

Regierungskommission legt Grundlage für erfolgreiche Bahnreform in Deutschland

Im Dezember 1991 legte die „Regierungskommission Bundesbahn“ ihren Abschlussbericht über die künftige Ausgestaltung von Bundesbahn (DB) und Reichsbahn (DR) vor. Was waren die Gründe für die Einrichtung dieser Kommission und welche Empfehlungen hat sie erarbeitet?

Einst war die Eisenbahn ein gewinnträchtiges Unternehmen. Doch schon zwischen den beiden Weltkriegen zeigte sich, dass das Automobil sich anschickte, der Eisenbahn zunehmend Konkurrenz zu machen und ihr Marktanteile abzugewinnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg trat das Automobil dann überall in Europa seinen Siegeszug an. Dem damaligen Zeitgeist folgend investierten die Regierenden in der Bundesrepublik Deutschland hohe Milliardenbeträge in die Straße und vernachlässigten dabei die Schiene.

Dieser neuen Konkurrenz hatte die Bundesbahn kaum etwas entgegenzusetzen, weil sie als Behörde, die sie nach dem Grundgesetz war, nie so unternehmerisch am Markt agieren konnte wie ihre Wettbewerber. Sie unterlag politischen Weisungen und konnte nur bedingt betriebswirtschaftlich handeln, wie das eigentlich nach dem Bundesbahngesetz hätte sein sollen. Trotz vieler Initiativen wurde die wirtschaftliche Lage der DB im Laufe der Jahre immer schlechter. So hatte die DB bis 1989 bei weiter sinkendem Marktanteil einen Schuldenberg von 44 Milliarden DM angehäuft.

Der dramatisch zunehmende Finanzbedarf für die Bahn entwickelte sich immer stärker zu einem Risiko für den Bundeshaushalt. Außerdem wurde klar, dass die pro-

gnostizierten Verkehrssteigerungen in Europa nicht ohne leistungsfähige Eisenbahnen zu bewerkstelligen wären. Und schließlich wurde auch der ökologische Vorteil des Eisenbahnsystems bewusst. Diese Erkenntnisse zwangen die politisch Verantwortlichen zu einer grundsätzlichen Weichenstellung.

„Eine neue, moderne Eisenbahn [...] in einem integrierten Verkehrssystem [...] aber konnte nur erreicht werden, wenn das staatliche, dem unternehmerischen Denken entwöhnte ‚Sondervermögen‘ Eisenbahn wieder zu einem am Markt orientierten Unternehmen würde, das keinen politischen Weisungen unterliegt. Dazu war eine Radikalkur notwendig: die Bahnreform.“

Dr. Günther Saßmannshausen, Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, rückblickend im Vorwort zu „Die Bahnreform, 1994“

Im Juli 1989 setzte die Bundesregierung eine Kommission zur Untersuchung der Bahnzukunft ein, die Vorschläge „für eine positive Entwicklung der Deutschen Bundesbahn unter verkehrspoli-

tischen, raumordnungspolitischen und umweltpolitischen sowie ökonomischen und fiskalischen Gesichtspunkten“ erarbeiten sollte. Ihr gehörten hochrangige Vertreter der Wissenschaft, der Wirtschaft, der Politik und der Arbeitnehmer an. Als ihr Vorsitzender wurde Dr. Günther Saßmannshausen berufen, der vorher das Unternehmen Preussag AG erfolgreich restrukturiert hatte.

Kaum hatte die „Regierungskommission Bundesbahn“ ihre Arbeit aufgenommen, fiel im November 1989 der Eiserne Vorhang. Und bereits ein halbes Jahr später wurde der Einigungsvertrag zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland geschlossen, was zu einer Erweiterung des Auftrags an die Kommission um die Belange der Reichsbahn führte.

Nach zwei Jahren intensiver Arbeit bestätigte die Kommission den Zwang zu einer Radikalkur und unterbreitete wegweisende Vorschläge für die Zukunft der Eisenbahn. Die Kommission schlug vor, Bundesbahn und Reichsbahn in eine bundeseigene „Deutsche Eisenbahnaktiengesellschaft (DEAG)“ umzuwandeln und diese nach dem Handelsrecht kaufmännisch zu führen. Damit sollte der Zielkonflikt nach dem Bundesbahngesetz ausgeräumt werden, dass die Bahn „wie ein Wirtschaftsunternehmen“

zu führen sei, obwohl sie großer politischer Einflussnahme ausgesetzt war.

Sie schlug weiter vor, die Deutsche Eisenbahnaktiengesellschaft (DEAG) in die Sparten Fahrweg, Güterverkehr und Personenverkehr zu gliedern. Sie verlangte aber, den Fahrweg rechnerisch und organisatorisch vom Transport zu trennen. Außerdem sollte die Möglichkeit einer institutionellen Trennung zwischen Fahrweg und Transport offen gehalten und eine rechtliche Verselbstständigung der Transportsparten angestrebt werden. Diese Lösung folgte dem bei den anderen Verkehrsträgern üblichen und auch von der europäischen Gemeinschaft geforderten Prinzip, dass der Staat im Sinne der Daseinsvorsorge die Wege vorhält, die von Privaten nach bestimmten Regeln genutzt werden.

