

## Alternativer Geschäftsbericht der DB AG 2012

### Vorwort

Bernhard Knierim und Winfried Wolf

Dieser Alternative Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG wird am 19. März 2013 auf einer Pressekonferenz vorgestellt – zwei Tage vor der Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG. Seit fünf Jahren bieten wir jedes Frühjahr eine alternative Sicht auf das Zahlenwerk, das Bahnchef Grube freudestrahlend präsentiert. Ein Grund zum Feiern ist dieses Jubiläum allerdings nicht, denn viele der Probleme prangern wir jedes Jahr wieder aufs Neue an, ohne dass sich etwas ändern würde. Deswegen ist es umso wichtiger, dass es diesen Geschäftsbericht gibt, um ein klein wenig Licht in das Dunkel zu bringen, das hinter der Fassade der offiziellen Bahn-Bilanz existiert. In diesem Jahr drucken wir diesen Alternativen Geschäftsbericht zum ersten Mal als Beilage der TAZ, um ein noch breiteres Publikum als in den Jahren zuvor zu erreichen.

Immer wieder wird uns vorgeworfen, wir würden der Bahn mit der Kritik in unseren Geschäftsberichten Schaden zufügen. Wir würden die Bahn nur schlechreden bzw. -schreiben und damit das Gegenteil von dem erreichen, was wir eigentlich wollen, nämlich die Bahn als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel im Fernverkehr fördern. Wenn wir in diesen Geschäftsberichten unsere kritische Bilanz ausbreiten, dann agieren wir nicht als Feinde der Bahn, sondern als Freunde des Schienenverkehrs. Eben weil wir die Bahn für ein unverzichtbares Element der Grundversorgung mit Mobilität und für das Rückgrat eines modernen ökologischen Verkehrs halten und nicht zuletzt auch selbst viel mit der Bahn reisen, halten wir eine fundierte Kritik an der konkreten Geschäftspolitik der Deutschen Bahn AG für wichtig. Das sollte bei den Kritisierten nicht nur Abwehrreflexe hervorrufen, sondern zu Verbesserungen beitragen. Sowohl die Politik als auch das DB-Management und der Aufsichtsrat der DB AG (in dem im Übrigen maßgebliche Gewerkschaftsfunktionäre sitzen!) sind aufgefordert, die hier beschriebenen Verhältnisse zu ändern und die DB AG von der einseitigen betriebswirtschaftlichen Orientierung zu lösen und stattdessen am Gemeinwohl zu orientieren, wie es nicht zuletzt auch das Grundgesetz fordert. Um diese Ziele zu erreichen, werden Detailverbesserungen kaum ausreichen. Wir brauchen eine grundlegend andere Bahnpolitik, wie auf der letzten Seite dieses Geschäftsberichts skizziert. Im Übrigen sind wir auch für die Kritik an unserer Kritik dankbar. Und wir lernen dazu – Jahr für Jahr.



Protest von Bahn für Alle und Compact zur DB-Aufsichtsratsentscheidung pro Stuttgart 21 am 5.3.2013.

## Aktiengesellschaft? An der Wirtschaftlichkeit orientiert? Politikum Bahn & Stuttgart 21

Wenn Rüdiger Grube am 21. März 2013 auf der Bilanzpressekonferenz der Bahn deren Jahresbilanz vorstellt, dann wird er möglicherweise das Hohelied der Aktiengesellschaft Bahn anstimmen. Anders als Bundesbahn und Reichsbahn, die politisch dirigiert worden seien, sei das Unternehmen DB AG dem *Primat der Wirtschaftlichkeit* verpflichtet. Das sei die entscheidende Ursache für die ansteigenden Gewinne der Bahn. Auf alle Fälle wird Herr Grube eine Fülle von Erfolgsmeldungen aufzählen, die die DB AG 2012 auf unterschiedlichen Gebieten erzielt habe. Irgendwann wird Stuttgart 21 Thema sein. Herr Grube wird darlegen, dass „die Fortführung von S 21 vorteilhafter ist als der Abbruch.“ Er wird eine gewisse Nachdenklichkeit vorspielen, sinngemäß mit dem folgenden Satz: „Mit dem Kenntnisstand von heute würden wir das Projekt nicht noch einmal beginnen.“ Dennoch, so das große Bahnchef-Ehrenwort, „rechnet sich Stuttgart 21 weiterhin“, wenn auch knapp. Kluge Journalisten werden an dieser Stelle auf den 210-Millionen-Euro-Rechenfehler in der Bewertung der Stuttgarter Immobilien verweisen, womit das Argument der höheren Ausstiegs-kosten ins Gegenteil verkehrt wird.

Dann werden Grube und mit ihm die TV-Kameras auf diverse Charts schwenken und darlegen, wie positiv sich doch die einzelnen Kennzahlen entwickelt hätten: die Leistungen in Personen- und Tonnenkilometern, die Kennziffer ROCE (der „Return on Capital Employed“), die „Wertschöpfung/VZP (je Vollzeitpersonal)“ usw. usf. Wir als Bündnis *Bahn für Alle* haben eine völlig andere Sicht der Dinge – zusammengefasst in vier Stichpunkten:

**Stagnation im Kerngeschäft:** Im Schienenverkehr der DB AG innerhalb Deutschlands gab es zwar auch 2012 ein begrüßenswertes Wachstum im Nahverkehr. Doch die Behauptung, es gebe im Schienenfernverkehr ein Rekordergebnis mit 131 Millionen Fahrgästen ist dann nicht nachvollziehbar, wenn man mehr als die

letzten fünf Jahre im Blick hat. Bereits 1994 waren es mit 139 Millionen Fahrgästen deutlich mehr als 2012, 1997 waren es sogar 152 Millionen Fahrgäste. Erst nach Aufgabe der Zuggattung Interregio sackte der Fernverkehr ein. „Rekord“ sieht wirklich anders aus (siehe S. II).

**Deinvestition bei Infrastruktur und rollendem Material:** Die Deutsche Bahn ist seit vielen Jahren nicht bereit, in ausreichendem Umfang in ihr Schienennetz, in die Bahnhöfe und in Wagen und Züge zu investieren. Es findet eine Deinvestition statt. Das wirkt sich ausgesprochen nachteilig auf die Leistung und besonders auf das Image der DB AG aus. Der immer desolater Zustand der Bahnhöfe ist da nur die Spitze des Eisbergs (siehe S. III).

**Global Player mit enormem Risiko:** In klarem Kontrast dazu engagiert sich der Bahnkonzern immer mehr im Ausland. Doch es ist nicht die Aufgabe der Bahn, Wasserbusse in Kopenhagen, ÖPNV in Stockholm und auf Malta oder Fernbus-Liniennetze in Portugal zu betreiben. Wichtig sind die Hausaufgaben! Um nur ein Beispiel zu nennen: Wann, bitteschön, fährt die Berliner S-Bahn wieder so, wie sie 70 Jahre lang und bis 2008 fuhr: zuverlässig, pünktlich und sicher? (Siehe S. VII)

**Gewinne, die keine sind:** Dem offiziell ausgewiesenen Gewinn der DB AG im Jahr 2012 in Höhe von über 2,5 Milliarden Euro stehen mehr als 10 Milliarden Euro an staatlichen Unterstützungsleistungen gegenüber. Wer beide Beträge gegeneinander aufrechnet, kommt auf minus 7,5 Milliarden. Das ist verkehrspolitisch ein sinnvoller Nettzuschuss aus öffentlichen Kassen. Das ist aber rein betriebswirtschaftlich ein Verlust von rund 7,5 Milliarden Euro (siehe Seite II).

**Bilanz:** Die Deutsche Bahn AG ist keine „normale“ AG. Sie ist ein **Politikum**. Und dies derzeit im *negativen* Sinn des Wortes. Das wird bei Stuttgart 21 deutlich. Rüdiger Grube ließ bis Ende 2011 verlauten, die erklärte maximale S21-Investitions-

summe in Höhe von 4,5 Milliarden Euro sei die „Sollbruchstelle“ für das gesamte Projekt. Wird es teurer, dann ziehe er höchstpersönlich die Reißleine. Doch am 12. Dezember 2012 musste der Bahnchef eingestehen: S21 kostet bis zu 6,8 Milliarden Euro. Grube beharrt dabei darauf: „S21 bleibt wirtschaftlich.“ Warum sollten 4,5 Milliarden Euro „Sollbruchstelle“ sein, sich jedoch 6,8 Milliarden Euro „weiter rechnen“?

Der Verweis auf die „Ausstiegskosten“ wird spätestens dann zum Rohrkrepieler, wenn zur Kenntnis genommen wird: Die Deutsche Bahn AG baut in Stuttgart mit S21 einen Tiefbahnhof, *dessen Leistung nachweislich kleiner ist als diejenige des bestehenden Kopfbahnhofs*. Es handelt sich um *Kapazitätsabbau*, um das Gegenteil von Investition, um *Deinvestition*. Es gibt dann am Ende ja nicht nur die sündhaft teure einmalige Deinvestitions-Summe von 6,8 bis 11 Milliarden Euro. Nach Inbetriebnahme von S21 fallen dann zusätzlich Tag für Tag Verluste an, weil bereits der heute bestehende Schienenverkehr (nicht zu reden von einem zukünftigen) nicht in den Tiefbahnhof „hineinpasst“. Diese Verluste im Tagesgeschäft wird es dann 25, 50 und mehr Jahre lang geben. (Siehe S. IV)

Warum sagen dann Merkel, Ramsauer und Grube NEIN zum Ausstieg? Die Antwort lautet schlicht und einfach: Weil im Wahljahr 2013 ein solcher demokratischer Sieg in Stuttgart eine Signalwirkung haben würde für das gesamte Bundesgebiet: für Engagements gegen andere Großprojekte – beispielsweise in München (Zweite S-Bahn-Stammstrecke!), in Frankfurt/M. oder Berlin (Airport! Flugrouten!! Nachtflugverbote!!!) oder für die Bewegung gegen atomare Anlagen.

Politikum Bahn? Warum nicht?! Wir fordern eine Bahn, die *im positiven Sinn Politikum* ist – eine Bahn, die dem Gemeinwohl und damit dem einzigen Ziel verpflichtet ist: einen optimalen Schienenverkehr zu gewährleisten.

### Bündnis Bahn für Alle

Die folgenden Organisationen sind Mitglied von Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeinut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und Verdi. Diese Publikation wird zusätzlich unterstützt von Landesverband Pro Bahn Rheinland-Pfalz/Saarland, Pro Bahn Euregio Aachen, Pro Bahn Region Münsterland und Pro Bahn Region Stuttgart.

# Womit verdient die DB AG ihr Geld?

## Subventionen als Gewinne umetikettiert, Bilanz angehübscht

Die Bilanz der DB AG wirkt beeindruckend: 2012 gab es einen Gewinn von 2,7 Milliarden Euro – bei erheblichen Steigerungsraten über die letzten Jahre. Doch wo kommen diese Gewinne her? Sie basieren im Wesentlichen auf zwei Säulen: den Gewinnen im Nahverkehr (DB Regio) und den Gewinnen beim Netz (DB Netze und Personenbahnhöfe). Diese Geschäftsfelder vereinen zwar „nur“ ein Viertel des Konzernumsatzes, aber gleichzeitig mit 1,5 Milliarden Euro gut zwei Drittel des gesamten Gewinns auf sich. Beides sind hochsubventionierte Geschäftsfelder, in die im vergangenen Jahr insgesamt gut acht Milliarden Euro an staatlichen Unterstützungsgeldern flossen.<sup>1</sup> Diesen steht ein „Gewinn“ von rund 1,6 Milliarden Euro gegenüber. Ohne die Zahlungen aus Steuergeldern gäbe es also in diesen Geschäftsbereichen einen Verlust von 6,5 Milliarden Euro. Um Missverständnisse auszuschließen: Diese staatlichen Zuschüsse für die Schiene, beispielsweise die Regionalisierungsmittel für Nahverkehrsleistungen (7,2 Milliarden Euro), sind wichtige und sinnvolle staatliche Leistungen. Dabei liegen die realen Kosten des Pkw- und des Luftverkehrs weit höher als diejenigen der Schiene. Wichtig ist jedoch: Es gibt keine wirklichen Gewinne im Nahverkehr oder beim Netz. Dass die DB AG beispielsweise

im Nahverkehr so viel Geld übrig behält, liegt daran, dass sie mit vielen Bundesländern exklusive Verträge abschließen konnte. Für den Regionalverkehr in Berlin-Brandenburg wurde gezeigt, dass die gezahlten Preise an die DB Regio um bis zu ein Drittel zu hoch sind. Der dafür verantwortliche damalige brandenburgische Verkehrsminister Hartmut Meyer wechselte wenig später als Berater zur DB AG. Auch mit Baden-Württemberg konnte die DB AG für sie erstaunlich vorteilhafte Nahverkehrsverträge abschließen, offensichtlich als Gegenleistung für die Bereitschaft der DB zum Bau von Stuttgart 21. Ähnlich funktionieren die „Gewinne“ von DB Netze: Hier fließen einerseits Trassenentgelte und Stationsgebühren an die DB, die von vielen als deutlich überhöht bezeichnet werden und die vorwiegend die Nicht-DB-Unternehmen benachteiligen. Vor allem aber erhält die DB Bundesmittel in Höhe von rund 4 Milliarden Euro für die Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur.<sup>2</sup> Der Bundesrechnungshof kritisierte, dass diese Mittel von der DB oft nicht wie vorgesehen eingesetzt werden.<sup>3</sup> Diese Gelder alimentieren den Gewinn der DB AG anstatt zu 100 Prozent zur Verbesserung der Infrastruktur beizutragen. Sie verhindern darüber hinaus in ihrer Höhe und Struktur, dass mehr Verkehr auf die Schiene kommt.

