

Deutsche Bahn

Alternativer Geschäftsbericht 2010

Hg von Bahn für Alle + Bürgerbahn statt Börsenbahn + ProBahn Berlin/Brandenburg + Anton Hofreiter (MdB Die Grünen) + Sabine Leidig (MdB Die Linke)

Vorwort

**Großer Bahnhof oder gute Reise** – 2010 stand die Strategie der Bahn wieder im Zentrum des öffentlichen Interesses. Auf der einen Seite kochte der politische Streit um den großen Bahnhof in Stuttgart so hoch, dass Bundeskanzlerin Merkel im September 2010 die Baden-Württembergischen Landtagswahlen zum Plebiszit über den Kellerbahnhof erklärte. Auf der anderen Seite erlebten die Reisenden eklatante Mängel im Normalbetrieb der Bahn. Bahnchef Grube gab im Januar auf der Konferenz der Landesverkehrsminister zu, das Unternehmen sei zu lange, so Grube wörtlich, „auf Verschleiß“ gefahren worden.

Damit war offiziell, wovor unser Bündnis Bahn für Alle seit seiner Gründung 2005 warnt: Wartung und Instandhaltung von Zügen und Gleisnetz werden zurückgefahren, die Folge sind Verspätungen und Unfälle. Dieser Sparkurs im Kerngeschäft ist Teil der Privatisierungsstrategie der Bahn. Die Fehlentwicklungen auf Kosten von Fahrgästen und Beschäftigten sind jetzt nicht mehr zu übersehen.

Vor genau drei Jahren beschloss der Bundestag mehrheitlich die Teilprivatisierung der DB AG. Der Börsenprospekt war bereits erstellt, als das Finanzministerium angesichts der Kapitalmarktkrise im Herbst 2008 in letzter Minute die Notbremse zog. Doch diesem Einschnitt folgte bis heute kein grundlegender Kurswechsel in der Bahnpolitik. Und so führt die hier vorliegende Analyse der diesjährigen Bilanz der DB AG zu erschreckend ähnlichen Ergebnissen wie der Alternative Geschäftsbericht, den Bahn für Alle 2008 vor der vorläufigen Absage des Börsenganges veröffentlichte.

Der Großteil des Unternehmensgewinns resultiert weiterhin aus den intensiv mit öffentlichen Geldern geförderten Bereichen DB Regio und DB Netz. Ohne diese Zuschüsse wäre der Verlust milliardenschwer. Obwohl der Nahverkehr das Brot- und Butter-Geschäft ist, werden Strecken und Anschlüsse stillgelegt und ländliche Regionen abgehängt. Das Geld fließt stattdessen in Prestigeprojekte und Zukäufe im Ausland. Dass der Wahnsinn Methode hat, zeigt der Überblick über die jüngeren Großbauvorhaben der Bahn am Ende dieses Heftes: Systematisch sind die Kosten zu niedrig angesetzt, kostengünstigere Alternativen wurden verworfen.

Wie im Brennglas lässt sich an Stuttgart 21 der Irrweg einer Unternehmensführung mit dem Ziel der Renditemaximierung im Gegensatz zu einer besseren Bahn in öffentlicher Hand aufzeigen:

- Der Kellerbahnhof steht einem Integralen Taktfahrplan im Weg.
- Er ist nicht barrierefrei.
- Die mit Stuttgart 21 verbundene Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist nicht für Güterverkehr geeignet.
- Milliardeninvestitionen für die Schiene versinken in einem schwarzen Loch.

Die Zeit ist reif, radikal umzusteuern und statt des Stuttgarter Bahnhofs alle Privatisierungspläne für die Bahn zu begraben.

Die Bahn der Zukunft ist dem Gemeinwohl verpflichtet. Sie beschränkt sich nicht auf wenige profitable Fernverkehrs-Korridore, sondern bedient den Personen- und Güterverkehr in der Fläche. Mit Taktfahrplänen und erschwinglichen Preisen ohne Zugbindung ist sie die bessere Alternative zum eigenen Auto. Güter rollen auf der Schiene mit wesentlich geringerem Energieeinsatz als auf der Straße, dieser Effizienzvorteil holt die LKW-Lawine von der Straße. Für ihren Strommix wechselt die Bahn von Kohle und Atom zu Erneuerbaren Energien.

Eine „Bahn für Alle“ spielt die Interessen von Fahrgästen und Beschäftigten nicht gegeneinander aus, sondern nutzt das große Potenzial, das in einer besseren öffentlichen Mobilität für den Klima- und Umweltschutz steckt.

Monika Lege, Verkehrsreferentin ROBIN WOOD e.V., für Bahn für Alle