

#BAHNRETTTER 25. März 2019

Die Bahnreform ist eine Enttäuschung

Die Bilanz unserer EVG ist eher zu gut ausgefallen, vor allem hat sie die vorgegebenen Gründe für die Reform nicht beleuchtet.

Richtig ist die Feststellung, dass diese Reform, wie so viele in diesem Lande, keine positiven Auswirkungen für die Bevölkerung, also die Nutzer gebracht hat. Die Bahn steht weiterhin und verstärkt in der Kritik, die Bahner/innen sind wieder die Sündenböcke für eine verfehlte Verkehrs- und Bahnpolitik. Es wird auch weiterhin nicht ausreichend in das Netz investiert, es gibt großen Nachholbedarf von vielen Milliarden Euro.

Und wenn dann mal Finanzmittel zu Verfügung gestellt werden, wird ganz Deutschland von Baustellen überzogen. Eine Bau- und Betriebsplanung scheint es nicht zu geben. Pünktlichkeit ade!

Besonders das Beispiel "Regionalverkehr" zeigt deutlich, dass diese Reform eher ein Selbstbetrug war, geschuldet dem unbedingten Vorsatz, das System zu privatisieren.

Der Regionalverkehr war zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn der größte Defizitbringer mit entsprechender Resonanz in der breiten Öffentlichkeit. Als Gründe dafür wurden schnell die ineffektiven behördlichen Strukturen gefunden. So beginnt Privatisierung immer, mit vordergründigen Lügen gespickt! Erst wird das behördliche System ausgetrocknet, dann wird das Unternehmen privatisiert. Privat vor Staat, ja, so nennen das die Fortschrittsgläubigen.

Immerhin sind jetzt 7,2 Milliarden Euro/Jahr Regionalisierungsmittel im Nahverkehrstopf, erheblich mehr als die Defizite der Bundesbahn es jemals waren. Und erstmalig gibt es den gewollten vom Steuerzahler finanzierten Wettbewerb. Der ist voll entbrannt, denn die Eisenbahnverkehrsunternehmen verdienen gutes Geld. Auch die Mitarbeiter der 27 Aufgabenträger werden davon gut bezahlt.

Alle Verbesserungen sind also nicht dem Wettbewerb, sondern den zusätzlichen Bundesmitteln zu verdanken. Dafür war diese Reform sicher nicht nötig! Dass ein getakteter Schienennahverkehr nur mit Finanzmitteln aus dem Steueraufkommen wirtschaftlich darstellbar sein könnte, ist der Politik erst eingefallen, als man die Privatisierung eingeläutet hatte.

Der Güterverkehr versinkt immer stärker und schneller in der Versenkung der Bedeutungslosigkeit. Als der Rhein Niedrigst-Wasser hatte, war der LKW der ersehnte Ersatz für die lahmliegenden Schifffahrt. Vom Schienengüterverkehr war da nicht einmal die Rede.

Ohne moderne Produktionsanlagen kann der sogenannte Einzelwagenverkehr nicht bestehen. Das Ende scheint leider absehbar zu sein. Für den reinen Ganzzugverkehr gibt es inzwischen viele Bewerber, also auch in diesem Segment wird der DB-Güterverkehr verlieren. Eine Strategie für eine positive Umkehr ist nicht erkennbar.

Der Fernverkehr boomt zwar immer noch, aber er hat seine Strahlkraft verloren. Die ehemals bestehende Ordnung im System ICE, IC und InterRegio, ein kundengerechtes Angebot, besteht nicht mehr. Einziger Lichtpunkt sind die ICE auf der Strecke München-Berlin auf neuer Trasse!

Neben den durch das Netz verursachten vielen Verspätungen fällt leider auf, dass die Unregelmäßigkeiten im Wagenpark regelmäßig zu Verspätungen und Verärgerungen bei den Kunden führen. Entschädigungen im dreistelligen Millionenbereich sprechen hier eine unmissverständliche Sprache. Das kann man aber nicht der Politik anlasten, hier ist das Unternehmen gefordert.

"Mehr Verkehr auf die Schiene", dieser Satz war schon immer ein Teil politischer Sonntagsreden. Während der Klimawandel in allen Bereichen ein Umdenken erfordert, spürt man in der Verkehrspolitik keine Bewegung. Deutschland steht im Stau, der LKW-Verkerverstopft die Autobahnen und die umweltfreundliche Bahn steht auf dem Abstellgleis.

NEIN, diese Bahnreform hat die von vielen erwartete Verbesserungen leider nicht erfüllt. Eine Enttäuschung, wie so viele Reformen in diesem Lande.

Manfred Pietschmann, Castrop-Rauxel