Im Gegensatz zu den hoch subventionierten Sparten weisen die „eigenwirtschaftlichen“ Bereiche zwar riesige Umsätze, aber kaum Gewinne aus. Der Bereich Logistik (Schenker ohne den Inlands-Schienengüterverkehr) erwirtschaftete 2011 nur rund 15 Prozent des gesamten DB-Gewinns. Das spezifische „Umsatzgewicht“ dieses Geschäftsfeldes ist rund drei Mal größer als der entsprechende Geschäftsfeld-Gewinn als Anteil am Gesamtgewinn. Auf den Hinweis aus dem Bahn-Vorstand, die Logistik-Sparte der DB AG mache doch immerhin auch Gewinn, antwortete Christian Böttger, Professor für Wirtschaftsingenieurwesen: „Bei dieser Rechnung fehlen die Kapi-

talkosten für all die Übernahmen. Die Zinsen für die 7,5 Milliarden Euro teuren Zukäufe fressen die Gewinne auf. (...) Das gleiche gilt für den Kauf von Arriva. Hier müsste sich der derzeitige Gewinn des Konzerns verdoppeln, damit man auf null käme. Die Deutsche Bahn zahlt jedes Jahr drauf, und am Ende haftet der deutsche Steuerzahler.“<sup>4</sup> Im Klartext: Das gesamte Logistik- und Auslandsgeschäft der Deutschen Bahn AG hat eine völlig unzureichende Rendite. Faktisch wird es durch die Gewinne im Kernbereich finanziert – und diese Gewinne wiederum kommen in erster Linie über staatliche Zuschüsse zustande. Ein „normales“, klassisch betriebswirtschaftlich orientiertes Unter-

nehmen müsste einen Bereich wie die weltweite Logistik binnen kurzem wegen mangelnder Rentabilität abstoßen. Laut Planungen der DB AG soll der skizzierte Kurs mit deutlich höheren Infrastruktur-Entgelten auch noch verschärft werden. Aus Sicht der Fahrgäste, der Bahnbeschäftigten und aus volkswirtschaftlicher Sicht ist das eine fatale und verkehrspolitisch kontraproduktive Logik.

1 4,2 Mrd Euro fließen an DB Regio (= der DB-AG-Anteil an den insgesamt 7,2 Mrd. Euro Regionalisierungsgeldern) plus die Infrastrukturergelder. Siehe dazu die nächste Anmerkung.  
2 Es handelt sich um rund 2,5 Mrd. Euro für die Instandhaltung des Netzes, um rund 1,5 Mrd. Euro für Neu- und Ausbau des Netzes und um eine halbe Milliarde Euro für die Bahnhöfe, letzteres vor allem aus Mitteln der Länder und der Kommunen.  
3 „Bericht nach §88 Abs. 2 BHO über die Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichte 2008 und 2009 der DB AG“, Bundesrechnungshof 2011.  
4 In: Euro 03/2011.



Protest von Bahn für Alle zur Bilanzpressekonzferenz der DB AG am 31.3.2008.

# Verkehrs-Bilanz: Die Leistungszahlen

## Welche Rolle spielt die Bahn noch als Bahn?

Laut Deutscher Bahn AG stieg die Leistung im Personenverkehr seit ihrer Gründung 1994 kontinuierlich an: 1994 wurden 1,4 Milliarden Fahrgäste befördert; dabei wurde eine Leistung von 64 Milliarden Personenkilometern (Pkm) erbracht.<sup>1</sup> 2011 waren es knapp 2 Milliarden Fahrgäste; die Leistung lag bei gut 79 Milliarden Pkm. Die Steigerung liegt damit im Zeitraum 1994 bis 2011 bei den Fahrgästen mit 41 Prozent und bei der Verkehrsleistung mit 23 Prozent ansehnlich hoch. Diese Zahlen entpuppen sich jedoch bei näherem Hinsehen als nicht annähernd so rosig wie in der Bilanz der Deutschen Bahn angegeben. Seit dem Jahr 1999 ist die DB AG nämlich dazu übergegangen, die Freifahrten für die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für Behinderte, Polizei- und Militärpersonen sowie Bundestagsabgeordnete mit einzurechnen.<sup>2</sup> Diese Fahrten waren zuvor nicht Teil der Statistik; sie sind somit für ei-

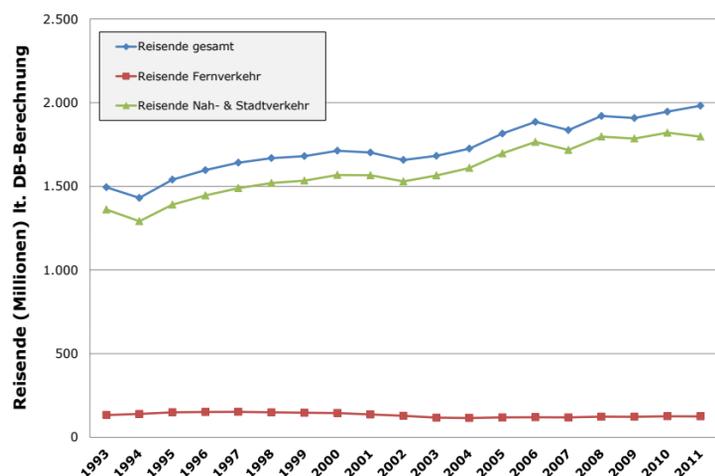
nen plötzlichen Wachstumsschub von alleine 21,3% verantwortlich.<sup>3</sup> Diese neue, die Statistik verfälschende Berechnung ist seither beibehalten worden. Will man also die Fahrgastzahlen von 1994 und 2011 realistisch vergleichen, so muss man diese Personen auch in die Statistik von 1994 mit einrechnen. Damit ergeben sich für 1994 fast 1,7 Mrd. Fahrgäste und ca. 77 Mrd. Pkm. Die reale Steigerung hält sich also in engen Grenzen. Wichtig ist dabei vor allem: Dieser Zuwachs geht ausschließlich auf das Konto des Nahverkehrs, der seit 1994 durch wesentlich höhere staatliche Zuschüsse unterstützt wird. Im Fernverkehr haben die Fahrgastzahlen hingegen von jeweils ca. 140 bis 150 Mio. in den Jahren 1994-1998, die bei Berücksichtigung der verfälschten Berechnung eher 168 bis 180 Mio. Fahrgästen entsprechen dürften, auf nur noch rund 131 Millionen 2012 abgenommen.<sup>4</sup> Die in der Statistik der DB

AG ausgewiesenen beträchtlichen Steigerungen im Nahverkehr seit Mitte der 1990er Jahre, die vorwiegend durch die gute Finanzierung des Nahverkehrs über die Regionalisierungsmittel zustande kam, werden also durch die nicht unerheblichen Verluste im Fernverkehr relativiert. Wir haben in der Grafik unten die – deutlich geschönten – Zahlen von der DB AG übernommen. Doch selbst auf dieser Datenbasis liegen die Ergebnisse weit unter denjenigen Leistungen, die prognostiziert worden waren. So wurde zum Auftakt der Bahnreform von 1994 vorhergesagt, dass der Fernverkehr bereits 1999 eine Leistung von 43 Milliarden Pkm erbringen würde. Tatsächlich liegt diese Leistung noch 2011 mit 35,6 Milliarden Pkm weit darunter. Die völlig unzureichende Bilanz des Schienenverkehrs zeigt sich vor allem daran, dass der Anteil der Schiene im gesamten Verkehrsmarkt stagniert. Dabei wurde die Bahnreform von 1994 damit begründet, dass der Anteil der Schiene gesteigert werden müsse. Diese Stagnation ist besonders vor dem Hintergrund eines erfreulicherweise leicht rückläufigen Anteils des Pkw-Verkehrs dramatisch schlecht, denn es war allein das Flugzeug, das dem Pkw-Verkehr Marktanteile abjagte: Die Verkehrsleistung bei den Inlandsflügen stieg im angegebenen Zeitraum 1994 bis 2011 um 70 Prozent, und inzwischen ist der Anteil des Inlandsflugverkehrs am gesamten Verkehr genauso groß wie der der Bahn. Es bleibt also dabei, dass im Personenverkehr mehr als 90 Prozent

der Anteile im Verkehrsmarkt auf die Verkehrsträger Straße und Luft entfallen, die die Umwelt in besonderem Maß schädigen und das Klima mehr als andere Verkehrsträger belasten. An dieser Entwicklung ist die Bahn selbst erheblich mit schuld: Die beliebteste Zuggattung InterRegio (IR) wurde 2001 ersatzlos abgeschafft; seitdem muss man auf vielen früheren Direktverbindungen umsteigen und zahlt mehr. Auch die IC/EC-Flotte wird ausgedünnt, und das Wagenmaterial dieser Züge wird trotz des enormen Bedarfs erst in den nächsten Jahren ersetzt, so dass sich die Züge heute oft in einem beklagenswerten Zustand befinden. Aufgrund des IR-Wegfalls wurden auch immer mehr ehemalige IR-Verbindungen ganz oder teilweise durch RegionalExpress-Verbindungen ersetzt und dafür Regionalisierungsmittel in Anspruch genommen. Wiederum aufgrund dessen und wegen der Deckelung der Regionalisierungsmittel (teilweise auch wegen des zweckentfremdeten Einsatzes derselben) entfallen dann andere Nahverkehrsverbindungen. Immer mehr Bahnhöfe haben nicht mehr ihre klassischen Funktionen für den Schienenpersonenverkehr (besetzte Schalter, Service, Auskunft usw.), Personal auf Bahnsteigen wird immer weiter reduziert, Bahnsteige werden nicht von Schnee geräumt, Durchsagen erfolgen nicht oder sind nicht zu verstehen, was wiederum mit einer Ursache für schwere Unfälle ist. Der Zustand des Schienennetzes insbesondere abseits der Hauptstrecken verschlechtert sich fortgesetzt.

Und das Preissystem schreckt Kundinnen und Kunden ab (siehe Artikel auf Seite III). All dies sind Folgen des operativen Geschäfts der DB AG, die erheblich zu den beschriebenen, nicht nachhaltigen Strukturveränderungen im Schienenverkehr beitragen. Dass die DB AG den Bahnverkehr inzwischen nicht mehr als ihren zentralen Aktivitätsbereich ansieht, zeigt auch die Bilanz: 2012 lag der Umsatz in den nicht zum Schienenverkehr zählenden Geschäftsfeldern bereits gleichauf mit dem eigentlichen Schienenverkehr. Dazu passt auch der „Neusprech“ in der DB AG, bei der der Personenverkehr seit einigen Jahren durch die Sparte „DB Bahn“ erfolgt – also die „Deutsche Bahn Bahn“.

1 Der Personenverkehr wird auf zweierlei Art quantifiziert: Erstens als Verkehrsaufkommen, womit die Zahl der Fahrgäste in einer bestimmten Zeiteinheit angegeben wird. Zweitens als Verkehrsleistung in Personenkilometern, womit die Zahl der Fahrgäste multipliziert mit der zurückgelegten Kilometerzahl angegeben wird. 100 Fahrgäste, die jeweils 25 km zurücklegen, führen also zu einer Verkehrsleistung von 2.500 Pkm.  
2 Ausführlich dargestellt in: Klaus Gietinger, „Der Markterfolg der Deutschen Bahn AG nach der Bahnreform - Dichtung und Wahrheit“, in: Heiner Monheim und Klaus Nagorni (Hrsg.): „Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang“, Karlsruhe (Evang. Akademie Baden) 2004. Auch der Bundesrechnungshof verwies auf die Fahrgastmanipulationen und schrieb: „Die von dem Unternehmen dargestellten Erfolge beruhen im Wesentlichen auf Strukturreform-Maßnahmen, auf erhöhten Leistungen des Bundes oder auf statistische Ausweiseränderungen durch die DB AG.“ Aus: Bundesrechnungshof, Bericht über die Analyse der Jahresabschlüsse 1994 und 1995 der Deutschen Bahn AG, Frankfurt/M. 1997.  
3 Dies kann man leicht selbst nachprüfen, indem man die „Daten und Fakten DB 1997/98“, in denen für das Jahr 1997 noch 1.375 Mio. Fahrgäste angegeben sind, vergleicht mit den „Daten und Fakten DB 1998/99“, die für das gleiche Jahr 1.652 Mio. Fahrgäste ausweisen.  
4 DB AG, „Daten und Fakten“ für die jeweiligen Jahre. Die Abnahme dürfte insbesondere durch die Einführung des neuen Preissystems „PEP“ Ende 2002 mit der Abschaffung der BahnCard50, die teilweise Rücknahme dieses Systems Mitte 2003 mit der Wiedereinführung einer – allerdings um 40 Prozent verteuerten – BahnCard 50 und der Abschaffung des InterRegio 2001 erklärbar sein.

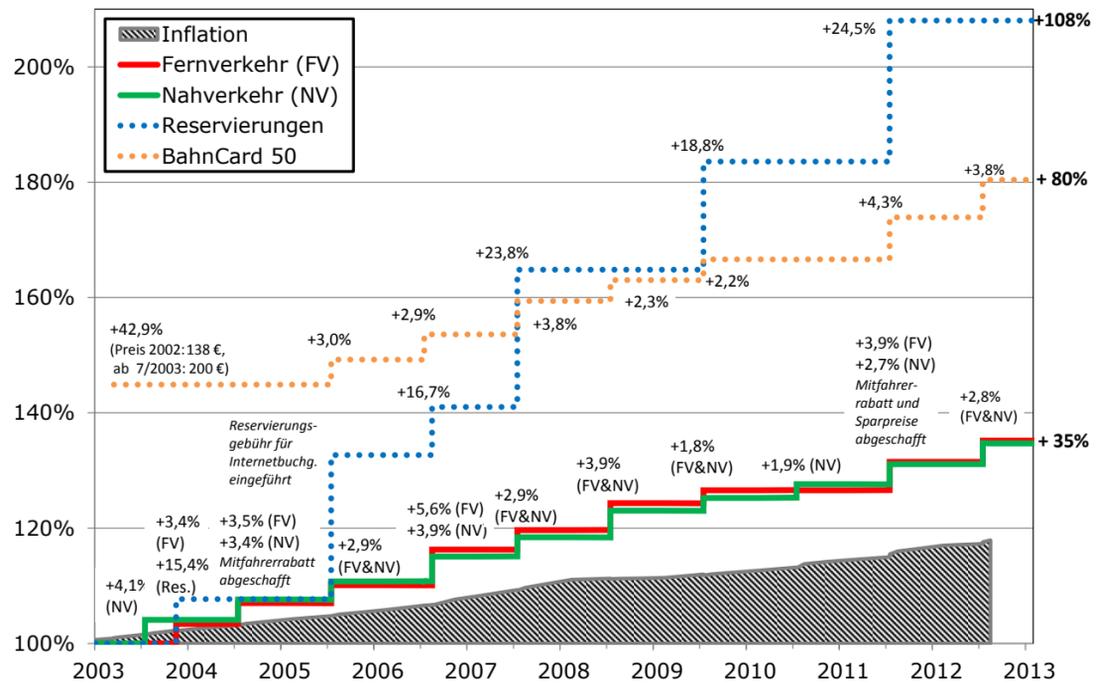


# Die Folgen für die Fahrgäste

Welche Konsequenzen hat die Geschäftspolitik der DB AG?

