



# Die Deutsche Bahn neu aufgleisen

**ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT  
DEUTSCHE BAHN 2022**



**BÜRGERBAHN –**

Denkfabrik für eine starke Schiene

# Inhalt

1	Summary.....	04
2	Das Jahr 2022 – Auferstanden aus Ruinen – wirklich.....	08
2.1	Umsatz und Ergebnis.....	08
2.2	Personenverkehr 2022.....	13
2.3	Infrastruktur und Kapazitäten im Personenverkehr.....	16
2.4	Hochgeschwindigkeitsverkehr und ETCS.....	21
2.5	Die Krise von DB Cargo.....	24
2.6	Auslandsbeteiligungen der DB – Die Problematik von Schenker.....	27
2.7	Beschäftigung.....	32
3	Vergütung des Bahnvorstandes: Hauptziel – die eigenen Taschen füllen.....	36
4	Generalsanierung ist Generalunsinn.....	38
5	Der Deutschland-Takt: Hoffnungsträger oder Großprojekt-Milliardengrab?.....	44
6	Unnötige, oft zerstörerische Großprojekte.....	48
6.1	Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm hätte nie gebaut werden dürfen.....	50
6.2.	Stuttgart 21 und kein Ende.....	54
6.3.	„Spiel nicht mit den Schmuddelkindern ...“.....	60
6.4	Das Münchner S-Bahn-Desaster.....	62
6.5	Brenner-Zulaufstrecke- Klimawahnsinn.....	64
6.5	Bahnprojekt Ulm-Augsburg.....	66
7	Zugunglück in Burgrain.....	70
8	Der Fahrgast hat (nicht) das Wort.....	76
8.1	Vom 9-Euro-Ticket über das 49-Euro-Ticket zur Verkehrswende?.....	78
8.2	Sich mit fremden Federn schmücken – Die neue Nachtzug-Strategie der Deutschen Bahn AG?.....	86
8.3	Der Niedergang des Speisewagens.....	90

# Inhalt

8.4	<b>Fetisch Digitalisierung</b> .....	94
9	<b>Grenzüberschreitender Bahnreiseverkehr – beschämend für Europa</b> .....	97
10	<b>DB Cargo – Hülle ohne Wert. Oder: Wem gehören die Güterwagen in Deutschland?</b> .....	100
11	<b>Reform der Aufgabenträgerlandschaft</b> .....	106
12	<b>Was muss getan werden?!</b> .....	110
12.1	<b>Zwingende Neuausrichtung des Bahnkonzerns mit Fokus auf die Infrastruktur</b> .....	112
12.2	<b>Die geplante Infrastrukturgesellschaft gleich richtig ausrichten</b> .....	116
12.3	<b>Die Reaktivierung von Schienenstrecken als prioritäre Aufgabe</b> .....	122
12.4	<b>Engpässe beseitigen!</b> .....	126
12.5	<b>Auf Tour mit dem Film „Das Trojanische Pferd – Stuttgart21“</b> .....	128
12.6	<b>Verkehrt-Politik. Die Ziele von ABBD</b> .....	132
12.7	<b>Bürgerbahn – Denkfabrik – Unsere Aktivitäten</b> .....	136
12.8	<b>Plattform Bürgerbahn</b> .....	

## Die Beiträge stammen von

- |                              |                 |  |
|------------------------------|-----------------|--|
| • Isabel Arendt              | Fehmarn         | Allianz gegen FFBQ                                   |
| • Dieter Doege               | Hamburg         | Bahnexperte  |
| • Klaus Gietinger            | Saarbrücken     | Filmmacher, BI-Frankfurt 22                          |
| • Prof. Wolfgang Hesse       | München         | Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene      |
| • Joachim Holstein           | Hamburg         | Back on track – Für mehr Nachtzüge                   |
| • Michael Jung               | Hamburg         | Sprecher Prellbock Altona e.V.                       |
| • Prof. Heiner Monheim       | Stendorf        | Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene      |
| • Andreas Müller-Goldenstedt | Altona          | Vorstandsmitglied Prellbock Altona e.V.              |
| • Christoph Ohlinger         | Stephanskirchen | Sprecher ABBD  |
| • Dieter Reicherter          | Stuttgart       | Bürgerinitiativen gegen Stuttgart 21                 |
| • Dr. Werner Sauerborn       | Stuttgart       | Bürgerinitiativen gegen Stuttgart 21                 |
| • Claus Weselsky             | Berlin          | Bundvorsitzender der GDL                             |
| • Dr. Winfried Wolf          | Potsdam         | Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene      |
| • Jürgen Zimmermann          | Neu-Ulm         | 1. Vorsitzender Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. |

# 1 Zwanzig Thesen Oder: ein Summary

Dieser Alternative Geschäftsbericht erscheint 2022 zum 15. Mal. Er erschien jährlich, immer kurz vor der offiziellen Bilanzpressekonferenz. Im ersten Corona-Jahr gab es einen Ausfall. In den ersten zwölf Jahren haben wir den Bericht meist an die Journalistinnen und Journalisten verteilt, die zum Ort der Bilanzpressekonferenz eilten. Das ist längst nicht mehr möglich. Die Deutsche Bahn AG verbarrikadiert sich – indem der Ort der Bilanzpressekonferenzen abgeschottet wird oder indem man nur in Form einer Video-Konferenz »tagt«. Auch das ist symptomatisch für den Zustand der Deutschen Bahn AG.

1 Die Eisenbahn in Deutschland genoss mehr als 100 Jahre lang ein hohes Ansehen. Dutzende Wortbildungen – so gut wie immer positiv konnotiert – gingen in die deutsche Sprache ein. Einige von ihnen – etwa »pünktlich wie die Eisenbahn« – wirken aus naheliegenden Gründen reichlich anachronistisch. Dieses hohe Ansehen der Bahn existierte weitgehend noch Anfang der 1990er Jahre und 1994, mit der Vereinigung von Bundesbahn und Reichsbahn. Das erklärt auch, warum die Bahnreform im Dezember 1993 im Bundestag mit mehr als 90 Prozent der Stimmen (und vergleichbar im Bundesrat) angenommen wurde und warum es einen gewissen Enthusiasmus damals über diesen Neuanfang gab.

Inzwischen ist das Ansehen der Bahn auf einem Tiefpunkt angelangt. Verantwortlich dafür sind natürlich die Bundesregierungen, aber auch vor allem die führenden Köpfe im Bahnvorstand, die spätestens ab dem Antritt von Hartmut Mehdorn als Bahnchef Ende 1999 von Jahr zu Jahr zu diesem Erosionsprozess beitrugen. Sämtliche Versprechen, die mit der Bahnreform 1994 verbunden waren, wurden gebrochen: Statt Ausbau Abbau von Netz und Kapazitäten, statt Verbesserung Verschlechterung des Services, anstelle einer Konzentration auf die Schiene in Deutschland der Umbau der DB AG zu einem Global Player. *Siehe S.8*

2 Im neuen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn 2022 gibt es einerseits etwas Selbstkritik, so in Sachen Pünktlichkeit. Andererseits wird dort erneut die Orientierung ausgegeben: »Wir haben verstanden«. Doch diese Aussagen ist durch nichts untersetzt. Auf die umfassende Kritik, beispielsweise diejenige des Bundesrechnungshofs (BRH) an der Situation der DB von Anfang März 2023 (aber auch vergleichbare BRH-Kritiken in den Jahren zuvor), wird faktisch nicht eingegangen. Es herrscht die Parole: »Weiter so!« *Siehe S.14*

3 Der DB-Geschäftsbericht 2022 verweist darauf, dass erstmals seit drei Jahren wieder Gewinne eingefahren wurden. Und darauf, dass die Leistungen im Personenverkehr deutlich anstiegen. Tatsächlich gibt es Null Gewinn im Bereich Schiene im Inland – der gesamte Gewinn wird im Ausland und mit Nicht-Bahn-Geschäften generiert. Das Niveau der Fahrgastzahlen liegt weiter deutlich unter demjenigen von 2019. *Siehe S.16*

4 Im Zentrum der BRH-Kritik steht die Aussage, dass der Bahnkonzern im Bereich Infrastruktur seit mehr als 15 Jahren auf Verschleiß fährt. Dies trifft auch für das Jahr 2022 zu. Und dieses Fahren auf Verschleiß ist der entscheidende Grund dafür, dass die Pünktlichkeitsquote so niedrig ist wie noch nie zuvor in den letzten 33 Jahren.. *Siehe S.21*

5 Als Allheilmittel in Sachen Infrastruktur preisen das Bundesverkehrsministerium und der Bahnvorstand eine »Generalsanierung« an. Dabei sollen im Zeitraum 2024 bis 2030 in jedem Jahr ein »Korridor« im Schienennetz für fünf bis sechs Monate komplett gesperrt werden und alle Bestandteile der Infrastruktur erneuert werden. Das traditionelle Sanieren und Instandhalten »unterm rollenden Rad« wird aufgegeben. Dieses behauptete neue Allheilmittel ist Gift für den Schienenverkehr. Der langjährige, renommierte Chef der Schweizerischen Bundesbahnen, Benedikt Weibel, der eher für Zurückhaltung bekannt ist, sagte im März 2023: »Diese Korridor-Sanierungen sind schlicht selbstmörderisch.« Wir, Bürgerbahn, dokumentieren im Detail, warum diese Art Generalsanierung Generalunsinn ist. *Siehe S.38*

6 Mitte März erklärte der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, der »Deutschlandtakt« könne nicht, wie bislang seit mehr als einem Jahrzehnt behauptet, bis 2030 weitgehend umgesetzt werden. Dies sei erst etwa im Jahr 2070 der Fall. Niemand in der Bundesregierung hat dieser – offensichtlich gezielt gestreuten – Aussage widersprochen. Faktisch werden damit die Klimaziele der Bundesregierung im Bereich Schiene bis 2030 aufgegeben. Wobei diese Aussage wiederum eine logische Folge aus dem Projekt Generalsanierung ist. Mit dieser wird der Schienenverkehr sechs Jahre lang nachhaltig belastet; ein größeres Wachstum ist damit bis 2030 ausgeschlossen. *Siehe S.44*

7 Eine Dauerkritik in unseren Alternativen Geschäftsberichten galt immer den zerstörerischen oder zumindest unnötigen – und dann immer mit Milliarden Euro an Ausgaben verbundenen – Großprojekten der Deutschen Bahn. Das betraf natürlich Stuttgart 21, aber auch mehrere Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die DB konterte diese Kritik in den letzten sieben Jahren mit dem Hinweis, diese Projekte verfolgten das Ziel »Einhaltung des Deutschlandtaktes« und damit der Umsetzung eines integralen Taktfahrplans. Dafür gab es in der Folge aufwendige, wenn auch wissenschaftlich fragwürdige Studien und neue »auf Kante genähte« Fahrplanberechnungen. Mit der Aufgabe des Deutschlandtaktes als ein Ziel bis 2030 – oder wenigstens bis Anfang der 2030er Jahre – ist diese »Generalbegründung« entfallen. Dennoch betreibt die DB die genannten Großprojekte weiter. Diese hängen nun noch mehr als zuvor »in der Luft«; sie stehen wie Elefanten im Schienennetz, das sie zertrampeln. Doch die DB-Oberen bleiben ungerührt und agieren nach der Devise: »Ist der Ruf erst ruiniert, lebt sich's gänzlich ungeniert«. *Siehe S.48*

8 Die Ursünde bei den zerstörerischen Großprojekten stellt nach wie das Großprojekt Stuttgart 21 dar, das nunmehr seit drei Jahrzehnten betrieben wird und das dennoch frühestens Mitte der 2030er Jahre umgesetzt werden könnte. Da inzwischen unsere Kritik bzw. diejenige des mit Bürgerbahn eng verbundenen Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 Früchte trägt und Bund, Bahn und Landesregierung eingesehen haben, dass es mit S21 zu einem Kapazitätsabbau kommt, wird auch hier alles versucht, einerseits am Projekt festzuhalten, aber andererseits durch Ergänzungsprojekte (darunter bis zu 40 Kilometer neue Tunnelbauten, sodass der Raum Stuttgart in der Summe mit 100 Kilometern Eisenbahntunnels untergraben sein wird) und dadurch, dass in Bälde gar nicht mehr alle Züge den Stuttgarter Hauptbahnhof anfahren sollen, gegenzuhalten. Die Baukosten, die einmal bei 2 Milliarden Euro liegen sollten und die aktuell offiziell mit knapp 10 Milliarden Euro beziffert werden, steigen damit auf 20 und mehr Milliarden Euro. *Siehe S.54*

9 Seit Anfang der 1990er Jahre konzentriert sich die Deutsche Bahn auf Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Neubaustrecken und Ausbaustrecken. Sie behauptet dabei, dass sie damit Flugverkehr auf die Schiene lenken würde. Das ist eine Fehlorientierung. Die Hauptaufgabe der Schiene besteht vor allem darin, den weit wichtigeren Autoverkehr in größeren Teilen auf die Schiene zu verlagern. Dafür sind keine Top-Geschwindigkeiten, sondern der Ausbau und die Präsenz in der Fläche erforderlich. Inzwischen liegen auch detaillierte Studien vor, die belegen, dass selbst die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München, die die Fahrtzeit auf dieser Relation immerhin um rund zwei Stunden verkürzte, keine Reduktion von Flugverkehr mit sich brachte. Es entstand weitgehend induzierter, neuer Verkehr. Gleichzeitig wurden wichtige Städte weitgehend vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt. *Siehe S.62*

10 Der Schienengüterverkehr der DB, DB Cargo, entwickelt sich desaströs. Er ist deutlich rückläufig und der wesentliche Verlustbringer im Bereich Schiene. Bund und Bahn verfügen über kein Konzept, wie die Krise von Cargo beendet werden könnte. Dennoch sollen bis zu vier Milliarden Euro in den Bereich investiert werden. In einem getrennten Beitrag legen wir dar, dass DB Cargo eine »Hülle ohne Wert« ist, dass der überwiegende Teil der Güterwaggons sich nicht mehr im Eigentum von DB Cargo befindet. *Siehe S.100*

11 Es gibt kaum ein anderes Projekt, das derart gekonnt in den Sand gesetzt wurde wie der Nachfolger für das 9-Euro-Ticket. Dabei war der Erfolg dieses Tickets im Sommer 2022 überragend. Der Preis des Nachfolgetickets und vor allem die Umstände, unter denen dieses dann umgesetzt werden soll, sind allerdings so, dass ein Flop vorhergesagt werden kann. Die Hauptverantwortung an diesem Debakel trägt ohne Zweifel das Bundesverkehrsministerium. Allerdings wurden und werden im Bereich Schiene keinerlei Vorkehrungen dafür getroffen, dass das Nachfolgeticket ein Erfolg wird. *Siehe S.78*

12 Sicherheit im Schienenverkehr – das war einmal eine Volksweisheit. Sie wird immer mehr in Frage gestellt. Das erfolgte bereits mit der Eisenbahnkatastrophe von Eschede 1998. Seither gab es eine Reihe weiterer schwerer Eisenbahnunfälle mit Todesfolge, die vermeidbar gewesen wären und bei denen es die Falschdiagnose »menschliches Versagen« gab. Am 3. Juni 2022 war es in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen wieder so weit: eine Zugentgleisung, die fünf Menschen das Leben kostete. Bis heute unterstellt die Bahn, ursächlich dafür sei aller Wahrscheinlichkeit nach eine Charge mit mehr als 200.000 Betonschwellen, die »Materialfehler« aufgewiesen hätte. Wir von Bürgerbahn – zusammen mit Prellbock Altona und der GDL Bayern – dokumentierten mit einer Studie und auf einer Pressekonferenz im Juli 2022 in München, was nach bisherigem Erkenntnisstand die tatsächliche Ursache für den schweren Unfall war: die Schwächung des Bahndamms durch Verkauf von Bahngelände vor gut zwei Jahrzehnten, mit der Zusammenführung zweier Bundesstraßen an den Bahndamm und der Heranführung eines bei Hochwasser reißenden Baches direkt an den Bahndamm. Obgleich unsere Erkenntnisse in mehr als zwei Dutzend Medien – darunter drei TV-Sendern – verbreitet wurden, ignorierte die DB diese und gestattete auf dem entsprechenden Streckenabschnitt nach Wiederherstellung des Schienenabschnittes an der Unfallstelle erneut Tempo 100. Erst als die »Süddeutsche Zeitung« Anfang 2023 in einem Artikel von prominenter Seite unsere Thesen aufgriff, richtete die DB über Nacht eine Langsamfahrstelle (mit Tempo 70 und der Begründung »Unterbauschaden«) ein. *Siehe S.70*

13 Seit den 1990er Jahren kommt es zu einem deutlichen Service-Abbau im Schienenpersonenverkehr. Wir dokumentieren dies an dem Beispiel der Speisewagen und der Abschaffung aller Nachtzüge bzw. an den Versuchen der DB-Oberen, dieses Service-Versagen durch Umetikettierung von nachts verkehrenden Zügen in »Nachtzüge« und durch das Schmücken mit fremden (Bett-)Federn zu kaschieren. *Siehe S.90*

14 Geplant ist ab 1. Januar 2024 eine neue Infrastrukturgesellschaft, bei der keine staatlichen Gelder für die Infrastruktur respektive Gewinne in diesem Bereich »hoch« zur Holding fließen können. Zwei Beiträge in diesem Alternativen Geschäftsbericht zu den Umständen, wie dieses Projekt umgesetzt werden soll, verdeutlichen, dass es zu einem neuen Misserfolg beziehungsweise auch hier zu einem »Weiter so« zu kommen droht. *Siehe S.112*

15 Bundesweit formiert sich Kritik und Widerstand an der Politik von Bund und Bahn – vor allem an mehr als einem Dutzend Beton-Großprojekten. Mit dem 2022 neu gebildeten Zusammenschluss Aktionsgemeinschaft Bahn-Bürgerinitiativen Deutschland (ABBDD) arbeitet Bürgerbahn konstruktiv zusammen. Siehe dazu auch ABBDD-Beiträge in diesem Bericht. *Siehe S.132*

16 An allen Orten, an denen Bahn-Initiativen mit ihrer Kritik an den DB-Vorhaben aktiv sind, entwickeln diese konkrete Alternativen. Diese haben immer den Vorteil, dass sie umwelt- und landschaftsschonend sind und dass sie die Interessen der Menschen vor Ort im Blick haben. Sie haben dann jedoch den Nachteil, dass sie nur ein Bruchteil dessen kosten würden, was für die DB-Projekte veranschlagt wird. In fast allen Fällen reagiert die DB auf die konstruktiven Vorschläge der Bahn-Initiativen mit purer Arroganz. *Siehe S.110*

17 Bundesweit entscheidend sind auf dem Gebiet der Alternativen die beiden Elemente Strecken-Reaktivierungen und Beseitigung von Engpässen. Dafür haben wir konkrete Vorschläge entwickelt. Auch hier gilt: mit diesen Elementen würde man einerseits eine massive und in relativ kurzer Zeit zu bewerkstelligende Verbesserung des Schienenverkehrs erreichen. Andererseits sind sie nur mit einem Bruchteil der Kosten verbunden, die Bahn und Bund für ihre Großprojekte vorsehen. *Siehe S.126*

18 Am 21. November 2022 hatte der Film von Klaus Gietinger »Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21« Premiere in Stuttgart. Der Film wurde von Bürgerbahn auf die Schiene gesetzt. Er wurde seither in drei Dutzend Kinos aufgeführt und geht aktuell auf Deutschland-Rundreise. Bei allen Aufführungen zeigt sich: Das Entsetzen der Menschen über das feudale Ausspielen von Macht seitens der DB und über die Vergeudung von Milliarden Euro Steuergelder, die dann noch zum Abbau von Schienenkapazitäten eingesetzt werden, ist enorm. Erstmals in diesem Film dokumentiert: Der erste DB-Bahnchef, Heinz Dürr, erklärt heute, dass es bei Stuttgart 21 gar nicht um einen Bahnhof, sondern in erster Linie »um das Gelände« ging – also just das, was die Kritikerinnen und Kritiker vor Ort und wir als Bürgerbahn sagen: Diese Großprojekte sind fast überall mit Immobilienspekulation eng verbunden. *Siehe S.128*

19 Die DB macht immer wieder Schlagzeilen mit der Behauptung, es würde eine große Zahl an neuen Beschäftigten eingestellt. Wir dokumentieren: Auch am 31. Dezember 2022 lag die Zahl der Bahnbeschäftigten in den fünf relevanten produktiven Bereichen (Fernverkehr, Nahverkehr, Cargo, Fahrweg und Bahnhöfe) deutlich unter dem Niveau von 2010. Gleichzeitig wurde die Leistung deutlich erhöht. Das Ergebnis ist Arbeitsverdichtung, Serviceabbau und Reduktion der Identifikation mit dem Unternehmen. *Siehe S.32*

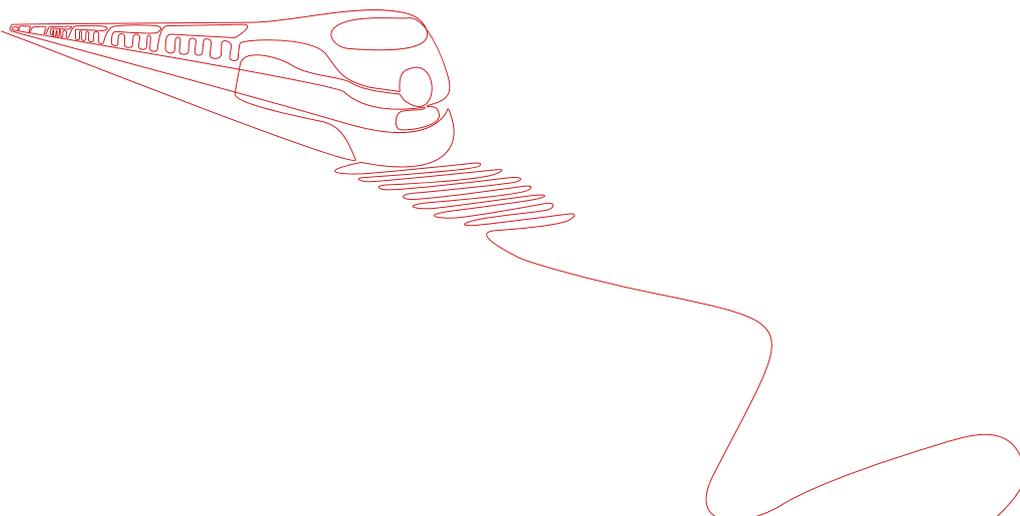
20 Es gibt zwei Schätze, über die der Bahnkonzern verfügt und die zu heben sind: die Infrastruktur und die Bahnbeschäftigten. Das Erstere wird heruntergewirtschaftet. Die Zweiten werden heruntergemacht. Gleichzeitig wächst der Wasserkopf im DB-Konzern. Die Bahnoberen gönnen sich Boni satt. Für Bahnchef Lutz dokumentiert der neue Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2022, er habe seine Ziele zu 115 Prozent erfüllt, weswegen er sich 1,269 Millionen Euro Jahreslöhne auszahlen lässt – dies vor dem Hintergrund der verschärften Bahnmisere, einer Rekordverschuldung von rund 30 Milliarden Euro und einer rekord-niedrigen Pünktlichkeitsquote. *Siehe S.112*

Damit wird das Ansehen der Deutschen Bahn ein weiteres Mal stark belastet. Auf diese Weise wird die bereits deutlich gesunkene Unterstützung für die Schiene in der Bevölkerung weiter unterhöhlt. Damit arbeitet man denen in die Hände, die eine Zerschlagung der Bahn als Ziel haben. Auf die Frage »Ist Deutschland am Ende einfach Autoland?« antwortete der bereits angeführte Ex-SBB-Chef Benedikt Weibel: »Natürlich, gerade im Vergleich zur Schweiz. Wir sind ein Bahnland. Wir haben keine Autoindustrie.«

\*\*\*

Auf einer DB-Website ist zu lesen: »Wir wollen über den Fortschritt der Grünen Transformation [im Bereich Schiene; d. Red.] transparent informieren, um uns das Vertrauen unserer Stakeholder zu sichern.« Stakeholder – also Eigentümer – der Deutschen Bahn ist jedoch nur einer: die Bevölkerung. Es geht darum, dieses formelle Eigentum zu einem realen zu machen, es mit den Inhalten einer Klimabahn und einer Bürgerbahn zu füllen.

Was allerdings heißt, dass die Bahn völlig neu aufgegleist werden muss.



# 2 Das Jahr 2022 – Auferstanden aus Ruinen – wirklich?

## Winfried Wolf

Der Bundesrechnungshof schreibt im März 2023 in seinem jüngsten Bericht zur Deutschen Bahn AG: »Seit Jahren verschlechtert sich die wirtschaftliche Lage der DB AG [...] Die DB AG ist ein Sanierungsfall.«<sup>1</sup> Nimmt man diese Aussage und vergleicht sie mit den Zahlen im Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2022, dann gewinnt man bei einer ersten und oberflächlichen Betrachtung den Eindruck, sich in unterschiedlichen Welten zu bewegen.

Eine vergleichbare Kluft gab es jedoch bereits beim Halbjahresergebnis 2022. Damals überschrieb die Frankfurter Allgemeine Zeitung ihren diesbezüglichen Artikel mit »Ein Milliardenprofit trotz des Bahnchaos«.<sup>2</sup> Damals, so das Blatt, hätte der Bahnchef Richard Lutz – trotz der positiven Zahlen – »ein Bekenntnis des Systemversagens abgelegt«. Ob dies auch bei der Vorlage des Geschäftsberichts 2022 am 30. März 2023 erfolgt, können wir aufgrund des Redaktionsschlusses dieser Publikation (25.3.2023) nicht sagen. Wir spekulieren mal und sagen: Lutz hat wieder Oberwasser. Er sieht den Verkehrsminister hinter sich und die Cargo-Chefin im Tiefrot (mal Kleid, immer Zahlen). Seine – des Bahnchefs – Leistung wurde laut DB-Boni-Struktur zu 115 Prozent erbracht, was sich in 1,269 Millionen Euro Jahressalär niederschlägt. Insofern dürfte ein neues Bekenntnis zu »Systemversagen« unterbleiben. Lutz sieht sich als alternativlos. (Siehe unten Abschnitt 3 zu »Selbstbedienungsladen«).

## 2.1. Umsatz und Ergebnis

Zwar war das vorvergangene Jahr, das Jahr 2021, ein zweites Jahr, in dem die Covid-19-Pandemie bestimmend war. Damals dominierte die Farbe tiefrot; es gab deutliche Verluste, wie im Übrigen bereits 2020. Doch für 2022 sind die Zahlen wieder in sattes Grün getaucht. Umsatz und Transportleistungen im Plus; und ein Gewinn. Siehe Tabelle 1:

*Tabelle 1: Finanzkennzahlen 2017 bis 2022 – Deutsche Bahn AG (Konzern)*

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Umsatz bereinigt</b>	42.704	44.024	44,431	39,902	47.250	56.300
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	968	1.172	681	-5484	-788	930
<b>EBIT bereinigt</b>	2.152	2.111	1837	-2903	-1.552	1.250

Als erstes fällt die erstaunliche Entwicklung beim Umsatz auf. Hier gab es einen förmlichen Sprung nach oben – von 47,2 auf nunmehr 56,3 Milliarden Euro. In der absoluten Summe eine Steigerung um gut 9 Milliarden Euro. Vergleichbares erfolgte bereits 2021, als der Umsatz um 7,35 Milliarden Euro gesteigert wurde. Woher diese Umsatzsteigerung kommt, wird noch zu analysieren sein.

<sup>1</sup> Bundesrechnungshof, Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG, 15. März 2023.

<sup>2</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29. Juli 2022.

Positiv auch die Entwicklung bei Verlust beziehungsweise Gewinn. Anstelle der (weitgehend pandemiebedingten) Verluste, die es 2020 und 2021 gab (mit addiert mehr als 6 Milliarden Euro), konnte 2022 erstmals seit 2019 wieder einen Gewinn erzielt werden. Beim »Ergebnis vor Steuern« liegt dieser bei gut 900 Millionen Euro. Beim EBIT (Earnings before interest and taxes – Gewinn vor Steuern und vor Zinsen) erreicht er eine Höhe von 1,25 Milliarden Euro.

Diese Grunddaten – massiver Anstieg beim Umsatz, erstmals seit 2019 wieder ein Konzerngewinn – werden nach außen als wesentliche Ergebnisse des Geschäftsjahres 2022 kommuniziert werden. Auf die Grundaussage des Bundesrechnungshofs »Die Deutsche Bahn ist ein Sanierungsfall« wird scheinbar-naiv geantwortet: Wieso? Umsatz stieg deutlich; Gewinne satt.

