

Der FR-Wahlhelfer zur
Landtagswahl in Hessen



26. Oktober 2018
12°C Frankfurt a. M.

FR.de · E-Paper · Multimedia-App

Frankfurt Rhein-Main Politik Wirtschaft Sport Kultur Wissen Leben Panorama FR-Service 

FR.de > Politik > Meinung > Gastbeiträge > Den heimischen Schienenverkehr stärken

Deutsche Bahn

Den heimischen Schienenverkehr stärken

Die Deutsche Bahn muss sich wieder auf das heimische Schienennetz konzentrieren. Der Koalitionsvertrag lässt immerhin hoffen.

10.10.2018 15:06 Uhr

Von [Tim Engartner](#)

Teilen

 Mailen



Die privatisierte DB steckt in einer tiefen Krise. Foto: dpa

Anzeige

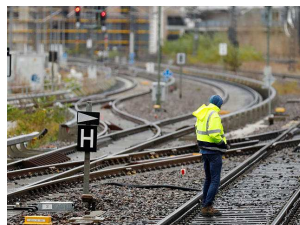
Erneut hat der Vorstand der Deutschen Bahn (DB) AG angekündigt, den zahlreichen Verspätungen ein Ende bereiten zu wollen. Im einem „Brandbrief“ an die Führungskräfte des Konzerns heißt es, man sei dies nicht nur den Kunden, sondern auch den Mitarbeitern schuldig.

In der Tat steckt die privatisierte DB in einer tiefen Krise: Rund 8000 Stunden Verspätungen fährt das „Unternehmen Zukunft“ (Eigenwerbung) hierzulande jeden Tag ein. Überfüllte Waggonen, fehlende Reservierungen, defekte Klimaanlage und verschlossene Toiletten verleiden selbst treuen Bahnreisenden die Zeit an Bord.

Lösungen für die Deutsche Bahn liegen auf der Hand

Dabei liegen die Lösungsansätze auf der Hand. Um die (Deutsche) Bahn wieder in die Vorderhand zu bringen, braucht es Investitionen in das Schienennetz, in rollendes Material sowie in qualifiziertes Personal. Viele Milliarden Euro, die in den Straßenaus- und -neubau fließen, wären bei der Schiene dringlicher.

Lesen Sie dazu



Deutsche Bahn

Offenbarungseid der Führungsriege

Der Brandbrief von Bahnchef Lutz zeigt die Hilflosigkeit der Manager auf: Derzeit ziehen nicht alle am selben Strang bei der Deutschen Bahn. Und das ist alarmierend. Unser Kommentar.

Auch die Steuer- und Abgabenarchitektur muss reformiert werden. So wird die Bahn als umweltfreundlichster Verkehrsträger nach dem Fahrrad sowohl mit der Öko- als auch mit der Mehrwertsteuer belastet. Demgegenüber wird der grenzüberschreitende Flugverkehr von der Mehrwertsteuer ausgenommen, der Kerosinverbrauch weltweit nicht besteuert und somit in der Bundesrepublik auch die Ökosteuer nicht erhoben.

Auf der Strecke Berlin – Köln sparen Fluggesellschaften pro Fluggast durchschnittlich 23 Euro an Steuern gegenüber der Bahn. Während der Bund der DB durch das Streichen von Nebenstrecken den Rückzug aus der Fläche erlaubt, können wir Flughäfen in Hahn, Kassel-Calden, Paderborn-Lippstadt und Weeze ansteuern.

Der DB-Vorstand muss von der Politik darauf verpflichtet werden, den heimischen Schienenverkehr zu stärken. Denn statt die mit mehreren Milliarden Euro pro Jahr subventionierte Beförderung von Fahrgästen zwischen Delmenhorst, Dinslaken und Düren in den Mittelpunkt der

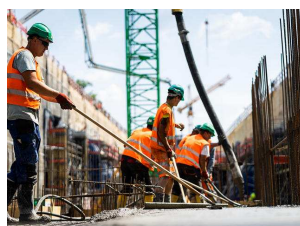
Geschäftspolitik zu rücken, konzentriert sich die DB AG immer mehr auf Frachttransporte zwischen Dallas, Delhi und Den Haag.