Die auf Seite II beschriebene geschäftliche Strategie der DB AG findet nicht im luftleeren Raum statt, sondern sie hat ganz konkrete und greifbare Konsequenzen für die Fahrgäste. Ärgerlich ist dabei die zunehmende Unzuverlässigkeit, die sich in den letzten Jahren unter anderem in zunehmenden Verspätungen, Winterchaos und Sauna-ICEs niedergeschlagen hat. Gefährlich ist die abnehmende Sicherheit, die sich beispielsweise an dem Achsbruch an einem ICE-3 am 9. Juli 2008 in Köln zeigte – nur durch viel Glück geschah dieser bei geringer Geschwindigkeit, so dass niemand getötet oder verletzt wurde. Auch im Falle einer nicht ordnungsgemäß montierten ICE-Tür, die sich am 17. April 2010 bei 250 km/h aus der Verankerung löste und auf einen entgegenkommenden ICE prallte, wurden zum Glück nur sechs Menschen verletzt. Und das Trauerspiel um die Berliner S-Bahn, einer 100%igen Tochter der DB AG, die zeitweise drei Viertel ihrer Züge aufgrund von Wartungsmängeln aus dem Verkehr ziehen musste, geht inzwischen im vierten Jahr weiter. Die Verspätungsstatistik spiegelt die systematische Unterinvestition der Bahn wider. Damit meinen wir nicht die seit Herbst 2011 von der DB bekannt gegebenen Verspätungsdaten, die immer wieder traumhafte Zahlen präsentieren. Diese Statistik ist bezeichnenderweise im März 2012 von Wissenschaftlern mit dem zweifelhaften Preis der „Unstatistik des Monats“ ausgezeichnet worden. So tauchen Zugausfälle in der Statistik der Bahn schlichtweg nicht auf, und die Bahn berechnet lediglich die Verspätung von Zügen an einzelnen Streckenabschnitten, nicht jedoch die Pünktlichkeit an den Zielbahnhöfen – obwohl dies für die Fahrgäste natürlich die maßgebliche Information ist. Dazu macht die Bahn es sich recht einfach: Erst Verspätungen ab sechs Minuten werden überhaupt als solche gezählt, während in den Nachbarländern schon drei Minuten als verspätet gelten. Um wirklich stichhaltige Informationen zu den Verspätungen zu erhalten, kann man auf diese Zahlen also nicht bauen. Zum Glück führt die Stiftung Warentest jedoch regelmäßig eine Erhebung der Verspätungsstatistiken durch, wofür sie die im Internet zugänglichen tatsächlichen Ankunftszeiten der Züge auswertet. Schon beim Test im Jahr 2008 war das Ergebnis desolat: Mehr als ein Drittel der Züge waren um vier oder mehr Minuten verspätet, jeder siebte Zug sogar um mehr als zehn Minuten. Dadurch konnte jeder vierte Anschlusszug nicht erreicht werden.<sup>1</sup> Bei der neuesten Erhebung für den Zeitraum Juli 2010 bis Februar 2011 (mit einer Auswertung von insgesamt 1,3 Millionen Ankunftszeiten in 20 großen Bahnhöfen) sieht es nicht anders aus: Trotz der großzügiger ausgelegten Verspätungsdefinition (auch hier werden erst Züge mit sechs und mehr Minuten Verspätung erfasst) erwies sich immer noch ein Drittel der Züge als verspätet. Sieben Prozent der Züge hatten sogar Verspätungszeiten von mehr als 30 Minuten. Spitzenreiter sind die Nachtzüge, von denen 40 Prozent verspätet unterwegs sind. Da die Regionalzüge im Auftrag des jeweiligen Ver-

kehrsverbundes fahren und hier Verspätungen Strafzahlungen für die Betreiber bedeuten, warten viele Regionalzüge nicht mehr auf verspätete Fernzüge, so dass aus einer Verspätung im Minutenbereich für die Fahrgäste schnell eine im Stundenbereich werden kann. Diese Zahlen sollten das DB-Management eigentlich alarmieren. Tatsächlich bestand die wesentliche Reaktion des Bahnmanagements wieder darin, die Angaben der Stiftung Warentest pauschal in Frage zu stellen und nun ihre eigene Statistik zu präsentieren, getreu dem Motto: „Glaube keiner Statistik, die Du nicht selbst gefälscht hast.“ Die Nachbarn in der Schweiz beweisen, dass eine weit höhere Pünktlichkeit möglich ist: Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erreichten 2011 fast 90 Prozent der Fahrgäste ihr Ziel mit unter drei Minuten Verspätung.<sup>3</sup> Trotz einer doppelt so rigiden Definition erreichen die SBB also einen sehr viel besseren Wert als die DB. Diese Leistung wird im Übrigen bei einer um etwa ein Drittel höheren Streckenauslastung erzielt, während die Verspätungen in Deutschland gern mit der Streckenüberlastung entschuldigt werden („erhöhtes Betriebsaufkommen“). Gleichzeitig erhält die SBB im Vergleich zur DB AG pro Personenkilometer deutlich weniger staatliche Zuschüsse. Die Deutsche Bahn AG hatte einmal einen Bahnchef, über den wie folgt geschrieben wurde: „Johannes Ludewig macht der Deutschen Bahn Dampf. ‚Kundenzufriedenheit ist der alles entscheidende Punkt‘, sagte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG gestern vor Journalisten (...) Deshalb will er vor allem dafür sorgen, dass die Züge exakt zur angegebenen Zeit abfahren. (...) ‚Es kommt auf die Sekunde an‘, sagt Ludewig. ‚Der Zug muss beim Zeigersprung losfahren.‘ Weil das so sein muss und weil die Pünktlichkeit oft bei weniger als 90 Prozent liegt, setzt Ludewig auf finanziellen Druck. Werden die Verspätungen von 1995 bis zum Fahrplanwechsel 1998/99 nicht halbiert, wird die Jahresvergütung von 4000 Bahnmanagern um 12,5 Prozent gekürzt. ‚Wir brauchen Druck‘, sagt der Bahnchef. Was das bedeutet, soll den Bahnbenutzern bereits von Dezember (1997; d. Red.) an ins Auge springen: In den großen Bahnhöfen wird von da an angezeigt, welche Verspätungen es am Vortag gab.“<sup>4</sup> Ludewig konnte sich nur zweieinhalb Jahre im Amt halten. Unter der rot-grünen Regierung wurde er abgelöst – durch Hartmut Mehdorn. Mehdorn war bereits 1997 der Favorit gewesen, Kanzler Kohl berief jedoch den biedereren Beamten. Es war dann Kanzler Gerhard Schröder, der mit Mehdorn wieder einen Mann aus dem Daimler-Kader an die Spitze der Bahn setzte. Die erste Maßnahme von Mehdorn bestand in einer Verdopplung seines Gehalts. Die zweite in einer Abschaffung der Orientierung auf Pünktlichkeit; die Anzeigetafeln für die Verspätungen wurden wieder abmontiert. Die dritte Maßnahme war, dass er den Bahnkonzern zum Kurs auf den Börsengang trimmte. Die sprichwörtliche Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit hat inzwischen gar schon zu einem ganz neuen Genre an Büchern geführt, die das „Bahn-



Bashing“ zum Geschäftsmodell erhoben haben. Zyniker merken an, dass eines bei der Bahn doch immer noch pünktlich sei: die Fahrpreiserhöhungen. Es ist eine jährliche Tradition der DB, dass sie zum Fahrplanwechsel im Dezember – noch gerade rechtzeitig vor dem Weihnachtsreiseverkehr – die Fahrpreise anhebt. Auch Ende 2012 gab es wieder Steigerungen von 2,8 Prozent. Die Preiserhöhungen für die letzten zehn Jahre sind in der Grafik rechts oben dargestellt.<sup>5</sup> Die gesamten Preiserhöhungen seitdem betragen 35 Prozent. Über den gleichen Zeitraum betrug die Inflation jedoch gerade einmal 17,3 Prozent. Die Bahnpreise haben sich also mehr als doppelt so stark erhöht wie das generelle Preisniveau. Noch weitaus stärker wirken sich jedoch die versteckten Preiserhöhungen aus: So fielen 2011 auch die Sparpreise 25 und 50 weg, wurden Ländertickets auf einen Schlag zum Teil erheblich verteuert, und Reservierungen im Internet wurden 2011 auf einen Schlag um 60 Prozent teurer (von 2,50 Euro auf 4 Euro). Der Preis für eine BahnCard 50 stieg seit 2003 gar um sagenhafte 80 Prozent an.

Generell ist die Tarifstruktur der Bahn seit der Einführung des Preissystems „PEP“ vor neun Jahren mit diversen Sonderpreisen, die jeweils unterschiedliche Geltungsbedingungen haben, immer unübersichtlicher geworden. Immer wieder gibt es neue Angebote, die bald wieder verschwinden. Mal gibt es die günstigsten Tickets durch Anstehen beim Billigdiscounter, mal bei Ebay, und oft, so die Kritik der Verbraucherschützer, gibt es die viel beworbenen Sparpreise nur in sehr geringen Kontingenten. Insgesamt fällt es selbst versierten Bahnkundinnen und -kunden schwer, bei dem Tarifwirrwarr noch eine Übersicht zu bewahren. Außerdem bleibt für die Fahrgäste immer das Gefühl, doch wieder zu teuer unterwegs zu sein. Die Folge der Preiserhöhungen zusammen mit einem immer schlechteren Service und den schon beschriebenen Verspätungen und Zugausfällen ist eine große Fahrgast-Unzufriedenheit. In einer EU-Studie aus dem Jahr 2011 gaben 46 Prozent der deutschen Bahnreisenden an, dass sie sehr oder ziemlich unzufrieden mit der Bahn seien. Nur in Polen wurde die Bahn im europä-

ischen Vergleich noch schlechter von ihren Kundinnen und Kunden bewertet, in Bezug auf den Kauf der Fahrkarten schnitt die DB AG sogar am schlechtesten im europäischen Vergleich ab.<sup>6</sup> Dass die beschriebenen Mängel tatsächlich für die Unzufriedenheit der Fahrgäste verantwortlich sind, zeigen andere Erhebungen: So haben für die Fahrgäste Pünktlichkeit und gute Anschlüsse oberste Priorität, an dritter Stelle kommt die Sicherheit. Diese offensichtlich wichtigen Faktoren leiden unter der beschriebenen Politik des DB-Managements. Und das Tarifsystem bekommt von den Befragten die Schulnote „5+“, also nicht einmal mehr ein „Ausreichend“.<sup>7</sup> Wenn die Bahn wirklich die Kundenfreundlichkeit in den Mittelpunkt stellen will, wie Bahnchef Grube immer wieder betont, ist sie also offensichtlich auf dem falschen Gleis.

1 Stiftung Warentest: „Test“, Ausgabe Feb. 2008.  
2 Stiftung Warentest: „Test“, Ausgabe Mai 2011.  
3 Tagesanzeiger vom 22.1.2013  
4 Rolf Obertreis, „Der Chef macht Dampf“, in: Südwespre vom 21. November 1997.  
5 Für die Jahre vor 2003 ist ein Bezug auf das heutige Preisniveau schwierig, da das ganze Preissystem mit der Einführung von „PEP“ verändert wurde.  
6 European Commission. Eurobarometer. Survey on passengers' satisfaction with rail services (Juni 2011).  
7 VCD Bahntest 2010, herausgegeben vom VCD 06/2010.