### Das Verhältnis von Eigenumsatz und staatlichen Mitteln

Es stellt sich bei einem Unternehmen wie der Deutschen Bahn zu Beginn jeder Analyse von Umsatz, Gewinn und Verlust die Frage: Woher kommt der Umsatz? Sind das Eigenleistungen? Und ist unter den gegebenen Bedingungen eine Kategorie wie »Gewinn« anwendbar? Tatsächlich stammt ein erheblicher Teil des Umsatzes aus den Zuflüssen von öffentlichen Mitteln. Der Bundesrechnungshof schreibt dazu:

»Die Ausgaben des Bundes trugen wesentlich dazu bei, dass im Eisenbahngeschäft der DB AG die Geldflüsse von der öffentlichen Hand (insbesondere Investitionszuschüsse, Umsätze mit Aufgabenträgern im Regionalverkehr) zuletzt die Umsätze mit den übrigen Kundinnen und Kunden (im Eisenbahnverkehr und der Eisenbahninfrastruktur) deutlich überstiegen. [...] Im Durchschnitt der Jahre 2019 bis 2021 flossen der DB AG in Eisenbahninfrastruktur und verkehr mehr Mittel zu, als sie mit Infrastrukturentgelten von Dritten, Fahrgast- und Transportumsätzen erzielte.«<sup>3</sup>

Die durch den BRH vorgenommene detaillierte Auflistung ergibt dabei das folgende Verhältnis: 13,8 Milliarden Euro Umsatz durch eigene Erlöse (aus Eisenbahnverkehr und Infrastruktur) stehen 16,6 Milliarden Euro an öffentlichen Mitteln gegenüber. Wie erwähnt geht es dabei um den Durchschnitt in den Jahren 2019 bis 2021; Jahre, in denen naturgemäß die pandemiebedingten Ausfälle einerseits und die mit der Pandemie begründeten zusätzlichen Zuflüsse eine wichtige Rolle spielten. Grundsätzlich gilt jedoch diese Relation auch für Geschäftsjahre ohne Sondereinflüsse, zumal die Bundesmittel seit langer Zeit kontinuierlich ansteigen. Deutlich mehr als ein Drittel des Inland-Umsatzes im Jahr 2022 stammt aus Zuflüssen durch öffentliche Mittel.

Diese interne Relation bei den Umsätzen legt die Aussage nahe, dass Kriterien, die bei einem normalen Unternehmen angebracht sind, im Fall des Bahnkonzerns fragwürdig erscheinen. Wie kann man von einem »Gewinn« von (2022) 1,25 Milliarden Euro (EBIT) reden, wenn im gleichen Jahr die Zuflüsse öffentlicher Gelder gut zehn Mal höher waren? Das ist, wohlgemerkt, kein Argument gegen die öffentlichen Mittel, die der Bahn zufließen. Wohl aber ein Hinweis darauf, dass die Argumentation, die DB mache »Gewinne«, eine äußerst fragwürdige ist.

Im Grunde handelt es sich hier um dasselbe Phänomen wie im Fall der Krankenhäuser. Früher war immer klar: Der »Job« eines Krankenhauses ist es, Menschen gesund zu machen – deren Gesundheit zu erhalten oder wieder herzustellen. Klar war auch: Das kostet; die Gesellschaft finanziert dies über die Krankenversicherungen. Vor rund zwei Jahrzehnten wurde das System dahingehend geändert, dass Krankenhäuser jetzt »Gewinn machen« sollen; dann noch solchen je spezifische Behandlung („Fallpauschalen«). Dennoch werden sie ja zu 90 und mehr Prozent weiter von der Allgemeinheit finanziert. Jetzt kommt es massenweise zur Schließung von kleineren, dezentralen Krankenhäusern. Jeweils mit dem Hinweis darauf, dass diese keinen Gewinne machen würden; sich »nicht rechnen«.

<sup>3</sup> Bundesrechnungshof, März 2023, S. 16.



Hinsichtlich des »Jobs« des Krankenhaus-Sektors erweist sich diese »betriebswirtschaftliche Betrachtung« als äußerst schädlich (»blutige Entlassungen«; massenhafte Zunahme kapitalintensiver Behandlungen, die eine hohe Vergütung bringen bei gleichzeitigem Rückgang von Behandlungen, bei denen Beratung und personalintensive Maßnahmen im Zentrum stehen). Auch haben sich die öffentlichen Mittel – die über die Krankenkassen den Kliniken zufließenden Mittel – nicht reduziert. Das Gegenteil ist der Fall.

Genauso verhält es sich bei der Bahn. Ihr »Job« war bis Anfang der 1990er Jahre: Sie muss Schienenverkehr in guter Qualität liefern und das Netz instandhalten und pflegen. Das kostet – doch diese öffentlichen Mittel sind den Einsatz wert. Mit Einführung der betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise (Gründung der Aktiengesellschaft 1994) rückt die fatale Orientierung auf die Gewinnmaximierung ins Zentrum. Die Folgen mit Blick auf die eigentliche Zielsetzung – unter anderem Fahren auf Verschleiß, »schlanke« Infrastruktur – sind jedoch fatal. Analog zur Schließung von Krankenhäusern haben wir hier Streckenabbau und Schließung von Bahnhöfen. Analog zu kapitalintensiven Operationen gibt es im Eisenbahnsektor die fatale Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehre.

### **Wo werden im Bahnkonzern welche Gewinne bzw. Verluste gemacht?**

Dass die Bahn »ein Sanierungsfall« ist, wird im Verlauf dieses Alternativen Geschäftsberichts noch auf vielen Ebenen gezeigt werden; die Aussage des BRH hat ihre volle Berechtigung. Das wird bereits deutlich, wenn man die Entwicklung der verschiedenen Bereiche der Deutschen Bahn AG nach Umsatz und Gewinnen aufzählt – wie in Tabelle 2 erfolgt.

*Tabelle 2: Die Grundbestandteile des Konzerns Deutsche Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2017 bis 2022  
Konzernbestandteile*

<sup>3</sup>Bundesrechnungshof, März 2023, S. 16.

Konzernbestandteile	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Fernverkehr (DB Fernverkehr)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	4,193	4,528	4,824	2,753	2,792	4.845
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	381	417	485	-1,681	-1,790	-39
<b>Nahverkehr (DB Regio)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	8,629	8,862	8,830	7,553	7,929	8.921
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	508	492	408	-451	-417	-31
<b>Schienengüterverkehr (DB Cargo)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	4,209	4,177	4,188	3,854	4,195	4.998
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	-90	-190	-308	-728	-481	-665
<b>Fahrtweg (DB Netz)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	1,522	1,559	1,687	1,808	1,975	1.960
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	687	840	807	409	334	601
<b>Bahnhöfe (DB Station und Service)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	540	569	590	525	520	593
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	233	221	210	24	1	29
<b>Energie (DB Energie)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	1,301	1,350	1,308	1,297	1,808	2.451
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	72	21	43	5	169	103
<b>Schenker (DB Schenker; überwiegend Ausland)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	16,345	16,973	17,018	17,601	23,371	27.605
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	477	503	538	711	1,248	1.841
<b>Arriva (komplett Ausland)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	5,338	5,433	5,405	3,988	4,067	4.214
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	300	301	289	-431	-73	12
<b>„Sonstige“ („Konsolidierung“)</b>						
Außenumsatz (Mio €)	627	573	581	523	593	.....
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	-417	-493	-622	-753	-545	...

2

## 2

Alle drei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) des Bahnkonzerns – DB Fernverkehr, der Nahverkehr von DB Regio und der Schienengüterverkehr mit DB Cargo – machten auch im Jahr 2022 Verluste. Im Fernverkehr und Nahverkehr sind sie mit 39 bzw. 31 Millionen Euro relativ gering – aber doch bemerkenswert. Im Fall des Fernverkehrs fällt auf, dass beim Umsatz wieder das Niveau von 2019 erreicht wurde – und es dennoch den erwähnten Verlust gab. Beim Nahverkehr ist wichtig, dass dieser vor der Pandemie immer nicht unwichtige Beiträge zum Gesamtgewinn der Holding leistete (rund eine halbe Milliarde Euro jeweils), was wesentlich darauf basiert, dass der Nahverkehr zu rund 60 Prozent von den Bundeszuschüssen (»Regionalisierungsgelder«) gespeist wird – was für die DB (DB Regio) ebenso wie für die Dutzende Nicht-DB-EVUs (wie Abellio, GoAhead, Metronom usw.) gilt. Möglicherweise heißt das negative Ergebnis bei DB Regio 2022, dass diese Zeiten vorbei sind und auch dieses DB-Segment keine größeren Gewinne mehr einfahren wird.

Dramatisch dann der Cargo-Verlust in Höhe von 601 Millionen Euro. Er ist nochmals höher als die bereits fast traditionellen Verluste vor der Pandemie. Aktuelle Meldungen, wonach in den nächsten Jahren 4,2 Milliarden Euro zur Sanierung von DB-Cargo fließen sollen – darunter gut eine Milliarde Euro durch den Bund – stimmen eher skeptisch,<sup>4</sup> zumal kein überzeugendes Sanierungsprogramm vorgelegt und ein solches auch nicht im neuen Geschäftsbericht ausgebreitet wird. Siehe unten.

Kommen wir zu den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIUs). Selbst in beiden Pandemie-Jahren 2020 und 2021 fuhren die drei Infrastrukturunternehmen DB Netz, DB Station&Service und DB Energie Gewinne ein. 2021 waren dies in der Summe immerhin 450 Millionen Euro. 2022 konnten diese Gewinne nochmals gesteigert werden – auf in der Summe 733 Millionen Euro (601 + 29 + 103 bei Fahrweg, Bahnhöfen und Energie).

Nimmt man jetzt die addierten Verluste der drei EVUs mit in der Summe 735 Millionen Euro, dann entsprechend diese so gut wie komplett den angeführten Gewinnen der drei EIUs von 733 Millionen. In der Summe heißt dies: Die Deutsche Bahn macht in ihrem angestammten Bereich Schiene keine relevanten Gewinne mehr. Klammert man gar die Gewinne von DB Netz und DB Station&Service aus – beide sollen in eine neue Infrastrukturgesellschaft eingebracht werden, die nicht mehr per Gewinnabführungsvertrag mit der Holding verbunden ist – dann sind die Verluste des DB-Konzerns im Bereich Schiene erheblich und auf Dauer existenzgefährdend.

Es bleiben die Gewinne, die im Ausland getätigt werden – wobei dies im Wesentlichen nur noch die Gewinne von Schenker sind. Arriva hat 2021 73 Millionen Euro Verluste gemacht und 2022 einen Minigewinn von 12 Millionen einfahren können. 2020 und 2021 betrug die Arriva-Verluste eine halbe Milliarde Euro. Hinzu kamen hohe Abschreibungen.

Die Schenker-Gewinne sind allerdings enorm. 2022 lagen sie bei 1,841 Milliarden Euro. Zusammen mit den 2021er Gewinnen waren es mehr als 3 Milliarden Euro Gewinne (jeweils EBIT). Auf die Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG kommen wir in einem gesonderten Kapitel zu sprechen.

<sup>4</sup> Spiegel vom 18. März 2023.

<sup>5</sup> Offizielle Angaben nach den jeweiligen Ausgaben von Daten und Fakten. Wir beschränken uns im Folgenden bei den Reisenden auf die Statistik der Deutschen Bahn AG. Zutreffend ist, dass die Zielsetzung »Verdopplung« für den gesamten Schienenverkehr gilt, es müssten also auch die Nicht-DB-AG-EVUs mit einbezogen werden. Im Fall des Fernverkehrs sind die Zahlen der DB AG repräsentativ für den gesamten Fernverkehr, da sie mehr als 90 Prozent desselben abdecken. Im Fall des Nahverkehrs, wo DB Regio nur rund 50 Prozent des gesamten SPNV auf sich konzentriert, können sie zumindest als überzeugender Indikator gelten.

<sup>6</sup> Die Bahn - Daten und Fakten Ausgaben der Jahre 2000, 2006, 2019 und 2021.

## 2.2. Personenverkehr 2021

### Oder: Die Mär von der Verdopplung bis 2030 und die Realität vom Rekordtief bei der Pünktlichkeit

Angesichts des Klimanotstands und der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung wird die Politik nicht müde zu betonen, man plane eine »Verdoppelung der Fahrgastzahlen bei der Bahn«. So ist es noch im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung vom November 2021 festgehalten. Als der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, Mitte März äußerte, der Deutschlandtakt könne erst um das Jahr 2070 herum umgesetzt werden, wurde damit mehr oder weniger offen auch das Ziel »Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030« kassiert. Hier soll nicht darüber rasoniert werden, ob das Ziel »Verdoppelung« jemals realistisch war. Zweifellos war es jedoch vor fünf Jahren, als dies erstmals als Ziel für 2030 angegeben wurde, wesentlich realistischer als 2021, als es ein weiteres Mal in einem Koalitionsvertrag stand. Das hätte aber einer intensiven Vorbereitung auf dieses Ziel bedurft. Diese gab es zu keinem Zeitpunkt.

Besieht man sich nun die Zahlen aus den drei vergangenen Jahren 2020, 2021 und 2022, dann erscheint das Ziel »Verdoppelung« tatsächlich absolut unrealistisch<sup>5</sup>. Siehe Tabelle 3.

*Tabelle 3: Reisende (in Millionen) im Fernverkehr und Nahverkehr 1997, 2005 und 2016-2022; Zielvorgaben für 2030 und die Pünktlichkeitsquote im Fernverkehr und Nahverkehr der DB 2016 bis 2022<sup>6</sup>*

	1997	2005	2017	2018	2019	2020	2021	2021	Ziel 2030
<b>Reisende Fernverkehr (DB)</b>	152,2	119,9	142,2	147,9	150,7	79,9	81,3	132	300
<b>Reisende Nahverkehr (DB Regio)</b>	1.489	1.172	1.930	1.940	1.972	1.215	1.121	1.605	3.900
<b>Pünktlichkeit Fernverkehr</b>	...	...	78,5%	74,9%	75,9%	81,8%	75,2%	65,1%	...
<b>Pünktlichkeit Nahverkehr</b>	...	...	94,4%	94,0%	94,3%	95,6%	93,6%	92,2%	...

Zunächst fällt auf: Die vielfachen Behauptungen der Deutschen Bahn, die in fast allen Medien zustimmend aufgegriffen wurden, wonach man bis 2019 im Schienenpersonenfernverkehr jeweils Rekordergebnisse erzielt habe, treffen nicht zu. Es gab bei derselben Deutschen Bahn AG bereits 1997, also vor knapp einem Vierteljahrhundert, mehr als 150 Millionen Reisende im Fernverkehr. Es kam danach zu einem massiven Einbruch – mit einem Tiefpunkt 2005, als es nur noch knapp 120 Millionen Reisende im Fernverkehr und nur noch 1,172 Milliarden Reisende im Nahverkehr (der DB) waren. Dieser Einbruch erklärt sich – insoweit es um den Fernverkehr geht – im Wesentlichen mit der Einstellung des Interregio. Bereits ab 1997 wurde diese Zuggattung ausgebremst; 2001 wurde sie komplett von der Schiene genommen. Dieser Zug hatte für die Bahn-Oberen – zunächst für Bahnchef Heinz Dürr und schließlich für Bahnchef Hartmut Mehdorn – den »Makel«, dass er zu billig und zu erfolgreich war. Es passte nicht in die Vorstellungskraft dieser Herren, dass ein Zug mit wenig High-Tech, vor allem bestehend aus umgebauten alten D-Zug-Wagen, mit dem auch keine Milliarden-Euro-Aufträge verbunden waren, erfolgreich sein könnte.<sup>7</sup> Es ist im Übrigen nur teilweise zutreffend, dass der Wegfall des InterRegio »nur« dazu geführt habe, dass Reisende des Fernverkehrs auf den Nahverkehr (und da auf langlaufende Regional-Express-Züge [RE] oder, so in Baden-Württemberg, auf die neue Zwitter-Zuggattung »IRE«) »verlagert« worden wären. Immerhin kam es, siehe Tabelle 2, auch im Nahverkehr der DB Regio bis 2005 zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen.

<sup>7</sup> Die Geschichte dieser Zuggattung wurde überzeugend von demjenigen dargestellt, der ihn im Wesentlichen »erfunden« und entwickelt hat. Siehe: Karl-Dieter Bodack, InterRegio. Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Eisenbahn-Kurier, Freiburg 2005.

## 2

In der Summe wurde im Schienenpersonenfernverkehr 2019 gerade mal wieder das Niveau von 1997 erreicht. Also zwei Jahrzehnte Auf und Ab beziehungsweise Stillstand. Dann kam es zu dem – pandemie-bedingten – Einbruch 2020 und 2021.

Die Ergebnisse von 2022 bringen im Vergleich zum Vorjahr zwar ein deutliches Plus. Doch das Niveau von 2019 wird damit weder im Fernverkehr noch im Nahverkehr wieder erreicht. Im Fernverkehr liegt das 2022er Ergebnis um 12 Prozent unter dem 2019er Ergebnis und sogar noch unterhalb des 2016er Ergebnisses.

Völlig ernüchternd ist die Entwicklung der Pünktlichkeit (siehe in Tabelle 3 die letzten zwei Zeilen). Diese hatte sich zunächst im Fernverkehr 2020 auf eine Quote von 81,8 Prozent verbessert. Das veranlasste die Verantwortlichen im DB-Konzern dann zum folgenden Jubel:

»Die Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn (DB) sind so pünktlich wie seit 15 Jahren nicht mehr. Im Jahr 2020 waren 81,8 Prozent aller ICE- und IC/EC-Züge pünktlich unterwegs. Das ist eine Steigerung von 5,9 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr (2019: 75,9 Prozent). Der deutliche Aufwärtstrend, der sich bereits Ende 2019 abzeichnete, hat sich im Laufe des Jahres 2020 verstetigt. Auch im Regionalverkehr hat die DB die Pünktlichkeit ihrer Züge gegenüber 2019 weiter gesteigert. Mit 95,6 Prozent erreichte DB Regio im Jahr 2020 die beste Pünktlichkeit seit Bestehen der DB AG.«

Zwar wurde dann knapp eingeräumt: »Die Pünktlichkeitszuwächse sind etwa zur Hälfte auf Corona zurückzuführen. Weniger Fahrgäste verringerten die Haltezeiten an den Bahnhöfen.« Doch an der insgesamt positiven Bilanz wurde festgehalten und diese mit DB-internen Maßnahmen erklärt: »Mit dem Strategieprogramm „Starke Schiene“ arbeitet die DB seit 2019 intensiv an der Verbesserung der Pünktlichkeit.«<sup>8</sup>

2021 sank dann die Pünktlichkeitsquote erneut auf 75,2 Prozent, was die Wirtschaftswoche vom 31. Januar 2022 zu einer Bilanz unter der Überschrift: »25 Jahre leere Versprechungen« veranlasste.<sup>9</sup> Im letzten Jahr gab es dann den Tiefpunkt mit einer Pünktlichkeitsquote von 65,1 Prozent. Es handelt sich hier um ein Rekordtief. Eine vergleichbar niedrige Pünktlichkeitsquote gab es in der knapp 30jährigen Geschichte der Deutschen Bahn AG noch nie. Und wohl auch nie bei der Bundesbahn. Auch im Nahverkehr gab es einen Rückgang der Pünktlichkeitsquote von 93,6 auf 92,2 Prozent.

Bei beiden Pünktlichkeitsquoten ist zu berücksichtigen: Die Definition von Pünktlichkeit ist bei der Deutschen Bahn ausgesprochen großzügig. Erst ab einer Verspätung von sechs Minuten ist ein Zug unpünktlich. Oder: Pünktlich sind noch Züge mit 5 Minuten und 59 Sekunden Verspätung.

Der Bahnkonzern hält weiter an dem Kuriosum fest, dass komplett ausgefallene Züge in die Statistik nicht eingehen. Sie gelten als pünktlich und schönen die Statistik. In jedem Jahr fallen inzwischen mehr als 100.000 Züge komplett aus; das sind rund 2.000 ausgefallene Züge pro Woche oder 275 an jedem Tag.<sup>10</sup> Hinzu kommen verspätete Züge, die, um erneut auf eine akzeptable Pünktlichkeitsquote zu kommen, die »Pofalla-Wende« vollziehen und Anfangs- und (oder) Endhaltepunkte der Verbindung schlicht ausfallen lassen.<sup>11</sup>

### Stammtischspott Bahn

Der katastrophale Zustand bei Pünktlichkeit, Ausfällen, Serviceabbau ist längst auf der Ebene von Alltagskultur und Stammtischspott angekommen. In der Frankfurter Allgemeinen Zeitung fand sich im März 2023 ein Beitrag, der überschrieben ist mit: »Bis in Ewigkeit, amen. Deutschland aus dem Takt: Die Bahn wird erst in 50 Jahren richtig funktionieren. Warum ließ die Politik es so weit kommen?«<sup>12</sup> Aus Brandenburg wird berichtet: »16 Prozent aller Zugausfälle, die im ersten Halbjahr 2022 verzeichnet wurden, sind auf Ausfälle des Zugpersonals zurückzuführen.«<sup>13</sup> Eine bayerische Boulevardzeitung hatte Mitte 2022 den Aufmacher auf Seite 1 wie folgt: »Ausfälle, Verspätungen, marode Gleise. Neue Zahlen für Bayerns Zugverkehr – So kaputt ist unsere Bahn.«<sup>14</sup>

<sup>8</sup> Presseerklärung Deutsche Bahn AG vom 17. Januar 2021. [https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Bahn-fahrt-mit-hoechster-Puenktlichkeit-seit-15-Jahren--6867030](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bahn-fahrt-mit-hoechster-Puenktlichkeit-seit-15-Jahren--6867030)

<sup>9</sup> Wirtschaftswoche vom 31. Januar 2022; <https://www.wiwo.de/my/unternehmen/puenktlichkeit-bei-der-deutschen-bahn-25-jahre-lee-re-versprechen/27919358.html?ticket=ST-373304-c1DIqVigFcyYaiVfPW5M-ap6>



Quelle: DB AG

Die Pünktlichkeits-Misere der Deutschen Bahn wird inzwischen »philosophisch« gerechtfertigt. In einer von der Bundeszentrale für politische Bildung herausgegebenen Zeitschrift wird ernsthaft argumentiert, man möge »Verspätungsminuten« nicht mehr »als Hochverrat an den Idealen der Moderne auslegen« und prüfen, ob man nicht stattdessen »Serviceeinrichtungen im Zug und am Bahnhof Anreize für eine allgemein erhöhte Zeittoleranz im Bahnverkehr schaffen und (damit) den Beschleunigungskreislauf durchbrechen« könne.<sup>15</sup>

In diesem umfangreichen, pseudo-wissenschaftlichen Beitrag wird so getan, als könne eine moderne Eisenbahn aus objektiven Gründen gar nicht pünktlich unterwegs sein. Dabei verkehren die Eisenbahnen in Japan mit einer Pünktlichkeit, die nach Sekunden bemessen ist. In der Schweiz erreicht die Bahn eine Quote von 93 Prozent Pünktlichkeit – bei einer wesentlich engeren Definition von Pünktlichkeit.

Um auch dies klar zu sagen: Jeden Menschen, der die Bahn liebt und in ihr ein wichtiges Mittel im Kampf gegen die drohende Klimakatastrophe sieht, schmerzt es, wie die Eisenbahn binnen weniger Jahrzehnte heruntergewirtschaftet wurde. Die Gefahr, dass dieser Niedergang die Gleichgültigkeit in der Bevölkerung gegenüber diesem Verkehrsmittel befördert und dass auf dieser Basis dann die Schiene noch mehr ins Abseits gedrängt und die Bahn gar zerschlagen wird, ist enorm.

<sup>10</sup> 2017 waren es 140.000. Siehe Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion Die Grünen; hier nach: Die Zeit vom 7. Mai 2018

<sup>11</sup> „Eine detaillierte Untersuchung ergab, dass immer öfter „die Anfangs- und Endhalte bei ICEs“ ausfallen. Das ergibt dann „einen zeitlich verkürzten Zuglauf“ und kann „aus einem verspäteten Zug auf der Rückfahrt wieder einen pünktlichen machen. Diese Methode werde bahntintern als sogenannte »Scheuer-« oder auch »Pofalla-Wende« bezeichnet nach ihren angeblichen Schöpfern.“ Nach: Eurailpress vom 6. Januar 2020; „DB Pünktlichkeit: Datenexperte findet Verblüffendes zur Pofalla-Wende“, <https://www.eurailpress.de/bahn-manager/detail/news/db-puenktlichkeit-datenexperte-findet-verblueffendes-zur-pofalla-wende.html>

<sup>12</sup> Autor Edo Reents, in: FAZ vom 7. März 2023.

<sup>13</sup> Tagesspiegel vom 21. Juli 2022.

<sup>14</sup> tz (München) vom 26. Juli 2022.

<sup>15</sup> Robin Kellermann, Warten auf die Bahn – eine Bau und Kulturgeschichte, in: Aus Politik und Gesellschaft – Die Bahn, Beilage der Wochenzeitung „Das Parlament“, herausgegeben von der Bundeszentrale für Politische Bildung, 8-9/2022, 21. Februar 2022.

# 2 Infrastruktur und Kapazitäten im Personenverkehr

Die Schieneninfrastruktur gerät immer mehr ins Blickfeld, wenn über die Misere der Bahn gesprochen wird. Diese stand auch im Zentrum der am 21. März 2023 ausgestrahlten ZDF-Sendung „Frontal“.<sup>1</sup> Dort wurde, wie in diesem Alternativen Geschäftsbericht, der dramatische Abbau der Infrastruktur dokumentiert. Inzwischen liegen die Zahlen für 2022 vor. Liest man dabei zwischen den Zeilen und das eine und andere Kleingedruckte, dann dokumentieren auch diese jüngsten Zahlen: Dieser Abbau wurde 2022 nicht gestoppt.

## Was waren die Ziele der Bahnreform?

Doch bevor wir uns den konkreten Zahlen zuwenden, wollen wir einen Schritt zurücktreten und uns nochmals die Ausgangssituation bei Gründung der Deutschen Bahn AG vor Augen führen. 1994, bei der Bahnreform, war klar, dass die Deutsche Bahn AG das bestehende, zu diesem Zeitpunkt mehr als 41.000 Kilometer lange Schienennetz – das im Übrigen in Artikel 87 Grundgesetz als besonders schutzwürdig bezeichnet wird – nicht nur hegen und pflegen müsse. Es gab auch vielfältige Bekenntnisse, dass es gestärkt und ausgebaut werden würde.

So versprach 1992 der damalige Bahnchef Heinz Dürr, mit der Bahnreform werde es „zu einem Ausbau des Schienennetzes für beide Bahnen (Bundesbahn und Reichsbahn; d. Red.) kommen.“ Dies schien nicht nur eine Beruhigungspille zu sein; Dürr konkretisierte dies wie folgt: „Bundesbahn und Reichsbahn haben erstmals einen gesamtdeutschen Schienenausbauplan entworfen [...] Allein im vordringlichen Bedarf weist er zum Ausbau des Schienennetzes 54 Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 108 Milliarden DM aus.“<sup>2</sup> Das wären nach damaligem Stand 55 Milliarden Euro und nach heutigen Werten rund 85 bis 90 Milliarden Euro. Das heißt, es gab damals laut Bahnchef einen Ausbauplan, bei dem die Konkretisierung der Kosten tatsächlich bedeutet hätte, dass mehrere Tausend Kilometer neue Schienenwege hätten gebaut werden können.

Hätte damals jemand gesagt, dass ab diesem Zeitpunkt das Schienennetz systematisch abgebaut werden würde und dass dies Teil der „Bahnreform“ sein würde, dann hätte das entweder niemand geglaubt oder die Bahnreform wäre im Dezember 1993 niemals mit der erforderlichen Zwei-Drittel-Mehrheit – damit waren Grundgesetz-Änderungen verbunden – beschlossen worden.

<sup>1</sup> <https://www.zdf.de/politik/frontal/frontal-vom-21-maerz-2023-deutsche-bahn-ukraine-krieg-getreide-export-pflegenotstand-pflege-personal-krankenhaus-100.html>

<sup>2</sup> Heinz Dürr, Die Deutschen Bahnen, 1992, S. 40f. Es handelte sich bei dieser Publikation um einen Geschäftsbericht für die beiden Bahnen Bundesbahn und Reichsbahn 1992.

### Statt Ausbau Abbau

Doch es kam zu just diesem Abbau – von Jahr zu Jahr. Weitgehend bis zum heutigen Tag. Unsere Tabelle 3 dokumentiert diesen fatalen Prozess.

*Tabelle 4: Die Entwicklung Infrastruktur im Schienennetz auf deutschem Boden seit 1991<sup>3</sup>*

	1991	1994	2002	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 1994-2022
<b>Betriebslänge Netz</b>	41.100	41.300	35.755	33.423	33.399	33.288	33.356	-19,2%
<b>Länge aller Gleise</b>	90.000	78.073	65.005	61.047	60.969	60.928	...	...
<b>Weichen u. Kreuzungen</b>	156.568	131.968	85.999	65.639	65.732	65.550	...	...
<b>Infrastrukturanschlüsse</b>	13.185	11.742	4.336	2337	2329	2314	...	...

