

Die Deutsche Bahn in der Kritik

Auf Einladung des neu gegründeten Vereins „Verkehr für Menschen“ (VfM) stellte der bekannte Journalist und Autor und einer der profiliertesten Bahn-Kritiker sein Buch „Schaden in der Oberleitung“ in der Buchhandlung Sedlmair vor. Gastgeber Sandro Gehlhaar konnte neben dem Autor 26 Gäste begrüßen.

Der auf den ersten Blick etwas humoristisch klingende Titel lässt die Bandbreite der Probleme, die seit Jahren bei der Deutschen Bahn herrschen, nur vermuten. Luik zeigte den Besuchern in seiner Lesung auf, welche Dimensionen die Misswirtschaft der einst gut geführten und organisierten Bahn seit der Bahnreform 1994 inzwischen angenommen haben. Seine deutliche Kritik gründet er auf umfangreiche Recherchen, die deutlich machen, dass es sich hierbei um ein geplantes Desaster handelt, wie er es im Untertitel seines Buches formuliert.

Die Infrastruktur der Bahn hat sich seit der Reform deutlich verschlechtert, wie am Rückgang des Schienennetzes, der Gleisanschlüsse für Firmen, und der erheblich geringeren Zahl der Güterwaggons abzulesen ist. Außerdem schrumpfte in den letzten 10 Jahren der Fernverkehr der Bahn um 21 %. Gleichzeitig wurde das Autobahnnetz von 600.000 auf 900.000 Kilometer ausgebaut und vor kurzem eine Fluglinie von Nürnberg nach Stuttgart eingerichtet. Auch nicht zu verstehen ist beispielsweise der Verkauf der Steigerwald-Bahn mit einer Fläche von 570.000 m² für 700.000 Euro an einen Schrotthändler, obwohl es für das Erreichen der Klimaziele wichtig wäre, das Bahnnetz eher auszubauen. Interessant auch die Tatsache, dass im 2017 ca. 170.000 Züge ausfielen, die nicht in der Verspätungsstatistik berücksichtigt wurden.

Früher konnte man die Uhr nach dem Zug stellen, wie es so schön hieß. Und heute? Ein Vergleich mit dem Ausland macht deutlich, dass die Deutsche Bahn längst nicht mehr im internationalen Vergleich mithalten kann. Vor der Bahnreform hatte sie keine Schulden. Heute liegt der Schuldenstand bei 25 Mrd. Euro, für die eine Staatsgarantie gilt. Aber was kann man von deutlich überbezahlten Bahnmanagern wie Grube, Mehdorn und Pofalla auch erwarten, die vom Bahngeschäft keine Ahnung haben, wie Luik feststellte, und sie deshalb auch als „Bahn-Azubis“ bezeichnete. Die Wartung und Instandsetzung von Bahnstrecken werde bewusst vernachlässigt, da diese Kosten die Bahn tragen muss. Deshalb ist es lukrativer für sie, Strecken neu zu bauen – deren Kosten trägt der Bund. Außerdem erhält die Bahn von den Herstellungskosten vom Bund 20 % Planungskosten. Obwohl die Bahn ihre Probleme in Deutschland nicht in den Griff bekommt, ist sie trotzdem noch in 140 Länder der Welt unternehmerisch aktiv, wodurch Management-Ressourcen gebunden werden, die für die Führung des Unternehmens fehlen.

Besonders gravierende Probleme ergeben sich bei Stuttgart 21. Zu den bereits feststehenden immensen Kostensteigerungen kommen erhebliche Sicherheitsprobleme, die sich unter durch den Tunnelbau und die damit verbundenen Brandrisiken ergeben. Außerdem wird die Feinstaubbelastung im unterirdischen Bahnhof nach bisherigen Berechnungen extrem hoch sein und ihn damit zu einem der dreckigsten Orte Deutschlands machen. Auf die Problematik angesprochen, stellte der Bundesverkehrsminister Scheurer auf Anfrage lakonisch fest, dass für Bahnhöfe die für die Straße vorgeschriebenen Grenzwerte nicht gelten, so Luik. Auch die Verlegung des Bahnhofs Altonas für mehr als 1 Mrd. Euro ist äußerst fragwürdig. Durch seine Verlagerung an die Peripherie Hamburgs wird sich die Anbindung für viele Menschen erheblich verschlechtern.

Was ist zu tun? Luik schlägt unter anderem vor, eine 2. Bahnreform in die Wege zu leiten, mit dem Ziel, aus der Deutsche Bahn AG in eine Anstalt des öffentlichen Rechts umzuwandeln und sie damit den Bürgerinnen und Bürgern zurückzugeben. verbunden mit effektiv arbeitenden Aufsichtsgremien und ausgewiesenen Fachleuten in der Betriebsführung. GRM