## Der Bahn-Güterverkehr

Im Schienengüterverkehr (SGV) war die Bahn in den letzten Jahren erfolgreich. Das Transportvolumen wurde zwischen 1994 und 2011 um 35 Prozent, die Leistung sogar um 50 Prozent gesteigert. 2012 gab es dann einen herben Einbruch: Die Transportleistung der Schiene (DB AG und Private) brach um 3,1 Prozent ein. Bei der SGV-Sparte der DB AG, Schenker Rail, war der Rückgang im 1. Halbjahr 2012 noch größer (- 4,9%). Ernüchternd fällt die Bilanz des SGV-Anteils am gesamten Güterverkehr aus: Der Modal Split lag 1994 bei 16,8 und 2012 bei 17,2 Prozent. Das heißt, dass es trotz eines erfreulichen Wachstums nicht gelungen ist, den Anteil der Schiene im gesamten Güterverkehr merklich zu erhöhen. Der Lkw allerdings konnte seine Position nochmals ausbauen – von 64,2 Prozent 1994 auf 71,7 Prozent 2011.<sup>1</sup>

Massiv rückläufig ist im übrigen auch der Anteil der Binnenschifffahrt. Er sank von 14,9 Prozent Anteil 1995 auf 8,5 Prozent 2011.<sup>2</sup> Damit sinken ausgerechnet die Anteile der eher nachhaltigen Transportarten (Schiene und Binnenschiff), wohingegen die Anteile des Lkw und im Übrigen auch der Luftfracht stark ansteigen. Auch werden gar nicht so viel mehr Güter auf der Schiene transportiert, sondern diese werden vor allem über weitere Strecken transportiert. Dies ist wenig nachhaltig. Und hier sind sich Personen- und Güterverkehr durchaus ähnlich: Während die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr rückläufig ist, reist man bei jeder Fahrt über größere Entfernungen. Während die Summe der Fracht nur in bescheidenem Umfang wächst, ist die zurückgelegte Transportweite je Fracht von 218 km im Jahr

1996 auf 302 km im Jahr 2011 angestiegen.<sup>3</sup> Auch für diese ernüchternde Bilanz des Güterverkehrs ist die Geschäftspolitik der DB AG direkt verantwortlich: So wurde die Zahl der Gleisanschlüsse (und damit die Zahl der direkt an die Schiene angeschlossenen Unternehmen) von 14.000 im Jahr 1994 auf weniger als 5000 im Jahr 2010 abgebaut. Gleichzeitig hat sich die DB aus dem Stückgutverkehr und dem regionalen Güterverkehr komplett zurückgezogen. Sie will erklärtermaßen nur Massengüter und Ganzzüge über weite Strecken fahren. Eine auf Nachhaltigkeit ausgelegte Güterverkehrspolitik würde hingegen versuchen, möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlagern und dabei auch regionale Güterverkehrsnetze zu stärken.

1 Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 246.  
2 Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 247.  
3 Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 251.

# Großprojekt Stuttgart 21 = Großversagen Deutsche Bahn AG

Das größte Bahnbauprojekt der Bahn, Stuttgart 21, entwickelt sich zum Milliardengrab. Das Projekt ist mit enormen Risiken verbunden. Vor allem werden damit Milliarden Euro investiert, um Kapazität abzubauen.

Die Deutsche Bahn AG und ihr Vorstand werden mit der Entscheidung zum Weiterbau von S21 Vollstrecker einer Politik zur Schaffung vollendeter und zerstörerischer Tatsachen.

Blättern man in vorausgegangenen Geschäftsberichten der Deutschen Bahn AG, dann stellt man fest: Das Großprojekt Stuttgart 21 spielt dort keine Rolle. Im April 1994 verkündete der damalige Bahnchef Heinz Dürr gemeinsam mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Wissmann erstmals das Projekt „Stuttgart 21“. Doch im Geschäftsbericht 1994 – veröffentlicht Mitte 1995 – findet sich dazu kein Wort! Im Juli 1999 hatte der damalige Bahnchef Johannes Ludwig bei S 21 einen Planungsstopp verhängt. Ende 1999 gab der neue Bahnchef Hartmut Mehdorn dann wieder grünes Licht für die S21-Planungen. Im Geschäftsbericht 1999, der im April 2000 veröffentlicht wurde, taucht Stuttgart 21 schlicht nicht auf. Selbst in der umfangreichen Publikation der Deutschen Bahn AG „Bahnreform 1994 bis 2004“, die auch ein Kapitel mit der Überschrift „Europäischer Verkehr“ aufweist, glänzt S21 schlicht durch Abwesenheit. Im Geschäftsbericht 2011 findet Stuttgart 21 dann Erwähnung, aber als *Politikum*. Dort heißt es auf Seite 125 im Kapitel „Infrastruktur“: „Wir sehen uns mit dem Ergebnis des Volksentscheids in unserem Vorgehen bestätigt, durch hohe Transparenz und Kompromissbereitschaft die Diskussionen um Stuttgart 21 zu verschärfen.“ Zahlen und Fakten zu Stuttgart 21 – also beispielsweise das gigantische Investitionsvolumen von damals 4,5 Milliarden Euro – fehlen komplett.

Dabei wurde Stuttgart 21 nun fast zwei Jahrzehnte lang seitens der Bundesregierung und des Bahnvorstands als ein „eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG“ präsentiert. Dass dieses Argument immer dafür herhalten musste, um eine allzu genaue Prüfung des Projekts im Bundestag und durch den Bundesrechnungshof zu vermeiden, ist inzwischen deutlich. In Wirklichkeit war Stuttgart 21 schon immer ein Projekt des Bundes bzw. letzten Endes auch ein Projekt der Grundstücksspekulation. Mit S21 werden große Bahnflächen frei, auf denen unter anderem durch die Tochter des Otto-Konzerns, das Unternehmen ECE, das größte Einkaufszentrum der Region erbaut wird.

## Viefältige Gründe, die gegen S21 sprechen

Es gibt – neben fehlendem Brandschutz, neben einer nicht genehmigten Grundwasserentnahme in doppelt so großem Umfang wie geplant, neben einer Gefährdung der wertvollen Mineralwasserquellen und neben noch nicht vorliegender Planfeststellung für wichtige Bauabschnitte usw. usf. – zumindest drei handfeste, durch harte Fakten abgesicherte Gründe für einen sofortigen Ausstieg bei Stuttgart 21. Erstens der gesprengte Kostendeckel, zweitens der Kapazitätsabbau und drittens die nicht verantwortbare Längsneigung der Bahnhofsgleise („Schrägbahnhof“).

## Kosten

Am 12. Dezember 2012 wurde bekannt: Die tatsächlichen Kosten von Stuttgart 21 klettern um bis zu zwei Milliarden Euro. Laut einem von der Bahn in Auftrag gegebenen McKinsey-Gutachten kostet S21 bis zu 6,8 Milliarden Euro. Damit wird Stuttgart 21 drei Mal teurer als 1995 geplant, zwei Mal teurer

als 2007 gerechnet und immer noch 50 Prozent kostspieliger als bei der Volksabstimmung vom 27. November 2011 als „Obergrenze“ genannt. Im Vorfeld der Volksabstimmung vom November 2011 war als Obergrenze für Stuttgart 21 der Betrag von 4,56 Milliarden verkündet worden. Bahnchef Grube hatte diesen letztendlich als „Sollbruchstelle“ bezeichnet. Doch diese Bausumme stieg um rund 50 Prozent – ohne „Bruch“. Wobei auch die aktuellen Zahlen von 6,8 Milliarden Euro am Ende massiv übertroffen werden. Immerhin glaubt der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestages, Anton Hofreiter, bereits heute zu wissen, dass die Deutsche Bahn AG intern bereits von realen Kosten von mehr als 10 Milliarden Euro ausgeht. Schließlich reden wir von Kostenschätzungen noch vor dem eigentlichen Baubeginn.

Dabei war allen bekannt, dass es so teuer werden würde. Der damalige baden-württembergische Ministerpräsident Günter Oettinger wusste bereits 2009 aufgrund einer Einsichtnahme in interne Unterlagen der Deutschen Bahn AG, dass S21 „mindestens 4,9 Milliarden Euro, wahrscheinlich aber 6,5 Milliarden Euro“ kosten würde. So wurde es in den Akten des baden-württembergischen Verkehrsministeriums festgehalten. Dort findet sich noch der Zusatz, nach dem Willen des „Herrn MP“ sollte diese Information intern bleiben, da sie „in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar“ sei. Diesen Aktenfund machte im Übrigen die grün geführte neue Landesregierung im Mai 2011. Derzeit wird in Baden-Württemberg seitens Grün-Rot die Berufungsspielle verabschiedet: Mir gäbet nix! Sprich: Die Bahn werde ja die Mehrkosten zahlen. Die Bahn wiederum argumentiert hinter vorgehaltenen Hand: Die DB AG muss das nicht zahlen – der Bund werde das zusätzliche Geld zuschießen. Diese Argumentationen sind blauäugig: Wenn die DB AG am Ende zählt, dann wird sie dieses Geld immer irgendwoher nehmen. Beispielsweise, indem die Ticketpreise weiter ansteigen. Damit hat Bundesverkehrsminister Ramsauer bereits offen gedroht! Oder die Infrastruktur verfällt noch mehr. Oder es werden konkrete Projekte nicht verwirklicht: Es wird noch weniger in den Lärmschutz im Rheintal investiert. Es kommt nicht zur Elektrifizierung der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau). Es gibt nicht die erforderlichen Investitionen bei der S-Bahn in Berlin in neue Züge. Das Gleisvorfeld in Frankfurt/M. wird immer noch nicht modernisiert. Es gibt kein Geld für elementare Sicherungsmaßnahmen zur Verhinderung von schweren Eisenbahnunfällen wie demjenigen in Hordorf am 29. Januar 2011.<sup>3</sup> Dass das Land Ba-

den-Württemberg und die Stadt Stuttgart am Ende, wenn S21 tatsächlich gebaut werden würde, keine Mehrkosten übernehmen würden, ist ungläubwürdig. Ab einem bestimmten Stadium der S21-Realisierung, dann, wenn die Baufortschritte und damit die offenen Wunden im Stadtzentrum groß genug sind, werden sich Land und Stadt nicht mehr weigern können, bei weiteren Kostensteigerungen einzuspringen. Sie sind dann schlicht erpressbar. Im Übrigen deutete der grüne Ministerpräsident Kretschmann bereits mehrmals eine Kompromissbereitschaft an – so mit dem Verweis, über Mehrkosten beim Bau des Fildebahn hofs könne man reden. Sollten die zusätzlichen S21-Kosten tatsächlich aus Bundesmitteln finanziert werden, dann fehlt dieses Geld natürlich auch an anderen Stellen – in der Bildung, in Sozialhaushalten, bei der Energiewende usw. Es ist zynisch, überall den Rotstift anzulegen, aber öffentliche Gelder für die Finanzierung eines zerstörerischen, absurden Großprojekts bereitzustellen.

## Kapazitätsabbau

Das Projekt Stuttgart 21 wurde in der Öffentlichkeit immer damit begründet, dass die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs zu klein sei für den in Zukunft weiter steigenden Eisenbahnverkehr und dass die Kapazität des Tiefbahnhof deutlich größer als die des bestehenden oberirdischen Hauptbahnhofs sein würde. Doch das Verblüffende ist: S21 wird weniger Kapazität haben als der bestehende Bahnhof jetzt schon hat. Maßgeblich für die Kapazität eines Bahnhofs ist die Leistung in der Spitzenstunde (rush hour oder Stoßzeit). Diese betrug im Zeitraum 1996 bis 2011 im Kopfbahnhof rund 38 Züge je Stunde. Die maximale Kapazität des Kopfbahnhofs wurde mit 50 Zügen pro Stunde bestätigt. Der Tiefbahnhof dagegen hat eine maximale Kapazität von 35 Zügen je Stunde. Auch in der Planfeststellung aus dem Jahr 2005 sind nur 32 bis 35 Züge je Stunde als Leistung in der Spitzen-

stunde festgelegt und damit planfestgestellt.<sup>4</sup> Doch all diese harten Fakten wurden jüngst nochmals getoptet. Am 5. März 2013 veröffentlichte Arno Luik im „Stern“ – auf „Stern.de“ – einen neuen S21-Bertrag. Danach „liegt dem Stern ein Papier der grünen Landesregierung vor, das es in sich hat. Es ist ein ‚Vermerk für die Sitzung des Ministerrats am 24. Mai 2011‘, verfasst wurde es vier Tage zuvor. (...) In dem Regierungsvermerk heißt es auf Seite 5: ‚Das Bemessungsprogramm für S 21 sieht keinen Leistungszuwachs von 30% in der Spitzenstunde vor. Dementsprechend ist dies auch weder im Planfeststellungsverfahren noch in den Finanzierungsverträgen vorgesehen.“ Arno Luik kommentiert dies wie folgt: „Im Klartext: Der Bahnhof soll gar nicht mehr leisten als der alte Kopfbahnhof (...) Das ist im Plan so vorgesehen. (...) Die Bürger, die den offiziellen Versprechungen vertrauten, wurden hinter den Rotstift anzulegen, aber öffentliche Gelder für die Finanzierung eines zerstörerischen, absurden Großprojekts bereitzustellen.“

## S21 ist ein Schwarzbau

Nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) muss eine „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“, womit nach juristischer Fachliteratur ausdrücklich „auch die für den Betriebsablauf wichtigen Bahnhöfe“ gemeint sind, „bei der zuständigen Aufsichtsbehörde (beantragt)“ und diese Verringerung von der zuständigen Behörde – dem Eisenbahn-Bundesamt – genehmigt werden. Einen solchen Antrag gab es bisher nicht. Damit gibt es auch keine entsprechende Genehmigung für Stuttgart 21. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer lässt parlamentarische Anfragen zum Thema Kapazitätsabbau wie folgt beantworten: „Soweit sich bei der Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs (...) Genehmigungstatbestände gemäß § 11 AEG erweisen sollten, wäre es ausreichend, die Verfahren zeitnah zur Veränderung

der Betriebsführung zu führen.“ (Bundes-Drucksache 17/3333). Die Antwort lautet wohlgernekt nicht, § 11 AEG spiele keine Rolle, da S21 ja mehr Kapazität als der Kopfbahnhof habe. Vielmehr soll nur „zeitnah zur Veränderung der Betriebsführung“ (an anderer Stelle antwortete die Bundesregierung: „... zeitnah zur Außenbetriebnahme des Kopfbahnhofs“) geprüft werden, ob es eine solche „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität“ gibt. Klartext: Die Bundesregierung schreibt, dass man zuerst einmal für mindestens sechs, vermutlich aber viel mehr Milliarden Euro einen Tiefbahnhof bauen wolle und erst um das Jahr 2022 herum oder später, also „zeitnah“ zur Stilllegung des Kopfbahnhofs, prüfen werde, ob die Kapazität des Kellerbahnhofs kleiner als die des alten Kopfbahnhofs ist. Kein Unternehmen und schon gar nicht die von der Bundeskanzlerin viel zitierte „schwäbische Hausfrau“ könnte sich im normalen Leben ein solches Wirtschaften leisten. Im Übrigen können die Deutsche Bahn und die Bundesregierung aus einem spezifischen Grund gar nicht zugeben, dass Stuttgart 21 Kapazitätsabbau bedeutet. Denn S21 wird mit EU-Geldern in Höhe von 114 Millionen Euro kofinanziert. Die Begründung bei der Beantragung dieser Kofinanzierung lautete, der Bau von S21 habe eine „verdoppelte Leistungsfähigkeit“ des Bahnknotens Stuttgart zur Folge. So nebenbei gibt es also beim S21-Projekt auch noch den Tatbestand des Subventionsbetrugs. Übrigens: Vor wenigen Wochen wurde auf der Website der EU für die TEN-Projekte die Formulierung klammheimlich herausgenommen, wonach S21 und Neubaustrecke „are expected to double the stations capacity“.