Bei der Betriebslänge des Netzes – gemeint ist das Schienennetz, auf dem fahrplanmäßiger Verkehr stattfindet – gab es im Zeitraum 1994 bis 2022 einen Abbau um mehr als 19 Prozent. Der kleine Zuwachs von 2022 ist zurückzuführen auf die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm, die mit Fahrplanwechsel im Dezember 2022 stattfand. Dieses Projekt ist hochumstritten; wir gehen darauf in diesem Bericht noch im Detail ein.

Bei der Länge aller Gleise liegt der Abbau nochmals höher. Mehr als die Hälfte aller Weichen und Kreuzungen wurden in diesem Zeitraum aus dem Netz genommen. Die Gleisanschlüsse (Industriegleise oder, so die aktuelle Bezeichnung, „Infrastrukturanschlüsse“) wurden um mehr als 80 Prozent (oder auf ein Fünftel des Bestands von 1994) gekappt.<sup>4</sup>

Wichtig dabei ist: Es gibt kein Ende in diesem zerstörerischen und selbstzerstörerischen Prozess. Jahr für Jahr gibt es einen Abbau in diesen Bereichen. 2021 waren es beispielsweise erneut 15 Gleisanschlüsse weniger als im Vorjahr. 237 Weichen und Kreuzungen wurden aus dem Netz genommen. Die Gleislänge wurde

<sup>3</sup> Verschiedene Ausgaben von Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, 1994 bis 2021, zuletzt die Ausgabe 2021 auf Seite 27.

<sup>4</sup> Es geht hier um Gleise, mit denen Betriebe und Gewerbeflächen direkt an das Schienennetz angeschlossen sind. Gibt es einen solchen Anschluss nicht, muss der entsprechende Transport zunächst auf der Straße stattfinden. Damit existiert jedoch sofort eine Hürde, um auf der längeren und langen Strecke den Transport auf der Schiene abzuwickeln. Sind Güter einmal im Lkw verladen, ist die Chance, dass sie auf die Schiene umgeladen werden, bereits deutlich gesenkt. Umgekehrt: Ein Gleisanschluss ist die beste Garantie dafür, dass Güter auf der Hauptstrecke auch auf der Schiene transportiert werden. Doch gerade hier gab es den mit Abstand größten Abbau von Schieneninfrastruktur.

## 2

weiter gekappt – um 41 Kilometer. [Die Zahlen für 2022 liegen hier noch nicht vor].

Dieser Abbau bei der Betriebslänge des Netzes selbst ist fatal genug. Mindestens so wichtig ist jedoch der Abbau der anderen aufgeführten Infrastruktur-Elemente. Damit wurde die Effizienz und Resilienz des Netzes insbesondere bei Störfällen nochmals deutlich – und zwar stärker als im Fall des Abbaus der Betriebslänge – geschwächt.

Trotz dieses unverantwortlichen Umgangs der Deutschen Bahn AG mit der ihr anvertrauten Schieneninfrastruktur ist dieser Abbau faktisch kein Thema in der Öffentlichkeit. Im Gegenteil: Der Bevölkerung wird regelmäßig Sand in die Augen gestreut, wenn es immer wieder heißt, nunmehr werde ein Programm zur Reaktivierung von Strecken, zur Schaffung „neuer Gleisanschlüsse“, zur Sanierung von Bahnhöfen vorgelegt. In Wirklichkeit findet das Gegenteil statt.

Kein Bundesverkehrsminister könnte sich im Amt halten, wenn es am Ende eines Jahres heißen würde, dass im abgelaufenen Jahr die Zahl der Autobahnabfahrten erneut reduziert, dass mehrere Hundert Kilometer Standstreifen im Autobahnnetz abgebaut und dass die Zahl der Autobahnraststätten sich um ein Dutzend reduziert hätten. Dass eben dies seit drei Jahrzehnten mit dem Schienennetz passiert, ist dagegen keine Erwähnung wert.

### Kapazitäten im Personenverkehr

Im Geschäftsbericht 2022 rühmt sich der Bahnvorstand, wie viele neue ICE in Betrieb genommen wurden. Tatsächlich ist im Personenverkehr beim Thema Kapazität die Zahl der Sitzplätze der entscheidende Maßstab. Die Fahrplandichte wird vor allem mit der „Zahl der Züge je Stichtag“ bemessen.

Tabelle 5 liefert dazu die Daten.

*Tabelle 5: Grunddaten Personenverkehr der Deutschen Bahn 1994 bis 2022<sup>5</sup>*

	1994	1998	2000	2014	2018	2021	2022	Niveau 2022 gegenüber 2000
<b>Sitzplätze; DB gesamt (in Tsd.)</b>	1.147	1.360	1.463	1.255	1.226	1.362	...	...
<b>Sitzplätze DB Nahverkehr (in Tsd.)*</b>	...	1.084	1.182	1.052	997	949	...	...
<b>Sitzplätze DB Fernverkehr (in Tsd.)</b>	...	258	281	203	229	269	...	...
<b>Züge je Stichtag Nahverkehr*</b>	32.055	31.000	28.995	23.446	22.558	21.968	...	...
<b>Züge je Stichtag Fernverkehr</b>	1119**	rd. 1000	1557	1290	1.476	1.537	...	...

\* Ab 1998 = DB Regio // \*\* 1993 (= letztes Jahr vor der Bahnreform waren es noch 1368 Züge je Tag //

\*\*\* 1993 1.288 Mio

<sup>5</sup> Alle Angaben nach Daten und Fakten, Deutsche Bahn AG (bis einschließlich Ausgabe 2022 vom April 2023).

Danach lag die Zahl der Sitzplätze insgesamt – Fern- und Nahverkehr – 2021 mit 1,36 Millionen deutlich unter dem Niveau des Jahres 2000 (1,46 Millionen). Wobei der Abbau vor allem im Nahverkehr, bei DB Regio stattfand. Zwar wird im Nahverkehr inzwischen rund die Hälfte von Nicht-DB-Gesellschaften bestritten. Doch gerade hier gab es auch bei der DB-Tochter DB Regio eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen (siehe Tabelle 3). Die geringere Sitzplatzkapazitäten bei deutlich größeren Fahrgastzahlen bedeuten: vollere Züge, deutlich mehr Fahrgäste finden keinen Sitzplatz und müssen stehen. Die Servicequalität leidet. Im Fernverkehr gab es bis 2014 einen deutlichen Abbau der Sitzplatzkapazitäten. Seither gib es wieder einen Aufbau. Allerdings wurde bislang noch nicht das Niveau von 2000 erreicht.

### **Fake News. Oder: Der Bahnchef sieht alles ganz anderes**

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Richard Lutz, lieferte am 5. Dezember in einem zweiseitigen Interview mit dem Berliner „Tagesspiegel“ eine umfangreiche Beschreibung des Zustandes der DB. Für unvoreingenommene Menschen lautete der Tenor: Wir kennen unsere Schwächen und arbeiten hart an der Verbesserung.

In diesem Interview sagte Lutz das Folgende: „Vor fünf Jahren hatten wir 270 ICE-Züge. Ende dieses Jahres [2022] sind es 360.“ Tatsächlich gab es 2017 330 ICE-Züge.<sup>6</sup> Wobei man bei einem solchen Vergleich den gesamten Fernverkehr als Bezug nehmen muss, also einschließlich der IC/EC-Züge. 2017 hatte die DB noch 1481 IC-EC-Reisezugwagen im Bestand. Ende 2021 waren es nur noch 1224 Reisezugwagen (bereits einschließlich der IC-2, auch als KISS bezeichnet). Das Plus an ICE-Zügen entspricht weitgehend dem Minus bei den IC-EC-Kapazitäten.

Sodann sagte der Bahnchef: „Wir bieten heute 55 Prozent mehr ICE-Sitze als vor fünf Jahren“. Interessant sind zunächst die Zahlen insgesamt. In den meisten Regionen verkehrt nie ein ICE. Die Zahlen insgesamt – Sitzplätze bei der Deutschen Bahn in Summe (Nah- und Fernverkehr) – lauten wie folgt: Die Bundesbahn und die Reichsbahn hatten 1991 1,376 Millionen Sitzplätze. Die Deutsche Bahn AG hatte 2002 sogar 1,512 Millionen Sitzplätze. Am 31.12.2021 waren es nur noch 1,362 Millionen Sitzplätze. Also gerade mal so viel wie vor 30 Jahren. Und deutlich weniger als vor knapp 20 Jahren.<sup>7</sup>

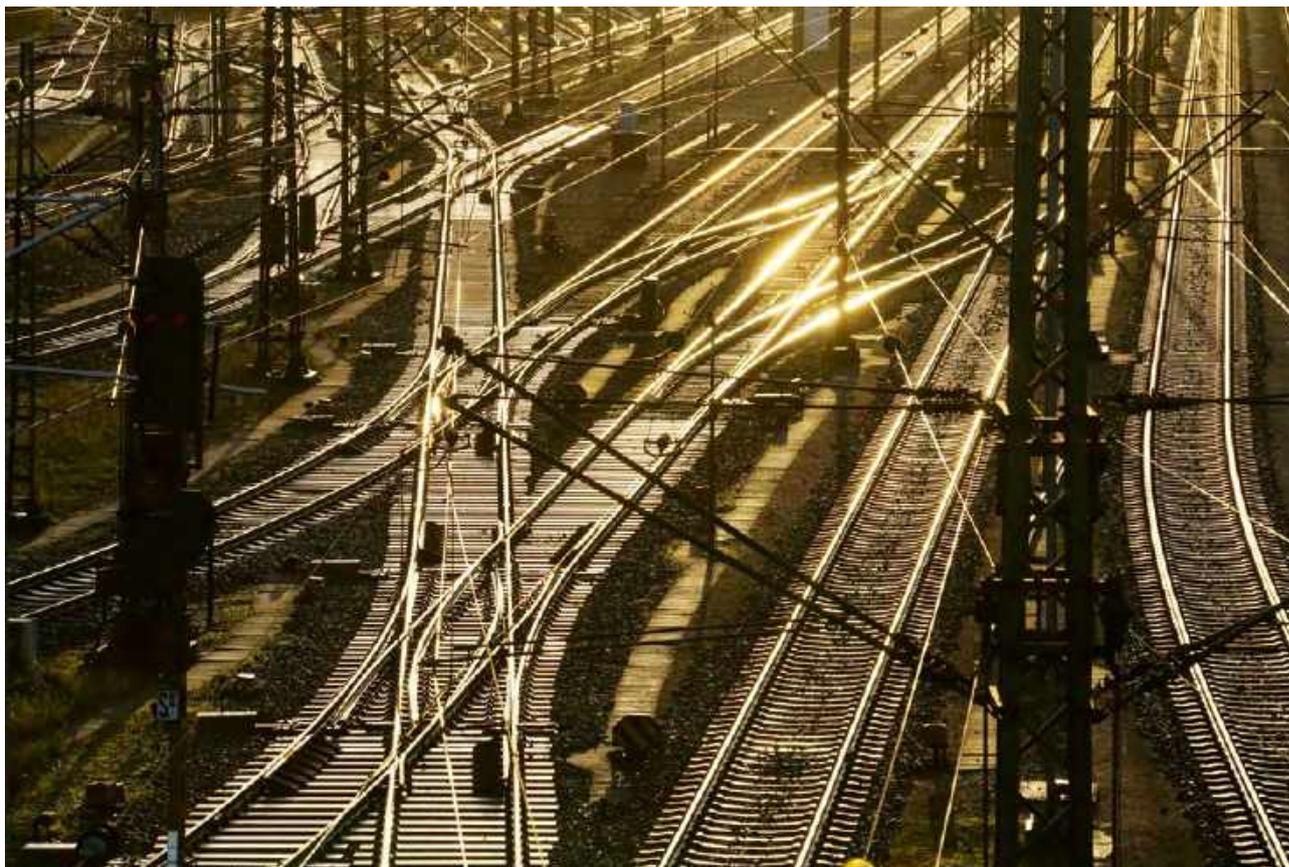
Auch die Sitzplatzzahl im gesamten Fernverkehr (in dem die DB faktisch ein Monopol hat) liegt heute unter dem früheren Niveau. Ende 2000 wurden noch 281.000 Sitzplätze im Fernverkehr gezählt. Am 31.12.2021 waren es nur noch 269.000.

Des Weiteren beklagt sich Lutz über ein zu kleines Schienennetz und tut dabei so, als seien es unbekannte Diebe, die zu diesem Zustand beigetragen hätten. Lutz: „Wir haben immer mehr Zugverkehr auf einem Schienennetz, das zu knapp ist.“

Wie bereits dargelegt: Das Schienennetz wurde seit 1994 massiv und zwar um rund ein Fünftel verknappt – durch den Vorstand des Unternehmens Deutsche Bahn AG selbst. Allein das ist ein wesentlicher Grund dafür, dass der gewachsene Schienenverkehr mit Kapazitätsproblemen konfrontiert ist. Im Übrigen sind zwei weitere Korrekturen anzubringen: Der Schienenverkehr lag auch noch 2022 deutlich unter dem Niveau von vor der Pandemie, von 2019. Es wächst vor allem der Schienenpersonennahverkehr. Im Schienenpersonenfernverkehr gab es 1999 noch 145 Millionen Fahrgäste. 2005 waren es noch 120 Millionen. 2019 dann 151 Millionen. 2022 waren es 81,3 Millionen.

<sup>6</sup> Am 31.12. 2017 gab es laut. DB AG (Heft „Daten und Fakten“) die folgenden ICE-Züge: ICE 1 = 118. ICE 2 = 44. ICE T = 67. ICE TD = 13. ICE 3 = 80. ICE 4 = 8. Summe = 330.

<sup>7</sup> Hier müssten die massiv gestiegenen Verkehrsleistungen der Eisenbahnbetreiber, die nicht zur DB-AG zählen (private und kommunale usw.), Berücksichtigung finden. Dazu liegen uns, die Sitzplätze betreffend, keine exakten Zahlen vor. Dennoch sind unsere Zahlen aussagekräftig. Denn auch DB Regio (= Nahverkehr der DB AG) hat, wie erwähnt, ihre Verkehrsleistungen deutlich erhöht.



Quelle: DB AG

*Nochmals O-Ton Lutz: „Wir erhöhen jetzt die Kapazität durch den Einsatz zusätzlicher Weichen. [...] Die Österreicher und die Schweizer haben sehr viel mehr Weichen. Bei Störungen ist dort der Verkehr viel flüssiger.“*

Der Vergleich mit den Nachbarbahnen, den der Bahnchef damit anstellt, ist goldrichtig. Nur: Wir hatten in Deutschland vor einem Vierteljahrhundert vergleichbar viele Weichen (jeweils bezogen auf eine vergleichbare Einheit wie auf 1000 Schienenkilometer). Doch die Zahl der Weichen wurde seither mehr als halbiert – erneut als Resultat der Politik unter den Bahnchefs Dürr, Mehdorn, Grube und Lutz. Richard Lutz ist seit 2010 Mitglied im Vorstand der DB AG. Allein seit dessen Präsenz im höchsten Organ des Bahnkonzerns wurden mehr als 1300 Weichen aus dem Netz entfernt (Stand am 31.12.2010: 66.875 Weichen).

Winston Churchill soll gesagt haben: „Ich traue keiner Statistik, die ich nicht selbst gefälscht habe.“ Das ist fragwürdig – Statistiken sind durchaus belastbar, wenn Basis und Bezug korrekt sind. Herr Lutz nennt falsche Zahlen und nimmt fragwürdigen Bezug. Unsere Zahlen stammen ausschließlich aus der Statistik der DB AG; Jahreshefte „Daten und Fakten“. Es ist die Statistik des Herrn Lutz. Kennt Herr Lutz diese Zahlen nicht? Das ist komplett unwahrscheinlich. Der Bahnchef sagt schlicht die Unwahrheit – und setzt darauf, dass die Medienleute nicht gewissenhaft recherchieren.

# Hochgeschwindigkeitsverkehr und ETCS

# 2

Die Deutsche Bahn und Bundesverkehrsminister Volker Wissing setzen bei der Schiene auf Hochgeschwindigkeit und auf Neubaustrecken. Besonders gefeiert wird im neuen Geschäftsbericht die Eröffnung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Doch gerade das entpuppt sich als absurdes Theater. Wir kommen darauf zurück.

Hier ist zunächst notwendig, sich die Struktur des Schienenverkehrs zu vergegenwärtigen. 92 Prozent aller Fahrten mit der Eisenbahn finden im Nahverkehr statt – mit S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress. Weniger als 10 Prozent sind Fernverkehr (ICE, IC/EC, Nachtzug). Soweit das Verkehrsaufkommen (= Fahrten). Geht man von den gefahrenen Kilometern (= Verkehrsleistung) aus, dann entfallen immer noch 55 Prozent auf den so definierten Nahverkehr. Wenn wir schließlich nur den Fernverkehr nehmen, also bei der DB ausschließlich ICE- und IC/EC-Fahrten, dann liegt die durchschnittliche Reiseweite je Fahrt bei 302,3 Kilometern (Stand: 2021). Ob ein ICE da Tempo 200 oder 300 fährt, bringt nur Zeitgewinne im Bereich von 10 Minuten. Selbst in diesem – wohlgemerkt: deutlich minoritären – Segment ist es für den Fahrgast weit wichtiger, ob der Zug pünktlich ist, ob der Anschluss am Beginn und Ende der Fahrt klappt, ob man auch ohne Reservierung einen Sitzplatz bekommt und ob es im Bordrestaurant ausnahmsweise heißen Kaffee gibt.

Aber bringt dann Hochgeschwindigkeit wenigstens auf langen Distanzen nicht doch eine Verlagerung auf die Schiene? Nein! So das Ergebnis einer Reihe von Untersuchungen aus Italien und Spanien. Und so eine neue Untersuchung zur Neubaustrecke Berlin–München.<sup>1</sup> Danach entwickelte sich nach der Eröffnung der Schienen-Neubaustrecke, die ja die Fahrtzeit zwischen beiden Städten deutlich reduzierte, der Pkw-Verkehr zwischen München und Berlin »wie der Pkw-Verkehr auf der Vergleichsstrecke Frankfurt/Main–Berlin«. Es gab »einen leichten Rückgang der Fluggastzahlen«, allerdings »keine Abnahme der Anzahl der Flüge«. Die Zahl der Fahrgäste auf der Schiene nahm zu. Letzteres heißt: Es gab vor allem ein induziertes Verkehrswachstum. Also zusätzlichen Verkehr.

**Bilanz der Studie:** »Es zeigt sich also insgesamt ein Prozess weiteren Verkehrswachstums, in dem es in der Summe zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf der Relation Berlin – München kommt [...] So verbesserte der Ausbau schneller Bahnverbindungen in Deutschland zweifelsohne die Qualität des Angebots für Fahrgäste im Fernverkehr. Ein relevanter Beitrag zum Klimaschutz ist der Ausbau aber nicht.«

Für diese Fehlinvestitionen mit Schienenverkehrs-Hochgeschwindigkeit wurden seit der Wende weit mehr als 50 Milliarden Euro ausgegeben. Dieses Geld fehlt im Nah- und Regionalverkehr – bei den 90 Prozent der Fahrgäste. Der Bundesverkehrsminister Wissing hat jetzt hoch und heilig drei Dinge versprochen. Erstens: Er will exakt diese Politik fortsetzen. Zweitens: Sein Ministerium respektive die Ampel werden Beschleunigungsgesetze verabschieden, mit denen Kritik und Einwände gegen diese Fehlorientierung weitgehend ausgehebelt werden. Drittens: Auch neue Straßen sollen schneller gebaut werden. Was heißt: Überall wächst der Verkehr. Die Klimabelastung erhöht sich deutlich.

## Neubaustrecke über die Schwäbische Alb

Im neuen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn wird, wie erwähnt, als Großtat die Inbetriebnahme der Neubaustrecke über die Schwäbische Alb, Wendlingen-Ulm, hervorgehoben. Darauf geht in diesem Alternativen Geschäftsbericht ein getrennter Artikel im Detail ein. Siehe Seite 50.

<sup>1</sup> Christian Holz-Rau, Oliver Huber und Jens Müller, Der Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn als Beitrag zum Klimaschutz?, in: Straßenverkehrstechnik 7/2021; Zusammenfassung hier: <https://trid.trb.org/view/2023107> Dort auch Literatur zu den Neubaustrecken in Italien und Spanien.

## 2

**Zusammenfassend seien hier jedoch fünf Punkte festgehalten:**

**Erstens.** Diese Strecke ist enorm landschaftszerstörend; mit hohem Geländeverbrauch und gewaltigem Betoneinsatz für Tunnelbauten und Brücken verbunden. Also: stark klimaschädigend!

**Zweitens.** Die tumben (oder auf hohe Kosten bedachten) Planer der DB wählten die steilstmögliche Streckenführung. In früheren Zeiten galt die »Geislinger Steige« – auf der alten Verbindung Stuttgart–Ulm – als besonders »anspruchsvoll«. Man hätte annehmen können, dass eine Neubaustrecke diese Steigung reduziert. Das Gegenteil ist der Fall. Mit der Folge, dass Güterzüge (und viele Personenzüge) die Strecke nicht befahren können. Erneut: besonders energieaufwendig und damit besonders klimaschädigend.

**Drittens.** Die Neubaustrecke hat durch den großen Anteil von Tunneln und Brücken, durch die erwähnte Steigung (die mit besonderen Belastungen verbunden ist) und den Einsatz auch von Doppelstockwagen ein besonders großes Gefährdungspotential.

**Viertens.** Es gab Ende der 1980er Jahre Pläne, die alte Bestandsstrecke (über Geislingen) durch einige Optimierungen um 8-10 Minuten zu beschleunigen. Das hätte den Bruchteil dessen gekostet, was für die Neubaustrecke ausgegeben wurde – und in Ulm einen idealen Taktknoten ergeben.

**Fünftens.** Die behauptete Verkürzung der Fahrtzeit zwischen München und Ulm gibt es nicht. 1996 war der ICE ebenso schnell (bzw. um exakt zwei Minuten »langsamer«). Der Grund: Die systematische Vernachlässigung der Infrastruktur führte dazu, dass sich die Fahrtzeit für die Züge von Ulm bis München in den 25 Jahren um gut 15 Minuten verlängerte. Siehe Tabelle 6.

Wenn der Ökonom John Maynard Keynes einmal ironisch vorschlug, man möge in Krisen Arbeiter beschäftigen, die eine Grube ausheben, und dann andere, die sie wieder zuschaufeln – mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm fand just das statt. Nur dass damit die Krise der Bahn sich verschärft und es den Planern an Selbstironie mangelt.

**Aber wird die Bahn nicht immer schneller?**

Eine gängige Behauptung der Führungsriege der Deutschen Bahn lautet, der Schienenfernverkehr werde von Jahr zu Jahr schneller. Unabhängig von der beschriebenen Problematik, wonach dieses »immer schneller« kein überzeugendes Kriterium für einen guten, sinnvollen Bahnbetrieb darstellt, trifft vielfach das Gegenteil zu. Siehe die folgende Tabelle.

*Tabelle 6: Fahrtzeiten 1996-2022 im Vergleich*

Strecke	Fahrtzeit 1996	Fahrtzeit 2013	Fahrtzeit 2020	Veränderung 2022 geg.1996
München-Stuttgart	2 Std./1 Min.	2 Std./17 Min.	1 Std./59 Min.	-2 Min.
Augsburg-Würzburg	1 Std./48 Min.	2 Std./5 Min.	2 Std./57 Min.	+1 Std./9 Min.
Würzburg-Hamburg	3 Std./10 Min.	3 Std./24 Min.	3 Std. / 27 Min.	+17 Min.
Basel SBB- Hamburg	6 Std./17 Min.	6 Std./29 Min.	6 Std./30 Min.	+13 Min.

Danach haben sich viele Fahrtzeiten im umspannten Vierteljahrhundert wieder verlängert, manchmal – wie im Fall von Augsburg-Würzburg – durch die Abschaffung von Direktverbindungen und den Zwang zum Umweg mit Umstieg. Das gilt durchaus auch für andere Verbindungen – beispielsweise für Berlin-Hamburg. Man investiert große Summen, lässt sich beim Bändchen-Durchschneiden bei der Inbetriebnahme feiern – und in den Jahren danach verkommt die Infrastruktur, und es werden Minuten Zeitgewinn, wofür hunderte Millionen – oft Milliarden – Euro investiert wurden, wieder verloren.

## Aber ETCS – die digitale Schiene – wird es bringen!

Vor allem Bundesverkehrsminister Wissing wird nicht müde, von der »digitalen Schiene« zu schwärmen. Im neuen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn 2022 wird dabei das Pilotprojekt eines »Digitalen Knotens Stuttgart« hervorgehoben. Dabei soll, völlig überhastet, im Raum Stuttgart in den nächsten zwei Jahren flächendeckend – auch für die Regionalbahn und die S-Bahn – das europäische Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) eingeführt werden, weswegen es bereits ab April in der Region im großen Maßstab zu Streckensperrungen kommt – was eine echte Protestwelle auslöste. Durchgehend heißt es bei der Deutschen Bahn und in den deutschen Medien: ETCS bringe einen deutlichen Kapazitätsgewinn. Die Rede ist von 20 und mehr Prozent. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann ließ sogar verlauten:

*„Mit der DB wurden auf der Grundlage der aktuellen Erkenntnisse aus der Realisierung des Digitalen Knoten Stuttgart konkrete Zugfolgezeiten [...] abgestimmt. Damit können auch die Zugzahlen im Knoten Stuttgart weit über die Erwartungen zum Zeitpunkt des sogenannten Stresstestes 2011 hinaus erhöht werden. Das Ziel einer signifikant höheren Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart kann somit [...] statt durch zusätzliche Infrastruktur auch bereits durch Digitalisierung der Schiene erreicht werden.“<sup>2</sup>*

Diese Erwartungen werden sich nicht erfüllen. Auch hier geht es um Fake News – und dies im großen Stil. Wir hatten als Bürgerbahn (damals: Bürgerbahn statt Börsenbahn – BsB) vor mehr als 12 Jahren eine ETCS-Präsentation bei einem großen Bahntechnik-Hersteller. Bereits damals waren nach der Präsentation die Profis in unserer Runde, darunter Lokführer, ausgesprochen skeptisch. Und die Vorführenden konnten unsere Skepsis nicht ausräumen. Damals war auch die Rede davon, dass versucht wurde, das System nach China zu verkaufen (unter anderem Namen, versteht sich). Doch dort gab es keine Abnehmer; das System wurde schlicht als nicht effizient und zu teuer abgelehnt.

Bisher ist die Schweiz das einzige Land in Europa, das ETCS – wenn auch auf einem relativ niedrigen Level – weitgehend flächendeckend eingeführt hat. Inzwischen gibt es in diesem Nachbarland konkrete Erfahrungen mit ETCS in Funktion. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) äußern sich aus nahe liegenden Gründen nicht allzu offen. Zwischen Staatsbahnen herrscht ein gewisses Maß an Diplomatie. Doch von Kapazitätsgewinnen ist nirgendwo die Rede. Die Lokführergewerkschaft (Verband Schweizer Lokführer und Anwärter – VSLF) allerdings drückt sich wenig verblümt aus. Und konstatiert das Gegenteil – Rückschritte. O-Ton: »Wir müssen jetzt in Bahnhöfe hineinschleichen... Wir sind jetzt lieber etwas zu vorsichtig unterwegs... Es ist verantwortungslos, mit diesem teuren System unsere Effizienz zu schmälern«, so Hubert Gieger, VSLF-Präsident.<sup>3</sup>

Weiter heißt es in diesem Artikel: »Urs Guggisberg ist bei der SBB für ETCS verantwortlich und bestätigt, dass man an gewissen Orten „etwas konservativer fahren“ müsse. Die SBB sei dabei, die Nachteile (!!) von ETCS so gut es geht auszumerzen, was zwei Jahre dauern könne. Das Bundesamt für Verkehr sieht ebenfalls Optimierungsbedarf. Es will nun nicht mehr wie ursprünglich geplant das ganze Netz vom Grundlevel auf das zweite Level hochrüsten, sondern nur noch gewisse Korridore.«

Die Installation des Systems kostet je Lok rund eine halbe Million Euro. Was für viele Eisenbahnverkehrsunternehmen kaum zu stemmen ist. Die entscheidenden Kosten entstehen in der Infrastruktur. Nach mehr oder weniger offizieller Schätzung (Bund) kostet die bundesweite Installation um die 60 Milliarden Euro. Das wären dann EU-weit ein gewaltiger Betrag in Höhe von 250 Milliarden Euro – für ein System, das keine Verbesserungen, das eher Verschlechterungen mit sich bringt.

<sup>2</sup>Vorschlag eines Ausbaukonzeptes für den Eisenbahnknoten Stuttgart 2040, Ministerium für Verkehr von Baden-Württemberg, 15. März 2023.

<sup>3</sup>Zeitung „20 Minuten“, Schweiz, vom 19. Februar 2023.

