

Vorwort

Als im Dezember 1993 die Bahnreform beschlossen und im Januar 1994 die Deutsche Bahn AG gegründet waren, herrschte fast allerorten Aufbruchsstimmung. Anlässlich des 20-Jahres Jubiläums wurde in vielen Beiträgen an dieser euphorischen Grundstimmung von 1993/94 angeknüpft und meist eine positive Bilanz gezogen. So heißt es in einer Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft vom Februar 2014, mit der Bahnreform seien «Marktstrukturen geschaffen [worden], die sich deutlich dem annähern, was in der Goldenen Zeit der Bahnen vorherrschte». Die DB AG selbst behauptet, die Bahnreform habe «alle ihre wesentlichen Ziele erreicht: Sie hat erstens mehr Verkehr auf die Schiene gebracht, zweitens die Belastung des Bundeshaushalts durch Aufgaben der Daseinsvorsorge für Infrastruktur und öffentlichen Nahverkehr reduziert, und drittens ist die DB heute ein erfolgreiches Unternehmen, das ihrem Eigentümer eine Dividende zahlen kann». Der ehemalige SPD-Verkehrspolitiker und langjährige Bahnvorstand Klaus Daubertshäuser teilte diese Euphorie: «Die Bahnreform ist einer der großen Erfolge deutscher Reformpolitik.»¹ Und der Wirtschafts- und Verkehrswissenschaftler Gerd Aberle setzt noch einen drauf: «Die Bahnreform hat viele Erwartungen mehr als übertroffen.» Das deutsche Eisenbahnsystem habe sich «zu einem [...] international beispielhaften Vorbild entwickelt».²

Eine deutlich andere Sichtweise vertritt der Bundesrechnungshof, für den «die mit der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn verfolgten Ziele [...] nicht erreicht», die beabsichtigte «Verkehrsverla-

gerung von der Straße auf die Schiene gescheitert» und auch «das Ziel der Entlastung des Bundeshaushalts verfehlt» worden seien. Ähnlich sehen es der Wirtschaftswissenschaftler Andreas Knorr («Die Reformziele wurden nicht erreicht»), der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim («Weder verkehrlich noch fiskalisch haben sich die Erwartungen erfüllt») und der ehemalige Bahnmanager Karl-Dieter Bodack («Nach Gründung der privatrechtlichen Deutschen Bahn AG verfiel das Qualitätsniveau in mehr und mehr marktrelevanten Teilbereichen»)³.

Reden alle tatsächlich von der gleichen Reform? Wie können die Bilanzen so unterschiedlich ausfallen? Wie kann es sein, dass in den Jubelberichten der Abbau von knapp einem Fünftel des Gleisnetzes, die Schließung von hunderten Bahnhöfen und das Abklemmen von 80 Prozent der Gleisanschlüsse für Unternehmen schlicht keine Erwähnung finden? Warum werden in so gut wie allen Bahnreform-Bilanzen soziale Themen komplett ausgeklammert: die Halbierung der Beschäftigtenzahl, der gigantische Überstundenberg der Bahnbeschäftigten, der Anstieg der realen Fahrpreise um mehr als 50 Prozent? Und wie lassen sich positive Bilanzen der Bahnreform vereinbaren mit dem außerordentlich schlechten Image, das die Deutsche Bahn in der Bevölkerung hat, und mit der erschreckend geringen Wertschätzung, die die Bahnbeschäftigten selbst für ihr Unternehmen empfinden?

In den folgenden Kapiteln zeichnen wir bewusst nicht in erster Linie die rein historische Entwicklung seit 1994 nach. Stattdessen greifen wir – jeweils Bezug nehmend auf ein Ereignis im betreffenden Jahr – 22 einzelne Themen auf, die wir dann jeweils über den Zeitraum von zwanzig und mehr Jahren ausleuchten. Wir verfolgen auch keineswegs die Obsession, die Bahnreform und die DB AG immer und überall negativ darzustellen. Als engagierte Eisenbahnfreunde, die so gut wie

alle ihre Reisen im Schienenverkehr zurücklegen, ist uns das modisch gewordene «Bahn-Bashing» ein Gräuel. Alle unsere Ergebnisse basieren auf nachprüfbaren Statistiken. Viele der von uns herangezogenen Maßstäbe wurden von den Befürwortern der Bahnreform als deren Ziele definiert – damit wird die Reform an ihrem eigenen Anspruch gemessen.

