

17.Dezember 2015 Leserbrief: "Rote Zahlen nach Bahnreform sorgen für Spott: Die gescheiterte Bahnreform hat die Kunden regelrecht auf die Straße und in die Fernbusse getrieben."

Leserbrief in der RZ vom 17-12.2015 zum Artikel: „Deutsche Bahn in roten Zahlen“ und Kommentar von Andreas Herholz: „Notbremse gezogen“

„ROTE ZAHLEN NACH BAHNREFORM SORGEN FÜR SPOTT“

In seinem Kommentar zu den „roten Zahlen der Deutschen Bahn“ stellt Andreas Herholz eine kühne Behauptung auf, die weder einem Faktencheck standhält noch den tatsächlichen Negativ-Erfahrungen der leidgeprüften Bahnkunden entspricht: Angeblich hätten die Bahnchefs Rüdiger Grube und zuvor Hartmut Mehdorn den „schwerfälligen“ einstigen Staatskonzern zu einem „modernen und profitablen Unternehmen“ umgestaltet, so der Kommentator in seiner Lobhudelei auf das seit der „Bahnreform“ 1994 privatrechtlich aufgestellte Staatsunternehmen (nach dem gescheiterten Börsengang von 2006).

Das seit 1994 privatrechtlich organisierte Bahnunternehmen kostet in Wirklichkeit den Steuerzahler mit jährlich 10 Mrd. € Zuschüssen allein für den Nahverkehr und die Infrastruktur heute weitaus mehr als zuvor die viel geschmähte Staatliche Bundesbahn. Diese war stets pünktlich und zuverlässig, preiswert, sicher und sauber sowie kundenfreundlich und bediente zugleich die Fläche auch in ländlichen Regionen. Heute haben Städte wie Herten mit 60.000 Einwohnern keinen einzigen Bahnhof mehr.

In Wirklichkeit war der so genannte „Verlust“ der ehemaligen Bundesbahn von zuletzt 8 Mrd. € in 1993 nur ein Vorwand für die private Rechtsform, die jetzt ebenfalls Milliardenverluste aufweist. Mit rigorosem Abbau der Hälfte des Personals seit 1994 wurde die „Bahnreform“ auf dem Rücken der Beschäftigten und der Fahrgäste mit desaströsem Ergebnis und ständigen Fahrpreiserhöhungen durchgeführt: Zu Lasten der Pünktlichkeit, der Sicherheit, der Sauberkeit, des Services, der Freundlichkeit und der Versorgung in der Fläche. Das eigentliche Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, wurde nicht erreicht, sondern man hat die Kunden regelrecht auf die Straße und in die Fernbusse getrieben. Stattdessen hat man die in 170 Jahren aufgebaute Bahninfrastruktur, deren Gesamtwert auf bis zu 220 Mrd. € (als Volksvermögen) geschätzt wird, für einen Bruchteil ihres Wertes an Private verschleudert.

Die öffentliche Aufgabe der Personenbeförderung auf der Schiene bleibt trotz aller betriebswirtschaftlichen Effizienz-Bemühungen immer ein notwendiger Zuschussbetrieb, genauso wie beim öffentlichen Kultur-, Sozial- und Gesundheitsbereich, der ebenfalls der Versorgung der Menschen und nicht der Profiterzielung dient. Es kann doch überhaupt nicht

Wilhelm Neurohr

Ziel und Selbstweck des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs sein, durch Einsparungen die Profite und Rendite-Erwartungen von Privatinvestoren in Höhe von 2-3% zu befriedigen, sondern die Mobilitäts- und Transportbedürfnisse der Menschen in diesem Land. Denn ein bezahlbares und funktionierendes Angebot für die Personenbeförderung mit flächendeckendem Zugang liegt nicht nur im öffentlichen Interesse der Allgemeinheit, sondern ist obendrein eine der Voraussetzungen für die Einhaltung der allgemeinen Menschenrechte.

Insofern verbietet sich eine Privatisierung des öffentlichen Schienenverkehrs, die bislang weder in England, noch in den USA und Neuseeland oder Argentinien usw. funktioniert hat, sondern dort teilweise rückgängig gemacht wurde. Auch in Schweden ist die Teilprivatisierung gescheitert, nachdem die Privatunternehmen hohe staatliche Zuschüsse kassiert hatten. Und die „kapitalistische“ Schweiz hatte bereits 1898 die 5 größten gewinnorientierten Privatbahn-Unternehmen mit Erfolg verstaatlicht. Ihre heutige Schweizer Bundesbahn (Staatsbahn als öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft in alleinigem Eigentum der Schweizer Eidgenossenschaft) ist geradezu vorbildlich mit dem dichtesten Eisenbahnnetz der Welt, günstigen Fahrpreisen und Vorbild an Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit und Kundenservice – deren Bahnsprecher verspottet deshalb die Deutsche Bahn AG.

Der Kommentator Andreas Herholz möge es mir verzeihen, aber für seine Lobhudelei über die Management-Fähigkeiten der deutschen Bahn-Chefs und ihre Privatisierungs-Strategie habe auch ich nur Spott übrig. Traurig ist allerdings, dass die Politik ihre verkehrspolitischen Einflussmöglichkeiten an die Konzernchefs der Bahn AG weitgehend abgegeben hat, zum Nachteil von Kunden, Bürgern und Steuerzahlern.

Wilhelm Neurohr