# 2 Die Krise von DB Cargo

Das Mantra der Politik »Güter gehören auf die Schiene« steht in offenem Gegensatz zur Realität. Allein durch den um 80 Prozent geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Güterzügen gegenüber dem Lkw und die Tatsache, dass ein Güterzug 52 Lkw-Fahrten ersetzt, ist der Umstieg der Güterbeförderung auf die Bahn eigentlich zwingend. Aber leider entfallen von den mehr als 700 Milliarden Tonnenkilometern (tkm), die derzeit im deutschen Güterverkehr erbracht wurden, 71 Prozent auf dem Lkw und nur 19 Prozent auf die Bahn. In der Schweiz ist der Anteil der Bahn – trotz der deutlich kürzeren Transportdistanzen – mehr als doppelt so hoch.

Der Anteil der Bahn stagniert in Deutschland seit 2016 auf diesem Niveau. Und von diesen 19 Prozent entfällt rund die Hälfte auf die DB-Tochter DB Cargo. Die andere Hälfte wird von sogenannten privaten Schienenverkehrsunternehmen erbracht, was dann oft Tochtergesellschaften von Nachbarbahnen, etwa SBB Cargo, sind. Eine wichtige Zielsetzung der Bundesregierung – und das trifft auf die beiden vorausgegangenen Großen Koalitionen ebenso zu wie auf die aktuelle Ampel – lautet: Der Schienengüterverkehr wird bis 2030 von den erwähnten 19 auf 25 Prozent gesteigert.

Das könnte die Bundesregierung gut mit DB Cargo konkretisieren – schließlich befindet sich die DB AG zu 100 Prozent in Bundesbesitz. Das tat DB Cargo – in Absprache mit dem Bund – auch: auf dem Papier: Im Rahmen des Top-Ziels »Starke Schiene« soll die Verkehrsleistung von DB Cargo von 56,2 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2020 auf 120 Milliarden Tonnenkilometer 2030 steigen. Das wäre mehr als eine Verdoppelung.

Doch die Bilanz sieht düster aus. Siehe die folgende Tabelle 7.

*Tabelle 7: Schienengüterverkehr von DB Cargo – gesamt und innerhalb von Deutschland 2016-2022*

Art		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Beförderte Güter in Mio t</b>	Gesamt	277,4	271,0	255,5	232,0	213,1	226,5	222,3
	Inland	204,5	205,4	200,4	187,3	174,0	187,7	...
<b>Transportleistung in Mio. tkm</b>	Gesamt	94.698	92.651	88.237	85.005	78.670	84.850	84.468
	Inland	70.562	70.614	64.169	60.700	56.224	60.324	58.889



Quelle: DB AG

Danach hat sich die Performance von Cargo in allen Bereichen verschlechtert, wobei dies mit der Pandemie wenig zu tun hat. In den Jahren 2020 und 2021 konnten andere Schienengüterverkehrs-Unternehmen teilweise zulegen. 2022 liegen die Verkehrsleistungen von DB Cargo – je nach Kategorie – um ein Zehntel (Gesamt, tkm) bis zu einem Fünftel (Gesamt, beförderte Güter) unter dem Niveau von 2016.

Die Website von DB Cargo kennt keinerlei kritische Bilanz des eigenen Versagens. Vielmehr preist sie den Schienengüterverkehr als ökologisch einzig sinnvolle Transportform – was ja zutrifft – und preist sich als dasjenige Unternehmen an, das diesen ökologisch ausgerichteten Güterverkehr realisiert. Da heißt es dann: »Wir haben nur diesen einen Planeten mit seinem einzigartigen Ökosystem. Deshalb wollen wir als Deutsche Bahn bis 2040 eine vollständige Kreislaufwirtschaft umgesetzt haben. [...] Wir als Deutsche Bahn [...] haben uns beim Klimaschutz einem ehrgeizigen Ziel verpflichtet: klimaneutral bis 2040. Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir auf drei starke Hebel – den Ausbau des Ökostroms, den Ausstieg aus dem Diesel und den Einstieg in die Wärmewende.«<sup>1</sup>

Man erfährt dann an anderer Stelle, dass aktuell die 50-Kilometer-Strecke Landshut-Mühldorf elektrifiziert werden würde. Wobei auch dieses Projekt erst 2024 dem Bundestag zum Beschluss vorgelegt werden soll. Es gibt keinen Plan einer umfassenden oder weitgehenden Elektrifizierung des Schienennetzes. Im Durchschnitt der letzten 25 Jahre wurden pro Jahr gerade mal 140 Kilometer des Schienennetzes elektrifiziert – Tendenz abnehmend. Im vorausgegangenen Alternativen Geschäftsbericht rechneten wir vor, dass bei dem gegebenen Tempo der Elektrifizierung erst in 93 Jahren das gesamte Netz elektrifiziert sein würde.<sup>2</sup> Wie an anderer Stelle berichtet, ist in der Schweiz das Schienennetz seit Jahrzehnten zu 100 Prozent elektrifiziert. Österreich hat sich das vergleichbare Ziel bis 2030 gesetzt.

<sup>1</sup> Website DB Cargo, abgerufen am 25.3.2023.

<sup>2</sup> Siehe Michael Jung, Elektrifizierung – Der Stau, Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2022, Seite 34ff.

## 2

DB Cargo argumentiert auf ihrer Website:

*»Auf DB Cargo und den Schienengüterverkehr ist Verlass: Wir fahren grenzüberschreitend und staufrei. [...] DB Cargo verbindet die europäischen Wirtschaftszentren.«*

Für die Großkonzerne, insbesondere der Autoindustrie, mag der Werbespruch stimmen. Für den Mittelstand stimmt er nicht, wie sich an dem massiven Abbau der privaten Gleisanschlüsse von 1994 (Gründung der Deutschen Bahn AG) bis 2021 um mehr als 80 Prozent zeigt. (siehe oben Abschnitt zur Infrastruktur). Noch immer werden neue Gewerbegebiete und Logistikzentren ohne Gleisanschluss von der Politik genehmigt. Und leider ist der Bahngüterverkehr auch nicht staufrei. Im Gegenteil – die Staus häufen sich. Und so tauchen dann in den Medien Berichte wie der folgende auf:

*»Just in diesen Tagen hat die Bahntochter DB Cargo [...] den Chemieunternehmen geraten, ein Fünftel ihrer Transporte von der Schiene vorsorglich wieder auf die Straße zu verlagern, um einen weiteren Stau in den anstehenden Sanierungsmaßnahmen [der Schieneninfrastruktur; d. Red.] zu vermeiden. Der VCI-Präsident [VCI = Branchenverband der Chemieindustrie; d. Red.] schäumt. So sinnvoll die Sanierung sei, so schlecht wird sie nach seiner Darstellung umgesetzt. [...] Wer mit dem Slogan werbe „Güter gehören auf die Schiene“, müsse sicherstellen, dass „die Schiene“ auch funktioniere.«<sup>3</sup>*

Durch den massiven Infrastrukturabbau, die Beseitigung von Begegnungsstrecken und Überholgleisen sowie durch die Fokussierung auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr werden Güterzüge systematisch ausgebremst. Im Fall von Betriebsstörungen kommt es zu zusätzlichen Verzögerungen, weil Ausweichstrecken in dem nur zu 61 Prozent elektrifizierten Bundesschienennetz keine Oberleitung haben und somit zeitraubende und kostenträchtige Umspannungen (häufig verbunden mit Zugteilungen) auf Dieseltraktion erforderlich sind. Dementsprechend sind selbst nach Angaben der DB nur 75 Prozent der Güterzüge pünktlich.

Generell ist besonders unter dem Klimaaspekt der allgemeine Transportwahn zu hinterfragen, dass Güter, die auch lokal hergestellt werden können, quer durch ganz Deutschland (z.B. Milch aus Bayern nach Schleswig-Holstein) oder ganz Europa transportiert werden. Die Unternehmensstrategie der weiteren Verringerung der Fertigungstiefe, der Verlagerung der Lagerhaltung auf Schiene und Straße und der immer komplexeren Logistikketten kommt an ihre Grenzen, wie die Ereignisse der jüngsten Zeit zeigen.

Die in jüngerer Zeit rasant steigenden Treibstoffkosten könnten die Bahn begünstigen, wenn mehr Traktionsenergie nicht nur rechnerisch, sondern auch effektiv aus erneuerbaren Energien stammt. Aber nicht jeder auch noch so unsinnige Transport muss auf die Bahn, nur um des Gewinns eines Marktanteils willen. Trotzdem müssen vorrangig die volumenstarken Transitverkehre (z.B. von Polen nach Frankreich oder Italien) mit größeren Transportweiten auf die Bahn gezogen werden. Dies würde dem Klimaschutz zugutekommen und das überlastete deutsche Autobahn- und Fernstraßennetz wirkungsvoll entlasten. Dazu bedarf es aber umfangreicher Investitionen ins Streckennetz, und zwar nicht in teure Hochgeschwindigkeitsstrecken, die erst nach Jahrzehnten fertig werden, sondern in den Bau von Überholgleisen, Überwerfungsbauwerken und Elektrifizierung, besonders der grenzüberschreitenden Bahnlinien. Und vor allem bedarf es einer systematischen Fokussierung des DB-Managements auf den Schienenverkehr.

<sup>3</sup> Bernd Freytag, Chemie und Bahn im Clinch, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 7. Juli 2022.

# Auslandsgeschäfte der DB verkaufen! Auch Schenker!

# 2

Winfried Wolf

Im Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2022 wird, wie in den vorausgegangenen Berichten, das Thema Schenker und übrigen Auslandsgeschäfte nicht ins Zentrum gestellt – diese Bereiche wirken wie eine Ergänzung. Doch das ist falsch – und wird bewusst so falsch dargestellt. Denn inzwischen entfallen mehr als 55 Prozent des Umsatzes des Bahnkonzerns – oder sollte man schreiben: des »Bahn«-Konzerns? – auf das Ausland und auf Nicht-Schienen-Geschäfte. Bezüglich dieser nicht bahn-affinen Geschäfte ist festzustellen, dass es oft Engagements sind, die besonders umweltschädigend und klimabelastend sind und sich in Teilen (so im Fall des Busgeschäftes von Arriva) auch gegen die Schiene richten. Wenn Schenker beispielsweise für das Jahr 2021 110,7 Millionen »Sendungen im Landverkehr« ausweist, dann sind damit deutlich überwiegend Lkw-Verkehre gemeint. Angeführt werden des Weiteren »1,438 Millionen Tonnen Luftfracht (Export)«, dann »2,003 Millionen TEU (= Standardcontainer) Seefrachtvolumen«.

Wie erwähnt: Deutlich mehr als die Hälfte des gesamten Umsatzes entfällt auf Geschäfte dieser Art – im Geschäftsbericht sind jedoch aus guten Gründen weniger als 20 Prozent diesen nicht-bahnaffinen Bereichen gewidmet. Und es geht bei diesem Bericht wohlgerne um einen Bericht zum gesamten Konzern. Nimmt man dann die Situation von Gewinn und Verlust, so entfallen faktisch 95 Prozent aller Gewinne auf Schenker. Das führt dann zu Schlagzeilen wie den folgenden – hier vom Dezember 2022 in der wichtigsten deutschen Tageszeitung: »Die Bahn soll ihren größten Schatz verkaufen. Die Logistiksparte Schenker sorgt im Staatskonzern für schwarze Zahlen. Doch die Politik will, dass die Tochtergesellschaft veräußert wird.«<sup>1</sup>

Doch sehen wir uns zunächst die konkreten Zahlen an – und die Entwicklung der nicht bahn-affinen DB-Töchter in den letzten Jahren.

*Tabelle 9: Umsätze Inland – Ausland im DB-Konzern (jeweils Außenumsätze) im Millionen Euro und Anteile am Gesamtumsatz in den Jahren 2010, 2016-2022<sup>2</sup>*

DB-Segment	2010	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>DB-Konzern</b>	33.152	40.576	42.704	44.024	44.431	39.902	47.250	56.300
<b>Schenker</b>	14.310	15.059	16.345	17.050	17.091	17.671	23.443	27.605
<b>Anteil Schenker am Gesamtumsatz</b>	43,2%	37,1%	38,3%	38,7%	38,5%	44,3%	49,6%	49,0%
<b>Arriva</b>	1.046	5.085	5.338	5.441	5.410	3.990	4.069	4.214
<b>Summe Schenker + Arriva</b>	15.356	20.144	21.683	22.491	22.501	21.661	27.512	31.819
<b>Umsätze Schenker + Arriva als Anteil am Konzernumsatz</b>	46,1%	49,6%	50,8%	51,1%	50,6%	54,3%	58,2%	56,5%

<sup>1</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15. Dezember 2022.

<sup>2</sup> Basis Geschäftsberichte der DB und DB-Publikationen »Daten und Fakten«.

## 2

Zieht man eine längerfristige Bilanz über die vergangenen zwölf Jahre, so wurde offensichtlich der Anteil von bahnfremden und ausländischen Engagements von Jahr zu Jahr gesteigert. Diese Entwicklung steht in offenem Widerspruch zu den maßgeblichen Aussagen bei Gründung der Deutschen Bahn AG 1994, als es keine relevanten Auslandsengagements gab und als keinerlei Ankündigung einer geplanten Entwicklung hin zu einem Global Player vorlag. Sie steht im Gegensatz zu der Feststellung des damaligen Bundesbahnchefs Heinz Dürr, der die Bundesbahn-Tochter Schenker 1991 mit dem expliziten Hinweis (an Stinnes) verkaufen ließ, dass man sich zukünftig und nach der Bahnreform auf das Schienengeschäft konzentrieren würde. Es war dann bezeichnenderweise Bahnchef Mehdorn, der 2002 Schenker erneut in das neu im Entstehen begriffene Imperium des Bahnkonzerns aufnehmen ließ. Sie widerspricht sodann den wiederholten Aussagen aus dem Top-Management der Deutschen Bahn, man werde sich »nun auf das Kerngeschäft«, auf den Schienenverkehr in Deutschland, konzentrieren. Exakt in diesem Sinn äußerte sich Rüdiger Grube, als er 2009 das Amt als Bahnchef und als Mehdorn-Nachfolger antrat. Seither wurde der Auslandsanteil jedoch erneut deutlich – und um rund zehn Prozentpunkte – gesteigert.

Schließlich gab es in den vergangenen Jahre Dutzende Ansagen seitens des Eigentümers, der Bundesregierung respektive deren jeweilige Verkehrsminister Alexander Dobrindt und Andreas Scheuer, wonach man in Bälde die – oder zumindest wesentliche – Auslandsengagements der Deutschen Bahn abstoßen werde. Um ein Beispiel zu nennen: »Die bundeseigene Deutsche Bahn AG will ihre beiden international tätigen Tochterunternehmen Arriva und Schenker teilweise verkaufen, um so Geld für Investitionen einzunehmen. Der Aufsichtsrat der Bahn beauftragte am Mittwoch den Vorstand, ein konkretes Umsetzungskonzept [...] zu erstellen.« So ein Bericht in der taz 2016<sup>3</sup>. Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Felcht begründete den geplanten Verkauf noch wie folgt: »Wenn wir nicht gegensteuern, wird die Verschuldung des Konzerns bis zum Jahr 2020 deutlich steigen.« Es wurde nicht gegengesteuert. Und die Verschuldung stieg deutlich.

Auch die aktuelle Regierung erklärte, man werde sich bei der Bahn auf das »Kerngeschäft« konzentrieren – wobei man bei einem Anteil von Schenker und Arriva von 56,5 Prozent des Umsatzes und 95 Prozent des Gewinns beim Begriff »Kerngeschäft« leicht ins Zweifeln kommt, ob denn damit wirklich Bahngeschäfte gemeint sind.

### Beispielhaft: Der Tren Maya in Mexiko

Seither gibt es immer wieder große und kleinere – und oft auch politisch hoch brisante – Engagements des DB-Konzerns im Ausland. Dazu gehört beispielsweise der »Tren Maya« in Mexiko: Sein Bau ist bereits in vollem Gange. Eine große Delegation der indigenen zapatistischen Widerstandsbewegung, die 2021 und 2022 durch Europa reiste, spricht von einem »Projekt des Todes«. Der Maya-Zug ist eines der Prestigevorhaben der sich selbst als links bezeichnenden Regierung unter Präsident Andrés Manuel López Obrador. Reaktivierte Gleisstrecken sowie drei lange Neubau-Abschnitte unterteilt in Golf-, Karibik- und Regenwaldzone sollen sich zu einem etwa 1.500 Kilometer langen Schienennetz auf der Halbinsel Yucatán (mit den Bundesstaaten Yucatán, Quintana Roo, Campeche) sowie den Bundesstaaten Chiapas und Tabasco zusammenfügen. Wobei der Begriff Netz irreführend ist, denn auf der Halbinsel handelt es sich um einen Rundkurs, der touristische Sehenswürdigkeiten wie Nationalparks, Pyramiden und die für die Region typischen Karstgewässer abfährt. Geplant sind vorerst 19 Bahnhöfe und elf weitere einfache Haltestellen. Jährlich sollen bald mehrere Millionen Touristen mit einer angepeilten Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h über die Route geschleust werden. Die Liste der Bedenken gegen den Maya-Zug ist lang. Zum einen aus ökologischer Sicht. Im Abschnitt durch den Regenwald wird kräftig gerodet. Sodann hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung.<sup>4</sup> Offen wird ausgesprochen, dass die »Entwicklung« der Region durch den Maya-Zug

<sup>3</sup> Taz vom 5.5.2016 [siehe: siehe: <https://taz.de/Teilprivatisierung-der-DB-Tochterfirmen/!5298860/>]

<sup>4</sup> »Im nahen Einzugsbereich der Bahnstrecke gibt es etwa 1.500 indigene und 533 in sogenannten Ejidos organisierte Agrargemeinden. Die geplante touristische Entwicklung kann aus kleinen Gemeinden innerhalb weniger Jahrzehnte zum Teil unkontrollierbare Städte machen. Die boomende Bauindustrie hat dort zehntausende Menschen aus allen Landesteilen angelockt. Sie siedeln sich unter prekären Bedingungen und ohne lokale Verwurzelung an. Wachstum und die touristische Klientel haben die Präsenz rivalisierender Drogenkartelle und des organisierten Verbrechens nach sich gezogen. Der Ausbau der Infrastruktur wird Industrievorhaben in der Region attraktiver machen und die Sozialstruktur stark verändern. Schon jetzt leiden Gemeinden unter der Invasion riesiger Schweinefleischbetriebe in ihrer Nähe.« Ausführlich: Gerold Schmidt, Der Tren Maya – ein Todeszug? In: Lunapark21, Heft 56, Winter 2021/22.

auch dazu dienen soll, die Migrationsbewegungen Richtung USA aufzuhalten. Die hervorgehobene Stellung und Präsenz der Militärs beim Bau des Tren Maya eignet sich zur Bevölkerungs- und Migrationskontrolle. Die Deutsche Bahn ist über ihre Tochter DB Consulting & Engineering am Maya-Zug beteiligt. Das (bekannt gewordene) Auftragsvolumen von 8,6 Millionen Euro ist im Verhältnis zur Gesamtinvestition in das Projekt zunächst eher bescheiden. Doch als sogenannter »Schattenbetreiber« beeinflusst die Deutsche Bahn durchaus stark die zukünftigen Betriebsabläufe. Für die mexikanische Regierung erfüllt die »angesehene« DB eine Legitimationsfunktion. Über die DB Consulting & Engineering unterstützt sie ein Vorhaben, von dem hohe ökologische Risiken ausgehen und das Menschenrechte verletzt, indem es unter anderem die ILO-Konvention 169 nicht respektiert. Eine Konvention, die die Bundesrepublik Deutschland, öffentlicher Eigentümer der DB, übrigens nach jahrelangem Hinauszögern erst im April 2021 unterschrieben hat.

## 2022: Engagements des Bahnkonzerns in Katar, Kanada, USA und Ägypten

Diese Art »Außenpolitik«, die der Deutsche Bahn-Konzern betreibt, setzt sich auch in jüngerer Zeit fort; im neuen Geschäftsbericht 2022 finden sich dazu nur wenige Zeilen. So erfuhr man im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2022, wie stark die Deutsche Bahn in Katar engagiert ist. Im selben Jahr gab es drei neue große Auslandsengagements des Bahnkonzerns, die alle drei von »ganz oben«, vom Verkehrsminister selbst, abgesegnet wurden. Ein erstes war ein Engagement in Kanada: Für die Dauer eines Vierteljahrhunderts wird die Deutsche Bahn für einen zweistelligen Euro-Milliardenbetrag den gesamten Schienenpersonennahverkehr in der Drei-Millionen-Metropole Toronto übernehmen. Kurz darauf, im Juni 2022, wurde bekannt, dass die Deutsche Bahn für 435 Millionen Dollar in den USA das börsennotierte Unternehmen USA Truck übernimmt – ein reines Lkw-Speditionsunternehmen mit 1.900 Lastkraftwagen. Dies wurde damals wie folgt kommentiert: »Weil im Bahn-Kosmos gerade derzeit, wo eigentlich jeder Euro in das deutsche Schienennetz fließen müsste, jede Akquisition stark erklärungsbedürftig ist, versichert man [im DB-Konzern; d. Red.] nachdrücklich: Mit USA Truck befinde man sich nicht auf Einkaufstour, sondern konzentriere sich auf das Kerngeschäft. Der Kauf biete „Wachstumsperspektiven“ und sei deshalb „gut begründet“.«<sup>5</sup>

Als im November 2022 in Ägypten eine Klimakonferenz stattfand, feierten sich die DB und der Bundeskanzler dafür, dass der deutsche Bahnkonzern in Bälde »den Betrieb auf dem neuen Hochgeschwindigkeitsnetz in Ägypten« übernehmen würde. Es soll sich, wie dies sehr allgemein formuliert wurde, um einen »auf 15 Jahre laufenden Vertrag mit einem Volumen im einstelligen Milliardenbereich« handeln.<sup>6</sup> Verschwiegen wurde dabei, dass es in Ägypten seit einem Jahrhundert ein mehr als 5.000 Kilometer langes konventionelles Eisenbahnnetz gibt, das sich jedoch in einem miserablen Zustand befindet. Dieses Netz, das vor allem dem Transport der durchschnittlichen und armen Bevölkerung dient, wird jedoch nicht saniert. Es ist faktisch dem Verfall preisgegeben. Das neu geplante Hochgeschwindigkeitsnetz ist ein Leuchtturmprojekt der autoritär regierenden Militärs; mit einer solchen Bahn würden die Mittelschicht und vor allem Touristen verkehren.

## Warum die Auslandsgeschäfte der DB verkauft werden müssen

Immer wieder wird von wichtigen Institutionen darauf verwiesen, dass diese Auslandsgeschäfte der DB nicht zu rechtfertigen, ja im Rahmen der geltenden Gesetze ausgesprochen fragwürdig sind. Der Bundesrechnungshof beschreibt in seinem im März 2023 vorgelegten Bericht zum Bahnkonzern, dass sich diese Auslandsaktivitäten immer mehr ausweiten und damit auch immer neue Risiken bergen: »Jenseits der Großbeteiligungen DB Arriva und DB Schenker birgt das Engagement der DB AG als Wagniskapitalgeber beispielsweise bei der Entwicklung von Satellitennetzwerken und Drohnenlandeplätzen [!] finanzielle Risiken. Bei den sogenannten »New Mobility«-Aktivitäten haben sich Risiken bereits in Millionenhöhe realisiert. Ein wichtiges Bundesinteresse, das solche finanziellen Risiken rechtfertigt, ist nicht erkennbar. Ebenso wenig ist ein wichtiges Bundesinteresse für den Betrieb und die Instandhaltung außereuropäischer Bahnnetze begründbar, die die DB International Operations zunehmend vermarktet.«<sup>7</sup>

<sup>5</sup> FAZ vom 27. Juni 2022.

<sup>6</sup> Hier nach: Neue Züricher Zeitung vom 9. November 2022. Auch: Presseerklärung der Deutschen Bahn vom 8. November 2022.

<sup>7</sup> Bericht Bundesrechnungshof 2023, wie zitiert, Seite 13.

## 2

Es gibt viele Gründe, die gegen diese Auslandsengagements der Deutschen Bahn sprechen. Auch wenn es in den Jahren 2021 und 2022 die erwähnten hohen Gewinne bei Schenker gab, so bleiben diese Engagements selbst im Fall Schenker hochriskant, was mit dem zweiten wichtigen Auslandsengagement, Arriva, deutlich wurde. Dazu schrieb Prof. Christian Böttger:

*»Die im Teilkonzern Arriva gebündelten Personenverkehrsbeteiligungen außerhalb Deutschlands erzielten über Jahre hinaus kaum Gewinne. Durch Schlechtleistung verlor Arriva Anfang 2020 in England einen großen Vertrag. Allein dadurch musste der Konzern 1,4 Milliarden Euro abschreiben. Arriva ist derzeit unverkäuflich und wird auf Jahre hinaus absehbar keine Gewinne erwirtschaften.«<sup>8</sup>*

Auf Schenker trifft das aktuell nicht zu. Doch angesichts der neuen Weltlage, die am 24. Februar 2022 mit dem Krieg der Russischen Föderation in der Ukraine eingetreten ist, ergänzt um die Bankenkrise, die es seit März 2023 gibt, und um die zum gleichen Zeitpunkt kaum zu übersehenden Anzeichen für eine neue weltweite Rezession, wenn nicht Krise, könnte sich auch dies schnell ändern. Es gab schon einmal ein großes DB-AG-Investment im Ausland – Bax Global – das erbärmlich in sich zusammenbrach.

Anfang 2022 wurden erneut Pläne öffentlich, wonach zumindest die DB-Tochter Schenker in Bälde verkauft werden würde. Und im März 2023 hieß es: »Die Deutsche Bahn AG hat informierten Kreisen zufolge nach einem heiß umkämpften Bewerbungsprozess die Wallstreet-Größen Goldman Sachs und Morgan Stanley als Berater für den potentiellen (?) Verkauf ihrer Logistiksparte Schenker ausgewählt. Die DB steht kurz davor, den Zuschlag für die Beratung bei dem mit bis zu 20 Milliarden Euro bewerteten Deal formell zu erteilen. [...] Auch eine Veräußerung der Arriva-Transportsparte steht zur Debatte. Der Verkauf würde helfen, Schulden abzubauen und den maroden heimischen Bahnkonzern zu modernisieren.«

Mit einer sehr ähnlichen Wortwahl war zum angeblich anstehenden Schenker-Verkauf vor 13 Monaten berichtet worden. Auch damals hieß es, dass im Fall eines Komplettverkaufs »bis zu 20 Milliarden Euro« zu Erlösen sein würden.

Es ist fraglich, was aus diesen neuen Ankündigungen, von denen es in den letzten zehn Jahren ein halbes Dutzend gab, einschließlich eines konkreten Beschlusses des Aufsichtsrats des Bahnkonzerns, werden wird. Je mehr ein solcher Verkauf weiter und erneut hinausgezögert wird, desto größer die Wahrscheinlichkeit, dass die skizzierte Entwicklung der Weltwirtschaft das Projekt erneut in Frage stellt – was möglicherweise im Sinne des Bahnvorstands und der Bundesregierung ist. Denn faktisch stellen die beschriebenen Auslandsengagements des Bahnkonzerns eine Art Begleitmaßnahme der deutschen Außenpolitik dar. Sicher ist: Mit einem Erlös von 20 Milliarden könnte die DB ihren Schuldenberg mehr als halbieren. Oder – deutlich besser: In Deutschland könnte damit das gesamte Schienennetz saniert werden.

Doch der entscheidende Grund für unsere Forderung nach einem Verkauf der Auslandsengagements betrifft die Unternehmensphilosophie und die praktischen Folgen für das Management: Bei 55 Prozent Auslandsumsatz und 55 Prozent Nicht-Schiene-Umsatz wird der Fokus des Managements erheblich im Ausland und im Nicht-Schienen-Bereich liegen. Das bedeutet: Bei eigenwirtschaftlichen Investitionen müssen die Vorstände der Teilgesellschaften immer nachweisen, dass ihr Investment genauso profitabel ist wie zum Beispiel eine Investition in ein neues Hochregallager für Schenker in Singapur. Und da dürften inländische Bahninvestments immer wieder den Kürzeren ziehen. Daher auch die immer aufwändigeren »Eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchungen (EBWU)«, bei denen dann Inlandsprojekte mit erst nach unten frisierten Kosten und überhöhten Passagier-/Umsatzzahlen schön gerechnet werden. Und je größer das Auslandsengagement, umso größer der DB-Verwaltungswasserkopf, um das alles zu kontrollieren. Hinzu kommt der Aspekt, dass die Art Manager, die den Bahnkonzern dominieren, Auslandsengagements sexy finden und Schienen meist zum alten Eisen zählen.

<sup>8</sup> Christian Böttger, Problemkind Deutsche Bahn? Strukturen und Reformbedarf des deutschen Schienenverkehrs, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 18. Februar 2022.



Notwendig ist aus unserer, aus Bürgerbahn-Sicht, eine Konzentration aller Kräfte im Management auf das Kerngeschäft Schiene. Auch sollte die Corporate Identity der DB dieses Bahngeschäft allein im Zentrum haben. Jedes Schielen auf eine Global Player-Orientierung muss unterbleiben.