Beinahe zwei Drittel seines Umsatzes erzielt das Unternehmen inzwischen mit bahnfremden Dienstleistungen. Der in mehr als 130 Staaten tätige Global Player setzt mit der Bonität der Bundesrepublik im Rücken auf profitable Fluggesellschaften (BAX Global), Lkw-Speditionen (Hugo Stinnes GmbH), Fuhrparks (Bundeswehr) oder aber den Ausbau des Schienenverkehrs in Indien und Saudi-Arabien (DB Engineering & Consulting).

Bedarf an Schienenverkehr ist gigantisch

Dabei ist der Bedarf an Schienenverkehr hierzulande gigantisch: Sieben Millionen Fahrgäste transportiert die DB AG nach eigenen Angaben schon jetzt pro Tag. Damit hat der letzte große deutsche Staatskonzern innerhalb von 20 Tagen mehr Kunden an Bord als die Deutsche Lufthansa AG binnen eines Jahres.

Lesen Sie dazu



Deutsche Bahn

Offensive für die Schiene

Anhand von drei Projekten zeigt die Deutsche Bahn, wie

Für die Stärkung des Schienenverkehrs ist es unerlässlich, der Kapitalmarktorientierung der DB AG eine Absage zu erteilen. Ein börsennotiertes oder auch nur börsenorientiertes Unternehmen wird unter rein kaufmännischen Gesichtspunkten stets solche Zugverbindungen aufgeben (müssen), deren Ertragswerte negativ sind oder jedenfalls unterhalb der durchschnittlichen Rendite im Bahnsektor liegen.

Die einem Glaubensbekenntnis gleichkommende Behauptung, konkurrierende Betreibergesellschaften übernehmen anschließend derartige Zugfahrten, Linien oder Netzteile, verklärt den Umstand, dass auch diese nach betriebswirtschaftlichem Kalkül operieren (müssen). Mit

sie die Qualität verbessern will.
Ein Besuch auf den
Großbaustellen in Frankfurt.

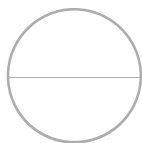
anderen Worten: Auch im Wettbewerb zwischen
verschiedenen Zuggesellschaften führt der
Rentabilitätsdruck zu einer Einstellung unprofitabler
Streckenabschnitte – es sei denn, Konkurrenten wie
FlixTrain und Locomore werden dann doch wieder von

Vater Staat subventioniert.

Insofern ist es erfreulich, dass nach Jahren des „Bahn-Börsenfiebers“ im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD leise Hoffnung auf einen Paradigmenwechsel keimt: „Für uns steht als Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund. [...] Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab. Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.“

Dass diesen Worten Taten folgen, ist nicht unwahrscheinlich. Jedenfalls steht mit Richard Lutz ein Mann an der Spitze der DB AG, der anders als seine Vorgänger Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube nicht in der Automobil- und Luftfahrtbranche sozialisiert wurde, sondern weiß, wie die Weichen im Bahnverkehr zu stellen sind.

Tim Engartner ist Professor für Didaktik der Sozialwissenschaften an der Universität Frankfurt und Autor des Buchs „Staat im Ausverkauf. Privatisierung in Deutschland“ (Campus-Verlag).



Tim Engartner

[Zum Profil des Autors](#)

Teilen

 Mailen

[Sie wollen stets informiert bleiben? Dann bestellen Sie gleich hier vier Wochen lang [die neue digitale FR](#) für nur 5,90€.]

[Zur Startseite](#)

Schlagworte

[Betriebswirtschaft](#) • [Bundeswehr](#) • [CDU](#) • [CSU](#) •
[Defekte Klimaanlage](#) • [Deutsche Bahn AG](#) •
[Deutsche Lufthansa AG](#) • [Fluggesellschaften](#) •
[Hartmut Mehdorn](#) • [Koalitionsvertrag](#) • [Mehrwertsteuer](#) •
[Rüdiger Grube](#) • [SPD](#) • [Schienennetz](#) • [Schienenverkehr](#) •
[Stinnes AG](#)

[Leserbrief schreiben](#) • [Artikel kommentieren](#) • [Drucken](#)

Das könnte Sie auch interessieren

Fotostrecken



In Türkei inhaftierter Patrick K. muss ins Gefängnis



Wer ist Banksy?



