

Streichungen beschlossen

Kürzungen gefährden das Netz

➤ Der „Subventionsabbau“ aufgrund der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses vom Dezember 2003, die Kürzung des Verkehrshaushalts und die Pleite mit der Lkw-Maut gefährden das Schienennetz in Deutschland in seinem Bestand. Man kann bei einer teuren Infrastruktur „Schiene“ nicht „ein bisschen“ kürzen. Doch solange das Schienennetz als private Fabrikhalle organisiert ist, meint die Politik, dafür nicht verantwortlich zu sein.

X Koch und Steinbrück ...

... wollten die „Subventionen“ mit dem „Rasenmäher“ kürzen – unter anderem die Regionalisierungsmittel, die der Bund seit 1994 für den Schienennahverkehr zur Verfügung stellt, um 270 Mio. Euro jährlich. Um „nur“ 140 Mio. Euro jährlich werden sie aufgrund der Beschlüsse vom 17. Dezember 2003 gekürzt. Das sind rund zwei Prozent der bisher 6,8 Mio. Euro. In einer Pressemitteilung von PRO BAHN hieß es kurz vor Schluss der Beratungen: „Verheerende Folgen erwartet PRO BAHN e.V. für den Schienenverkehr.“ Das hat dazu beigetragen, Schlimmeres zu verhindern.

X Ein bisschen einsparen?

Sind zwei Prozent weniger so dramatisch, wo doch alle sparen müssen? Wer die Komplexität der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs kennt, der weiß: Jede Kürzung der Mittel führt zu dramatischen Rückwirkungen.

Könnte man die fehlenden 140 Mio. Euro über die Fahrpreise einnehmen? Da die Regionalisierungsgelder rund zwei Drittel der Kosten des Nahverkehrs decken, müssten die Fahrpreise um vier bis fünf

Prozent angehoben werden, um denselben Betrag zu erlösen. Die DB hat aber gerade erst zum 14. Dezember 2003 die Fahrpreise um über vier Prozent angehoben, um Kostensteigerungen aufzufangen.

Also wird man die Zugleistungen kürzen. Zwei Prozent einsparen heißt beim Stundentakt beispielsweise samstagsabends und sonntagmorgens je einen Zug weniger fahren. Bei den Personalkosten spart das Unternehmen dann ebenfalls zwei Prozent ein. Bei den Fahrzeugkosten geht die Rechnung nicht auf: Kein einziges Fahrzeug kann eingespart werden. Die Kalkulation der Ausschreibungen stimmt nicht mehr, die Unternehmen stellen Nachforderungen, es müssen weitere Züge gestrichen werden, um die Nachforderungen zu decken.

Entsprechendes gilt für das Netz: Das Verkehrsunternehmen spart zwar Trassenpreise, die nach Kilometern abgerechnet werden. Beim Netz kann vielleicht der Betriebsleiter eine Stunde früher nach Hause gehen, sonst ist nichts zu sparen. Investitionen und Abschreibungen bleiben dieselben. Die Abnutzung bleibt dieselbe – nicht leichte Nahverkehrszüge, sondern schwere Güterzüge verschleifen das Netz.

Für die DB bedeuten 140 Mio. Euro weniger Regionalisierungsmittel in der Bilanz ein Defizit von rund 70 Mio. Euro. Der Schienenkonzern, der nicht nur eine „schwarze Null“, sondern für die Anleger zehn Prozent Rendite erwirtschaften soll, wird verschärft die Stilllegungen ganzer Bahnlinien betreiben. Die „Kyffhäuserbahn“ und die „Pfefferminzbahn“ in Thüringen sind nur ein Vorgeschmack auf das, was kommt: Dort hat – trotz eines langfristigen Verkehrsvertrags des Landes mit DB-Regio – die DB-Netz AG entschieden, die Strecken abzugeben und das Risiko des Weiterbetriebs auf das Land abzuwälzen.

Rund 4.000 km Bahnlinien bundesweit sind jetzt akut im Bestand gefährdet, denn die Regionalisierungsmittel können nicht mehr als „sicher“ gelten.

X Gefährliche Entwicklung

Zusammen mit der Kürzung der Investitionsmittel um 752 Mio. Euro werden der Deutschen Bahn AG fast eine Milliarde Euro fehlen, um das Streckennetz zu erhalten. Was die Fahrgäste in diesem Herbst an Verspätungen erlebt haben, wird zum Dauerzustand. Und das Desaster um die Lkw-Maut begünstigt die Spediteure, während die Eisenbahn keine Chance hat, das Netz für mehr Güter auf der Schiene vorzubereiten.

X Schienen sind keine Fabrikhallen

Den Politikern ist anscheinend nicht klar, dass jede Kürzung der Mittel für das Schienennetz an die Substanz geht. Allerdings hat DB-Chef Mehdorn dem Irrglauben Vorschub geleistet, Gelder für das Netz seien Subventionen. Wer als Unternehmer nassforsch auftritt und öffentliche Interessen ignoriert, muss die Politiker glauben machen, das Geld für die Firma DB sei eine Subvention. Wer eine Subvention nicht vom Unterhalt einer lebensnotwendigen Infrastruktur unterscheiden kann, wird die Quittung sehr bald durch eine hochdefizitäre, langsame und unpünktliche Eisenbahn bekommen. Die unpünktliche Eisenbahn haben wir schon.