# 2 Beschäftigung

Die Deutsche Bahn AG macht in jüngerer Zeit immer wieder Schlagzeilen, wonach eine große Zahl Neueinstellungen stattfinden würden. So verkündete Personalvorstand Martin Seiler Anfang 2022, man habe 2021 »mehr als 20.000 neue Mitarbeitende eingestellt«; es habe »22.000 Jobzusagen gegeben«. Dabei fördere der Konzern in besonderem Maß die »Generationenvielfalt«<sup>1</sup> Mit dem Letzteren wird angedeutet, dass der Konzern verstärkt auch Menschen im Alter von 50 plus einstellt. Wobei dies vor allem der Not der Personalknappheit geschuldet ist.

Generell scheint Seiler, der selbst Quereinsteiger ist und der 2018 von der Post direkt in den Vorstand der Deutschen Bahn AG wechselte, die Bahnbeschäftigten für eher unflexibel zu halten. Er, der natürlich voll auf Digitalisierung setzt, spricht von oben herab über die Bahnbeschäftigten wie folgt:

»Sicherlich, es gibt noch viele Kollegen, die bislang keinen Zugang [zur digitalen Welt; d. Red.] haben und dienstlich in einer analogen Welt leben, sich über das schwarze Brett in der Dienststelle informieren müssen. Das wird sich ändern. Ein Beispiel: Wir haben vor einiger Zeit eine Reisekosten-App gestartet, über die jeder Mitarbeiter sämtliche Quittungen mithilfe der Handykamera abrechnen kann.«<sup>2</sup>

Tatsache ist: Rund die Hälfte der weltweit 330.000 Beschäftigten der Deutschen Bahn, dabei gut 150.000, die zum »Systemverbund Bahn« in Deutschland gerechnet werden, wird das Unternehmen altersbedingt in den nächsten Jahren verlassen. Der Bahnkonzern und sein für die Beschäftigten verantwortliches Vorstandsmitglied Seiler präsentieren dies als eine Art schicksalhaften Prozess – dem man nun mit Tatkraft und kreativen Vorschlägen zu begegnen versuche.

Besieht man sich die Entwicklung der Beschäftigung über einen längeren Zeitraum hinweg, dann drängt sich ein ganz anderes Bild auf. Siehe Tabelle 8.

<sup>1</sup> Absatzwirtschaft vom 20. Oktober 2021. <https://www.absatzwirtschaft.de/db-vorstand-ich-wuerde-eher-von-erfahren-als-von-alt-sprechen-228836/>

<sup>2</sup> In: Wirtschaftswoche vom 5. Juni 2018. <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/bahn-vorstand-martin-seiler-zugausfaelle-wegen-personalmangels-wird-es-nicht-geben/22639262.html>

Tabelle 8: Mitarbeitende und Struktur der Mitarbeitenden 2000-2022

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	Vergleich 2022/2000 absolut
<b>DB Fernverkehr</b>	30.293	15.270	17.289	18.794	18.790	19.139	-11.154
<b>DB Regio</b>	52.769	38.017	36.374	37.159	37.220	37.730	-15.039
<b>Cargo</b>	38.555	32.618	29.525	30.052	30.753	31.167	-7.388
<b>Fahrweg</b>	53.554	40.354	48.787	50.330	51.290	52.510	-1.044
<b>Bahnhöfe</b>	5.015	4.636	6.216	6.507	6.793	6.978	+1.963
<b>Summe der im produktiven Bereich tätigen Bahnbeschäftigten*</b>	180.186	130.896	138.191	142.842	144.846	147.524	-32.662
<b>»Systemverbund Bahn«</b>	...	...	195.460	202.599	205.109	209.486	...
<b>Deutsche Bahn weltweit</b>	234.507	276.319	323.944	322.768	323.716	324.130	+89.623

\* »produktiver Bereich« wie oben mit den fünf Sparten definiert

Zunächst einmal widerlegen diese Zahlen die Behauptungen von Seiler und seinen Kollegen im Vorstand, wonach es einen drastischen Aufbau von Personal im Konzern geben würde. Im vergangenen Jahr 2022 wurde der gesamte Personalbestand in den aufgeführten fünf Sparten – hier als »produktiver Bereich« bezeichnet – nur um 2.678 aufgestockt. Nimmt man die von der DB aufgeführte Gruppe »Systemverbund Bahn«, dann sind es 4.377 Personen mehr. Es gab einen relevanten Zuwachs bei den Beschäftigten im Bereich Bahnhöfe. Die Zuwächse in den Bereichen Fernverkehr, Nahverkehr, Cargo und Fahrweg bewegen sich im Bereich einiger hundert Vollzeitarbeitsplätze.

Vergleicht man diese Zahlen aus dem Jahr 2022 jedoch mit denen aus dem Jahr 2000, dann stellt man fest: In allen relevanten Teilen des Bereichs Schiene – mit Ausnahme der Bahnhöfe – gab es im Zeitraum 2000 bis 2022 einen Abbau von Bahnpersonal, wobei dieser vor allem im Zeitraum 2000 bis 2010 stattgefunden hat. Im Bereich der addierten fünf Sparten – bei uns »produktiver Bereich« – beträgt dieser Abbau 32.662 Vollzeitarbeitsplätze.

Interessant wären genauere Angaben über die Bereiche Verwaltung und Overhead (mittleres und höheres Management). Dafür liegen uns keine Angaben vor. Zwischen der Kategorie »Systemverbund Bahn« und der Addition der fünf Segmente des »produktiven Bereichs« gibt es eine erhebliche Differenz. Im Jahr 2019 waren dies 57.269 Vollarbeitsplätze. 2022 sind es dann bereits 61.962 Vollarbeitsplätze. Dieses Delta hat sich also weiter vergrößert – was zumindest die Annahme unterstützt, dass die Management- und Verwaltungsbereiche im Konzern weiter deutlich wachsen.

<sup>1</sup>Wissing will Länder zu schnellem Internet verpflichten, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. März 2022.

## 2

Zurück zum Vergleich 2010 mit 2022 beim »produktiven Bereich«. Der hier zu konstatierende Personalabbau kann nicht damit begründet werden, dass die Leistungen reduziert worden wären. Das Gegenteil trifft zu. In allen Bereichen, den Fernverkehr ausgenommen, stiegen die Leistungen deutlich an. Es gab vielmehr eine Verdichtung von Arbeit – und ein Abbau von personeller Präsenz in vielen Bereichen, die für einen sicheren und kundenfreundlichen Bahnbetrieb notwendig sind.

Das sieht sicher in den verschiedenen Bereichen höchst unterschiedlich aus. Mehr Schichtarbeit und härtere Schichtpläne, geringere Zahl von Beschäftigten in den Zügen, an Schaltern, in der Beratung, im Service, Abbau des Gastropersonals (»Bordrestaurant«) und so weiter.

Aus dem Bericht eines Lokführers: »Die Arbeitszeiten sind hart durch das Schichtsystem. Oft fängt man um 3:30 Uhr oder 5:40 Uhr an und beendet die Arbeit um 14 oder 15 Uhr. Es kommt vor, dass man bis zu 58 Stunden in der Woche arbeitet. Natürlich wird das danach wieder ausgeglichen. Aber ein normales Familienleben oder eine normale Teilhabe am gesellschaftlichen und kulturellen Leben ist bei dem mörderischen Rhythmus kaum vorstellbar. Laut Tarifvertrag ist nur ein zusammenhängendes Wochenende im Monat garantiert.«<sup>3</sup>

Die Behauptung, dass es schlicht und einfach zu wenige für Bahnjobs in Frage kommende Menschen geben würde, ist nicht überzeugend. Dass der Zustand aktuell so ist, wie er ist, hängt mit der immer noch deutlich zu schlechten Bezahlung, mit den vielfach harten Arbeitsbedingungen und mit dem niedrigen Ansehen, das Bahnbeschäftigte heute genießen, zusammen. Die Misere der Bahn, das Missmanagement oben, färbt selbstverständlich ab. Und dann gab es und gibt es keine langfristige Politik für eine Sicherung von Personal und für die Ausbildung von ausreichend vielen neuen Arbeitskräften. Stattdessen kommt es seit Gründung der Deutschen Bahn AG zu einem Prozess der Dequalifizierung von Bahnarbeitsplätzen: Reduktion der Anforderungen beim Einstieg, massiv verkürzte Ausbildungszeiten, entsprechend deutliche Reduktion der Inhalte bei der Ausbildung, enorme Zunahme der Quereinsteiger, hohe Fluktuation.

Die Folgen sind fatal. In kritischen Situationen (Zug bleibt liegen; Brandereignis) ist der Kenntnisstand vieler Bahnbeschäftigten deutlich zu niedrig, um bei solchen Ereignissen adäquat und professionell zu handeln. Die Servicequalität ist deutlich gesunken – zunächst vor allem als Resultat der Verknappung des eingesetzten Personals. Die Corporate Identity, die Identifikation mit dem Unternehmen Deutsche Bahn, hat einen Tiefstand erreicht.

Inzwischen gibt es im Konzern Deutsche Bahn immer wieder neue und hektische Formen zur Gewinnung von neuem Personal. Diese Rekrutierungen werden seit geraumer Zeit von einer eigenständigen Firma durchgeführt. Diese wird dafür bezahlt, wie viele Leute sie zunächst als Interessierte gewinnt (macht 5.000 Euro je Person), und dann, wie viele von diesen nach einem Jahr noch bei der Bahn sind (z.B. in Ausbildung, Umschulung usw.; macht weitere 5.000 Euro je Person). Das führt dazu, dass Menschen mit falschen Versprechungen angeworben werden. Ein längerfristiges Interesse zum Verbleib bei der Bahn besteht bei der Rekrutierungsfirma nicht. Mehr als die Hälfte der so neu Angeworbenen verlässt die Bahn nach wenigen Jahren wieder.

<sup>3</sup>»Wir brauchen alle zwei Jahre eine Kur«, in: Sozialistische Zeitung, März 2022. Der hier interviewte Triebfahrzeugführer arbeitete zunächst bei Cargo, wurde dann von Cargo an Abellio (Nicht-DB-EVU) »ausgeliehen« und hat inzwischen ein Arbeitsverhältnis bei dem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen National Express.



Quelle: DB AG

Das ist aber das Gegenteil von einer langfristigen Politik der Beschäftigtensicherung.

Ein Beispiel: Im Magazin der DB-AG dbmobil wurde unter der Überschrift »Nächster Halt Zukunft – Die Deutsche Bahn sucht Zugchef:innen. Die ideale Chance für Quereinsteigende« eine Zugchefin vorgestellt, die eine typische kritische Situation auf einem Umsteigebahnhof souverän meistert. Dazu gibt es den folgenden Wortwechsel:

*»Kompliment«, sage ich, als die Frau [Zugchefin; d. Red.] vorbeikommt. Sie bleibt stehen. »Ach kein Problem. Das macht Spaß.« – »Was bedeutet Ihre rote Armbinde?« – »Ich bin Zugchefin« – »Wow, Zugchefin! Was machen Sie da so?« – »Jeder Tag ist anders. Sie glauben nicht, wie munter es in einem ICE zugeht. Von vertauschten Sitzplätzen bis zu kleineren Technikpannen ist alles dabei.« – »Technik?« – »Ja klar. Fahrzeugtechnik ist Teil der Ausbildung.« – »Wie lange sind Sie schon bei der Bahn?« – »Etwas mehr als ein Jahr.« – Ich staune. »Nur ein Jahr?« – »Ja. Vorher war ich im Hotelfach... und bin umgestiegen.«<sup>4</sup>*

Wir staunen auch. Ein Jahr bei der Deutschen Bahn und Zugchefin. Und wir fragen: Was für eine Art Ausbildung ist das, die einen in wenigen Monaten dazu befähigt, als Zugchefin zu arbeiten? Um welche Art »Fahrzeugtechnik als Teil einer Ausbildung« handelte es sich? Wie kann eine in einer derart kurzen Zeit ausgebildete Zugchefin, die für viele Hundert Fahrgäste Verantwortung trägt, beispielsweise im Fall eines Zugunfalls kompetent handeln? Welchen Eindruck macht eine solche Rekrutierungspolitik auf Tausende Bahnbeschäftigte, die eine mehrjährige Ausbildung und Praxis hinter sich haben mussten, um in einer vergleichbaren Position arbeiten zu können?

<sup>4</sup> Nächster Halt Zukunft, dbmobil, März 2022, Seite 6.

# 3 Vergütung des Bahnvorstandes: Hauptziel – die eigenen Taschen füllen

Michael Jung

Der Konzerngeschäftsbericht der DB AG muss als Bericht einer Aktiengesellschaft nach den gesetzlichen Vorgaben auch über die Gehälter und die Struktur des Vergütungssystems von Vorstand und Aufsichtsrat berichten. Im Integrierten Bericht der Deutschen Bahn 2021 S. 181 ff. findet man den Vergütungsbericht.

Danach setzt sich die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der DB AG, und gleiches gilt für die Vorstandsmitglieder der Tochtergesellschaften, die in der Rechtsform einer AG geführt werden, aus „einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahresvergütung und einem langfristigen Bonusprogramm, sowie der Versorgungszusage und den sonstigen Zusagen und Nebenleistungen“ zusammen. Diese „Nebenleistungen“ sind auch schon recht üppig, umfassen sie doch: „einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche Bahncard 100 First (zum stolzen Preis von 7.356,- Euro) sowie den üblichen Versicherungsschutz“. Zusätzlich wird den DB Vorstandsmitgliedern, was bei Vorstandsvergütungen eher unüblich ist, „für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen“, die im Übrigen steuerlich absetzbar sind, noch „ein Mietzuschuss“ gewährt. „Zusätzlich ist den Vorstandsmitgliedern wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation Programm des Unternehmens teilzunehmen“, was zusätzliche steuerliche Vergünstigungen bei der Auszahlung der Tantieme beinhaltet.

Zur Berechnung der erfolgsabhängigen Jahresstantieme heißt es kryptisch im Geschäftsbericht: „sie errechnet sich aus dem Erreichen Kennzahlen bezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (operatives Ergebnis nach Zinsen) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE)“. D.h. Ziele, wie Verringerung der Verspätungsminuten oder Instandhaltung des Netzes gehen in die Bemessung der Tantieme überhaupt nicht ein, sondern lediglich Gewinnfaktoren und die Kapitalrendite. Kein Wunder, dass dann das Netz kaputtgespart wird. Leider lässt sich die Höhe der Tantiemen nicht feststellen, da 2021 im Corona-Jahr auf öffentlichen Druck hin, die Vorstandsmitglieder auf die variablen Vergütungsbestandteile verzichtet haben. Aber auch von einem Festgehalt von 900.000 Euro kann ein Herr Lutz sicher nicht schlecht leben, zumal sich dazu noch 495.000 Euro Rückstellungen für später auszuzahlende langfristige variable Vergütungsbestandteile und 390.000 Euro Rückstellungen für die Pensionszusagen kommen. Also mit insgesamt 1,785 Mio. Euro Gehalt bzw. zukünftige Gehaltsbestandteilen ist Herr Lutz sehr wohl gebettet, das entspricht knapp dem 40-fachen des durchschnittlichen Jahresgehaltes eines DB-Beschäftigten! Gleichermäßen ist eine Entlohnung 1,347 Mio. Euro des, für den miserablen Zustand des Netzes verantwortlichen Infrastrukturvorstand B. Huber, ein eindeutiger Fehlanreiz. Pikant zum Thema Gender-Pay-Gap: die beiden Frauen im DB-Vorstand bekamen jeweils nur rd. 400.000 Euro!

Am 2.3.2023 vermeldete das Informationsportal „Businessinsider“ und der Deutschlandfunk, dass die DB ab Anfang Januar 2023 das Vergütungssystem für Vorstandsmitglieder und 3.000 Führungskräfte umgestellt habe. Dabei wurden still und leise die Festgehälter der Top-Bahnmanager um 14% erhöht und das Bonusssystem umgestellt. Der Anteil kurzfristiger Prämien wurde abgesenkt, dafür erhalten jetzt mehr Manager langfristige Sonderzahlungen. Leider wird man Zahlen zu den Auswirkungen der Gehaltserhöhung und den Auswirkungen des umgestellten Bonussystems frühestens 2024 im Geschäftsbericht der DB nachlesen können. Und für die Bonuszahlungen der Top-Manager jenseits des Vorstandes besteht nach deutschem Aktienrecht keine Berichtspflicht.

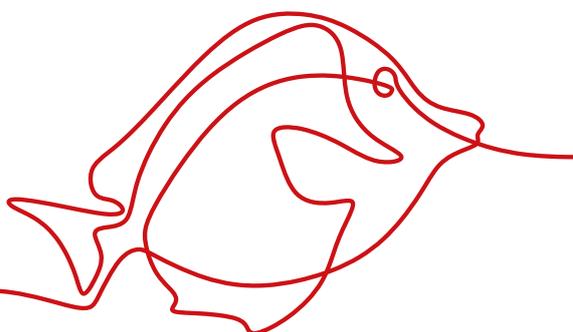


Quelle: DB AG Oliver Lang

Pikant an dem neuen System ist: Das sogenannte „Knock-Out-Kriterium“, das Bonuszahlungen in schlechten Geschäftsjahren verhindern soll, wurde aus den Verträgen mit den Führungskräften komplett gestrichen. (Businessinsider 2.3.2023) Zudem genehmigten sich Bahnvorstand und Führungskräfte die fette Gehaltserhöhung vor Beginn der Tarifverhandlungen mit den Eisenbahngewerkschaften, um sich dann bei einer Tarifforderung der EVG von 13% im März kräftig aufzuregen. Der Fisch stinkt vom Kopfe her.

Gleichermaßen üppig ist die Vergütung des Aufsichtsratsvorsitzenden. Der bis zum Sommer 2022 agierende AR-Chef Odenwald strich in 2021 neben seinem Grundsalar als Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium eine Aufsichtsratsjahresvergütung von 120.900 Euro ein. Der stellvertretende Vorsitzende Hommel, der von der Gewerkschaft EVG stammt, kam immerhin noch auf 76.100 Euro. (alle Zahlen und Zitate aus: Deutsche Bahn, Integrierter Bericht 2021)

Was jetzt entscheidend ist: Wird die Bahninfrastruktur (DB Netz, DB Station&Service, DB Energie und weitere) aus dem DB Konzern ausgegliedert, müssen natürlich neue Kriterien zur Bemessung der Tantieme festgelegt werden, wie u.a. Kilometer reaktivierter Strecken, Kilometer eingebauter Ausweichgleise, Kilometer elektrifizierter Strecken, Verringerung der Verspätungsminuten usw.. Eine Rendite abhängige Vergütung darf es bei einer „Gemeinwohl“ orientierten Infrastrukturgesellschaft nicht geben.



## 4

# Generalsanierung ist Generalunsinn

Deutschlandtakt und Verdoppelung des Schienenverkehrs auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben – wegen »Generalsanierung«?

Winfried Wolf

Am 4. März teilte der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, gewissermaßen zwischen Tür und Angel mit, der Deutschlandtakt könne erst im Jahr 2070 umgesetzt werden – anstelle von 2030. Theurers Begründung, wonach die »CDU/CSU dieses Haus und auch die Infrastruktur nicht in tadellosem Zustand übergeben« hätte, überzeugt nicht. Der Zustand der Schieneninfrastruktur ist zwar miserabel, aber er ist auch transparent miserabel. Und auf dieser Basis formulierte die aktuelle Regierung im Koalitionsvertrag: »Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln [...] und die Verkehrsleistung im Personenverkehr [bis 2030] verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. [...] Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern<sup>1</sup>.«

Ein wesentlicher Grund für die faktische Aufgabe eines Deutschlandtaktes in absehbarer Zeit – und damit der Zielsetzung Verdoppelung des Schienenverkehrs bis 2030 – dürfte die im September 2022 erstmals verkündete »Generalsanierung« des Schienennetzes sein.

Über dieses Vorhaben berichtete ich bereits Ende September und damit eine Woche nach der ersten Bekanntgabe dieses Vorhabens durch Verkehrsminister Volker Wissing und den Infrastrukturvorstand der DB AG, Berthold Huber<sup>2</sup>. Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene hat bereits Ende 2022 in einer Studie und seit Oktober 2022 in mehreren Pressemitteilungen klargestellt, dass diese Generalsanierung ein Generalunsinn ist.

Zusammengefasst geht es um das Folgende: Ab Juni 2024 und bis einschließlich 2030 soll in jedem Jahr mindestens ein »Korridor« des Schienennetzes »generalsaniert« werden. Acht solcher Korridore wurden bislang identifiziert. Darunter die Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim (Sanierungsbeginn ab Juni 2024) und die Verbindung Berlin-Hamburg (Sanierung 2025). Andere bislang von der DB genannte Korridore: Emmerich-Oberhausen (Sanierung ebenfalls noch 2025), Köln-Hagen, Hamburg-Hannover und Nürnberg-Regensburg (alle 2026), sodann Köln-Dortmund-Hamm (2027), Würzburg-Nürnberg (2028), Stuttgart-Ulm (2029) und Osnabrück-Münster (2030)<sup>3</sup>.

Bei dieser Generalsanierung soll die betroffene Strecke jeweils komplett gesperrt werden – und dies für mindestens fünf, oft für sechs Monate. Und es sollen alle Bestandteile auf dem entsprechenden Streckenabschnitt erneuert werden. Laut Berthold Huber sind das: »Bahnhöfe [?!], Gleise, Schotterbett, Weichen, Oberleitungen und Signale«<sup>4</sup>. Danach, so Huber, sei man »acht bis zehn Jahre baufrei«<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP »Mehr Fortschritt wagen« vom 24. November 2021. Seite 39. Siehe: [https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_2021-2025.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf)

<sup>2</sup> Siehe KONTEXT (Stuttgart), Heft 600 vom 28. September 2022.

<sup>3</sup> Nach: Presseerklärung der DB vom 9.2.2023; Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 10. Februar 2023.

<sup>4</sup> Interview in. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 4. Oktober 2022.

<sup>5</sup> Ebenda.



4

Was im Übrigen auch kein großer Zeitraum ist, zumal danach offensichtlich die nächste Generalsanierung mit Vollsperrung droht. Und es bei diesen Vorgaben in jedem Jahr mindestens einen wichtigen Korridor geben wird, der sich in Generalsanierung befindet und für ein halbes Jahr komplett gesperrt ist.

Wissing, Huber und Bahnchef Richard Lutz erklären, nach dieser Generalsanierung verfüge Deutschland über ein feines »Hochleistungsnetz«. Das ist falsch. Diese Art Generalsanierung ist Generalunsinn. Auf diese Weise haben wir zunächst sechs Jahre eine zusätzliche enorme Belastung für Fahrgäste und Beschäftigte. Und nach wenigen Jahren wird es der Generalunsinn neu fortgesetzt werden.

### **Generalunsinn ist all dies aus den folgenden zehn Gründen.**

#### **Erstens: Sanierungen finden unter rollendem Rad statt.**

Sanierungen des Schienennetzes finden seit mehr als 100 Jahren unter rollendem Rad, bei laufendem Betrieb statt. Vollsperrungen sind technisch nicht notwendig. Es handelt sich bei all den in Frage kommenden Strecken um zweigleisige Strecken. Mit der Sperrung von je einem Gleis (auf spezifischen Streckenabschnitten) in Verbindung mit Nacharbeit und möglicherweise auch mal mit einer Komplettsperrung für drei bis vier Tage über Feiertage hinweg sind solche – auch sehr aufwendige – Sanierungen machbar. Das wird auch weiter bei Nachbarbahnen in dieser Weise so gehandhabt, insbesondere bei der weiterhin einigermaßen vorbildlichen Eisenbahn in der Schweiz. Und das war auch auf deutschem Boden jahrzehntelang so Usus: Selbst Streckenelektrifizierungen fanden in West- und Ostdeutschland jahrzehntelang bei laufendem Betrieb statt.

#### **Zweitens: Alles zu erneuern heißt, Steuergelder zu verschwenden.**

Die Bestandteile einer jeweiligen Strecke haben eine jeweils höchst unterschiedliche Lebensdauer. Das Schotterbett muss alle 1-2 Jahre »nachgestopft« werden. Weichen müssen jedoch nur alle 15 oder 20 Jahre ausgetauscht werden. Bahnsteige haben meist eine nochmals längere Lebenszeit. Ersetzt man alles auf einmal, so verschleudert man Steuergelder in gewaltigem Umfang, da viel von dem, was da ersetzt wird, noch jahrelang genutzt werden könnte.

**Drittens: Die Fahrzeitverlängerungen betragen meist eine Stunde und mehr und wirken sich auf das gesamte Netz aus.**

Es geht nicht um Beeinträchtigungen auf einer beschränkten Verbindung. Die geplanten Vollsperrungen verlängern die Reisezeiten für Hunderttausende Fahrgäste um meist eine Stunde, und dies für den Zeitraum von sechs Monaten. Ein erheblicher Teil der Betroffenen sind Pendlerinnen und Pendler, die auf diese Weise derart belastet werden, dass sie nach Alternativen suchen – meist wird dies die Straße sein. Die entsprechenden Fahrplanänderungen wirken sich wellenartig auf einen großen Teil des Gesamtfahrplans aus. Hinzu kommt, dass die DB bereits 2019 klammheimlich auf einzelnen Strecken solche Vollsperrungen vornimmt. Am Ende geht es real um einen Zeitraum von rund zehn Jahren, um die Jahre 2019-2030, in denen das Schienennetz – und dabei vor allem die Fahrgäste – massiv belastet werden. Mit der in Aussicht gestellten Perspektive, dass nach diesem Zeitraum der Korridor neu dran ist, der als erster »generalsaniert« wurde.

**Viertens: Die Umleitungstrecken sind nicht für eine solche Zusatzbelastung geeignet.**

Offiziell heißt es, es würde dann gut geplante Umleitungen des Schienenverkehrs geben. Dazu ist zu sagen: In vielen Fällen sind auch die angedachten Ausweichstrecken nicht dafür geeignet, dieses Plus an Schienenverkehr aufzunehmen. Es wird dort zu chaotischen Verhältnissen kommen. Wissing hat sogar wegen der Generalsanierung Elektrifizierungen angekündigt. So sagte er in einem Interview: »Wir sanieren und elektrifizieren gerade Nebenstrecken, damit der Verkehr auch gut umgeleitet werden kann.«<sup>6</sup> Das ist schlicht Unsinn: Nirgendwo wird eine Nebenstrecke elektrifiziert, schon gar nicht wegen einer Generalsanierung. Hier wird den Leuten Sand – oder gar Schotter – in die Augen gestreut. Unter der Überschrift »Fake News vom Verkehrsminister« hat das auch der Redakteur der Tageszeitung Rheinpfalz, Eckhard Buddruss, festgestellt, nachdem Volker Wissing Anfang Februar in Walldorf bei einem Besuch bei SAP ebenfalls angekündigt hatte, wegen der Generalsanierung würden »derzeit Nebenstrecken elektrifiziert und ertüchtigt«. Buddruss schreibt dazu: »Richtig daran ist, dass eine solche Elektrifizierung potenzieller Umleitungstrecken hochgradig sinnvoll wäre. Falsch ist leider, dass dies tatsächlich geschieht. (...) Wissings Falschaussage verdeutlicht den Kontrast zwischen dem, was eigentlich notwendig wäre, und der tristen Realität.«<sup>7</sup>

**Fünftens: Der Schienennahverkehr, der deutlich wichtiger als der Fernverkehr ist, wird sogar auf Busse (»Schienenersatzverkehr«) umgeleitet.**

Wichtig ist bei diesen Planungen vor allem der kaum beachtete Schienenpersonennahverkehr. Hunderttausende Menschen, die im Berufsverkehr pendeln, werden in einen unzulänglichen Schienenersatzverkehr gezwungen, ihnen werden also Busse als Ersatz geboten werden. Die entsprechenden Fahrtzeiten liegen meist beim Doppelten der bisherigen Fahrtzeiten per Schiene. Ein größerer Teil dieser Pendlerinnen und Pendler wird auf die Straße abwandern. Und dies oft für immer.

**Sechstens: Gerade mal zwölf Prozent des Netzes sollen saniert werden. Es gibt keinerlei Plan für die übrigen 88 Prozent.**

Die »Generalsanierung« wird nach offiziellen Angaben von Bahn und Bund 4200 Kilometer des Schienennetzes betreffen. Doch das Schienennetz hat insgesamt eine »Betriebslänge« (Schienen, auf denen es Personenverkehr gibt) von 34.000 Kilometern. Das heißt: Mit dem Versprechen »Generalsanierung« werden gerade mal 12,4 Prozent des Schienennetzes saniert. Zu mehr als 80 Prozent des Netzes wird schlicht nichts gesagt; dort gibt es keine spezifische Sanierung. Es gibt also keine Planung für die dringend notwendige Sanierung des gesamten Netzes, einschließlich vieler Nebenstrecken. Keine Planung für die Abschaffung der mehr als 1.000 Langsamfahrstellen im Netz. Keine Planung für die Beseitigung von mehr als 100 Flaschenhälsen, Engstellen, Elektrifizierungslöchern. Keine Planung für die Reaktivierung hunderter Strecken und für den kompletten Ausbau vieler eingleisiger Strecken zu Zweigleisigkeit. Und schon gar keine Planung, wie das aktuelle Netz wieder um mindestens 30 Prozent vergrößert und damit auf den Stand von Mitte der 1950er Jahre gebracht werden könnte. Nur so könnte man den Anforderungen nach Klimaschutz und der Rolle, die dabei die Schiene spielen muss, gerecht werden.

