

Pressemitteilung vom 28.1.2014

Bilanz der Bahnreform – Dichtung und Wahrheit

Heute Abend feiert die DB AG stolz das 20jährige Jubiläum der Bahnreform. Ihrer Meinung nach war diese Reform ein großer Erfolg – wobei die DB AG als wichtigstes „Produkt“ der Reform wohl kaum der richtige Ansprechpartner für einen unabhängigen Blick auf die Ergebnisse ist. Wir vom Bündnis Bahn für Alle möchten Ihnen daher einige Richtigstellungen der von der DB AG aufgestellten Behauptungen bieten:

- Die DB AG verweist gerne auf den seit der Reform gewachsenen Schienenverkehr. Wahr ist jedoch, dass der Schienenverkehr lediglich im gleichen Maße wuchs wie der Gesamtverkehr. Die **Anteile** des Schienenverkehrs haben aus diesem Grund jedoch – anders als mit der Bahnreform beabsichtigt – weder im Personen- noch im Güterverkehr zugenommen; sie stagnieren bei 7 bzw. 17 Prozent (siehe Tabelle 1). Im Schienenpersonenfernverkehr gab es sogar einen deutlichen Rückgang. Eine tatsächliche erfreuliche Zunahme gab es lediglich im Nahverkehr; dies geht aber gerade nicht auf die Leistungen der DB AG sondern auf die stabile staatliche Finanzierung durch die Regionalisierungsmittel zurück.

Tabelle 1: Modal Split der Bahn seit der Bahnreform

Jahr	Modal Split Personenverkehr	Modal Split Güterverkehr
1993	7,0%	16,8%
1994	6,6%	16,8%
1995	7,0%	16,4%
1996	7,1%	16,4%
1997	7,1%	16,4%
1998	7,0%	15,8%
1999	7,0%	15,5%
2000	7,2%	16,2%
2001	7,1%	15,7%
2002	6,6%	15,7%
2003	6,7%	15,7%
2004	6,7%	16,1%
2005	7,1%	16,5%
2006	7,2%	17,1%
2007	7,2%	17,7%
2008	7,4%	17,6%
2009	7,4%	16,5%
2010	7,5%	17,1%
2011	7,5%	17,4%

Quelle: „Verkehr in Zahlen“ (herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr) der jeweiligen Jahre.

- Die DB AG verweist außerdem auf eine angebliche Entlastung der Steuerzahlenden. Dies entspricht jedoch nicht der Realität: Bezieht man alle Kosten mit ein, die auch die Bundes- und Reichsbahn vor der Bahnreform zu tragen hatten, so sind die öffentlichen Zuschüsse für das Eisenbahnwesen ungefähr gleich geblieben (siehe Tabelle 2). Die DB AG verschweigt erstens die weiteren Posten, die sich nicht in dem entsprechenden Haushaltstitel verbergen, und sie bezieht ihre Rechnung auf das Jahr 1994, in dem umfangreiche Sonderinvestitionen für die Wiederherstellung des Bahnnetzes in Ostdeutschland sowie für die Wiederherstellung von Schienenverbindungen über die ehemalige Grenze getätigt wurden.

Tabelle 2: Öffentliche Zuschüsse für das Eisenbahnwesen

Jahr	Öffentliche Zuschüsse [Milliarden Euro]	Neuverschuldung [Milliarden Euro]
1993	11.803	7.945
1994	18.951	6.056
1995	19.470	2.901
1996	18.899	1.493
1997	18.839	3.039
1998	18.746	298
1999	20.226	358
2000	19.988	1.369
2001	18.097	2.771
2002	20.381	6.263
2003	20.012	2.454
2004	18.766	-1.466
2005	18.881	158
2006	18.698	-83
2007	18.755	-3.073
2008	17.870	-570
2009	19.228	-932
2010	19.550	1.928
2011	19.473	-347
2012	19.302	-226

Quelle: Bundestags-Drucksachen 16/2243 und 18/0049 sowie Geschäftsberichte der DB AG (rechte Spalte).

