

1993

*Bundestag und Bundesrat beschließen Gesetzespaket
und Verfassungsänderungen zur Eisenbahn in
Deutschland*

Dieses Jahr ist
unsere Weihnachtskarte
eine ganze Seite groß.



Damit unsere
guten Wünsche
alle erreichen.

Kapitel 1: Das vorprogrammierte Scheitern

Oder: Die Bahnreform als reine Organisationsreform

Alle Jahre wieder haben wir Tausende von Karten geschrieben. Und doch waren es nie genug, um auch Ihnen Danke zu sagen. Deshalb machen wir unsere Weihnachtskarte in diesem Jahr eine ganze Seite groß und hoffen, dass sie dadurch überall ankommt: Frohe Weihnachten und ein herzliches Dankeschön an alle, die 1993 mit uns gefahren sind. Schöne Feiertage unseren Kunden im Güterverkehr. Und unseren Geschäftspartnern. Und all denen, die uns unterstützt haben bei der Weichenstellung zur Deutschen Bahn AG, der neuen Bahn mit mehr Leistung, mehr Service und dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen.

*Unternehmen Zukunft
Die Deutschen Bahnen*

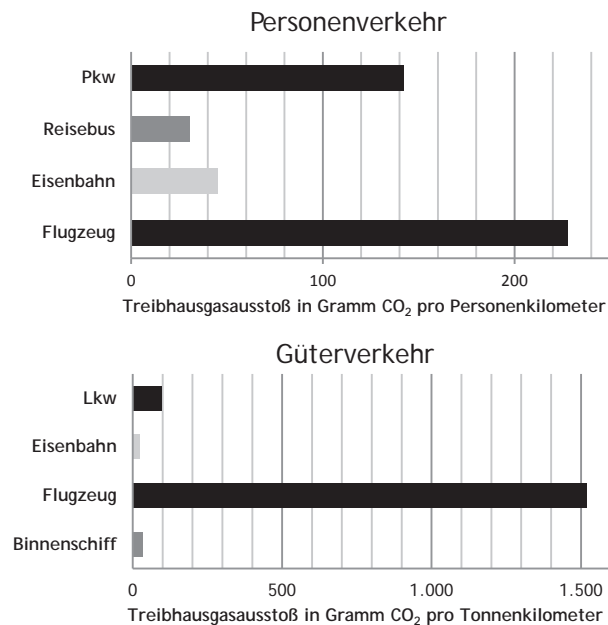
Text in der ganzseitigen Anzeige, die am 22. Dezember 1993 in allen großen deutschen Tageszeitungen erschien (Text und Bild auf der vorangegangenen Seite sind ebenfalls Teil dieser Anzeige.)

Die Eisenbahn war einer der entscheidenden Wegbereiter der Industrialisierung und hat im 19. Jahrhundert das Reisen und den Gütertransport revolutioniert. Plötzlich war es möglich, Strecken in wenigen Stunden zurückzulegen, für die man zuvor mit Kutschen oder zu Fuß tagelang unterwegs gewesen war. Ein Dreivierteljahrhundert später verlor die Eisenbahn mit der Verbreitung des Automobils und nochmals ein halbes Jahrhundert später mit dem Flugverkehr an Bedeutung: Mehr und mehr Menschen zogen die Flexibilität des Autos und die Geschwindigkeit des Flugverkehrs vor und kehrten der Bahn den Rücken. Auch Transporte wurden zunehmend per Lkw statt mit der Bahn abgewickelt. Parallel wuchsen Personen- und Güterverkehr aber auch insgesamt enorm an. Die Folge davon ist das Gegenteil von Nachhaltigkeit: Ein gewaltiger Energieverbrauch, Klimaschädigung, Umweltverschmutzung und einige tausend Verkehrstote jedes Jahr. Neben der Notwendigkeit, das fortschreitende Wachstum des Verkehrs zu

hinterfragen, würde eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene dieses Problem enorm reduzieren. Schließlich benötigt die Bahn für die gleiche Verkehrs- bzw. Transportleistung nur einen Bruchteil der Energie und verursacht nur einen Bruchteil der schädlichen Auswirkungen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Gegenüber dem Straßenverkehr schneidet sie drei- bis viermal besser ab, gegenüber dem Flugverkehr sogar sechs- (im Personenverkehr) bis 65mal (im Güterverkehr).¹ Die umwelt- und klimapolitischen Argumente zugunsten des Schienenverkehrs werden inzwischen ergänzt um kulturelle Aspekte. Siehe die Stichworte «Reisekultur» und «Entschleunigung». Tatsächlich sind die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und Slogans wie «Bahn – Das Unternehmen Zukunft», «Vorrang Schiene» oder «Return train» in aller Munde. Leider sieht die Realität anders aus.