<sup>6</sup> In: Süddeutsche Zeitung vom 1. Oktober 2022.

<sup>7</sup> Riedbahn trifft auch die Pfalz, in: Die Rheinpfalz vom 25. Februar 2023.



### **Siebtens: Es gibt keine Planung für eine Vollelektrifizierung.**

Alle reden von »E-Mobility«. Doch nicht im Fall der Schiene. Dabei gibt es dort elektrische Mobilität seit einem Jahrhundert. Und natürlich bietet erst ein Schienennetz, das komplett oder so gut wie komplett mit Oberleitungen ausgestattet ist – gegebenenfalls im Fall von Stichstrecken ohne Oberleitung und mit Akkutriebwagen-Verkehr – die Möglichkeit, weitgehend ohne klimaschädigende Emissionen Schienenverkehr betreiben zu können. Das Schienennetz in der Schweiz ist seit Jahrzehnten zu 100 Prozent elektrifiziert. Österreich will bis 2030 den gleichen Stand erreichen. Doch das Bundesverkehrsministerium und die DB AG haben dafür keinerlei Zielsetzung. Der aktuelle Stand, wonach rund 60 Prozent des Netzes elektrifiziert sind, ist faktisch festgeschrieben.

### **Achtens: Die unabhängige Infrastrukturgesellschaft wird an den Generalunsinn gekettet.**

Faktisch wird mit dieser Art Generalsanierung die unabhängige Infrastrukturgesellschaft, die von vielen Bahninitiativen und Verbänden gefordert wird und die erstmals im Ampel-Koalitionsvertrag verankert wurde, konterkariert. Diese Gesellschaft soll es ab dem 1.1.2024 geben. Die verkündete Generalsanierung wird diese Infrastrukturgesellschaft dann jedoch rund sechs Jahre lang mit einem Sanierungskonzept, das den gesamten Schienenverkehr schädigt, belasten.

### **Neuntens: Die Generalsanierung wird zum Deutschlandtakt-Killer.**

Bereits im September 2022, als Wissing und Huber zum ersten Mal den Plan für eine Generalsanierung bis zum Jahr 2030 vorstellten, war klar: Damit ist der Deutschlandtakt, der exakt im gleichen Zeitraum (zu einem großen Teil) realisiert werden soll, ad acta gelegt. Es dauerte dann ein halbes Jahr, bis dies, wie oben zitiert, auch so gesagt wurde. Wie erwähnt, ist das Ziel Deutschlandtakt explizit im Koalitionsvertrag festgehalten. Es ist bereits unseriös, nach eineinhalb Jahren im Amt ein Projekt, das seit knapp einem Jahrzehnt von Bund und Bahn verfolgt wird, mit einem Handstreich – jedenfalls für die nächsten drei bis vier Jahrzehnte – in die Tonne zu treten. Erst recht ist es unseriös, dies durch ein Projekt, der »Generalsanierung«, zu exekutieren, das einen deutschen Alleingang darstellt und das sich im Widerspruch zur anerkannten Praxis des Eisenbahnwesens befindet.

### **Zehntens: Der Deutschlandtakt hieß immer auch: Verdopplung des Schienenverkehrs. Das Kippen des Deutschlandtaktes heißt damit auch, dass das Ziel eines massiven Ausbaus des Schienenverkehrs bis 2030 gekippt wird.**

Das Konzept einer Generalsanierung führt dazu, dass das Klimaziel der Bundesregierung im Bereich Schiene verunmöglicht wird. Es wird den Schienenverkehr insgesamt zurückwerfen und die Misere mit dem Fahren auf Verschleiß, der wachsenden Unpünktlichkeit und dem Ausfall von Tausenden Zügen im Jahr vertiefen. All das führt zur Abwanderung auf die Straße und damit zu einer zusätzlichen, erheblichen Belastung des Klimas. Was, so mag man zynisch hinzufügen, ideal ins Programm der Autofahrerpartei FDP passt.

\*\*\*

Jetzt gibt es eine interessante Dreifach-Kombination: Der Deutschlandtakt – der ja laut Ampel-Koalitionsvertrag in einer Art Sieben-Jahres-Plan hätte umgesetzt werden sollen – wird auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben. Gleichzeitig wird, faktisch für denselben Zeitraum, ein Sieben-Jahres-Plan zur Generalsanierung des Netzes vorgelegt. Festgehalten wird jedoch an gut einem Dutzend zerstörerischer Großprojekte, die in den letzten sieben bis acht Jahren immer mit Verweis auf den Deutschlandtakt begründet wurden. Das trifft zu auf die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken Hamburg-Hannover, Hannover-Bielefeld, Würzburg-Nürnberg oder auf den Frankfurter Fernbahntunnel.

## 4

Und natürlich trifft das auch zu auf Stuttgart21. Für dieses Großprojekt – ergänzt um die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm – wird in jüngerer Zeit mit dem Hinweis auf den Deutschlandtakt geworben. Erst recht gilt das für »Stuttgart 21 zwo«, für die neuen Tunnelprojekte und den »Ergänzungsbahnhof«. Letzterer, so Winfried Hermann im Film »Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21«, sei ja notwendig, um den im Rahmen des Deutschlandtaktes verdoppelten Schienenverkehr ab 2030 möglich zu machen. Als sich am 19. Juli 2022 in Horb/Neckar die Oberbürgermeister der Gäubahn-Städte trafen, um über das neue Großprojekt »Pfaffensteintunnel« zu diskutieren, äußerte Michael Theurer, man »könne davon ausgehen, dass die Gäubahn bis 2035 durch den Pfaffensteigtunnel fahren, und damit in den Deutschlandtakt eingebunden werde.«<sup>8</sup>

Alle genannten Großprojekte – im Fall von Stuttgart21 die erwähnten »Ergänzungsbahnhöfe« – können erst Mitte der 2030er, viele erst Ende der 2030er Jahre und später fertig erstellt sein. Da sie von der Deutschen Bahn AG als Teil des Deutschlandtaktes definiert werden, ist bereit mit diesen Großprojekten indirekt festgelegt: bis 2030 kann ein Deutschlandtakt auch nicht in Ansätzen verwirklicht werden. Es sind ebenfalls Deutschlandtakt-Killer-Projekte. Und jetzt also noch der Generalunsinn Generalsanierung, mit dem der Deutschlandtakt definitiv in das künstliche Koma versetzt wird.

Offensichtlich hält man jetzt im Bundesverkehrsministerium und im Bahntower jede Art Rücksichtnahme für unnötig. Nach dem Motto »Ist der Ruf mal ruiniert, lebt sich's gänzlich ungeniert« wollen Wissing/Theurer und mit ihnen offensichtlich die Bundesregierung und die Deutsche Bahn jetzt an den zerstörerischen Großprojekten, mit denen Dutzende Milliarden Euro Steuergelder verschleudert werden, festhalten, das Ziel Verdopplung des Schienenverkehrs bis 2030 entsorgen und als Scheinersatz das Zuckerl einer »Generalsanierung« anbieten mit einem Ausblick auf 2030 ff, wo es dann ein blitzsauberes »Hochgeschwindigkeitsnetz« geben würde. Dass dann auch daraus nichts wird, mag dann die übernächste Bundesregierung ausbaden. Der langjährige SBB-Chef Benedikt Weibel sagte im März unverblümt, dass die in Deutschland geplante Generalsanierung »selbstmörderisch« und eine »Katastrophe« sei.<sup>9</sup> Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann erklärte: »Vollsperrung heißt maximale Störung des Schienenverkehrs« – wobei er dies »nur« mit Blick auf die neu anstehenden Vollsperrungen in Stuttgart und Region sagte.<sup>10</sup> Doch seine Aussage hat natürlich Allgemeingültigkeit.

Das 2019 in Kraft getretene deutsche Klimaschutzgesetz hat eindeutige Vorgaben: Bis 2030 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden. Für den Verkehrssektor gelten diese Vorgaben verstärkt. Das Bundesverfassungsgericht hat mit der Entscheidung vom April 2021 diese Zielsetzungen nochmals unterstrichen. Diese Ziele können nur erreicht werden durch eine deutliche Steigerung des Schienenverkehrs. Dies macht erstens den Verzicht auf die Generalsanierung notwendig. Es macht zweitens eine deutliche Steigerung des Schienenverkehrs notwendig, das heißt: einen Deutschlandtakt nach Maß, bei dem die Maxime »Takt vor Tempo« zu gelten hat. Und er erfordert den Verzicht auf die bahverkehrszerstörerischen Großprojekte. Und es macht drittens Maßnahmen zur Eindämmung des Straßenverkehrs notwendig, allem voran Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30/80/120.

**Übrigens:** Kein Mensch in Deutschland kommt auf die Idee, Autobahnstrecken komplett und monatelang zu sperren. Es existieren zu jedem Zeitpunkt mehr als 1.000 Autobahnbaustellen. So gut wie alle diese Baustellen werden bei laufendem Betrieb, also unter »rollenden Reifen« und meist sogar bei Beibehaltung der Zahl der Fahrstreifen, betrieben und zu Ende gebracht. Im Schienenverkehr wird jedoch genau dies vorgeschlagen: Strecken-Vollsperrungen. Die Einseitigkeit des Umgangs bei der Sanierung von Schienenstrecken (halbjährige Vollsperrungen!) einerseits und Fernstraßen (Bau unter rollenden Reifen!) andererseits dokumentiert ein weiteres Mal die Fehlorientierung der Politik auf dem Gebiet des Verkehrs.

<sup>8</sup> swr-Bericht vom 19. Juli 2022.

<sup>9</sup> In: Cicero, März 2023.

<sup>10</sup> Pressemitteilung des Landesverkehrsministeriums von Baden-Württemberg vom 10. März 2023. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/bahnsperrungen-in-stuttgart-sind-herber-schlag-fuer-nahverkehr>



# 4

# 5 Der Deutschland-Takt: Hoffnungsträger oder Großprojekt-Milliardengrab?

Wolfgang Hesse, Heiner Monheim

## Vorgeschichte

Der Deutschlandtakt als Konzept für einen bundesweit flächendeckenden, systematischen Fahrplan hat eine lange und hierzulande eher zähe Geschichte. In der Schweiz gab es bereits im Laufe der 1980er Jahre das Konzept „Bahn 2000“ mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) als Grundlage der Investitionsplanung – unter dem Motto: Erst das Fahrplankonzept, dann die Infrastruktur an Bahnhöfen und Strecken.

Dieses besagt, dass die Züge des Fern- und Nahverkehrs an allen wichtigen Bahnknoten etwa gleichzeitig – vorzugsweise symmetrisch zu den leicht merkbaren Minuten 00 oder 30 – eintreffen und nach einer kurzen Umsteigezeit wieder in alle Richtungen weiterfahren (Abb. 1). So kann man optimale Reiseketten für die Fahrgäste herstellen und auch für den Güterverkehr verlässliche Trassen vorhalten.

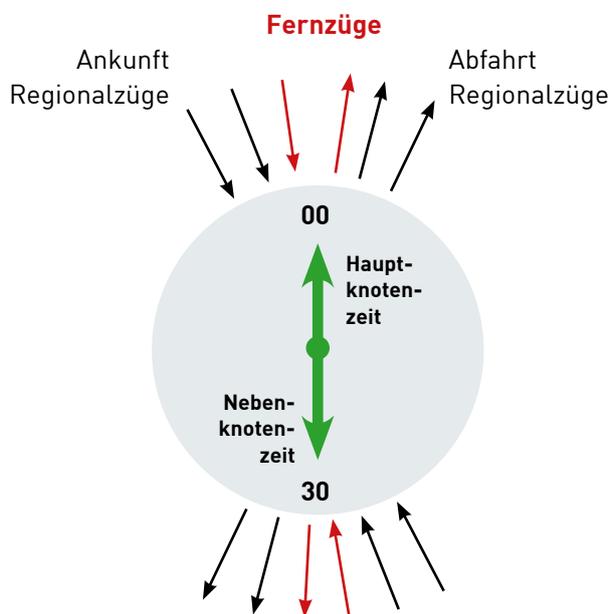


Abb.1: Das Prinzip Deutschlandtakt

Später gab es auch in Deutschland wie etwa mit dem Allgäu-Schwaben-Takt und dem Rheinland-pfalz-Takt erste Versuche, wenigstens auf regionaler Basis integrale Taktfahrpläne umzusetzen. Trotz beachtlicher „Bahn von unten“-Erfolge beim Fahrgastaufkommen und Effizienzgewinnen und trotz großem Engagement von Umweltverbänden und dem Bundesverband SchienenNahverkehr gab es über lange Zeit keine Fortsetzung der Konzepte zum bundesweiten Deutschlandtakt.

Im Fernverkehr brachte das vertaktete IC-System (Motto: jede Stunde, jede Richtung) in den 1970er Jahren einen beachtlichen Schub für die Beliebtheit der Bahn und sorgte damit auch für einen erheblichen Zuwachs an Fahrgastzahlen. Dem folgte 1988 das IR-System, allerdings auf den meisten Linien nur im Zweistundentakt. Entscheidend war das einheitliche Taktsystem. Die 1991 dazugekommenen ICE-Linien verstärkten das Taktsystem des Fernverkehrs. Trotz dieser Erfolge und trotz des Schweizer Vorbilds sperrten sich die Bundesverkehrsminister und die DB-Führung gegen ein durchgängiges, den Fern- und Nahverkehr integrierendes nationales Taktsystem. Sie verfolgten weiter eine Rationalisierungs- und Sparstrategie mit der Aufgabe des IR-Betriebs 2006, der Aufgabe der DB-Nachtzüge 2016 und der Stilllegung zahlreicher weiterer Strecken.



Quelle: :Alexander-Bagno/unsplash

## Deutschlandtakt als Hoffungsbringer

Erst mit 30-jähriger Verspätung erklärte die damalige Bundesregierung im Oktober 2018 den „Deutschlandtakt“ (kurz: D-Takt) zum Leitbild für den künftigen Bahnverkehr in Deutschland. Dazu wurden ein „Masterplan“ und ein „Zukunftsbündnis Schiene“ ausgerufen sowie unter dem Motto „Öfter. Schneller. Überall.“ ein Zielfahrplan Deutschlandtakt in Aussicht gestellt. Bei den entsprechenden Gutachterentwürfen sollte als Grundprinzip gelten: „Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur.“ Im Juni 2020 veröffentlichte das Ministerium den dritten Gutachterentwurf (kurz: Zfp-3, [BMVI 2020], jetzt unter: „BMDV“) und erklärte ihn als „final“. Diese Entscheidung und ihre Bestätigung durch die gegenwärtige Bundesregierung müsste man eigentlich als großen Durchbruch der jahrzehntelangen Bemühungen um den Deutschlandtakt werten. Doch man versäumte dabei eine grundlegende Revision aller in Bau befindlichen, zu sanierenden und neu zu errichtenden Infrastrukturmaßnahmen im Strecken- und Knotennetz der Bahn. Und man unterließ vor allem eine realistische Gesamtschau der finanziellen, zeitlichen und klimapolitischen Möglichkeiten.

## Deutschlandtakt als Täuschungsmanöver

Stattdessen geriet bei den Zielfahrplänen zunehmend der Vorrang einiger spektakulärer Höchstgeschwindigkeits- und Bahnhofspunkte ins Blickfeld. Die noch 2018 erklärte Ankündigung, der bundesweiten Netzverknüpfung und Umsteigeoptimierung Vorrang vor punktuellen Fahrzeitverkürzungen zu geben, wurde geopfert. Die vielen notwendigen, kleinteiligen Investitionsmaßnahmen in der Fläche wurden nicht weiter forciert. Die von der DB selbst früher aus guten Gründen festgelegte Regel-Höchstgeschwindigkeit wurde von 250 km/h auf 300 km/h hochgesetzt. Damit einher gehen steigende Strom-, Unterhaltungs- und vor allem Baukosten wegen der Notwendigkeit vieler zusätzlicher Tunnel und Brücken. Die hohen Umwelt- und Klimabelastungen durch die zudem auch noch extrem teuren Großprojekte wurden ignoriert.

Das betrifft ganz besonders die derzeit laufenden bzw. geplanten Hochgeschwindigkeits-Projekte Hamburg-Hannover, Hannover-Bielefeld-Hamm, Würzburg-Nürnberg und Stuttgart-Ulm-Augsburg. Deren propagandistische Begründung mit dem D-Takt ist haltlos, denn es gibt dazu jeweils ausgewogene Alternativen [Hesse 2019]. Ebenso problematisch steht es bei den Bahnhofs-Großprojekten wie in Hamburg (Diebsteich), München (zweiter S-Bahn-Innenstadttunnel), Frankfurt (Fernbahntunnel) und deren zugehörigen Zulauf- und Ergänzungsstrecken.



Nach den ermutigenden Erfahrungen aus den Nachbarländern sollte eine robuste Taktstruktur für den D-Takt in ca. 15-20 Jahren zu erreichen sein. Allein die Kosten für die zehn teuersten Großprojekte könnte man durch eine moderate Ausbauplanung etwa halbieren; mit dem gesparten Geld ließen sich wertvolle Mittel für dringend notwendige andere Projekte freisetzen. Eine grobe exemplarische Abschätzung zeigt der ERI-Aufsatz Deutschland-Takt am Scheideweg [Hesse 2022].

### Fazit:

Das deutsche Schienenverkehrssystem wird seit mehr als 50 Jahren gegenüber den Verkehrsträgern Auto, Landstraße und Flugzeug sträflich vernachlässigt. Die Bahn ist, anders als in weiter fortgeschrittenen Nachbarländern wie der Schweiz, den Niederlanden oder Österreich der Fall, kaum über die Rolle einer Lückenbüsserin herausgekommen. Für den Deutschlandtakt wird es außerordentliche Anstrengungen erfordern, die 30-jährige Verspätung aufzuholen und die vollmundig versprochene Verdopplung des Bahnverkehrs bis 2030 zu erreichen.

Vor allem an den unrealistischen Zielen, der ungeklärten Finanzierbarkeit und der schier endlosen Zeitdauer droht der Deutschlandtakt als Gesamtprojekt zu scheitern. Der vermeintliche Kraftakt, mit dem Bau weniger Höchstgeschwindigkeitsstrecken und fragwürdiger Bahnhofs-Großumbauten wesentliche Verkehrsanteile an die Bahn (zurück-) zu gewinnen, führt ins verkehrspolitische Abseits und lässt wesentliche Anforderungen an eine zukunftsfähige Bahnentwicklung außer Acht.

Stattdessen ist ein Paradigmen- und Strategiewechsel der Deutschen Bahnpolitik notwendig. Dazu gehört eine andere Verteilung der Investitionen – weg von Höchstgeschwindigkeitsstrecken und Tiefbau-Großprojekten, von wenigen Korridoren und Bahnhofs-Konsumtempeln hin in die Fläche, weg von den bisherigen Prioritäten bei Auto- und Flugverkehr hin zu einem attraktiven, umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr für Alle.

Für die jetzt anstehenden Weichenstellungen ist eine grundlegende Bestandsaufnahme sowie eine Revision der bisherigen Zielfahrpläne nötig. Deutschland braucht dringend eine Bahnreform 2.0 für einen klimagerechten Bahnverkehr. Dann kann der Deutschlandtakt doch noch zum Erfolg werden.

### Literaturhinweise:

- [BMVI 2018] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Zielfahrplan Deutschland-Takt, Vorstellung des ersten Gutachterentwurfs im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile)
- [BMVI 2020] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Zielfahrplan Deutschland-Takt, Informationen zum dritten Gutachterentwurf. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/praesentation-deutschlandtakt.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/praesentation-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile)
- [Hesse 2019] W. Hesse: Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019, S. 386-389, Minirex-Verlag, Luzern 2019 und: [https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2020/11/2019-09\\_D-Takt\\_Hesse.pdf](https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2020/11/2019-09_D-Takt_Hesse.pdf)
- [Hesse 2022] W. Hesse: Deutschland-Takt am Scheideweg. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 1/2022, S. 50-54, Minirex-Verlag, Luzern 2022 und: [https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2022/06/821Hesse\\_D-Takt9.pdf](https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2022/06/821Hesse_D-Takt9.pdf)

# 6 Unnötige, oft zerstörerische Großprojekte

Regelmäßig nennt die Deutsche Bahn beeindruckende Summen, die in einer nächsten Periode „in die Schiene investiert“ werden würden. Und regelmäßig erklären Verbände, diese Summen seien noch deutlich zu niedrig seien. Beides sehen wir als Bürgerbahn kritisch. Um jedoch von vornherein jedes Missverständnis auszuschließen: Ja, in die Schiene muss deutlich mehr als bisher investiert werden. Ja, solche Investitionen rechnen sich. Sie kommen sie die Gesellschaft wesentlich „preiswerter“ als die deutlich höheren Steuer-geld-Beträge, mit denen der Flugverkehr und der Straßenverkehr subventioniert werden.

Vornweg müssen jedoch zwei Fragen geklärt werden: In was wird da investiert? Und: Wohin sollen mögliche noch größere Beträge fließen?

Tatsächlich fließt der größte Teil der Infrastrukturinvestitionen in fragwürdige, oft sogar Bahnverkehr be-hindernde Großprojekte, die darüber hinaus meist auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgerichtet sind. Mehr als 90 Prozent des Schienenverkehrs sind jedoch Nah- und Regionalverkehr. Dieses entscheidende Segment im Schienenverkehr ist bei den Investitionen immer deutlich unterrepräsentiert.

Und dann sind es zu einem großen Teil extrem teure und unnötige Großprojekte, in die der größte Teil der Schienenwegeinvestitionen fließen. Im folgenden Abschnitt werden ein halbes Dutzend von diesen Vorhaben kritisch bilanziert. Weiterhin im Zentrum steht dabei Stuttgart 21 – ein seit zwei Jahrzehnten betriebenes Projekt, mit dem ein bestehender und gut funktionierender Kopfbahnhof deutlich verkleinert wird, wobei gleichzeitig die Gleise im Untergrund-Bahnhof mit 15,2 Promille eine Neigung haben werden, die nur mit einer verantwortungslosen Sondergenehmigung in Betrieb gehen könnten. Kritisch bilanziert wird als zwei-tes die im Dezember 2022 in Betrieb genommene Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. In Hamburg gibt es das dritte Großprojekt: die Schließung des für den gesamten Bahnverkehr in der Hansestadt wichtigen Bahn-hofs Hamburg-Altona für den Fernverkehr und dessen Verlegung an den Rand des Stadtteils. In München soll – Großprojekt Nr. 4 – mit der „Zweiten S-Bahn-Stammstrecke“ ein Projekt entstehen, das in Sachen Steuergeldverschwendung Stuttgart 21 noch den Rang ablaufen könnte; noch vor Baubeginn haben sich die veranschlagten Kosten auf mehr als acht Milliarden Euro mehr als verdoppelt. Das fünfte hier vorgestellte Großprojekt betrifft die „Brenner-Zulaufstrecke“ in der Region Rosenheim, eine Tunnel- und Beton-Orgie sondergleichen. Schließlich bilanzieren wir mit der Neubaustrecke „Schwabentrasse“ (Neu-Ulm – Augsburg) ein sechstes für das Klima und die Umwelt zerstörerisches Großprojekt.

Dabei ist das, was wir in diesem Alternativen Geschäftsbericht an „zerstörerischen Großprojekten“ vorstel-len, lediglich eine Auswahl ist. Bedauerlicherweise gibt es ein weiteres gutes halbes Dutzend vergleichba-rerer Projekte (siehe u.a. der Fernbahntunnel in Frankfurt/M., der im letzten Alternativen Geschäftsbericht kritisch bilanziert wurde). Zu beachten ist auch: Fast alle diese Projekte werden erst Mitte der 2030er Jahre fertigerstellt sein – also oft dann, wenn die verantwortungslosen Planer nicht mehr zur Verantwortung gezo-gen werden können. Und: Allein die entsprechenden Baumaßnahmen sind mit enormen klimaschädigenden Emissionen verbunden. Die Alternativen, die wir beziehungsweise die mit uns eng kooperierenden Bahnini-tiativen vor Ort in all diesen Fällen entwickelt haben, haben die Vorteile: wesentlich niedrigere Kosten, kaum Emissionen, kurze Umsetzungszeit.



# 6

# 6 Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm hätte nie gebaut werden dürfen

S21-Team

## Warum ist die Neubaustrecke (NBS) ein Klimaskandal?

### 1. Sie ist steiler als die bestehende Filstalstrecke, und große Steigungen führen zu wesentlich mehr Energieverbrauch.

Während die Filstalstrecke nur max. Steigungen von 22.5 ‰ hat, hat die NBS max. Steigungen von 35 ‰ und eine durchschnittliche Steigung von 24,5 ‰. Es ist aber normalerweise der Sinn von Tunnels, weniger Steigungen möglich zu machen.

### 2. Sie muss eine um fast 160 Meter größere Höhe überwinden als die Filstalstrecke.

Die zu überwindende Höhe stellt aber einen entscheidenden Faktor für den Energieverbrauch dar. Während die Filstalstrecke lediglich 338 Meter überwinden muss – von 253 m NN (Plochingen) auf 591 m NN (Beimerstetten) –, muss die NBS 493 Meter überwinden – auf 746 m NN (Hohenstadt). Es ist aber normalerweise der Sinn von Tunnels, größere Höhen unterirdisch zu unterfahren.

### 3. 50 % der Strecke (30 km) sind doppelröhrige Tunnelstrecken.

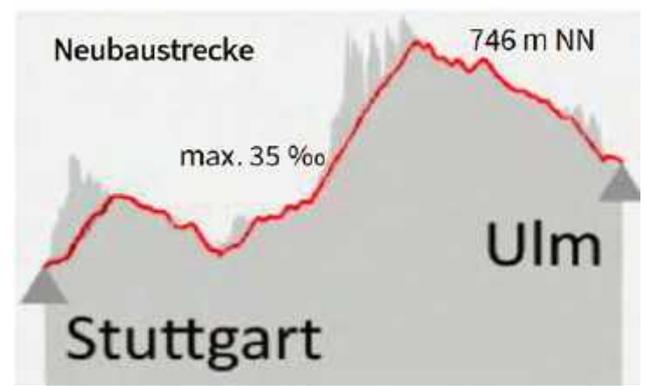
Züge verbrauchen aber in Tunnels wegen des Luftwiderstands grob das Doppelte an Energie wie auf freier Strecke. Und der Bau von Tunnels produziert pro Tunnel-Kilometer durchschnittlich 25 bis 30.000 Tonnen CO<sub>2</sub>. Das entspricht pro Tunnelkilometer etwa so viel an Treibhausgasen, wie 26.000 Autos in einem Jahr erzeugen – also, bei zweimal 30 km Tunnel, die Jahresbelastung von 1,5 Millionen Autos.

### 4. Auf der Strecke sollen Geschwindigkeiten bis zu extrem Energie verbrauchenden 250 km/h gefahren werden.

Der Energieverbrauch eines Zuges nimmt aber mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu. Sollen die Züge jedoch mit klimatauglichen 120 km/h bis 160 km/h fahren, ist der als Hauptbegründung propagierte Reisezeitgewinn verspielt. Schnell oder klimaverträglich fahren, wird deshalb künftig die Frage sein.

### 5. Die NBS war mit Gesamtkosten von 4 Milliarden so teuer, dass sie „kannibalisierende“ Wirkung auf das übrige Bahnnetz hat.

Viele andere – kostengünstige, aber wirkungsvolle – Investitionen ins Bahn-Netz müssen deshalb verschoben werden – ein Grund für das derzeitige Drama der Bahn.



## 6. Klimafreundlicher Bahnverkehr fährt nicht möglichst schnell von A nach B, sondern mit der Geschwindigkeit, die in A und B optimale Umsteigemöglichkeiten schafft.

Optimale Umsteigemöglichkeiten sind aber zwingend nötig, damit Autofahrer Bahnverbindungen so attraktiv finden, dass sie gerne vom Auto auf die Bahn umsteigen. (Siehe Bahnverkehr in der Schweiz, der auf landesweit optimiertem Taktverkehr basiert.)

## 7. Die NBS erlaubt – wegen der besonders großen Steigungen – keinen Güterverkehr.

Dass Güter vermehrt von der Straße auf die Schiene verlegt werden, ist aber eine zentrale Forderung für den Klimaschutz.

## 8. Die NBS hat keinen Halt am wichtigen Bahnhof Wendlingen.

Damit fährt sie ohne Ein-, Aus- oder Umsteigemöglichkeit über Deutschlands am stärksten frequentierte Strecke (Tübingen–Stuttgart) hinweg. Gut vernetzte Umsteigemöglichkeiten sind aber eine Kernbedingung für attraktiven und deshalb zum Umstieg vom Auto einladenden Bahnverkehr.



