftliche Zielsetzungen.

Das würde erstens dazu dienen, gegenseitigen Streikbruch zu verhindern, zweitens aber vor allem, einkoordiniertes, gemeinsames Vorgehen zu ermöglichen – in Deutschland, aber und vor allem auch europaweit. Solch eine Branchengewerkschaft müsste also auch international mit anderen Gewerkschaften vereint werden. Sie müsste für die entschädigungslose Rückverstaatlichung der gesamten Eisenbahn wie aller anderen privatisierten Transportunternehmen unter demokratischer ArbeiterInnenkontrolle eintreten. Diese ArbeiterInnenkontrolle kann dann in die Richtung eines gesellschaftlichen, nach einem demokratischen Plan organisiert Verkehrs weisen, in dem der Spruch „Pünktlich wie die Eisenbahn“ wieder ohne Ironie gilt.