Vorgeschichte (1): Deutsche Bundesbahn

Als 1993 eine Reform der Bahn in Deutschland debattiert wurde, wies der damalige Bahnchef Heinz Dürr durchaus auf das Ungleichgewicht der Verkehrspolitik hin: «Auf die vergangenen Jahrzehnte der alten Bundesrepublik bezogen heißt das: Für den Hauptkonkurrenten Auto wurde so ziemlich alles getan, für die Bahn nur das Allernötigste.»² In der Tat flossen zwischen 1950 und 1990 insgesamt 450 Milliarden DM an Steuergeldern in den Fernstraßenbau, aber nur 56 Milliarden DM in den Schienenausbau. Mit diesem Geld wurden 150.000 km neue Straßen, aber nur 700 km neue Bahnstrecken gebaut³ – der Neubau im Bahnnetz erreichte also nicht einmal ein halbes Prozent im Vergleich zur Erweiterung des Straßennetzes, wobei ab den 1960er Jahren immer mehr Bahnstrecken durch systematische Stilllegungsprogramme gekappt wurden. Die Folge dieser Entwicklung war ein erheblicher Rückgang der Bedeutung des Bahnverkehrs: Der Anteil



des Schienengüterverkehrs am gesamten Gütertransport wurde zwischen 1950 und 1990 von 56 auf 21 Prozent reduziert, während der Straßengüterverkehr von 20 auf über 57 Prozent anwuchs. Der Anteil des Schienenpersonenverkehrs sank zwischen 1950 und 1990 sogar von 38 auf 6 Prozent.⁴ Neben den fehlenden Einnahmen aufgrund einer niedrigen Auslastung der Züge hatte die Deutsche Bundesbahn (DB) zahlreiche Sonderlasten zu tragen. Dazu gehörten die Versorgungslasten für ehemalige Mitarbeiter der Reichsbahn, die Kosten für Kreuzungen von Straßen und Schienen, Beiträge zur Krankenversicherung der Pensionäre und nicht gedeckte Kosten des Schienenpersonennahverkehrs. Die zurückgehenden Einnahmen bei gleichzeitig hohen finanziellen Lasten führten zu einer rapiden Verschlechterung der finanziellen Struktur der Bahn: Ab 1952 erwirtschaftete die DB durchgehend ein Defizit, das bis in die 1970er Jahre auf 4,4 Milliarden DM pro Jahr anwuchs.⁵ Das jährliche Defizit der Bundesbahn konnte bis zur Mitte der 1980er Jahre durch Rationalisierungsmaßnahmen zwar wieder deutlich abgesenkt werden und betrug 1985 nur noch 2,9 Milliarden DM pro Jahr; in den 1980er Jahren lag dann das Bundesbahn-Defizit oft auf derselben Höhe wie die zu zahlenden Zinsleistungen. Während beispielsweise in der Schweiz oder in Österreich die Defizite am Jahresende aus den Staatshaushalten ausgeglichen wurden, gab es für die Bundesbahn einen vergleichbaren Ausgleich nicht.⁶ Dies führte dazu, dass das Unternehmen 1990 einen Schuldenberg von 47 Milliarden DM aufgetürmt hatte, der in Gänze mit Zins und Zinseszins zu finanzieren war.⁷

Insbesondere Wirtschaftswissenschaftler sehen den Zwiespalt zwischen der Wirtschaftlichkeit und den politischen Zielen der DB als das Hauptproblem. Als Lösung folgt aus dieser Analyse die immer wieder geäußerte Forderung nach einer «selbst-

verantwortlichen Unternehmensführung».⁸ In die gleiche Kerbe schlugen auch immer wieder einflussreiche Verkehrspolitiker wie Ernst Müller-Hermann (CDU): «Die Bundesbahn ist immer noch zu sehr [...] wie eine Behördenverwaltung organisiert und nicht wie ein kaufmännisches Unternehmen.»⁹ Andere Wissenschaftler sehen den Grund für die Defizite der Bahn jedoch weniger in der Organisationsstruktur denn in der Verkehrspolitik: Der Fokus habe über Jahrzehnte ausschließlich auf dem Ausbau des Straßennetzes gelegen, während die Bahn vernachlässigt worden sei. Und während der Straßenverkehr in vielfacher Weise subventioniert werde, müsse die Bahn einen Großteil ihrer Kosten selbst aufbringen und sei daher im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zwangsläufig unterlegen.¹⁰

Vorgeschichte (2): Deutsche Reichsbahn (DR)

Die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR verlief ganz anders als die der DB: Zum ersten gab es dort seit der «Ölkrise» von 1973 (auf die eine massive Verteuerung der Öllieferungen aus der Sowjetunion folgte) die Verpflichtung, dass aller Güterverkehr über 50 km bis auf wenige Ausnahmen mit der Bahn zu erfolgen hatte. Auch für Dienst- und Urlaubsreisen war grundsätzlich die Bahn zu benutzen. Der Grund für diese Fokussierung auf die Bahn war zum einen der Mangel an Energieressourcen und zum anderen die begrenzten finanziellen Mittel für einen vergleichbaren Straßenausbau wie in der BRD. Dazu kam die sehr viel langsamere Automobilisierung in der DDR. Dadurch waren viele Menschen schlichtweg auf die Bahn angewiesen. Die DDR verfolgte also aus purer Notwendigkeit eine Verkehrspolitik, die stärker als in Westdeutschland am Bahnverkehr orientiert war.

Dementsprechend waren Streckenstilllegungen in der DDR spätestens seit den 1970er Jahren kein