## Warum war die NBS ein betrügerisches Unternehmen?

### 1. Es wurden falsche Zahlen für ihre Wirtschaftlichkeit angegeben, um im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt zu werden.

So wurde die Wirtschaftlichkeit künstlich hochgerechnet, indem man behauptete, die Strecke könne auch für den Güterverkehr genutzt werden. Da die Strecke aber viel zu steil ist, hätten auf ihr nur sogenannte „Leicht-Güterzüge“ fahren können. Die gibt es aber nicht, und für sie gibt es auch keinen Bedarf, weil sie unwirtschaftlich sind. Im Gütergewerbe werden seit langem aus Kostengründen mehr und mehr längere und schwerere Züge gefahren.

### 2. Mit der Behauptung, auf der NBS verkehrten angeblich einst Güterzüge, wurde auch 1 Milliarde an EU-Fördergeldern erlangt.

Da auf der NBS aber tatsächlich keine Güterzüge fahren werden, müsste die EU diese Gelder zurückfordern. Sie tut das aber nicht, sondern macht diesen Betrug mit.

### 3. Die Notwendigkeit der NBS wurde unter anderem damit begründet, dass die Filstalstrecke zu steil sei für Güterzüge und dort deshalb zwei Loks benötigt würden.

Tatsächlich ist nun aber die NBS noch steiler als die alte Filstalstrecke, und es wird auf ihr keinen Güterverkehr geben. Stattdessen wird es noch mehr Güterverkehr auf der Filstalstrecke geben.

### 4. Das Publikum wurde gleichzeitig mit zwei einander ausschließenden Argumenten „geködert“:

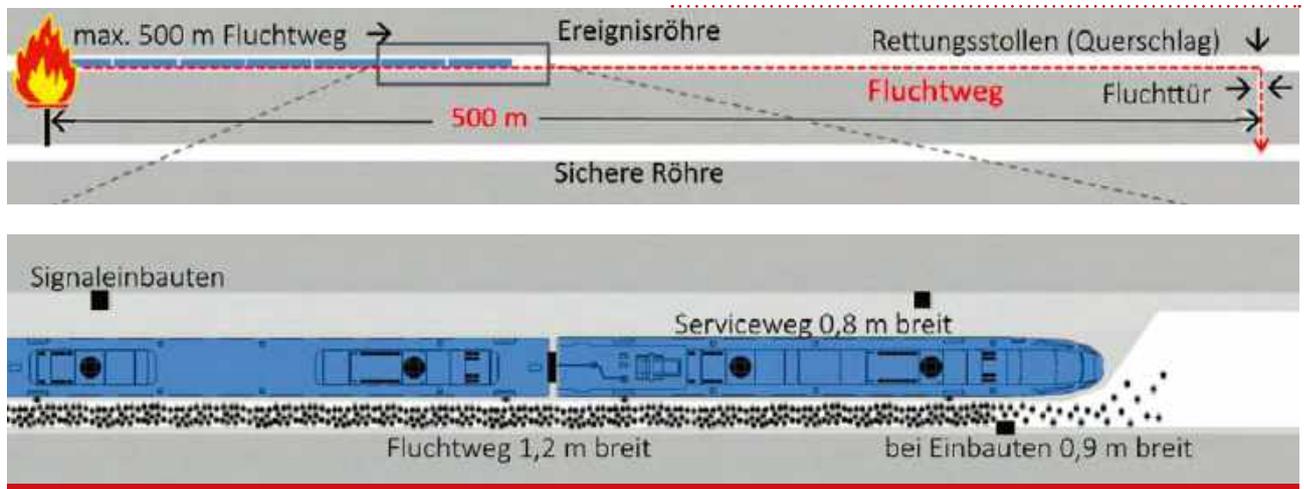
Zum wird eine Fahrzeiterparnis zwischen Ulm und Stuttgart von fast einer halben Stunde propagiert. Zum anderen wird mit einer guten Anbindung Ulms an den Stuttgarter Flughafen geworben. Es ist aber nur für wenige Züge geplant, dass sie am Flughafen halten. Und für die Züge, die – wie ja als ein Ziel proklamiert – am Flughafen halten, geht der versprochene Fahrzeitgewinn zum Hauptbahnhof wegen dieses Halts gegen Null. Im Übrigen kosten der lange Fußweg vom geplanten Flughafenbahnhof zum Flughafen sowie die inzwischen notorisch gewordene Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit der Bahn die Reisenden viel mehr Zeit als die beworbenen wenigen Minuten Fahrzeit-gewinn auf der NBS einbringen.

## 6

## Warum stellt die NBS ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko dar?

### 1. Die Tunnel haben im Brandfall keine sichere dritte Tunnelröhre, in die die Fahrgäste z.B. im Fall eines Zugbrands fliehen können.

Stattdessen gibt es lediglich die Tunnelröhre der entgegenkommenden Züge, die aber erst sicher ist, wenn dort a) kein Zug mehr fährt und b) die Fahrstromleitung geerdet ist. Bis die Nachbarröhre aber „freigefahren“ und da-nach die Fahrstromleitung geerdet ist, vergehen die für die Flucht vor den tödlichen Rauchgasen entscheidenden Minuten. Die Fluchtgeschwindigkeit wird aber von den Langsamsten bestimmt. Deshalb müssen mobilitätseingeschränkte Menschen berücksichtigt werden, was die Bahn bisher konsequent übergeht. Die Entfluchtungszeit verlängert sich dadurch ganz erheblich.



### 2. Querstollen in die „sichere“ Gegenröhre gibt es nur alle 500 Meter.

Die Bahn behauptet, dass der Weg zu einem sicheren Stollen deshalb nur maximal 250 Meter sei. Wird aber – z.B. durch die brennende Lok – einer der Querstollen versperrt, ist der längste Weg 500 Meter. Dafür brauchen selbst trainierte Menschen bis zu 7 Minuten allein für die Wegstrecke. Hinzu kommt noch das mühsame Herausklettern von Hunderten panischer Menschen aus dem Zug auf das fast einen Meter tiefere Schienenniveau.

### 3. Durch die Querstollen können nur etwa 100 Personen pro Minute geschleust werden.

Selbst bei einem mit maximal 1.757 Fahrgästen besetzten Doppelstockzug (wie im Bahnkonzept angenommen) würde deshalb allein dieser Vorgang fast 18 Minuten benötigen.

### 4. Die Hälfte der 30 km Tunnelstrecke stellt eine gefährliche zusammenhängende Tunnel-Brücken-Kette von 15 km Länge dar.

Auf dieser Strecke kann keinerlei Hilfe von außen zu den Zügen gebracht werden. Ein dort liegengebliebener Zug kann nur auf kilometerlangem Weg von den beiden Enden her erreicht werden. Ein brennender Zug müsste – je nach Fahrgeschwindigkeit – 4 bis 8 Minuten lang brennend weiterfahren, um ins Freie und an einen Rettungsplatz zu kommen. Das kann für Wagons, in denen es brennt oder in die Rauch eindringt, erheblich zu lang sein.





*ICE-Brand in Montabaur (Quelle: DB AG)*

## **5. Die großen Steigungen des Tunnels führen zu einem „Kamineffekt“, durch den sich der Rauch schneller entwickelt und ausbreitet.**

Dieser Kamineffekt hat beim Unglück der Gletscherbahn in Kaprun mit 155 Toten wesentlich zur raschen Ausbreitung des Brandes und der tödlichen Rauchgase beigetragen. Die Bahn rechnet mit einer Evakuierungszeit von 15 Minuten. In dieser Zeit schaffen es aber nur die Schnellsten und Ersten der Reisenden, in Sicherheit zu gelangen. Der Rauch wird allerdings – laut internationalen Fachartikeln – bereits in 5 bis 8 Minuten, die vor ihm Fliehenden zu erreichen. Dass die Evakuierungszeit von 15 Minuten viel zu günstig angenommen ist, zeigt sich auch daran, dass z.B. beim ICE-Brand bei Montabaur 2018 – selbst im Freien, ohne Behinderung durch enge Tunnelwände – die Evakuierungszeit 45 Minuten betragen hat.

## **6. Die NBS soll – im Unterschied zu anderen Tunnels für Hochgeschwindigkeitszüge – auch von fahrgastreichen Regionalzügen befahren werden.**

Diese haben aber eine viel größere Maximalzahl von Fahrgästen als ICEs, die sich im Brandfall in Sicherheit bringen können müssen. Und sie sind kürzer als ICEs, weshalb sich die Fliehenden nicht auf mehrere Querstollen verteilen, sondern alle durch einen oder zwei fliehen müssen. Dadurch entsteht viel größeres Gedränge. Für diese besonders große und dichte Menschenmenge sind die Rettungswege viel zu eng und werden sogar durch Einbauten noch weiter verengt. Deshalb wird die Entfluchtungszeit noch viel länger, als die Bahn optimistisch annimmt.

## **7. Ein Zug muss im Brandfall von den umliegenden Feuerwehren gelöscht werden. Diese können aber nicht über die erforderlichen Spezialkenntnisse für die Vielzahl an Lok-Typen verfügen, die dort verkehren.**

Z.B. muss bei einem ICE im Brandfall nicht nur die Fahrdrachtspannung geerdet werden, sondern auch der ICE selbst mit seinen riesigen kapazitiven Ladungen gegenüber den Schienen. Dafür gibt es aber z. B. in einem ICE 3 sechs verschiedene, über 200 Meter auf dem Zugdach verteilte Schaltvorrichtungen, je zwei für Deutschland, Holland und Belgien. Und das ist bei jedem Zugtyp anders – eine Überforderung lokaler Feuerwehren!

## **8. Die NBS wurde fern von Städten geführt, wo in weitem Umfeld keine Feuerwehren – schon gar keine ständig präsenten Berufsfeuerwehren – stationiert sind.**

Im Brandfall kommen die Feuerwehren deshalb viel zu spät, und es wird nichts mehr zu löschen sein. Die Fahrgäste sind ausschließlich auf Eigenrettung angewiesen. Sollten die Feuerwehrleute der Freiwilligen Feuerwehren doch im Tunnel löschen wollen, müssten sie – weil es keine von der Bahn gestellte, in unmittelbarer Nähe stationierte, Bahn-Feuerwehr gibt – Leben und Gesundheit riskieren.

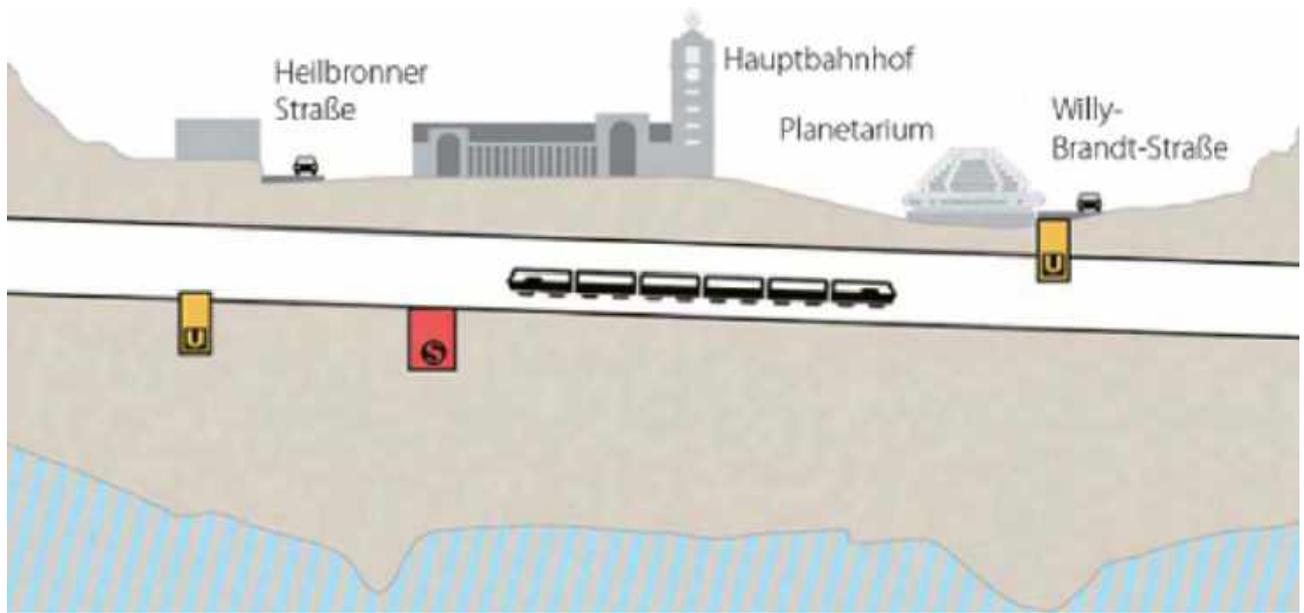
# 6 Stuttgart 21 und kein Ende

## Einmal mehr: Überhöhte Gleisneigung im Tiefbahnhof

Dieter Reicherter

Schon seit Beginn der Planungen für das Projekt Stuttgart 21 (S 21) und insbesondere für den unter die Erde verlegten Bahnhof gibt es Diskussionen um die Schräglage der Gleise und die damit verbundenen Risiken, siehe bspw. die Stellungnahme von Christoph Engelhardt vor dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages [https://www.bundestag.de/resource/blob/415528/ac4bfb488457c64e-9a5f2dfc8efee86b/061\\_stellungnahme-engelhard-data.pdf](https://www.bundestag.de/resource/blob/415528/ac4bfb488457c64e-9a5f2dfc8efee86b/061_stellungnahme-engelhard-data.pdf) und „Betriebliche Probleme bei einer Bahnsteiggleisneigung von 15 ‰“ von Sven Andersen im Bahn-Report 5/2018.

Ursächlich für die Planung eines Schrägbahnhofs mit einer Gleisneigung von 15,143 ‰ ist die Lage der S-Bahn und zweier U-Bahnstrecken in unterschiedlicher Höhe, welche im selben Bereich wie der Tiefbahnhof verlaufen. Dies führt gleichzeitig dazu, dass der unterirdische Bahnhof nahe dem tiefsten Punkt der Strecke liegt. Auch das ist betriebstechnisch höchst problematisch. Anschaulich gemacht werden die Zwangspunkte in der folgenden von der Deutschen Bahn AG („21 Gute Gründe für Stuttgart 21“) veröffentlichten Skizze.



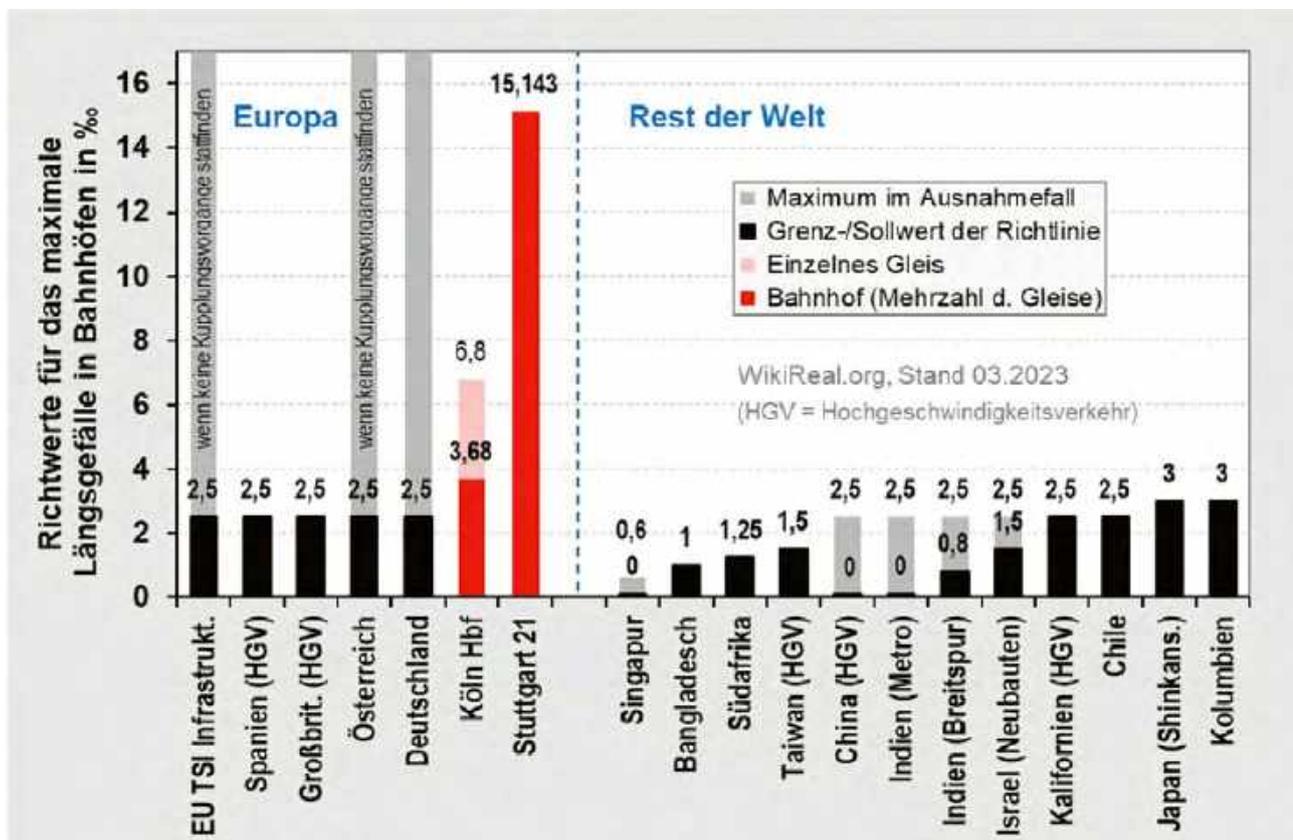
Abgesehen von der naheliegenden Alternative, den Hauptbahnhof oberirdisch zu belassen, gab es auch andere technische Lösungen, die jedoch nach Aussage der früheren baden-württembergischen Verkehrsministerin Tanja Gönner (Pforzheimer Zeitung vom 18.11.2010) aus Kostengründen nicht in Betracht gezogen wurden. Man vergleiche nur den Bahnhof Zürich Löwenstraße, bei dem trotz noch größerer Streckenneigung der wichtigste Teil des Bahnsteigs horizontal angelegt wurde.

Die Wahl der schlechtesten Alternative bei Stuttgart 21 erfolgte demnach aus Kostengründen. Diesen geschuldet sind offenbar auch die verengten Querschnitte der Tunnelröhren, das Fehlen einer dritten Tunnelröhre als Fluchtröhre, wie sie aktuell bei der Zweiten Stammstrecke in München geplant ist und schon in der 1980er Jahren beim Eurotunnel gebaut wurde, sowie die zu engen Fluchtwege in den Haupttröhren und im Tiefbahnhof.

Im Laufe der Jahre haben sich derart viele Schwächen des Projekts herausgestellt, dass die Schräglage aus dem Blick geriet. Erinnerung sei an Bauverzögerungen, Kostenexplosion, mangelhafte Leistungsfähigkeit, Notwendigkeit weiterer Zusatzprojekte mit über 40 km weiterer Tunnelröhren – zweites Stuttgart 21 – und die Unterbrechung der Strecke Schweiz-Singen-Stuttgart über die Gäubahn für zehn Jahre oder mehr.

Neuerdings wird jedoch die Frage der Gleisneigung im Zusammenhang mit den wegen nicht ausreichender Kapazität des Tiefbahnhofs vorgesehenen Doppelbelegungen der acht Gleise wieder hochaktuell. Geplant sind nun etwa 150 doppelte Gleisbelegungen pro Tag. Daraus ergeben sich neue Gefahren.

Dabei zeigt der internationale Vergleich, dass ein Metropolbahnhof mit diesem Gefälle einzigartig und anderswo nicht genehmigungsfähig ist. Nicht nur außerhalb Europas, sondern z. B. auch in Spanien und Großbritannien dürften für jeden mit dem S21-Bahnhof vergleichbaren Großstadtbahnhof 2,5 ‰ Gefälle nicht überschritten werden.



Quelle: [https://wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Gleisneigung](https://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Gleisneigung)

## 6

Nachfolgend sollen die vielfältigen, durch die Gleisneigung des Tiefbahnhofs verursachten Probleme aufgezeigt und in die Entwicklung und Auslegung der bahntechnischen Regelungen eingeordnet werden.

### Gefahren durch Wegrollen von Gegenständen

Zahlreiche Unfälle auf der ganzen Welt haben immer wieder gezeigt, dass als Folge einer vergleichbaren Bahnsteigneigung Fahrgäste in Rollstühlen, Babys und Kleinkinder in Kinderwagen oder Gepäckstücke ins Gleisbett geraten können.

Im Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) wurde im Jahr 2001 folgender Passus neu eingefügt: „An Gleisen mit einer Längsneigung von mehr als 2,5 ‰ dürfen neue Bahnsteige angelegt werden, wenn geeignete Vorkehrungen gegen ein Abrollen von Gegenständen in den Gleisbereich getroffen sind.“ Nur hierfür sah das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur S21-Planfeststellung einen Regelungsbedarf. Im Schreiben der Zentrale des EBA vom 9.1.2002 an seine Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart heißt es, dass „abweichend vom Regelwerk einer größeren Längsneigung zugestimmt werden kann, wenn entsprechende Vorkehrungen zur Erreichung der gleichen Sicherheit getroffen werden.“ Als solche Maßnahmen gelten beispielsweise ein griffiger Belag und eine Oberflächenquerneigung mit Gefälle weg von der Bahnsteigkante. Eine physikalische Risikoanalyse der DB bestätigt hierfür angeblich eine gleiche Sicherheit wie im Fall einer ebenen Gleislage.

Rollversuche von Engelhardt (s.a. wikireal.org) zeigten aber, dass diese Maßnahmen beispielsweise in Ingolstadt-Nord in der Praxis versagen und ein Kinderwagen dennoch zügig ins Gleis rollt. Es verwundert daher nicht, dass Volker Kefer, damals Technikchef der DB, 2016 vor dem Verkehrsausschuss des Bundestags die Veröffentlichung der offenbar fehlerhaften Analysen verweigert hat. Sie sind nach wie vor Grundlage von Genehmigungen. Gegen das Wegrollen von Gegenständen verlangt das EBA also Vorkehrungen, wenn es sich auch mit untauglichen Maßnahmen begnügt. Gegen das Wegrollen von Zügen werden hingegen keinerlei Vorkehrungen verlangt (siehe nachfolgend).

### Gefahren durch Wegrollen des Zuges

Ein weiteres Problem ist das plötzliche Wegrollen eines am Bahnsteig stehenden Zuges. Hierfür kommen ebenso technische Gründe wie menschliches Versagen in Betracht. Der erforderliche sichere Stillstand des Zuges kann nach dem Stand der Technik nur durch absolut horizontale Bahnsteiggleise erreicht werden. Denn bei der modernen Bahn macht sich ein Problem in der Zusammenwirkung von Fahrweg und Betrieb bemerkbar. Die Ablösung der Dampflocks durch moderne Diesel- und Elektrotriebfahrzeuge sowie der Ersatz der Gleitachslager durch moderne Rollenachslager verursachen einen immer geringeren Widerstand gegen unbeabsichtigtes Wegrollen. Deshalb birgt jegliches Gefälle Risiken. Bremsen können ausfallen, Menschen Fehler machen.

### Gefährdung der ein- und aussteigenden Fahrgäste

Insbesondere vom Hauptbahnhof Köln mit einer weit geringeren Gleisneigung ist die Problematik schon seit 1991 bekannt und in der Fachpresse veröffentlicht. Allein zwischen dem 18.3.2010 und 3.11.2014 wurden der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes 17 außer Kontrolle geratene Wegrollvorgänge gemeldet. Die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Fälle ist groß. Dabei beträgt die Gleisneigung an einem Gleis 5,16 ‰, an den übrigen Gleisen „nur“ 3,68 ‰, also ca. ein Viertel des Stuttgarter Werts. Wenn sich ein Zug unvermittelt in Bewegung setzt, kommt es leicht durch Stürze oder Einklemmen zur Verletzung von Menschen, die in diesem Moment ein- oder aussteigen. Auch ein Unfall im Hauptbahnhof Hamburg bei einer Gleisneigung von lediglich 2,5 ‰ ist dokumentiert. Eine ältere Frau war in den Zwischenraum zwischen dem wegrollenden Reisezugwagen und der Bahnsteigkante gefallen und wurde dabei schwer verletzt.

Gefahr durch Wegrollen in den Verkehr

Bei Stuttgart 21 mit dem sehr engen Bahnhof, den kurzen Gleisvorfeldern und dem großen Gefälle besteht eine erhebliche Gefahr, dass Züge in andere Züge hineinrollen. Auf dem Kölner Hauptbahnhof rollten mindestens zwei Mal Züge um eine ganze Waggonlänge davon, jeweils auf Gleisen mit 3,68 ‰ Gefälle. Bei Stuttgart 21 mit dem vierfachen Gefälle wären die Züge in dieser Zeit entsprechend mindestens viermal so weit gerollt. Schon nach zwei Waggonlängen können sie aber in andere Züge geraten, sodass Zugkollisionen möglich sind.

## Gefahr eines durch Wegrollen verursachten Auffahrunfalls bei Doppelbelegung

Das unbeabsichtigte Wegrollen begründet bei der geplanten Doppelbelegung eines Gleises die Gefahr, dass der oben stehende Zug beim Wegrollen auf den unten stehenden Zug aufprallt. Angesichts von ca. 150 Doppelbelegungen am Tag scheint dieses Risiko realistisch. Die Auswirkungen eines etwaigen Aufpralls hängen vom Abstand zwischen Zugspitze des hinteren Zugs und Ende des vorderen Zuges ebenso ab wie davon, wie schnell der Triebfahrzeugführer des weggrollenden Zuges eingreifen und den Rollvorgang durch eine Bremsung beenden kann. Bei einem stärkeren Aufprall könnte es zu Verletzungen der bis zu 3.500 Fahrgäste in beiden Zügen kommen.

## Gefährdung durch Verfehlen des Anhaltepunktes

Auch ohne einen Wegrollvorgang können Fehler bei der Zielpunktbremung eines Zuges in dem mit nur acht Gleisen unterdimensionierten Bahnhof (der jetzige Kopfbahnhof hat 16 Gleise) zu nachhaltigen Störungen im Betriebsablauf führen. Die besondere Anforderung an den Triebfahrzeugführer ist, in der Gefällstrecke zu bremsen und punktgenau anzuhalten. Folge eines Fehlers kann sein, dass der Zug nicht im Haltebereich zum Stehen kommt. Im Winter können mitgeschleifte Eisbrocken zusammen mit dem normal anfallenden Bremsstaub einen Schmierfilm bilden, der die Haftung stark herabsetzt. Ein zu spät oder zu gering abgebremster Zug rutscht dann in einen Weichen- oder sich anschließenden Schienenabschnitt. Zwar verweisen die Verantwortlichen auf den geplanten Einsatz von ETCS (European Train Control System), das menschliche Fehler ausschließen soll. Gegen solche Rutschvorgänge hilft aber auch ETCS nicht.

Das Verfehlen des Anhaltepunktes kann wie ein Wegrollen zum Einfahren in den Verkehr führen. Zudem besteht auch in diesem Fall bei doppelter Belegung das Risiko eines Aufpralls des hinteren Zuges auf den vorne stehenden Zug mit entsprechend großer Verletzungsgefahr.

## Rechtliche Regelungen

Zum Zeitpunkt der Planung und der Planfeststellung bei Stuttgart 21 enthielt die europäische Norm TSI Infrastruktur (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, Ausgabe 2002) keine Regelungen zur Neigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen.

Erst in der TSI von 2008 heißt es unter 4.2.25.2: „Die Längsneigung der für das Abstellen von Zügen vorgesehenen Abstellgleise darf nicht über 2,5 mm/m liegen.“ Dies betrifft also nur Abstellgleise. Zu dem entscheidenden und viel wichtigeren Sachverhalt, wie die Neigung an Fahrgastbahnsteigen im zentralen Haltebereich für einen sicheren Fahrgastwechsel zu gestalten ist, machen diese TSI-Richtlinien keinerlei Ausführungen. Das Fehlen einer entsprechenden Regelung für die Gleisneigung im Haltebereich mit Fahrgastbahnsteigen ist erkennbar unlogisch; die Gefahren, die eine Gleisneigung über 2,5 ‰ in diesen Gleisabschnitten mit sich bringen, sind wesentlich größer als im Fall von Abstellgleisen.