## Stuttgart 21 = eine schiefe Bahn

Im S21-Tiefbahnhof werden die Gleise eine Längsneigung – also ein Gefälle – von 15 Promille haben. Innerhalb der Bahnsteighalle mit einer Länge von 430 Metern

ergibt dies einen Höhenunterschied von 6,5 Metern. Die Soll-Vorschrift in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) nennt als höchstzulässige Längsneigung der Gleise in Fernbahnhöfen 2,5 Promille. Die Überschreitung des maßgeblichen Grenzwertes um das Sechsfache (!) wird durch die Topographie und die Baulichkeiten im Untergrund (U- und S-Bahn) erzwingen. Als dieser Tatbestand in der S21-Schlichtung im Sommer 2010 behandelt wurde, forderte Heiner Geißler am Ende der entsprechenden Debatte, „dass die Bahn diesen Konstruktionsfehler behebt, indem die Neigung verringert wird, oder indem das, was sicherheitsrelevant ist, durch zusätzliche Maßnahmen verbessert wird“. (Protokoll der Schlichtung vom 20. November 2010). Doch nichts von dem Geforderten erfolgte – vor allem deshalb, weil diesen Forderungen technisch nicht entsprochen werden kann.

Damit gibt es im Tiefbahnhof ein enormes Sicherheitsproblem: Züge können in diesem Bahnhof nicht ungebremst im Stillstand verharren. Es handelt sich dabei um eine Situation, die in Europa im Fall eines großen Fernbahnhofs einmalig ist. Und es kann durchaus sein, dass ein deutsches Gericht oder Institutionen der EU irgendwann zu dem Schluss kommen, dass ein solches Sicherheitsrisiko nicht hinzunehmen ist. Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat bereits angekündigt zu prüfen, inwieweit sie in Vertretung ihrer Mitglieder, der Triebfahrzeugführer, gegen S21 juristisch tätig werden wird. Sie hat diesen Aspekt auch im Vorfeld des jüngsten Aufsichtsratsbeschlusses zum Weiterbau von S21 erwidert. Der GDL-Vorsitzende im DB AG-Aufsichtsrat stimmte im Übrigen als einziges AR-Mitglied gegen den Weiterbau.<sup>5</sup>

*Bilanz:* In einer großen Landeshauptstadt wird eine Milliardeninvestition getätigt, um einen Kapazitätsabbau zu erreichen und einen Schrägbahnhof mit einem krassen Sicherheitsrisiko zu errichten. Es könnte sich durchaus ergeben, dass mitten in der Bau-

zeit Stuttgart 21 durch Gerichte gestoppt wird und eine Bauruine zurückbleibt. Wobei die Bahn, der Bund und die Projektpartner Land Baden-Württemberg und Landeshauptstadt Stuttgart sehenden Auges dieser Falle entgegen streben.

## Ausstiegskosten

Immer wieder ist davon die Rede, der Ausstieg aus Stuttgart 21 sei teurer als ein Weiterbauen. Das ist so, wie wenn ein Hauslehbauer feststellt, dass sein in Bau befindliches Haus, wenn es denn fertiggestellt ist, konstruktionsbedingt nie stand sicher sein und folglich vom Einsturz bedroht sein wird. Und wenn dieser dann argumentiert: Ein Abriss kostet derzeit 150.000 Euro, ein Weiterbau aber nur 100.000. Also wird weitergebaut. Die Debatte ist im Fall Stuttgart 21 in zweifacher Hinsicht absurd. Zunächst einmal sind die meist erwähnten Ausstiegskosten in Höhe von zwei Milliarden Euro krass überhöht. Das weiß auch die Bundesregierung. Am 5. Februar 2013 führten die drei Staatssekretäre, die zugleich Bahn-Aufsichtsräte sind, ein Gespräch mit Bahnchef Grube. Darin argumentierten sie selbst, dass es „Grund zur Annahme“ gebe, dass hier die „Preise künstlich hochgerechnet“ worden seien (Spiegel 07/2013). Als reale Ausstiegskosten ermittelte die baden-württembergische Landesregierung 2011 einen Betrag von deutlich weniger als einer halben Milliarde Euro.

Sodann ist die Terminologie „Ausstiegskosten“ grundsätzlich fragwürdig. Nicht der Ausstieg ist für Kosten verantwortlich. Diese Kosten sind vielmehr Folge des unverantwortlichen *Eintritts* in das Projekt. Im Übrigen geht es nicht allein um den Vergleich „Ausstiegskosten“ versus „Kosten des Weiterbaus“. Nach Realisierung von S21 wird es 50 und mehr Jahre lang in *jedem* Jahr gewaltige Verluste dadurch geben, dass mit S21 in Stuttgart ein Nadelöhr betoniert wurde.

Im Übrigen gab es in Westdeutschland mehrere Großprojekte, die politisch beendet wurden. Und je-

des Mal konnte dabei die *entscheidende Lehre* gezogen werden: Ausstiegskosten schmelzen zusammen wie Schnee im Frühjahr: Als 1983 beim Atomkraftwerk im badischen Whyll, als 1989 bei der atomaren Wiederaufbereitungsanlage im bayerischen Wackersdorf und als 1991 beim Schnellen Brüter in Kalkar, Nordrhein-Westfalen, der Ausstieg beschlossen wurde, stellte sich jeweils heraus, dass die behaupteten hohen Ausstiegskosten binnen weniger Wochen nach der politischen Entscheidung *zusammenschnurrten*. Der Grund: Die beteiligten Unternehmen wollten „im Geschäft bleiben“. Genauso wird es sich bei einem Aus für S21 verhalten.

## Keine Alternative?

Eingernermaßen verblüffend ist die wiederkehrende Behauptung, es gebe „keine Alternative“ zu S21. Der Stuttgarter Haupt- und Kopfbahnhof existiert seit Mitte der 1920er Jahre. Bis vor kurzem war dieser Hauptbahnhof unter allen großen deutschen Bahnhöfen derjenige mit den besten Werten hinsichtlich Pünktlichkeit und Betriebsablauf. Er hat gegenüber vergleichbaren Bahnhöfen wie demjenigen in Frankfurt am Main den Vorteil, dass hier das Gleisvorfeld mit seinem „Tunnelgebirge“ einen fast optimalen Zu- und Ablauf der Züge ermöglicht. Die „Alternative“ zu S21 ist also schlicht der real existierende und bewährte Stuttgarter Kopfbahnhof. Dass es hier Bedarf an Renovierung und Optimierung gibt, ist unbestritten. Doch dies ist Teil des Kerngeschäfts der Deutschen Bahn AG. Für den Investitionsrückstau ist allein der Bahnkonzern verantwortlich. Selbstverständlich wird man nach einem Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 den Wiederaufbau des Nord- und Südfelds des Bonatz-Baus in einer architektonisch angemessenen Form in Angriff nehmen müssen. Allein dadurch kann das Ensemble des Bonatz-Baus wiedergestellt und im Übrigen auch die aktuell erhebliche mehrere Großprojekte, die politisch beendet wurden. Und je-

inwieweit man darüber hinaus das Gleisfeld weiter optimieren und – wie das bereits bei den ursprünglichen Bauplänen in den 1920er Jahren angedacht war – ein weitgespanntes Glashallendach schaffen kann, sollte zukünftigen Debatten vorbehalten bleiben.

## Politik der vollendeten Tatsachen

Mit dem jüngsten Beschluss zum Weiterbau von Stuttgart 21 wird eine Politik der vollendeten und zerstörerischen Tatsachen verfolgt. Bei einer Fortsetzung des Baus würde als einer der nächsten Schritte ein gigantischer Trog vor dem Bahnhofsquergebäude ausgehoben. Gleichzeitig würden die Bahnsteige und Prellböcke aus dem jetzigen Hauptbahnhof herausgenommen und in ein neues Kopfbahnhofs-Provisorium ca. hundert Meter vor den Bonatz-Bau vorverlegt. Schließlich müsste zeitgleich mit dem Ausheben der Baugrube in großem Stil mit dem Abpumpen des Grundwassers begonnen werden.

Es geht um Zerstörung pur. Um fortgesetzten Murks. Um organisierten Betrug mit Milliarden-Schäden. Und allen ist klar: Die nächste offene Krise des Projekts wird kommen. Bereits jetzt, vor Aushebung der gigantischen Baugrube, gibt es in Stuttgart aufgrund der *Vorbereitungsarbeiten* für den S21-Bau eine erhebliche Zunahme der Zugverspätungen und einen Notfallplan; es gab über viele Wochen hinweg gesperrte Gleise, es gibt ein instabiles Bahnhofsdach (weil die Seitenflügel fehlen!), es gab ein halbes Dutzend Zugentgleisungen in 18 Monaten (siehe Bundesdrucksache DS 17/11338).

## S 21 als Politikum – Bundessache & Chefin-Sache

Tatsächlich ist Stuttgart 21 eben kein Bahnprojekt – ein „eigenwirtschaftliches“ sowieso nicht. Es ist ein Politikum im schlechten Sinn des Wortes. Verantwortlich für dieses zerstörerische Projekt und für den Beschluss „Weiterbau“ ist letzten Endes die Bundesregierung. Dies aus drei Gründen.

*Erstens.* Die Deutsche Bahn AG befindet sich zu 100 Prozent im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Damit haben die Bundesregierung und der Bundestag als Vertreterin des Eigentümers immer letzten Endes das Sagen. Die Verweise auf den Charakter der Bahn als Aktiengesellschaft, auf das Aktienrecht und „die Unabhängigkeit von Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG“ sind insbesondere vor dem Hintergrund des Berliner Flughafen-Skandals unhaltbar. Der Berlin-Brandenburg Airport (BER) ist ebenfalls eine Aktiengesellschaft. Er befindet sich auch zu 100 Prozent in öffentlichem Eigentum, wobei der Bund an diesem nur eine Minderheitsbeteiligung hält. Dennoch war es in den letzten Mona-

ten immer unbestritten, dass die öffentlichen Eigentümer für das BER-Desaster verantwortlich sind, wobei Herr Wowerreit, solange er BER-Aufsichtsratsvorsitzender war, dem Miteigentümer, dem Bundestag als Vertreter des Bundes, mehrmals Rede und Antwort stehen musste.

*Zweitens.* Stuttgart 21 wurde am 18. April 1994 von dem offiziellen Vertreter der damaligen Bundesregierung unter Helmut Kohl, dem Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann vorgestellt. In der Folgezeit hatten sich alle Bundesverkehrsminister zu Stuttgart 21 bekannt. Ohne Wenn und Aber tut dies auch der aktuelle Bundesverkehrsminister Ramsauer.

*Drittens.* Bundeskanzlerin Angela Merkel erklärte im September 2010, dass Stuttgart 21 ein „bundespolitisches entscheidendes Projekt“ sei. Sie sagte damals sogar, dass allein die Landtagswahl am 27. März 2011 über Stuttgart 21 entscheiden würde. Sie erklärte: „Wir brauchen keine Bürgerbefragung. Die Landtagswahl wird genau die Befragung der Bürger (...) über Stuttgart 21.“

Als am 12. Dezember 2012 die neuen gewaltigen Kostensteigerungen des Projekts Stuttgart 21 bekannt wurden, erklärte Bahnvorstand Volker Kefer: Die Deutsche Bahn AG trage „die für uns erkennbare erste große Kostensteigerung in Höhe von 1,1 Milliarden Euro“. Er fügte hinzu: Dies sei „ein Beitrag zur Befriedung“ der Situation vor Ort.

Das ist ein wahrhaft entlarvendes Verständnis von Unternehmenspolitik. Der Einsatz von einer Milliarde Euro mit dem Verwendungszweck „Befriedung“. Man könnte auch sagen: Die Bahn stellt riesige Summen, faktisch öffentliche Mittel, für den Kauf der öffentlichen Meinung, für den Kauf des Stillhaltens von Landesregierung und Oberbürgermeister der Landeshauptstadt ein. Was auf Korruption in großem Stil hinausläuft.



Der Stuttgarter Hauptbahnhof vor Beginn der Abrissarbeiten im August 2010.



Der Stuttgarter Hauptbahnhof im Februar 2013: Nord- und Südfügel sind abgerissen, und der Schlossgarten gleicht inzwischen einer Mondlandschaft.

<sup>1</sup> Selbst im Kapitel „Geschäftsfeld Netz“ (dort S. 37) taucht S21 nicht auf. In einer Rede Dürrs auf der Bilanzkonferenz vom 26. Mai 1995 (also zur Präsentation des 1994er Jahresberichts) heißt es interessenweise, Stuttgart 21 verfolge „die Grundidee eines optimalen integrierten Verkehrssystems“; mit „der gleichzeitigen Anbindung des Stuttgarter Flughafens“ solle vor allem der Flugverkehr mit der Schiene verbunden werden.

<sup>2</sup> Allerdings wird der „Stressstest“ und sein von der Schweizer Firma SMA „bestätigtes“ Ergebnis, wonach S21 „eine gegenüber dem heute bestehenden Kopfbahnhof 30 % höhere Leistungsfähigkeit“ habe, erwähnt (dort S. 126).

