

Deutsche Staatsbahn

Handelsblatt
12.11.2013
S. 27

Dieter Fockenbrock verteidigt die Bahn gegen die wachsende Intervention Lust der Politiker.



Die Koalitionäre in Berlin haben sich mit der finanziellen Ausstattung des Schienenverkehrs beschäftigt. Ergebnis: Es braucht mehr Geld für Reparatur und Ausbau des Netzes. Aber auch das Innenleben des Eisenbahnkonzerns rückt mehr und mehr in den Mittelpunkt des Interesses der Politiker.

Das Ergebnis ihrer Aufmerksamkeit lässt sich - auch rückblickend betrachtet - etwa so zusammenfassen: Aus der Bundesbahn wurde die Deutsche Bahn AG. Aus der (beinahe börsennotierten) Aktiengesellschaft wird nunmehr wieder die deutsche Staatsbahn.

Es ist zweifellos das Recht des Eigentümers, einem Unternehmen die strategische Richtung vorzugeben. Auch wird niemand dem Bund die Zuständigkeit absprechen, über die Zuwendungen aus Steuermitteln die Weichen auf Wachstum oder Schrumpfen zu stellen. Hinzu kommen Rahmenbedingungen, die ein Gesetzgeber setzen muss, um den Wettbewerb zu regeln. Damit sollte es mit den Interventionen dann aber auch sein Bewenden haben.

Was CDU und SPD jetzt vorhaben, grenzt allerdings an Dirigismus. Wie sonst ist die Vorgabe zu verstehen, die Boni der Bahnvorstände künftig an die Pünktlichkeit der Züge zu koppeln? Wie sonst wollen wir die Drohung eines Nachtfahrverbots für laute Güterwagen interpretieren? Das liest sich im Einzelnen wie Randnotizen einer Koalitionsvereinbarung, ist in der Summe aber Sprengstoff.

Was hat die angehende Regierungskoalition in Vorstandsverträgen zu suchen? Das ist Sache des Aufsichtsrats. Hier kann der Eigentümer Einfluss nehmen. Aber es ist keine Plattform zum Schaulaufen für Politiker.

Und was die leisen Güterwagen angeht: Die Folgekosten gehen einschließlich denkbarer Fahrverbote in die Milliarden und müssen zu zwei Dritteln von privaten Güterbahnen bezahlt werden, nicht von der Deutschen (Staats-)Bahn. Ob das den Koalitions-Unterhändlern bewusst war, darf bezweifelt werden. Vermutlich ist ihnen das aber auch nicht so wichtig. Wichtig dagegen scheint die Überzeugung zu sein, der Bahn nach politischem Belieben ins Räderwerk greifen zu dürfen. Das lässt eine interessante Legislaturperiode erwarten.

Aber kein einziger Zug wird deshalb sein Ziel pünktlicher erreichen als bislang.

Der Autor ist Chefkorrespondent im Ressort Unternehmen & Märkte. Sie erreichen ihn unter: fockenbrock@handelsblatt.com



Waldemar 73

er klein, bleiben Stückwerk. Lissah, dass sich Wettbewerbsfähigkeit nicht am politischen Verhandlungslassen. Was wir brauchen, ist eine neuen Wirtschaft, Wissenschaft eringt auch das „Innovation Baromete Studie im Auftrag von GE über von mehr als 3000 Führungskräften zum Thema Innovation, eindeutigt ruht auf Zusammenarbeit. irde, die es zu meistern gilt, ist ittemangel. Schätzungen zufolge 1 Europa infolge von einer altern- und einer Veränderung der gefragten Defizit von rund 700 000 ausgere- und Ingenieuren geben. Vor und sind eine höhere Mobilität der e Änderung von Immigrationsvorweite Anerkennung von Qualifikation in die Anwerbung von Arch-technologiebereichen sowie In-Ausbildung, insbesondere in den t-Fächern, dringend geboten. Ich offensichtlich, dass nur ein gehen von Politik, Wissenschaft und Erfolg führt. nnovation ernsthaft antreiben lie bürokratischen Hürden für einenmarkt für Innovation abbauen über Landesgrenzen hinweg ht werden. Wettbewerbsfähigkeit sche Innovation erreichen wir nur ration von Politik, Wirtschaft, und er Einbindung der Gesellschaft.

treiben in unregelmäßigen Ab- der Amerikanischer Handels- nd: gasteutor@handelsblatt.com