Leverkusen trotz Bellarabi-Toren: 2:3-Niederlage in Zürich

Comments for this thread are now closed



6 Kommentare **Frankfurter Rundschau**

Anmelden ▾

Empfehlen

Tweet

Teilen

Nach Neuesten sortieren ▾



cashmerewolle • vor 14 Tagen

tja, spätestens seit 'Bahnchef' Mehdorn sind die finanziellen Mittel der Bahn nur noch dazu da, um satte Profite aus den Auslandsgeschäften zu requirieren. - öffentlicher Beförderungsauftrag der Bahn hier bei uns? pah! ... und die Politik schaut hierbei untätig zu. :(

^ | ▾ • Teilen >



Aquino • vor 15 Tagen

Interessanter Artikel. "Der in mehr als 130 Staaten tätige Global Player..." - hier zeigt sich u.a. die Großmannssucht von Managern. Wer wird sich denn nur mit popeligem Schienenverkehr abgeben wollen? Dabei immer im Kopf behalten, dass der deutsche Staat alleiniger Eigentümer der DB AG war und ist (sämtliche Aktien gehören der Bundesrepublik Deutschland). Aber das Unternehmen war anscheinend über lange Zeit hinweg an der "sehr langen Leine". Die Bundeskanzlerin scheint sich nicht besonders dafür zu interessieren und/oder hat keine Zeit dafür, und zu den Verkehrsministern wurde hier ja schon einiges geschrieben...

^ | ▾ • Teilen >



momo • vor 16 Tagen

Tja, wenn nur der zuständige Minister nicht wäre. Es ist eine Schande, dass die CSU in diesem Land so viel Unheil anrichten durfte.

3 ^ | ▾ • Teilen >



rita → momo • vor 15 Tagen

Ganz meine Meinung. Ein Verkehrsminister, der den LKW-Verkehr auf der Autobahn elektrifizieren will und dafür alberne, hässliche und aufwändige Stromtrassen bauen lässt, von dem ist da nicht viel zu erwarten. Bleibt die Hoffnung, dass diese unsäglich inkompetenten Typen bald aus der Regierung verschwinden.

2 ^ | ▾ • Teilen >



cashmerewolle → momo • vor 16 Tagen

ja, sicher, was unsere Politik in den letzten Jahrzehnten allerdings im Bundesverkehrs-Ministerium aus- oder zwischengelagert hatte (Bodewig und Tiefensee von der SPD, und besonders Dobrindt und jetzt der Scheuer-Doktor von der CSU) ist aber auch nicht mehr feierlich. Diese Herrschaften haben am Kabinetttisch und im eigenen Ministerium doch ausschließlich das zu vertreten, was der heimischen Automobil-Industrie genehm ist.

2 ^ | ▾ • Teilen >



Jochen → cashmerewolle • vor 16 Tagen

Sie haben Ramsauer vergessen. Auf Grund seiner Leistungen ist das verständlich!

2 ^ | ▾ • Teilen >

Abonnieren

Disqus deiner Seite hinzufügenDisqus hinzufügenHinzufügen

Datenschutzerklärung von DisqusDatenschutzerklärungDatenschutz

Startseite

Politik **Frankfurt**
Wirtschaft **Stadtteile**
Sport **Rhein-Main**
Blog-G **Städte**
Kultur **Landespolitik**
Wissen **Freizeit**
Leben **Leserbriefe**
Panorama **Archiv**

Weitere Angebote

iPad-Multimedia-App
E-Paper
iPhone-Newsapp
Android-Newsapp
Newsletter
Altenhilfe
Partner
Leserreisen
Stadtevents

Abo-Angebote

Digital-Abo mit Tablet
Digital-Abo ohne Tablet
Digital-Studenten-Abo
Digital-Upgrade
Print-Abo
Print-Studenten-Abo
Print-Gratis-Abo
Print-Geschenk-Abo

**Multimedia
App**

**E-Paper
App**

**Online
Kundenservice**

**Abo-
Shop**

Suche



**[Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben](#) · [Datenschutzerklärung](#) · [Über unsere Werbung](#) · [Nutzungsbedingungen](#)
[Mediadaten](#) · [Wir über uns](#) · [Impressum](#)**

Copyright Frankfurter Rundschau GmbH, .
Alle Rechte vorbehalten.



NACH OBEN