Grundsätzlich sehen wir die Bahnreform in zwei großen Zusammenhängen. Erstens in einem umwelt- und klimapolitischen: Der motorisierte Verkehr ist ein wesentlicher Treiber der Umweltzerstörung und der Erderwärmung. Die Stärkung der Schiene – bei gleichzeitiger Reduktion des Straßenverkehrs und der Luftfahrt – ist aus umwelt- und klimapolitischer Sicht das Gebot der Stunde. Wobei für den motorisierten Verkehr als Ganzes gilt, dass Verkehrsvermeidung im Mittelpunkt stehen sollte – danach erst folgt die Verlagerung des Verkehrs auf die Verkehrsträger Füße, Pedale und öffentliche Verkehrsmittel.

Zweitens gibt es einen entscheidenden wirtschaftspolitischen Zusammenhang: Mit der Bahnreform kam es zur formellen Privatisierung von Daseinsvorsorge. Diese mündete in den Versuch einer materiellen Privatisierung – dem Börsengang der Bahn. Es ist ein großer Fehler, nun im Rückblick dieses Projekt der Jahre 2002 bis 2008 als die persönliche Marotte eines irgendwie schrägen Bahnchefs zu deklarieren. Es waren die rot-grüne Koalition unter Gerhard Schröder und Joschka Fischer und die große Koalition unter Angela Merkel und Peer Steinbrück, die gemeinsam mit diesem Bahnchef das Bahnbörsengang-Projekt betrieben. Und auch heute droht der Umschlag von formeller Bahnprivatisierung in die materielle, wie nicht zuletzt ein Blick in die Koalitionsvereinbarung der schwarz-roten Bundesregierung, die Ende 2013 gebildet wurde, zeigt.

Die Vision einer Bahn der Zukunft im Schlusskapitel erfolgt vor dem Hintergrund der umwelt- und klimapolitischen Debatte. Sie ist zugleich zu verstehen als Appell, den elementaren Bereich der Mobilität den Gesetzen der Profitmaximierung zu entziehen und stattdessen der demokratischen Kontrolle zu unterstellen.

Diese Arbeit wäre nicht möglich gewesen ohne die intensive und kreative Zusammenarbeit, die wir seit knapp einem Jahrzehnt mit vielen Freundinnen und Freunden im Rahmen des Bündnisses «Bahn für Alle» und der Aktivitäten gegen die Bahnprivatisierung praktizieren. Ihnen allen gilt unser Dank. Für fachlichen Rat und Expertise bedanken wir uns bei Prof. Vatroslav Grubisic und den Mitgliedern von «Bürgerbahn statt Börsenbahn», insbesondere bei Prof. Karl-Dieter Bodack, Prof. Heiner Monheim, Eberhard Happe und Prof. Wolfgang Hesse. Andreas Kleber steuerte die wertvolle Auflistung von Streckenstilllegungen und Streckenreaktivierungen am Ende des Buchs bei und recherchierte die Einzeltarifentwicklungen (siehe Tabelle 4, S. 92). Wir erlebten eine ganz ausgezeichnete Zusammenarbeit mit dem Team des Schmetterling Verlags und bedanken uns hier insbesondere bei Paul Sandner, Tobias Weiß und Doris Bay. Wir profitierten oft von der engen verkehrspolitischen Zusammenarbeit mit Sabine Leidig, auch im Rahmen ihrer parlamentarischen Arbeit im Bundestag. Schließlich bedanken wir uns bei denen, die uns oft den Rücken freihielten: bei Simone und Andrea. Wir widmen das Buch Noah (2) und Paola (9) in der festen Überzeugung, dass sie die Bahnfreundliche Republik Deutschland (BRD) in vollen Zügen genießen werden.

Berlin und Wilhelmshorst im Februar 2014
Bernhard Knierim / Winfried Wolf