- Die DB AG verweist stolz auf die angeblich kontinuierlich zunehmenden operativen Ergebnisse des Unternehmens. Dabei erwähnt sie aber nicht, dass den von der DB AG ausgewiesenen Gewinnen von letzters bis zu 2,5 Milliarden Euro die oben gezeigten öffentlichen Zuschüsse in vielfacher Höhe entgegenstehen. Letztlich werden beispielsweise in den Bereichen Infrastruktur und Regionalverkehr, die in den letzten Jahren die Hauptgewinnbringer der DB AG darstellen, öffentliche Mittel in „Gewinne“ der DB AG umgemünzt.
- Die Fahrpreise der Bahn sind seit der Reform mehr als doppelt so stark angestiegen wie die allgemeine Inflation. So kostete eine Fahrkarte zum Normalpreis von Stuttgart nach München 1994 29 Euro mit dem InterRegio, heute kostet sie 53 Euro mit dem InterCity (Verteuerung um 82,8%, inflationsbereinigt um 51,9%);

mit dem ICE kostete sie 1994 (inkl. Reservierung) 34 Euro und 2014 61,50 Euro (Verteuerung um 80,8%, inflationsbereinigt um 49,0%). Die von der DB AG gerne angeführten Sparpreise sind hier kein Argument, denn diese sind stark kontingiert und oft nicht verfügbar.

- Die DB AG „vergisst“ in ihrer Bilanz darauf hinzuweisen, dass seit der Bahnreform 17 Prozent des Schienennetzes, 23 Prozent der Bahnhöfe und Haltepunkte, 51 Prozent der – für die Kapazität des Schienennetzes wichtigen – Weichen und Kreuzungen sowie 82 Prozent der Gleisanschlüsse von Unternehmen abgebaut wurden. Die äußerst beliebte Zuggattung Interregio, die gerade die Fläche gut mit Angeboten des Schienenpersonenfernverkehrs erschloss, wurde komplett abgeschafft. Die Folge davon ist, dass viele Regionen insbesondere in Ostdeutschland inzwischen nicht mehr an den Schienenverkehr angebunden sind.
- Die DB AG hat außerdem den – von ihr eigenwirtschaftlich betriebenen – Fernverkehr erheblich reduziert. Viele Städte, darunter auch Landeshauptstädte wie Potsdam und Magdeburg und mehrere Städte mit über 100.000 Einwohner_innen, wurden vom Fernverkehr abgekoppelt. Die Zahl der Fernverkehrsverbindungen insgesamt wurde für die Städte abseits der großen Achsen halbiert.
- Schließlich lautete eines der Ziele der Bahnreform, den Service zu verbessern und den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen. Auch dieses Ziel wurde deutlich verfehlt, wie der Verkauf mehrerer tausend Bahnhöfe, die Schließung tausender Schalter, die Halbierung des Personals im Bereich Schiene und der Betrieb vieler Nahverkehrszüge ohne Zugbegleitpersonal zeigt. Auch über die zugenommenen Verspätungen sowie die abnehmende Sicherheit und Zuverlässigkeit spricht die DB AG in ihrer Bilanz nicht. Dies sind jedoch die Themen, die die Fahrgäste im täglichen Bahnbetrieb tatsächlich betreffen.

Der einzige Rückschluss, der aus einem ungetrübten Blick auf die Daten gezogen werden kann, ist ein Scheitern der Bahnreform von 1994 auf ganzer Linie. Es ist daher erforderlich, die Konsequenzen zu ziehen und über die Eckpunkte einer überfälligen zweiten Bahnreform zu debattieren. Eine solche muss nicht nur die Organisationsform der Aktiengesellschaft für die DB überwinden, die sich als kontraproduktiv für die Gemeinwohlorientierung erwiesen hat, sondern auch eine Reform des gesamten Verkehrsmarkts beinhalten, um die Benachteiligung der Bahn zu beenden.

Ansprechpartner für Rückfragen:

- Winfried Wolf, Tel. 0172-2969970
- Bernhard Knierim, Tel. 0178-1437390

„Bahn für Alle“ setzt sich ein für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand. Im Bündnis sind die folgenden 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltorganisationen, politischen Jugendverbänden und Gewerkschaften vertreten: Attac, autofrei leben!, Bahn von unten, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz BBU, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten, Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, ProBahn Berlin-Brandenburg, ROBIN WOOD, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und Ver.di.