

Kemfert, Claudia

Article

Die Bahn im Klimawandel: Kommentar

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Kemfert, Claudia (2009) : Die Bahn im Klimawandel: Kommentar, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 76, Iss. 21, pp. 356-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151789>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Die Bahn im Klimawandel

von Claudia Kemfert*

Die Deutsche Bahn hat einen neuen Chef, den bisherigen Daimler Vorstand Rüdiger Grube, und der hat jetzt viel zu tun. Die Deutsche Bahn AG ist noch immer das größte Bahnunternehmen Europas. Und noch immer ist sie im Eigentum des Bundes. Die Bahn hat einen langen Umstrukturierungsprozess hinter sich. Zumindest ist der Konzern einigermaßen fit für den Wettbewerb und auch einigermaßen fit für den Börsengang.

Das größte Ziel von Grubes Vorgänger Mehdorn war ja gerade der Börsengang der Bahn. Nachdem sich Politik und Bahn-Vorstand nach zähem Ringen zähneknirschend auf eine mögliche Privatisierung – nur Teile der Bahn gehen an die Börse und vor allem das Schienennetz bleibt im Besitz des Bundes – geeinigt hatten, kam im Herbst 2008 die Finanzkrise. Die machte einen Strich durch die Rechnung, der Börsengang wurde zunächst einmal ausgesetzt. Dies war sicherlich eine richtige Entscheidung, denn durch den Finanzcrash wären niemals die notwendigen Einnahmen für das Bahn-Unternehmen erzielt worden.

In der Gesamtbilanz Mehdorns gilt: Es war keine leichte Aufgabe, ein riesiges, marodes und nicht gerade flexibles und kundenfreundliches Staatsunternehmen gegen großen Widerstand in ein modernes Logistikunternehmen zu verwandeln, das attraktiv für Kapitalanleger ist. Hier hat die Bahn enorm viel erreicht. Was bleibt ist die dringende Besserung des negativen Images der Bahn. Fast jeder Bürger fährt mehr oder weniger regelmäßig mit der Bahn und hat dabei schon einmal negative Erfahrungen gemacht. Wie gut, dass sich die wenigsten an den trägen Staatskoloss früherer Jahrzehnte erinnern. Zumindest kann man der Bahn zugutehalten, dass sie bemüht ist, weiterhin kundenorientiert zu sein, auch wenn es natürlich Verbesserungsbedarf gibt. Und auch die oft kritisierte mangelnde Transparenz und zu geringe Öffentlichkeitsarbeit wurden zumindest teilweise verbessert.

In der Gesamtbilanz hat Hartmut Mehdorn also vieles richtig gemacht, aber auch einiges falsch. So muss der neue Bahn-Chef zunächst die Datenaffäre aufklären. Dann muss er den Börsengang über die Bühne bringen. Neue Entscheidungsträger im Vorstand der Bahn und die politischen Änderungen im Wahljahr 2009 können den Börsengang wieder ganz in Frage stellen – zumindest aber wird wieder neu gemischt und diskutiert.

Dabei stehen die Zeichen eigentlich gut für die Bahn: Hohe Energiepreise in der Zukunft und der Klimaschutz machen bahnfahren für alle Verbraucher attraktiver, auch auf langen Strecken. Das Fliegen wird nicht mehr lange so billig bleiben wie heute. Hohe Benzinpreise haben aber auch zur Folge, dass mehr Güter auf der Schiene als auf der Straße transportiert werden. Die Bahn hat somit im Gegensatz zu anderen Unternehmen denkbar gute Voraussetzungen für die mittel- bis langfristige Entwicklung. Somit gilt: Der neue Bahn-Chef kann viel richtig machen, aber auch viel falsch – genau wie sein Vorgänger.

* Prof. Dr. Claudia Kemfert leitet die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin.

Impressum

DIW Berlin
Mohrenstraße 58
10117 Berlin
Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann
(Präsident)
Prof. Dr. Tilman Brück
Dr. habil. Christian Dreger
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Alexander Kritikos
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Christian Wey

Chefredation

Kurt Geppert
Carel Mohn

Redaktion

PD Dr. Elke Holst
Susanne Marcus
Manfred Schmidt

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789–249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805–19 88 88, 14 Cent/min.
Reklamationen können nur innerhalb
von vier Wochen nach Erscheinen des
Wochenberichts angenommen werden;
danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,-
Einzelheft Euro 7,-
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer
und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende
ISSN 0012-1304
Bestellung unter leserservice@diw.de

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung
eines Belegexemplars an die Stabs-
abteilung Kommunikation des DIW
Berlin (Kundenservice@diw.de)
zulässig.

Gedruckt auf
100 Prozent Recyclingpapier.