Um die Fahrtrassen, die von der Sparte Fahrweg der DEAG im Auftrag des Staates bereitzustellen sind, sollten die Sparten Personenverkehr und Güterverkehr der DEAG miteinander und mit Dritten konkurrieren und dafür eine Nutzungsgebühr zahlen.

Den Öffentlichen Personennahverkehr sah die Kommission als gemeinwirtschaftliche Aufgabe an und damit als Sache des Staates, insbesondere der Bundesländer und Gebietskörperschaften, die die DEAG oder andere Bahnen mit der Leistungserbringung beauftragen

können. Dafür seien die Länder mit Finanzmitteln im Rahmen des Bund/Länder-Finanzausgleichs auszustatten. Die Kommission stellte klar, dass die DEAG nur dann kaufmännisch geführt werden kann, wenn der Bund die bei DB und DR aufgelaufenen Verbindlichkeiten und Altlasten in Höhe von rund 150 Mrd. DM übernimmt. Ebenso müsse der Bund die Verpflichtungen übernehmen, die aus dem öffentlichen Dienstrecht bei der DB und durch den Personalüberhang bei der DR entstanden waren. Abschließend empfahl die Kommission, alle vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen zur Gesundung der Eisenbahn als Paket umzusetzen und durch eine Änderung des Artikels 87 Grundge-

„Ohne die vorgeschlagene Strukturreform steigt der Finanzbedarf der Bahn von gegenwärtig 27 Mrd. DM auf über 63 Mrd. DM im Jahre 2000 an. Wird die Strukturreform durchgeführt, steigt der Finanzbedarf der Bahn, der durch den Bund zu decken ist, voraussichtlich nicht weiter an. Er dürfte vielmehr leicht sinkende Tendenz (24 Mrd. DM im Jahre 2000) aufweisen.“

Aus dem Schlussbericht der Regierungskommission Bundesbahn, Dezember 1991

setz und weiterer Gesetze die Unternehmensverfassung anzupassen.

Mit ihren revolutionären Empfehlungen hatte die Regierungskommission für erhebliches Aufsehen in der Öffentlichkeit gesorgt und den politisch Verantwortlichen eine harte Nuss zu knacken gegeben. Auch für die Betroffenen, die Mitarbeiter von DB und DR, war die Situation verwirrend und verunsichernd. Doch letztendlich setzte sich bei allen Beteiligten die Erkenntnis durch, dass langfristig betrachtet eine Strukturreform nach den Vorschlägen der Kommission „das kleinere Übel“ gegenüber einer Fortsetzung des „Status quo“ darstellte.

Zum Gelingen der Bahnreform trugen nicht nur die Überzeugungskraft der Kommissionsempfehlungen und die Vernunft aller am Entscheidungsprozess Beteiligten bei, sondern auch das Engagement des Kommissionsleiters Saßmannshausen und des politisch erfahrenen Unternehmenslenkers Heinz Dürr, der 1991 Chef der beiden deutschen Bahnen wurde. So war es möglich, bereits zwei Jahre später mit Gründung der vereinigten Deutschen Bahn AG die erste Stufe der Bahnreform zu realisieren. ■

Jürgen Späth
BFBahnen Hessen

DB Arriva gewinnt Rekordausschreibung für Regionalverkehr in Schweden

Berlin. Arriva, die Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn für den Regionalverkehr im Ausland, hat eine Ausschreibung der Stockholmer Nahverkehrsgesellschaft Storstockholms Lokaltrafik (SL) gewonnen. Arriva sichert sich damit einen Rekordauftrag: Der Vertrag hat eine Laufzeit von zwölf Jahren und ist der größte Nahverkehrsauftrag in der Geschichte Schwedens.

„Der Betrieb eines hoch integrierten und komplexen Nahverkehrssystems war ein zentraler Punkt der Ausschreibung für das Stockholmer Projekt“, sagt Ulrich

Homburg, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn. „Wir konnten hier unsere umfangreiche Erfahrung im schwedischen und im europäischen Markt ausspielen.“ Im Rahmen der Vereinbarung wird Arriva Sverige voraussichtlich rund 65 Millionen Fahrgäste im Jahr befördern und dabei 550 Busse, 45 Züge und 37 Straßen- und Stadtbahnen einsetzen. Damit verdoppelt Arriva die derzeitigen Aktivitäten im schwedischen Markt. Für den neuen Vertrag mit SL stellt Arriva Sverige rund 1.400 zusätzliche Mitarbeiter ein. ■