<sup>3</sup> Der Unfall kostete zehn Menschen das Leben. Er hätte durch den Einbau des Zugsicherungssystem PZB (punktformige Zugbeeinflussung) verhindert werden können. PZB gibt in Westdeutschland seit Jahrzehnten als Standard. Dass die Deutsche Bahn AG noch 20 Jahre nach der Wende nicht im gesamten Schienennetz bei einlagigen Strecken diese (oder vergleichbare) Sicherungsmaßnahmen installiert hat, unterstreicht unsere grundsätzliche Kritik an der Investitionspolitik des Bahnkonzerns. Aktuell ist vorgesehen, bis Ende 2014 alle Haupt- und viele Nebenbahnen mit PZB abzusichern.

<sup>4</sup> Wie in der Öffentlichkeit derart lange der Eindruck erweckt werden konnte, S21 sei deutlich leistungsfähiger als der Kopfbahnhof, kann hier im Einzelnen nicht dargestellt werden. Verwiesen sei auf die gut dokumentierten Darstellungen auf der Website Wikileaks und von Dr. Christoph Engelhardt. Siehe hier den letzten ausführlichen Schriftsatz „Stuttgart 21: Kritische Würdigung der Darstellungen der Deutschen Bahn AG zu den Personenstromanalysen“ vom 4. Februar 2013.

<sup>5</sup> Die EVG-Vertreter, darunter der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner, stimmten im Aufsichtsrat für den Weiterbau. Das wurde ihnen dadurch erleichtert, dass der Ministerpräsident des Landes und der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt auf vorausgegangene Briefe der EVG, ob das Land und die Stadt bereit seien, eine Ausstiegsdebatte zu führen, diesen Ball nicht aufgriffen hatten. Im übrigen kritisierte die EVG das Nein des GDL-Vertreters mit dem Hinweis, dieser habe an der AR-Debatte nicht teilgenommen (der GDL-Vertreter hatte sein Votum schriftlich hinterlassen). Die Kritik überzeugt nicht. Es kommt allein darauf an, wie konkret abgestimmt wurde. Die EVG- (früher Transnet) Vertreter stimmen seit vielen Jahren immer für Stuttgart 21 und damit gegen die Interessen von Bahnbeschäftigten und Fahrgästen.

<sup>6</sup> Spiegel online 15.9.2010

# Gewinne auf dem Rücken der Beschäftigten

Die selbstgesetzten Ziele des Bahnvorstands und die Interessen der Bahnbeschäftigten widersprechen sich grundsätzlich. Ein wesentliches Charakteristikum der Deutschen Bahn AG ist der radikale Belegschaftsabbau gepaart mit einer erheblich gesteigerten Arbeitsintensität und einer enorm gesteigerten Wertschöpfung je Beschäftigten. Die gesamte Beschäftigtenzahl scheint auf den ersten Blick nicht allzu stark zu sinken – von 331.000 1994 auf 287.695 Ende 2012. Doch diese Zahlenreihe enthält die zusätzlichen Beschäftigten bei den neu gekauften Unternehmen (Schenker, Arriva usw.). Deutlicher ist die Entwicklung in den einzelnen Bereichen. So gab es im reinen Schienenbereich und auf deutschem Gebiet 1994 320.000 Beschäftigte; Ende 2012 waren es auf knapp 190.000; ein Rückgang um gut 40 Prozent – bei deutlich gesteigerten Leistungen. Was sich unter anderem darin ausdrückt, dass der Umsatz je Beschäftigten auf mehr als das Dreifache an-

stieg und die „Wertschöpfung je Vollzeitperson“ – diese Kategorie gilt im Bahnkonzern als wichtige Richtgröße – mehr als verdoppelt wurde.<sup>1</sup>

In früheren Personalberichten der Deutschen Bahn AG wurde noch positiv vermerkt, dass der Krankenstand kontinuierlich gesunken sei. Während 1994 der Prozentsatz der Kranken Beschäftigten mit Entgeltzahlung als Anteil an allen Beschäftigten noch bei 5,4 Prozent lag, sei dieser Anteil bis 2004 kontinuierlich und schließlich auf 3,8 Prozent gefallen. Doch längst gibt es eine entgegengesetzte Entwicklung. Der Krankenstand stieg deutlich an. Er erreichte 2012 im Gesamtkonzern 5 Prozent und im Inland im Schienenbereich mit 7 Prozent ein Rekordniveau. Es sind vor allem die produktiven Sektoren, in denen der Krankenstand besonders hoch ist – und der Arbeitsstress offensichtlich als besonders groß empfunden wird. Verstärkt wird diese Belastung durch einen gewaltigen Aufbau der Überstunden. Allein im Per-

sonenverkehr (Inland) hatten sich bis 2012 2,8 Millionen Überstunden angesammelt. Um diese dauerhaft abzubauen, bräuchte man laut Gewerkschaft EVG „rund 1400 zusätzliche Mitarbeiter.“<sup>2</sup>

Die hohen Werte beim Krankenstand deuten auf eine enorme Arbeitsintensität – oft gepaart mit einer niedrigen Identifikation mit der Arbeit – hin. Das bestätigte eine Anfang 2013 veröffentlichte Befragung unter allen Bahnbeschäftigten, die von der DB AG selbst in Auftrag gegeben wurde. Sie bezieht sich allerdings auf alle (44!) Länder mit Bahnbeschäftigten. Auf einer Skala von 1 bis 5 erreichte danach die „Zufriedenheit“ nur den Wert von 3,6. Deutlicher das Ergebnis, wonach „weniger als 40 Prozent die Kommu-

nikation im Konzern als offen“ einschätzen und zwei Drittel meinen, dass die „Belange der Mitarbeiter bei wichtigen Entscheidungen nicht berücksichtigt“ würden.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Der Konzern nennt hier als „Wertschöpfung/VZP in Tsd. Euro“ für 1994 27,8 (also 27.800 Euro) und für Ende 2012 51,1 (also 51.100 Euro). Angaben jeweils nach Monatsbericht Personal, November 2012, DB ML.  
<sup>2</sup> Berliner Zeitung vom 2. Mai 2012.  
<sup>3</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 17. 1. 2013.



## Fehlorientierung des Bahn-Managements

Wenn sich die Deutsche Bahn AG zunehmend im „Bereich Nicht-Bahn“ engagiert, dann hat das mit dem leitenden Personal zu tun: Seit ihrer Gründung im Januar 1994 waren von den vier Vorstandsvorsitzenden drei – Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube – zuvor jahrzehntelang Top-Manager im Daimler-Konzern. Heinz Dürr, „Vater der Bahnreform“ und Erfinder von Stuttgart 21 ist zugleich Haupt-eigentümer der Dürr AG, einem Autozulieferer. Am Ende der Ära Dürr wurde Johannes Ludewig – ein Beamter mit Erfahrungen aus dem Bundesverkehrsministeri-

um – kurzzeitig Bahnchef (1997-1999). Er identifizierte Stuttgart 21 als „unwirtschaftlich“. Unter Bahnchef Mehdorn wurde der Bahnbörsengang vorangetrieben – und Stuttgart 21 neu belebt. Mehdorn und Grube stehen für die Orientierung der Bahn auf Auslandsmärkte („Global Player“ – siehe Artikel auf Seite VII) und für den beschriebenen strikten Sparkurs im Inneren. Mehdorn setzte sich als Bahnchef für den Weiterbetrieb des innerstädtischen Berliner Flughafens Tempelhof ein und wechselte nach seinem Rücktritt als Bahnchef 2009 zu Air Berlin und jetzt zum

Flughafen BER. Dort soll er nun ironischerweise ein gescheitertes Großprojekt retten, während er in Stuttgart für ein anderes solches Projekt, das erst im Scheitern ist, Verantwortung trägt (siehe dazu auch Seiten IV&V).

Im Bahnvorstand gibt es einerseits keinen einzigen mehr, der Eisenbahner ist – angesichts der 178-jährigen Eisenbahntradition ein Armutszeugnis. Gleichzeitig gilt die Logik, dass die geringe Kompetenz üppig entlohnt werden müsste: Mehdorn ließ sich seine Vergütung gegenüber derjenigen seines Vorgängers zunächst verdoppeln, dann verdrei-

fachen. Rüdiger Grube übernahm die Vertragsbedingungen seines Vorgängers. Hartmut Mehdorn wurde im Mai 2009 trotz Bespitzelungsaffäre mit goldenem Handschlag und 4,8 Millionen Euro Abfindung verabschiedet.<sup>1</sup>

Im Bahn-Aufsichtsrat gibt es mehrere Räte mit Interessen, die einem nachhaltigen Schienenverkehr entgegenzusetzen sind: Der Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Hellmuth Felcht ist maßgeblich aktiv bei der Investmentgesellschaft One Equity Partners und beim irischen Baustoffkonzern CRH. Des Weiteren gibt es im Aufsichtsrat zwei Repräsentanten

der Atom- und Kohlestromlobby, von denen einer zugleich ein großer Bahnstromlieferant ist, dazu ein ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutschen Bank und der Alleineigentümer der Georgsmarienhütte, die der Bahn u.a. Radsatzwellen liefert.

Rund die Hälfte des Bahn-Umsatzes entfällt auf Bereiche, die mit Eisenbahn nichts zu tun haben: auf das Speditionsgeschäft, Lkw-Verkehre, Schiffsverkehr und Luftverkehr. Die DB-Tochter Schenker rühmt sich, „der zweitgrößte Luftfrachtspediteur der Welt“ zu sein.

<sup>1</sup> Nach: Welt.de vom 25. April 2009.

### Die DB sponsert ihre Kritiker

Es hat bei der DB eine gewisse Tradition, Menschen mit politischem oder publizistischem Einfluss durch das Anbieten spezieller Jobs, Vergünstigungen o.ä. für die strategischen Pläne der DB einzuspannen. So wurden gelegentlich ehemalige Verkehrsminister der Länder (z.B. Franz-Josef Kniola, Karl-Heinz Daehre, Otto Wiesheu und andere), aber auch ein ehemaliger Bundesverkehrsminister (Jürgen Klimt) und wichtige Personen aus der Leitungsebene von Umwelt- und Verkehrsverbänden (z.B. Peter Westenberg, Dirk Flege) in Positionen manövriert, in denen sie sich für die strategischen Positionen der DB insbesondere für den Börsengang einsetzen konnten und in denen sie ihre vorherige kritische Position gegen strategische Pläne der Bahn nicht mehr publizieren konnten. Einen Höhepunkt erlebte das System Mehdorn, als 2008 der langjährige Chef der Bahngewerkschaft Transnet (heute EVG), Norbert Hansen, in den Bahnvorstand wechselte. Transnet hatte zuvor die Börsenpläne Mehdorns unterstützt. Gleichzeitig hat der damalige Bahnchef Mehdorn mit seinem internen Überwachungssystem immer wieder versucht, seine internen Zweifler und Kritiker unter Druck zu setzen und seine externen Kritiker in ihren jeweiligen Referenzsystemen „anzuschwärzen“.

Dieses „System Mehdorn“, über das der alte Bahnchef am Ende auch politisch gestolpert ist, hat der neue Bahnchef Grube trotz anderslautender Beteuerungen nicht wirklich abgeschafft. Die an Unterstützer „verschenkte“ BC 100 wird nach wie vor als Lockmittel und Belohnung für Loyalität eingesetzt. Zu den Vorständen

und Geschäftsleitungen von Umwelt- und Verkehrsverbänden werden diskret spezielle Verbindungen aufgebaut. Wenn Pro Bahn beispielsweise 2012 dem Bahnchef einen Preis verleiht – just in einem Jahr, das von besonders vielen Fehlleistungen der Bahn im Nah- und Fernverkehr bestimmt war –, dann ist das doch erstaunlich. Und wenn der preisverleihende langjährige Chef von Pro Bahn beinahe bei der Bahn einen gut bezahlten Job bekommen hätte (das Geschäft scheiterte dann an dem besonderen „Geschmäcke“, den das gehabt hätte), dann fragt man sich, wie viel kritische Distanz ein solcher Fahrgastverband zur DB noch einnehmen kann. Für Pro Bahn hat diese Praxis jedenfalls zu einer internen Zerreißprobe geführt. Ähnliche Kontroversen gab es Ende 2012 und Anfang 2013 über ein von der EVG und dem Fonds soziale Sicherung geplantes Projekt „Sicherheit im Bahnverkehr“. Hier soll aus dem der EVG nahe stehenden Fonds, der mit Geldern der DB AG gefüllt wird, ein Betrag von 340.000 Euro an eine Pro Bahn Service GmbH fließen und der frühere Pro Bahn-Vorsitzende drei Jahre lang als Projektleiter bezahlt werden. Nachdem also zunächst der Fahrgastverband Pro Bahn das „Sicherheit im Bahnverkehr“-Projekt gegen massive Widerstände aus den Landesverbänden selbst durchführen wollte, soll es jetzt diese privatwirtschaftliche GmbH tun, deren Gesellschafter allesamt einflussreiche Pro Bahn-Mitglieder sind. Vor allem soll der Fahrgastverband über einen „Beirat“ das Projekt gemeinsam mit EVG und Fonds „steuern und kontrollieren“. Auch hierzu gab es intern und extern kritische Opposition.

### Kartell mit Geschmäcke

Mitte 2011 wurde das Kartell „Schienenfreunde“ aufgedeckt. Dieses hat der DB AG seit Mitte der 1990er Jahre und bis 2011 um gut 30 Prozent überhöhte Preise für Schienenstahl und Weichen in Rechnung gestellt. Dadurch entstand ein Schaden von mindestens einer Milliarde Euro. In dem Kartell waren der deutsche Marktführer im Stahlsektor ThyssenKrupp (über die Tochter GFT Gleistechnik), der österreichische Konzern Voestalpine (über deren Töchter TSTG Schienentechnik GmbH & Co KG und Voestalpine Klöckner Bahntechnik GmbH), die schwedische Inexa und die niederländisch-britische Corus-Gruppe einbezogen. Führend im Kartell waren Voestalpine und Thyssen bzw. ThyssenKrupp.

Auch wenn die Untersuchungen zu dem Kartell im März 2013 noch nicht abgeschlossen sind, so steht inzwischen doch fest: Das „Opfer“, Deutsche Bundesbahn respektive Deutsche Bahn AG, war in das Kartell zumindest zeitweilig integriert. Da neue Bahntrassen und grundlegende Instandhaltungs-Investitionen weitgehend aus dem Bundeshaushalt bezahlt werden, entstand der Schaden überwiegend beim Bund. Es gibt den begründeten Verdacht, dass im Gegenzug dafür, dass die Bahn die überhöhten Stahlpreise akzeptierte, die „Schienenfreunde“ mit der Transportsparte der DB AG lukrative Verträge zum Transport von Stahlgütern abschlossen. Dabei ist die in der Öffentlichkeit bisher nicht diskutierte Personalie Dieter H. Vogel von Interesse. Vogel nahm im Zeitraum 1986 bis 1998 bei Thy-

ssen führende Positionen ein, zuletzt als Vorstandsvorsitzender. Er schied im Mai 1998 bei Thyssen nach der Fusion zu ThyssenKrupp aus und engagierte sich bei der Private Equity-Gesellschaft BVT, die 2007 in der Lindsay Goldberg Vogel GmbH aufging. U.a. kontrolliert diese „Heuschrecke“ den weltweit größten unabhängigen Stahlhändler Klöckner & Co, bei der Vogel seit 2005 Aufsichtsratsvorsitzender ist. Auf Betreiben des damaligen Bundeskanzlers Gerhard Schröder übernahm Dieter H. Vogel am 24. März 1999 bei der Deutschen Bahn AG als Nachfolger von Heinz Dürr die Position des Aufsichtsratsvorsitzenden, die er bis zum 7. März 2001 innehatte. Der Ex-Thyssen-Chef Vogel war damit Oberaufseher bei der Deutschen Bahn AG in einer Zeit, in der das Kartell „die Schienenfreunde“ die Bahn pro Jahr um hunderte Millionen Euro erleichterte. Auch dies ist ein starkes Indiz dafür, dass die Bahn selbst sich am Kartell und damit daran beteiligte, staatliche Zuschüsse für die Schiene in die Kassen privatkapitalistischer Konzerne zu lenken. Die Wirtschaftspresseschreibt dies just so klar: „Der Logistikkonzern (Deutsche Bahn AG) war selbst über die Absprachen der Stahlfirmen im Bilde. Abgestellt hat die Bahn das Kartell aber nicht. Vielmehr hat das Management das illegale Treiben der Schienenlieferanten geduldet.“ So Martin Murphy im „Handelsblatt“ vom 27. 12. 2012. Das passt wiederum zum oben beschriebenen Grundcharakter des Bahn-Managements.

# Die DB AG als „Global Player“

Statt auf den Bahnverkehr konzentriert sich die DB AG zunehmend auf andere Sparten

Hartmut Mehdorn hatte noch vollmundig erklärt: „Unser Markt ist die Welt.“<sup>1</sup> Der Glaube an die Sinnhaftigkeit dieser Global-Player-Strategie war mit den teuren Misserfolgen der Post AG auf dem US-Markt (die im Übrigen mit dem Abbau des „Kerngeschäfts“ im Inland bezahlt wird) und mit der weltweiten Krise 2008/2009 erschüttert worden. Als Rüdiger Grube dann im Mai 2009 mitteilen ließ, er wolle sich auf das „Brot-und-Butter-Geschäft im Inland“ konzentrieren, verleitete das die „Süddeutsche Zeitung“ zur Schlagzeile: „Neuer Bahnchef stoppt Expansion“.<sup>2</sup>

In Wirklichkeit gab es mit Grube als Bahnchef die ungebremste Fortführung der Expansion auf Auslandsmärkten: Im Sommer 2009 wurde der Einstieg der DB AG in den polnischen Markt mit der Übernahme der Güterbahn PCC Logistics vollzogen. Mit PCC, so Grube, schließe „der Konzern eine Lücke für Transporte Richtung Russland“.<sup>3</sup> Ende 2009 wurde ein Deal im Emirat Katar eingefädelt, zu dessen Vertragsabschluss Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Grube Anfang 2010 nach Katar eilten. In den Wochen, als die Bahn im Inland ihr erstes Winterdesaster erlebte, ließ Grube verlauten: „Es motiviert unglaublich, wenn man vor Ort in Katar erfährt, wie sehr das Know-how unserer Mitarbeiter weltweit gefragt ist. Die machen wirklich einen tollen Job.“<sup>4</sup> Im März 2010

war das Tandem Ramsauer-Grube vor Ort in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAR) zur Vertragsunterzeichnung, um „die VAR beim Aufbau einer hochmodernen und leistungsfähigen Schieneninfrastruktur nach Kräften zu unterstützen“, so Ramsauer.

Das wichtigste Ereignis im Zusammenhang mit der Expansionspolitik der DB war zweifellos der Kauf des britischen Bahnunternehmens Arriva plc. am 11. August 2010 für 2,7 Milliarden Euro.<sup>5</sup> Es handelt sich um den größten Zukauf in der Unternehmensgeschichte der DB. Dahinter steckt das schon seit Jahren verfolgte Konzept, den „Global Player“ DB AG auf europäischer Ebene zur Nummer eins zu machen. Arriva betreibt in Großbritannien eine Vielzahl von Bus- und Bahnlinien und ist insgesamt in zwölf Ländern aktiv. Mit dem Einstieg erhofft sich das DB-Management eine starke Positionierung für die Ausschreibungen im britischen Schienenverkehr und in ganz Europa. Personenverkehrsvorstand Homburg dazu: „Es ist viel leichter, auf fremden Märkten Fuß zu fassen, wenn man dort bekannt ist und die Gepflogenheiten kennt.“<sup>6</sup> Die DB AG ist mit dem Kauf jedoch nun auch der größte Busbetreiber in Europa und damit selbst der größte Konkurrent von Eisenbahnverkehrsbetreibern.

2011 ging die Expansion mit dem Kauf der britischen „Grand Central Railway“ weiter, 2012

stieg sie in die Planung der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Mekka und Medina ein. Im gleichen Jahr erwarb die DB die Mehrheit am größten rumänischen Privatbahnunternehmen Regiotrans.

Im März 2013 schlug der DB-Konzern erneut zu und übernahm die komplette Osteuropatochter des Personenverkehrs-Rivalen Veolia, die Veolia Central Europa (VTCE) für – einschließlich der Schulden – 180 Millionen Euro.<sup>7</sup> Und Bahnchef Grube träumt von der DB als weltweit größtem Mobilitäts- und Logistikkonzern und einer Verdoppelung des Umsatzes bis 2020.<sup>8</sup>

Die Behauptung der DB AG, man praktiziere die beschriebene „Aufkaufspolitik“, um „Logistik- und Verkehrsketten, alles aus einer Hand“ anbieten zu können, ist sachlich falsch. Denn gleichzeitig zerstört die DB AG von Jahr zu Jahr die Einheitlichkeit des Systems Schiene, indem immer neue Konzerneinheiten geschaffen und Teile der Bahn ausgegliedert werden. Auch hat die DB viele Unternehmensbestandteile, die seit Jahrzehnten Teil des „Aus-einer-Hand-Geschäfts“ waren, verkauft – so das Tourismus-Geschäft (DER), die ehemals bahneigene Bank (Deutsche Verkehrs- und Kreditbank) und die ehemals gemeinsam mit skandinavischen Bahnen betriebene Ostsee-Fährgesellschaft Scandlines. Zum grundsätzlichen Ansatz, eine „Logistikkette aus einer Hand“

bieten zu können, äußerte Christian Böttger, Professor für Wirtschaftsingenieurwesen: „Das DDR-Volkskombinat hat das früher auch so gemacht – ein Unternehmen für alles. Aber moderne Firmen konzentrieren sich heute meist auf nur eine Wertschöpfungsstufe. Kein privatwirtschaftlicher Wettbewerber hat den Anspruch, eine vergleichbare Wertschöpfungstiefe anzubieten. Die DB AG betreibt mittlerweile Flugzeuge in den USA und versorgt Minen in Papua-Neuguinea. Das passt nicht zu ihr.“

Wie bereits auf Seite II beschrieben, gibt es im Bereich Logistik und ausländische Engagements (ohne Arriva) kaum Gewinne. Bei den rund 7,5 Milliarden Euro, die dort in Form von Aufkäufen investiert wurden, fallen bei einer Verzinsung von rund 7 Prozent Kosten in Höhe von jährlich 525 Millionen Euro an. Der für 2011 in der DB-Bilanz ausgewiesene Schenker-Gewinn von 403 Millionen Euro deckt gerade einmal drei Viertel dieser Zinskosten ab. Das heißt: Dieser Bereich fährt nach dieser Rechnung einen Verlust von mindestens 122 Millionen Euro ein.

Dass der Vorstand der Deutschen Bahn dennoch diese Orientierung auf Expansion im Ausland aufrecht erhält und diesen unter Bahnchef Rüdiger Grube sogar verstärkt, hat weniger mit Betriebswirtschaft und viel mit *Politik* zu tun. Im Grunde benutzt die Bundesregierung die Deut-

sche Bahn AG als ein Vehikel, um Weltpolitik zu spielen. Mal wird die DB AG eingesetzt, um im Bündnis mit Putin und Medwedew eine neue landgestützte Transporttrasse Deutschland – Polen – Russland – China in die Wege zu leiten. Hier geht es um das strategische Ziele, die extreme Exportorientierung der deutschen Wirtschaft logistisch abzusichern und die Achse Berlin – Moskau zu stabilisieren. Mal will man sich mit Engagements in Katar, Abu Dhabi, Dubai und Saudi-Arabien in derjenigen Region engagieren, wo Öl- und Gasinteressen die zentrale Rolle spielen und umgekehrt arabisches Kapital bei deutschen Autokonzernen engagiert ist.

Weltpolitische Spielchen dieser Art sind natürlich kostspielig: Die DB AG hat in den 18 Jahren von 1994 bis 2011 mit 16,6 Milliarden Euro ziemlich exakt so viele Schulden angehäuft wie die vielgescholtene Deutsche Bundesbahn im 41-Jahres-Zeitraum 1949 bis 1990 akkumuliert hatte.<sup>9</sup>

1 In: Welt am Sonntag vom 15. Januar 2006.  
2 Daniela Kühr, „Neuer Bahnchef stoppt Expansion“, in: Süddeutsche Zeitung vom 21. August 2009.  
3 Leo Klimm, „Bahn drückt Preis für Einstieg in polnischen Markt“, in: Financial Times Deutschland vom 17. Juli 2009.  
4 In: Mobil 01/2010.  
5 Im Kaufpreis enthalten ist die Übernahme von Arriva-Schulden von rund 1 Mrd. €  
6 Frankfurter Rundschau vom 2.11.2012  
7 Süddeutsche Zeitung vom 13.3.2013  
8 Rede von Rüdiger Grube auf der Bilanzpressekonferenz am 29.3.2012.  
9 1990 lagen die Schulden der Bundesbahn bei 34 Milliarden DM.

## Abstellgleis Bahnprivatisierung

Die Privatisierung ist zwar 2008 vorerst gescheitert, aber noch lange nicht vom Tisch

Trotz mancher anderslautenden Erklärung ist das Thema Bahn-Börsengang nicht vom Tisch. Es gibt *erstens* einen weiterhin gültigen Beschluss des Deutschen

Bundestages vom Mai 2008, wonach die Bundesregierung aufgefördert wird, sobald wie möglich 24,9 Prozent an der DB ML (also der AG mit dem gesamten

Personen- und Güterverkehr sowie der Logistik) an private Investoren zu verkaufen. Entsprechend wurde die DB AG bereits im Frühjahr 2008 mit der Bildung der neuen Subholding DB ML so umstrukturiert, dass eine solche Teilprivatisierung quasi über Nacht vollzogen werden kann. *Zweitens* hat die jetzige Bundesregierung in ihren Koalitionsvertrag geschrieben, dass die Bahn teilprivatisiert wird, „sobald der Kapitalmarkt das zulässt“. Dieser „Kapitalmarkt“ – die Börse – erreicht längst wieder Rekordkurse. Der SPD-Kanzlerkandidat wiederum ist, wenn die SPD im September (Mit-)Regierungspartei werden sollte, geradezu eine personelle Garantie für neue Bahnbörsenpläne. Es war das Terzett Steinbrück-Tiefensee-Mehdorn, das 2006 bis 2008 die Bahnprivatisierung vorantrieb. *Drittens* gibt es deutliche Äußerungen aus dem Bahnmanagement. So sagte der DB-Finanzvorstand Richard Lutz, dass „wir in Absprache mit der Bundesregierung 24,9 Prozent des Transportbereichs ja an die Börse bringen sollten.“<sup>1</sup>

Da ein echter Bahnbörsengang in der Bevölkerung inzwischen höchst unpopulär ist, wäre stattdessen auch die Beteiligung eines ausländischen Investors (aus Moskau oder Dubai usw.) denkbar. Im Januar 2012 äußerte Bundesverkehrsminister Ramsauer: „Wenn Sie unter Privatisierung verstehen, dass ein Investor etwa in den Fahrbetrieb der DB Mobility investieren würde, dann wäre er hochwillkommen. Also es geht dann ja nicht um einen Verkauf,

sondern um eine strategische Kapitalaufstockung, die die Investitionskraft der Bahn erhöht.“<sup>2</sup> Selbstverständlich ist ein „Einstieg eines Investors“ auch eine Teilprivatisierung. Dieser würde ja nicht aus Gutmenschen Kapital zur Verfügung stellen, sondern er will eine Rendite erwirtschaften. Die Bundesregierung hätte in einem solchen Fall außerdem nur noch eingeschränkt die Möglichkeit, in die Politik der DB AG einzugreifen, was sie im Moment zumindest technisch noch kann. Die Pläne zur Bahnprivatisierung stehen in einem Widerspruch zum Grundgesetz (GG): Obgleich mit der Bahnreform im Dezember 1993 die Verfassung geändert und die seit 1949 festgelegte GG-Zielsetzung, wonach die Eisenbahn in Deutschland komplett in öffentlichem Eigentum befindlich sein muss, verwässert wurde, heißt es auch in dem neu eingefügten Artikel 87e Abs. 4: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonenverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“<sup>3</sup> Das „Wohl der Allgemeinheit“ und eine Orientierung an den „Verkehrsbedürfnissen“ widersprechen der Logik einer Bahnprivatisierung.

*Bahn für Alle* setzt sich gegen jede Form einer Bahnprivatisierung ein. Eine nachhaltige Mobilität kann nur gewährleistet

werden, wenn die Bahn sich in öffentlichem Eigentum befindet – wobei ein dezentrales, bürger-nahes öffentliches Eigentum den Zielsetzungen eines nachhaltigen und sozial gerechten Verkehrs eher gerecht wird als ein in einer AG (oder früher in einem „Sondervermögen des Bundes“) zentralisiertes Eigentum. Im Übrigen bekommen wir im Nachbarland Schweiz Tag für Tag gezeigt, dass eine solche Bahn zur Zufriedenheit der Bevölkerung funktioniert – im Frühling, Sommer, Herbst und gerade auch im Winter. In den Worten von Peter Füglistaler, dem Chef des Schweizer Bundesamtes für Verkehr: „Man kann natürlich das Netz in staatlicher Hand lassen, den Regionalverkehr bezuschussen und jemanden im Fernverkehr hohe Gewinne machen lassen. Der Investor zieht dann aber Geld aus dem System, darüber muss man sich bewusst sein. Wir haben uns (in der Schweiz; d. Red.) entschieden, dass der Kapitalgeber, die öffentliche Hand, keine Dividende will – auch die Privatbahnen sind bei uns ja mehrheitlich in der Hand des Staates. Das macht das System einfach billiger. (...) Privatisieren wollen wir die Bahn nicht. Sie soll glückliche Kunden und viele Güter transportieren. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist wichtig. Wir haben aber nicht in erster Linie im Kopf, dass sie viel Gewinn machen soll.“<sup>4</sup>

1 Börsenzeitung vom 5. Februar 2011.  
2 Ostseezeitung vom 16.1.2012.  
3 Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, Artikel 87e.  
4 Interview mit Peter Füglistaler in: Der Tagespiegel vom 16. Januar 2011.



Protest von Bahn für Alle gegen die Privatisierung der Deutschen Bahn AG.

# Konsequenzen und Alternative

## Die verbesserte Bürgerbahn für Alle

Nach all der Kritik stellt sich die Frage: Wie könnte eine bessere Bahn aussehen? Wir sind überzeugt dass wir eine völlig andere Bahn benötigen – eine Bahn,

- die den Ansprüchen der Fahrgäste gerecht wird,
- die sich auf das Kerngeschäft eines flächendeckenden Schienenverkehrs im Inland und – in Kooperation mit Nachbarbahnen – ins Ausland hinein konzentriert,
- die nachhaltig und umweltfreundlich betrieben wird
- und die demokratisch – unter Einbeziehung von Beschäftigten, unabhängigen Fahrgastverbänden und Umweltorganisationen – kontrolliert wird.

Eine solche Bahn erfordert eine andere Verkehrspolitik, eine andere Struktur der Bahn mit anderem Spitzenpersonal und anderer Unternehmenskultur.

### Chancengleichheit für die Bahn

Die Bundesregierung muss die bestehende Benachteiligung der Schiene im Verkehrsmarkt beenden (u.a. Befreiung von der Energiesteuer). Stattdessen muss der Flugverkehr mit einer angemessenen Kerosinsteuer belegt werden. Bahntickets sollten nur dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz unterliegen. (7,5% statt 19%).

### Unternehmensstruktur – keine Privatisierung

Beim gegebenen (höchst unbefriedigenden) Zustand der Infrastruktur und des Nahverkehrs darf es keine Gewinne in Unternehmensbereichen wie DB Netz, DB Station & Service und DB Regio geben, die an den Mutterkonzern abgeführt werden. Generell ist eine Orientierung der DB auf Gewinn falsch. Damit werden Anreize zum Kostensparen mit fatalen Folgen geschaffen. Die DB AG muss daher von einer Gewinnorientierung befreit und – entsprechend Grundgesetz Art. 87

– auf das Gemeinwohl mit den eingangs skizzierten Zielsetzungen ausgerichtet werden. Dass dies in einem vernünftigen Kostenrahmen machbar ist, beweist die Schweiz. Die Ausrichtung des DB Konzerns auf schienenferne Logistik- und insbesondere Auslandsgeschäfte muss gestoppt werden. Wir lehnen jegliche Form der Privatisierung der Bahn ab. Perspektivisch muss die jetzige DB AG (mit der DB ML AG) in eine Struktur überführt werden, die eine solche Orientierung auf das Gemeinwohl und einen flächendeckenden qualitativ hochwertigen Bahnverkehr zum Ziel hat und eine demokratische Kontrolle der Unternehmensentscheidungen ermöglicht. Diese Struktur sollte sich an dem Prinzip „so zentral wie nötig, so dezentral und bürgernah wie möglich“ orientieren. Eine Unternehmensform wie die Anstalt des öffentlichen Rechts könnte dafür angemessen sein.

### Streckennetz

Darüber hinaus muss die DB AG das über Jahre vernachlässigte Streckennetz wieder in einen guten Zustand versetzen (u.a. Beseitigung der Ursachen für Langsamfahrstellen anstelle diese in den Fahrplan zu übernehmen). In Hinblick auf den neuen Bundesverkehrswegeplan, der bis 2015/2016 entstehen soll, muss die Bundesregierung die Investitionspolitik grundlegend verändern: Zuerst muss – analog zu dem erfolgreichen Programm „Bahn 2000“ in der Schweiz – ein zukunftsfähiges Bahn-Zielnetz definiert werden, das sich an folgenden Punkten orientiert:

- landesweiter integraler Taktfahrplan, der schrittweise verbessert wird,
- Optimierung der Netzgeschwindigkeit statt Maximierung der Geschwindigkeit zwischen den Endpunkten von Hochgeschwindigkeitsverbindungen,
- Reaktivierung alter und Bau neuer Schienenstrecken entsprechend dieses Zielnetzes; ausreichende Kapazitäten für einen wachsenden Bahnverkehr, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Auf der anderen Seite sollte nicht mehr in den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen investiert werden. Stattdessen sollten bei der Straßeninfrastruktur nur noch Erhaltungsinvestitionen getätigt werden. Ebenso muss die Subventionierung von Flughäfen beendet werden. Ziel muss es sein, Millionen Menschen einen Umstieg auf die Bahn zu ermöglichen.

chen. Einige erfolgreiche Bahnen beweisen, dass dies selbst in dünn besiedelten Regionen möglich ist.

### Zuverlässigkeit

Um die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs zu verbessern, muss die DB AG ausreichende Reservekapazitäten für Perioden mit besonderen Belastungen vorhalten – über die die Bahn in früheren Zeiten verfügte und wie dies bei Bahnen in anderen Ländern der Fall ist. Auch die vorausschauende Wartung der Züge muss so sichergestellt sein, dass technische Pannen wann immer möglich vermieden werden und nur Züge auf die Strecke geschickt werden, die vollständig einsatzfähig sind.

### Güterverkehr

Sowohl von Seiten der Politik als auch der DB AG muss alles dafür getan werden, Gütertransport stärker von der Straße auf die Schiene zu verlagern und auch auf kurzen Distanzen ein entsprechendes Angebot zu bieten. Dafür müssen ausreichende Ausweichstellen zur Verfügung stehen, um das Überholen von Güterzügen durch Personenzüge zu ermöglichen und damit die Streckenkapazität insgesamt zu erhöhen. Strecken mit erheblichen Kapazitätsengpässen (z.B. die Rheinstrecke oder die Anbindung des Hamburger Hafens) müssen ausgebaut werden. Gleisanschlüsse für Unternehmen sind zu reaktivieren, wenn damit mehr Transport per Bahn ermöglicht wird. Außerdem muss die Bahn besonders auf vielbefahrenen Strecken für ausreichenden Lärmschutz sorgen, um die Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren.

### Beschäftigte

Der Arbeitsplatzabbau bei der DB AG, der oft mit dem Abbau von Service verbunden ist, muss

gestoppt werden. Im Sinne von „guter Arbeit“ sollten gesellschaftlich und ökologisch sinnvolle Arbeitsplätze erhalten und wieder neu ausgebaut werden – vor allem im Kundenservice an Bahnhöfen, bei Wartung und Instandhaltung und beim Personal in den Zügen. Umgekehrt kann durch vereinfachte Unternehmensstrukturen Personal im oberen Management und in der Verwaltung reduziert werden.

### Service und Preise

Die DB AG muss ihren Kundinnen und Kunden einen solchen Service bieten, dass diese nicht vom Bahnfahren abgeschreckt werden. Dazu gehören

- Service und Kundenbetreuung auf den Bahnhöfen (inkl. Informationen und Winterdienst),
- Verkaufsstellen für Bahntickets in allen größeren Bahnhöfen,
- unbürokratische und schnelle Abhilfe bei Verspätungen oder Zugausfällen,
- eine optimale Betreuung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, um auch diesen ein problemloses Reisen zu ermöglichen,
- Fahrradmitnahme in allen Zügen,
- Bordrestaurants in allen Fernverkehrszügen.

Das jetzige unübersichtliche Preissystem muss durch ein einfaches und nachvollziehbares System mit klaren Rabattheregelungen ersetzt werden. Im Zentrum sollten dabei zwei Mobilitätskarten stehen, die wirklich massenhaft Kundschaft finden, also ein Ausbau und eine Verbilligung von BC50 und BC100. Wird die Schweiz als (richtige) Messlatte genommen, müsste es zehn Mal mehr BC50 und 50 mal mehr BC100 geben. Insgesamt muss Bahnfahren preiswerter und familienfreundlicher werden. Die Tarife und Bedingungen im Nah- und Regionalverkehr müssen wieder einheitlich werden.



### Bündnis Bahn für Alle

Bahn für Alle setzt sich für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand ein und wendet sich gegen jede Bahnprivatisierung. Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit und Gewerkschaften. Die folgenden Organisationen sind Mitglied von Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA,

### Wer ist Bahn für Alle?

IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und Verdi. Bahn für Alle hat nach dem ICE-Achsbruch vom 9. Juli 2008 in Köln im Sommer und im Dezember desselben Jahres mit zwei Sonderbeilagen zur taz aufgedeckt, dass die Radsatzwellen der ICE- und ICE-TD-Hochgeschwindigkeitszüge nicht dauerhaft sind. „Monitor“ und „Frontal21“ griffen das Thema auf; inzwischen muss die DB AG

alle entsprechenden Radsatzwellen austauschen. Diese Publikation wird ausschließlich aus Spenden von Bahn für Alle und vielen weiteren SpenderInnen finanziert. Wir sind dringend auf Spenden angewiesen. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie ab einer Spende von 10 Euro eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder Sie spenden direkt auf unser Konto: GRÜNE LIGA, Konto-Nr. 802 567 6900, BLZ 430 609 67 (GLS Bank). Betreff: „Bahn für Alle, Sonderzeitung“.

**PapyRossa Verlag**

**Engelhardt/Hopfentz/Leidig/Lösch/Sittler/Wolf**

**Empört Euch – weiter!**  
Neue Argumente gegen Stuttgart 21

84 Seiten | Euro 5,- | ISBN 978-3-89438-522-4

Der Aufsichtsrat der DB setzt auf Weiterbau, ein grüner OB und ein grüner Ministerpräsident verweigern sich der Option auf den Ausstieg, eine Kanzlerin sieht ein »gesamtstaatliches Interesse«. Die Autoren bieten neue Argumente gegen S21. Und weil diese allein nicht reichen, rufen sie mit Stéphane Hessel: Empört Euch – weiter!

Luxemburger Str. 202 | 50937 Köln | Tel. (02 21) 44 85 45 | Fax 44 43 05  
www.papyrossa.de | mail@papyrossa.de

### Rückmeldecoupon

bitte per Post an Bahn für Alle, c/o GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin  
per Fax an 030 - 204 44 68 oder per Mail an info@bahn-fuer-alle.de

Ja, ich möchte die Bahn-Kampagne unterstützen. Hiermit ermächtige ich die GRÜNE LIGA e.V. - Netzwerk ökologischer Bewegungen e.V., den unten stehenden Betrag vom angegebenen Konto einzuziehen. Dieses Konto ist speziell für die Kampagne „Bahn für Alle“ eingerichtet, alle Spenden gehen an die Kampagne. GRÜNE LIGA e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, so dass die Spenden steuerlich absetzbar sind. Ich spende \_\_\_\_\_ Euro.

Datum/Unterschrift: \_\_\_\_\_

Kontoinhaber/in: \_\_\_\_\_ Name: \_\_\_\_\_

Kto.-Nr.: \_\_\_\_\_ Straße: \_\_\_\_\_

BLZ: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Bank: \_\_\_\_\_ Tel.Nr. (optional): \_\_\_\_\_

### Impressum

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses „Bahn für Alle“ als Beilage in der taz am 20.3.2013 sowie als Sonderdruck „Alternativer Geschäftsbericht der DB AG 2012“.

V.i.S.d.P: Bernhard Knierim, Choriner Str. 6, 10119 Berlin

Texte und Redaktion: Winfried Wolf, Bernhard Knierim

Mitarbeit: Heiner Monheim, Carl Waßmuth

Lektorat: Katrin Kusche

Bildredaktion: Bernhard Knierim, Winfried Wolf

Fotos: Manfred Grohe (S. IV & V), Bernhard Knierim (S. I, S. II, S. III, S. VII, S. VIII), Bahn für Alle (S. VI)

Grafiken: Bernhard Knierim für Bahn für Alle

Layout: Bernhard Knierim