Hingegen findet sich in der Fassung der TSI von 2014 unter Punkt 4.2.3.3 (1) folgender Satz: „Auf neuen Strecken darf die Längsneigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen 2,5 mm/m nicht überschreiten, wenn dort regelmäßig Fahrzeuge angehängt oder abgekuppelt werden sollen.“ Dies betrifft deshalb Stuttgart 21 – im Übrigen keine neue Strecke – nicht, weil dort nicht angehängt oder abgekuppelt werden soll (was im Übrigen eine starke Beeinträchtigung des störungsfreien Betriebs bedeutet). Mangels internationaler Regelung ist somit auf deutsches Recht zurückzugreifen. Entscheidend hierfür ist der § 7 Abs. 2 EBO. Erstmals in der Fassung von 1967 wurde festgelegt: „Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 ‰ nicht überschreiten“. In allen früheren EBO-Ausgaben bis 1967 hatte es aber zur Neigung geheißen: „darf 2,5 ‰ nicht überschreiten.“ Somit wurde ein absolutes Verbot umgewandelt in eine Sollvorschrift.

Obwohl die EBO ausdrücklich vorsieht, dass nur Rangiergleise und Bahnhofsgleise zur Auflösung von Güterzügen von dem Sollwert 2,5 ‰ befreit werden, höhnte das EBA in seinem Planfeststellungsbeschluss zu S 21 vom 28.1.2005 den Schutzzweck der Norm in bedenklicher Weise aus und beschränkte ihn entgegen dem ausdrücklichen Wortlaut, der alle Bahnhofsgleise mit nur den beiden zitierten Ausnahmen betrifft, auf Abstellgleise. Mit diesem Trick wurde die auch und gerade für den S21-Bahnhof gültige Regelung der EBO ausgehebelt.

Dazu führte das EBA aus: „Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens der Züge auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern wollte. Diese Funktionen werden in den jeweiligen Wartungsbahnhöfen erfüllt. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sieht das Betriebsprogramm nur ein Halten zum Aus- und Einsteigen der Reisenden vor, wobei bei diesen Halten die Zuggarnituren immer gebremst werden. Auch werden in der Regel bei durchgehenden Zügen keine Bremsproben erforderlich, so dass auch der Einwand der nicht mehr durchführbaren Bremsproben ins Leere geht.“ Durch diese nicht nachvollziehbare Auslegung unter Auslassung der Wegrollproblematik hat das EBA den für das Verhindern eines Wegrollens nicht möglichen, aber vorgeschriebenen Nachweis der gleichen Sicherheit umschifft, den der § 2 Abs. 2 EBO fordert: „Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.“

### **Scheinbegründungen zur Rechtfertigung der Genehmigung**

Ein beliebtes Argument, warum die gegenüber dem Regelwert von nur 2,5 ‰ sechsfache Gleisneigung unbedenklich sei, ist der Vergleich mit Gleisneigungen auch an anderen Bahnstationen, insbesondere an den S-Bahn-Haltestellen Feuersee und Neckarpark in Stuttgart. Allerdings hinkt der Vergleich: S-Bahnen sind im Gegensatz zu anderen Schienenfahrzeugen mit automatischen Festhaltebremsen ausgestattet. Insbesondere aber wird das Streckennetz der Stuttgarter S-Bahn durch ortskundige Triebfahrzeugführer befahren, die solche Tücken kennen. Es handelt sich dabei jeweils um zwei Gleise des S-Bahn-Verkehrs. Das ist nicht zu vergleichen mit dem Befahren eines Bahnhofs mit acht Gleisen in dichter Zugfolge durch Triebfahrzeugführer nicht nur aus ganz Deutschland (auch nicht nur solche der DB AG), sondern auch aus benachbarten Ländern wie zum Beispiel die französischen TGVs. Bemerkenswert ist, dass es in ganz Deutschland nur fünf Bahnhöfe und zehn Haltepunkte gibt, welche den Sollwert von 2,5 ‰ überschreiten. Dabei handelt es sich aber in keinem Fall um einen Bahnhof, der auch nur ansatzweise mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof, dem wichtigsten Knotenbahnhof in Südwestdeutschland, vergleichbar wäre.“

**Zusammengefasst:** Stuttgart 21 hätte bei korrekter Regelanwendung so nicht genehmigt werden dürfen. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, dass das EBA den Nachweis eines sicheren Betriebs auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme verschoben hat, wenn schon damals feststand, dass dieser Schutzzweck nicht erreichbar ist. Vermutungen, das Bundesverkehrsministerium habe auf das ihm unterstellte EBA Einfluss genommen, sind nicht belegt. Ob das EBA bei Planung und Planfeststellung seine Überwachungspflicht objektiv sowie unabhängig von den Interessen der DB AG und der Politik wahrgenommen hat, bleibt offen. Tatsache ist: Diese Behörde, für die eine absolute Unabhängigkeit elementar ist, ist dem Bundesverkehrsministerium unterstellt. Dieses Ministerium, das bekanntlich seit mehr als zwei Jahrzehnten das Projekt Stuttgart 21 vorantreibt, ist gegenüber dem EBA letzten Endes weisungsbefugt.

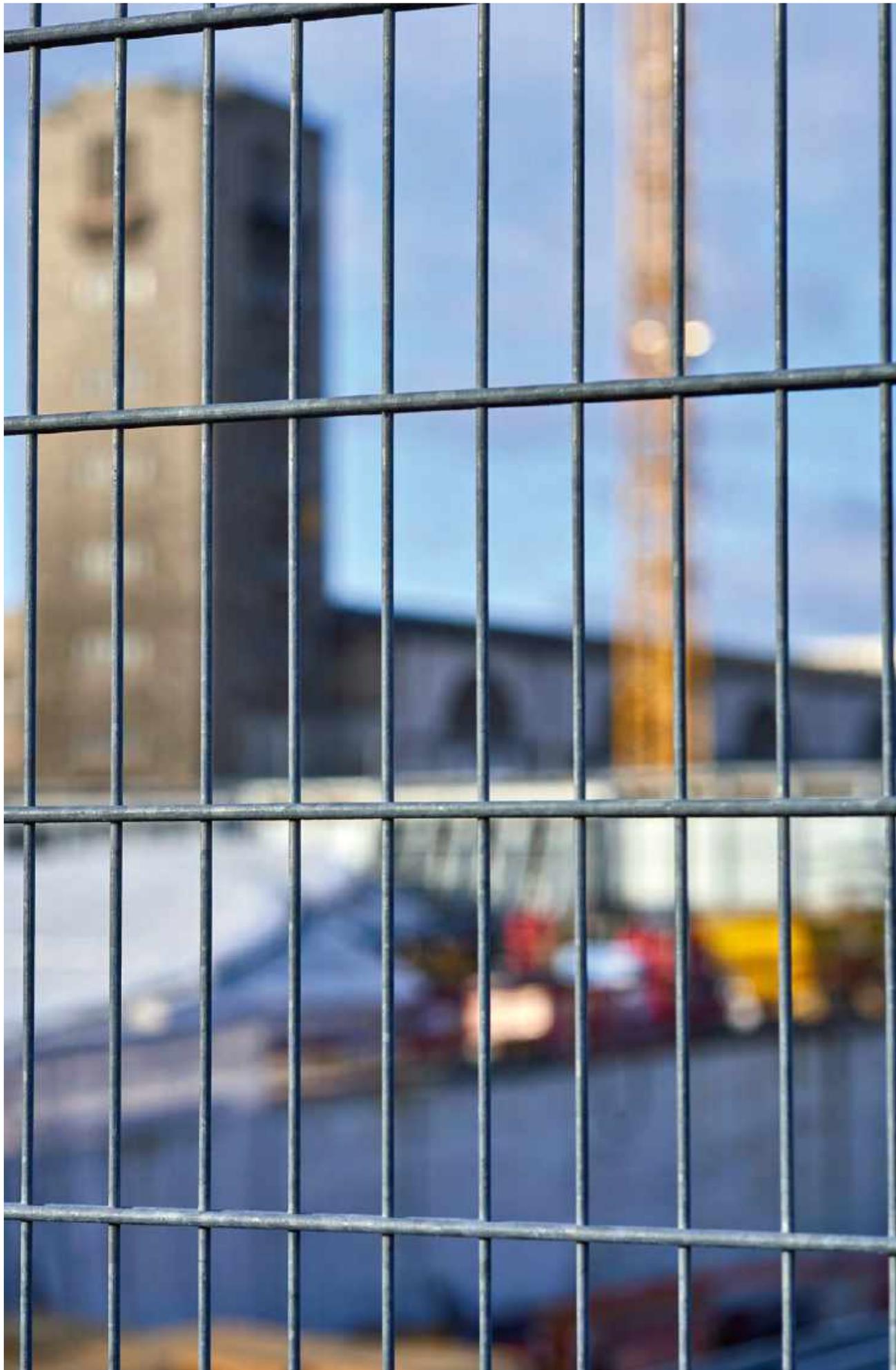
### **Ausblick**

Die DB AG errichtet mit Stuttgart 21 eine Anlage, die nicht den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Dennoch wird von den Triebfahrzeugführern verlangt werden, die gesamte Verantwortung für ein sicheres Anhalten zu übernehmen. Anderswo würden sich Triebfahrzeugführer weigern, auf einer nicht nach den anerkannten Regeln der Technik erstellten Infrastrukturanlage Dienst zu tun und unsichere Strecken zu befahren. Aus dem Vereinigten Königreich wies uns ein Journalist des „International Railway Journal“ ausdrücklich auf dortige Gepflogenheiten hin.

Eine derart klare Haltung wäre auch für deutsche Gewerkschaften hilfreich und verantwortungsbewusst. Denn ihren Mitgliedern drohen bei den zu befürchtenden Unfällen, die ihren Ursprung in der gefährlichen Gleisneigung haben, strafrechtliche und zivilrechtliche Konsequenzen. Zumindest theoretisch könnte man auch erwarten, dass das Eisenbahn-Bundesamt seine Verantwortung für sicheren Schienenverkehr ernst nehmen und die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs mit derartigen Unzulänglichkeiten verweigern wird. Die Hoffnung stirbt zuletzt.

---

Der Verfasser Dieter Reicherter ist Vorsitzender Richter am Landgericht a. D. und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21. Sein Beitrag entstand mit tatkräftiger Unterstützung von Bundesbahndirektor a. D. Sven Andersen, Fachautor zu Bahnthemen, und von Dr. Christoph Engelhardt, Betreiber des Faktencheck-Portals WikiReal.



# 6

## 6

# »Spiel nicht mit den Schmuddelkindern, sing nicht ihre Lieder...«

Prellbock-Altona im 8 Jahr – lebendiger denn je.

Andreas Müller-Goldenstedt

Vor acht Jahren wurde verhalten und sehr vorsichtig die Bürgerinitiative Prellbock Altona gegründet. Der Name leitet sich aus dem Markenzeichen eines Kopfbahnhofs ab, dem Prellbock vor dem Querbahnsteig. Man/frau traf sich einmal im Monat zur Beratung. Prellbock mischte sich heftig und hartnäckig in die Debatte um die Verlegung des Bahnhofs Altona ein. Der Prellbock mauserte sich.

## Es ging immer um dieses Thema:

Prellbock Altona kämpft für den Erhalt und die Modernisierung des fünfzehntgrößten Bahnhofs im Netz der Deutschen Bahn mitten im Hamburger Bezirk Altona, eigentlich einer Großstadt mit knapp 300.000 Einwohnern.

Heute nach acht Jahren sind wir ein sehr aktiver Prellbock:

- ▶ Gemeinnütziger Verein und anerkannter Umweltverband.
- ▶ Weiterhin viele aktive Mitglieder.
- ▶ Regelmäßig sind wir am und im Bahnhof Altona und verteilen Infoblätter.
- ▶ 2022 haben wir über 40 Pressemitteilungen herausgegeben.
- ▶ Wir befassen uns mit dem Bahnhof Altona aber auch mit der Zukunft einer »starken Schiene« in Hamburg.
- ▶ Seit 2022 haben wir unser Büro im Informations- und Kulturzentrum »Werkstatt 3« genau unter dem Büro des VCD-Nord.
- ▶ Wir haben im Oktober 2022 vor dem Oberverwaltungsgericht Hamburg eine Klage gegen den bei Beibehaltung des jetzigen Bahnhofs überflüssigen Neubau einer Autoreisezug-Abfertigung in Hamburg-Eidelstedt eingereicht.
- ▶ Wir halten den Neubau des Bahnhofs Altona am Standort Diebsteich, eingezwängt zwischen Friedhöfen, Kleingärten und einem Industriegebiet, für fatal. Die Klage wurde vom OVG Hamburg angenommen.
- ▶ Im Februar 2023 haben wir uns zum zweiten Mal in einer öffentlichen Veranstaltung mit dem Thema »2. Eisenbahn-Elbquerung und/oder Verbindungsbahn-Entlastungstunnel« (ein S-Bahn-Tunnel quer unter der Innenstadt, vergleichbar mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München) befasst.

**Es bleibt dabei:** Wir werden nicht lockerlassen und werden uns weiterhin massiv und umfassend für den Erhalt des Fern-, Regional- und S-Bahnhofs Altona am jetzigen Standort einsetzen. Er ist wichtiger denn je für Altona und seine 300.000 Bewohner\*Innen.

**Wer käme denn auf die Idee, in der Pampa einen Fernbahnhof zu bauen?  
Nur die Deutsche Bahn!**

**Wer würde denn seinen Standort wechseln, um sich zu verschlechtern?  
Nur die Deutsche Bahn!**

**Wo ist die Mitte von Altona? Genau hier! Wo ist sie nicht? Am Diebsteich!  
Wo muss sich ein Bahnhof befinden? Dort, wo die Fahrgäste sind!**

## Hier mischen wir uns ein:

- Umweltpolitische Fragen – vor allem, wenn sie im Zusammenhang mit »Zukunft Schiene« und einer Verkehrswende stehen.
- Das Thema 9-€-Ticket 2022, Flatrate für Bahnfahrten bundesweit, Abschaffung des Tarifwirrwarrs.
- Bessere Nahverkehrssysteme auf der Schiene in Hamburg.
- Der Benko-Elbtower (250-Meter-Hochhaus direkt an den Bahngleisen zwischen Hauptbahnhof und Veddel) und die Bedenken der DB AG, dass durch den Hochhausneubau auf schlammigem Baugrund der Bahndamm eventuell absacken könnte.
- Die 2. Elbquerung zwischen dem Süden und Altona – ist sie mehr als notwendig? Wir sagen eindeutig Ja! Wir brauchen eine zweite Schienen Elbquerung für die S- und Fernbahn, auch als Rückfallebene bei Störungen auf den Elbbrücken, dem Nadelöhr des Schienenverkehrs in Hamburg schlechthin.
- Die aktuelle Diskussion, was sich am überlasteten Hauptbahnhof verändern muss. Wir halten weiterhin unsere Studie zur Durchbindung von Regionalzügen im Hauptbahnhof für aktuell und schnell umsetzbar. Solche durchlaufenden Regionalzüge mit kurzen Haltezeiten anstelle der jetzigen Züge mit langen Wendezeiten würden den Hauptbahnhof signifikant entlasten.

Prellbock Altona ist in Hamburg mit zahlreichen Bürgerinitiativen vernetzt. Gemeinsam starteten wir am Bahnhof Altona eine große Rave-Demo ([www.altonative.org](http://www.altonative.org)) am 25. März 2023.

In Hamburg und Schleswig-Holstein arbeiten wir bei Pro Bahn und dem VCD-Nord mit. Bundesweit arbeiten wir mit anderen Eisenbahnfachleuten in der Vereinigung Bürgerbahn – Denkfabrik zusammen.

### *Demorave für Bürgerbeteiligung in Hamburg Altona am 25.März*



## 6

# Münchner S-Bahn-Desaster:

## Weiter so mit Stammstrecken-Utopia oder JETZT die S-Bahn konstruktiv und realistisch ausbauen?

### Wolfgang Hesse

Im Januar 2023 haben die Bayerische Staatsregierung und die Deutsche Bahn (DB) endlich die Katze aus dem Sack gelassen, nachdem man es nicht länger vertuschen konnte. Wir erinnern: Zur Jahrhundertwende (2000) wurde die Münchner „Zweite Stammstrecke“ als „Ergänzungsprojekt“ für die bestehende S-Bahn-Strecke mit 537 Mio. Euro beworben. 17 Jahre später wurde sie mit einem „Spatenstich“ im April 2017 feierlich für nunmehr 3,84 Mio. Euro „durchfinanziert“ und ihre Fertigstellung für 2026 in Aussicht gestellt. Nun, nach fast weiteren 6 Jahren, sollen sich die Kosten mit 7,2 Mrd. Euro nochmals fast verdoppeln und auch die Fertigstellung soll noch einmal doppelt so lange wie geplant dauern: bis zum Jahr 2037!

Wie reagiert die offizielle Politik, was sagen die maßgeblichen Parteivertreter dazu? Wo bleibt ihr Aufschrei, wo der notwendige Ruf nach einem sofortigen Moratorium, einer Krisen-Sitzung, einer Abschreibung möglicher Verluste und einem radikaler Neu-Start mit endlich realistischen Projektzielen? Nichts dergleichen! Stattdessen gibt es von offizieller Seite ein einhelliges „Weiter so“: Weiter mit leeren Versprechungen, unabsehbaren neuen Kosten und Verlusten, Vertröstungen über Jahrzehnte – der Schrecken ohne Ende wird zementiert. Wo bleibt das kleine Kind, das des „Kaisers neue Kleider“ endlich als leere Chimäre entlarvt? Wir versuchen eine kurze nüchterne Bilanz nach 20 Jahren fehlgeleiteter Bahnpolitik und deren jetzt notwendigen Konsequenzen:

### Was München dringend braucht:

- ... Ein sofortiges Moratorium beim gescheiterten Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“.
- ... Ein Sofortprogramm zum Angehen der dringendsten Schwachstellen im S-Bahn-System: Pünktlichkeit verbessern, eingleisige Flaschenhälse beseitigen und Engpässe beheben sowie Umgehungs- und Notprogramme für Störungen und Streckensperrungen vorsehen.
- ... 10-Minuten-Verkehr bei der S-Bahn: weiter ausbauen, schrittweise erweitern, wo immer es geht, keine Rückschritte wie 15-/30-Minutentakte oder noch dünnere S-Bahntakte.
- ... Tram-Ausbau mit Vorrang (vor S-Bahn-Stammstrecken- und U9-Bahn-„Visionen“).
- ... Verkehrswende endlich angehen.

### Was München außerdem braucht:

- ... Drei S-Bahn-Stammstrecken – zusätzlich neben den perfekten, vorhandenen Bahngleisen von Süd- und Nordring zwei weitere S-Bahn-Trassen durch die Innenstadt.
- ... Ausreichende Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr. Für letztere jedoch nur die für München bestimmten Güterzüge. Für den Ostring (Trudering-Unterführung) lässt sich ein Trog-Tunnel wesentlich schneller und kostengünstiger herstellen als eine umfangreiche und langwierige Tunnellösung.
- ... Tram-Ausbau-Programm als vorrangige Nahverkehr-Lösung (10 neue Linien, 50 km Gleise als Sofort-Start, Tram und Bus überall im 10-Minuten-Takt, mindestens bis 22 Uhr abends und am Wochenende).

### Was München vielleicht einmal später gebrauchen könnte:

- ... Einen Innenstadt-Tunnel, jedoch nach einer gründlichen Revision, geeignet für Regional- und (vielleicht) Fernzüge.
- ... Regional-Schnellstrecken (RE und RB) als Tunnel-Verbindung zwischen Haupt- und Ostbahnhof. Diese bilden wesentliche Verbesserungen als Durchmesser-Linien zwischen Stadt und Region. Beispiele dafür sind die Regionen um Berlin und Hamburg.



*Ein Münchner S-Bahn-Netz für die Zukunft: Auch jetzt noch erreichbar für die Hälfte der Kosten und in der Hälfte der Zeit (verglichen mit der offiziell geplanten Tieftunnel-Stammstrecke)*

## Was München überhaupt nicht braucht:

- ... Weitere (Auto-) Schnellstraßen in München-Stadt und im Umland.
- ... Einen nutzlosen zweiten S-Bahn-Tieftunnel in 40+ m Tiefe durch die Innenstadt.
- ... Güterverkehr, der nicht München selbst betrifft. Dazu muss die Stadt sich nachdrücklich für weiträumige Güter-Trassen (z.B. über Rosenheim-Landshut-Hof) einsetzen.
- ... Eine neue Kategorie „Express-S-Bahnen“ (deren Züge noch keiner kennt). Die bestehenden (und auszubauenden) RE- und RB-Züge sind die natürlichen „Express-Linien“ in die Bahnen“.
- ... eine U-Bahn-Linie U9 mit gravierenden Fehlentscheidungen schon im Vorfeld. Vgl. dazu. Standpunkte, Online-Magazin des Münchner Forums, Heft 5-2018, S. 26-30.  
<https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/05/Standpunkte-5-2018.pdf>

## Fazit:

Mit dem Stammstrecken-Planungsdebakel steht München vor einer entscheidenden Weichenstellung für die künftigen Generationen. Dabei sollte vor allem die weitere Stadtentwicklung im Vordergrund stehen: Nur mit einer polyzentrischen Struktur, mit radialen und tangentialen S-Bahn-Ringen, mit Ausbauten von U- und Trambahnstrecken bekommt die Stadt die notwendigen Zukunftsimpulse. Nur so lässt sich das dynamische Wachstum und der verheerende Konkurrenzdruck auf die Münchner Innenstadt abfedern.

Noch ist am Tieftunnel-Bahnprojekt (fast) nichts gebaut. Die bislang ausgegebenen Planungskosten können z.T. durch sinnvolle Revisionen kompensiert werden. Frühere Fehlplanungen sollten unverzüglich abgeschrieben werden. Dabei wird der bisher erfolgte Baufortschritt z. T. bewusst übertrieben dargestellt.

Wer will das derzeitige Planungs-Chaos ernsthaft verantworten: In München einen offenkundig erlittenen Schaden weiter zementieren und ihm blind weitere 8-10 Mrd. € (oder mehr) an Steuergeld nachschießen?

## Hinweise zu Veröffentlichungen der „Standpunkte“ des Münchner Forums:

Münchner Forum: „Standpunkte“: Bahnverkehr in und um München. In: Heft 4/5-2021, S. 4 ff.

[https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2021/04/Standpunkte-4-5\\_2021\\_Bahnverkehr-in-und-um-Muenchen.pdf](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2021/04/Standpunkte-4-5_2021_Bahnverkehr-in-und-um-Muenchen.pdf)

W. Hesse: Störungsfrei mit Takt 10 und R-Bahnen. In: Münchner Forum: „Standpunkte“ Heft 6/7-2020, S. 34-38.

[https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2020/07/Standpunkte\\_06-07\\_2020\\_Neue-Hochhaeuser-fuer-Muenchen.pdf](https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2020/07/Standpunkte_06-07_2020_Neue-Hochhaeuser-fuer-Muenchen.pdf)

# 6 Klimawahnsinn mit Höchstgeschwindigkeit

Christoph Ohlinger

Der Brenner-Nordzulauf ist der Zubringer für den Brenner Basistunnel und damit einer von drei möglichen Alpenquerungen mit der Bahn. Die Bahn hat vom Bund den Auftrag, diesen für eine Geschwindigkeit von 230 km/h zu planen. Das ist der einzige Grund, weshalb anstelle der ansonsten völlig ausreichenden Bestandsstrecke ein Neubau in die Natur betoniert werden soll. Mit Kosten von heute schon mehr als 7 Milliarden Euro zählt er zu einem der teuersten Bahnprojekte Deutschlands.

Die Bürgerinitiativen im Rosenheimer Land stellen die Forderung: Eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke als Brenner-Nordzulauf darf nicht gebaut werden! Die Planungen dafür müssen zugunsten des Ausbaus der Bestandsstrecke nach Neubaustandards eingestellt werden!

## Die wesentlichen Gründe:

1. Der Bau der Trasse verursacht Schäden an Natur und Umwelt und ist energetisch Unsinn.
2. Der Bau der Trasse verursacht enorme CO<sub>2</sub>-Emissionen.
3. Der zu erwartende Güterverkehr auf der Schiene kann ohne Probleme auf der optimierten Bestandsstrecke abgewickelt werden.
4. Der Nutzen der Neubaustrecke liegt weit unter den zu erwartenden enormen Kosten.
5. Die Neubaustrecke hat keinen Halt in Deutschland für Bürger im Nahverkehr.

### Zu 1

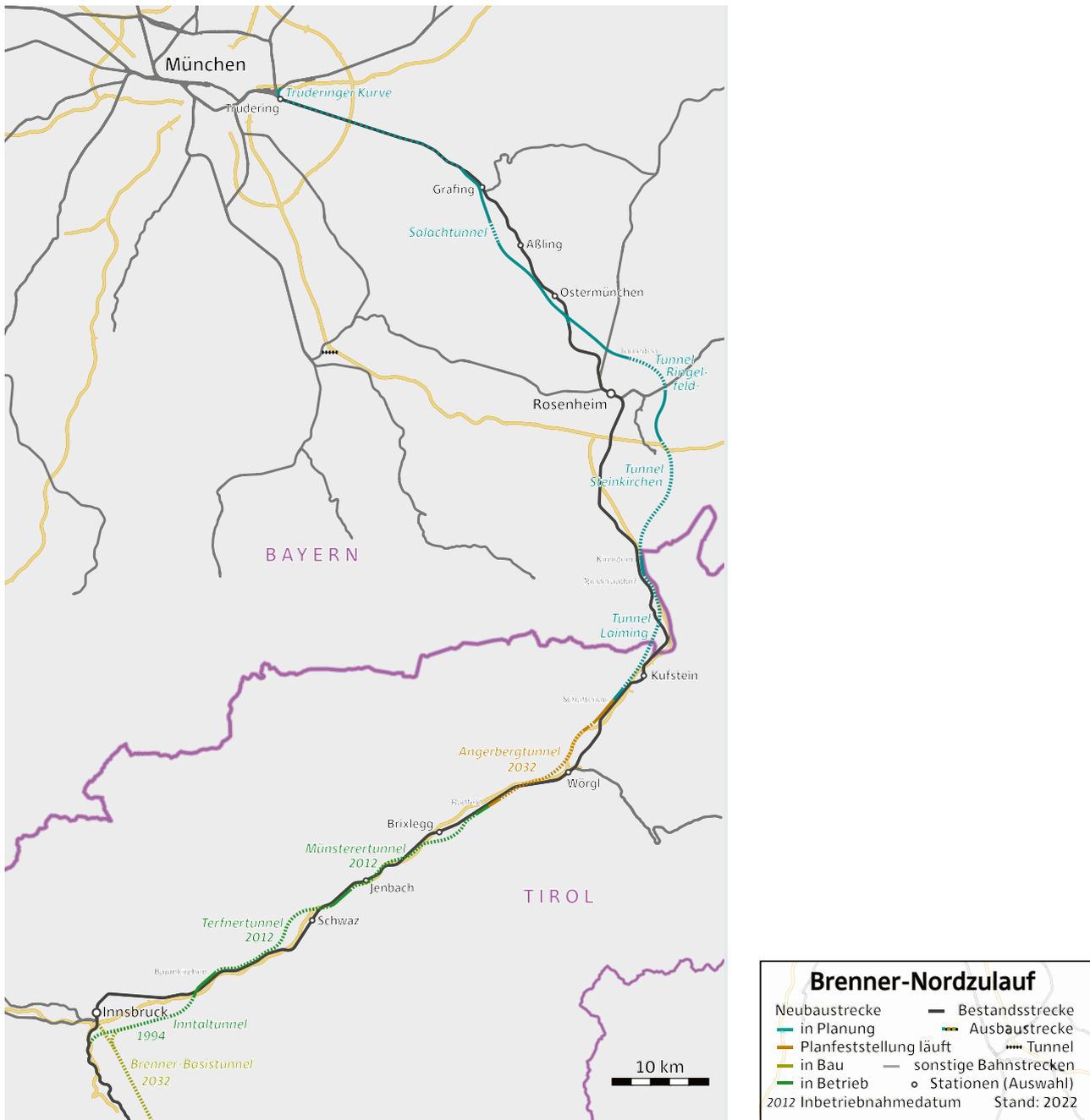
Der BUND Naturschutz hat darauf hingewiesen, dass der geplante Verlauf neben den massiven Eingriffen in Landwirtschaft und Natur eine Fülle hochsensibler Gebiete (Landschaftsschutzgebiete, Biotop, ...) berührt. Die Anforderungen der europäischen Kommission auf Basis der TEN-V (Trans-Europäische-Netze Verkehr) sind 160 km/h für Personenverkehre und 100 km/h für Güterverkehre. Höhere Geschwindigkeiten sind energetisch fragwürdig. Speziell in Tunneln wächst der Energiebedarf eines Hochgeschwindigkeitszuges aufgrund der Kompression überproportional, bei eingleisigen Tunneln verdoppelt er sich.

### Zu 2

Seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021 zum Klimaschutz ist der Aspekt des Klimaschutzes von ganz zentraler Bedeutung. Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz. Dies zielt auch auf die Herstellung von Klimaneutralität. Die Studien der FDP-nahen Naumann-Stiftung zu den Klimaauswirkungen bestätigen folgende Rechnung: Danach werden allein durch den Bau je Kilometer Tunnel ca. 20.000 bis 27.000 t CO<sub>2</sub> emittiert. Bei einer Gesamtlänge der zweiröhrigen Tunnel von ca. 2x35 km ergeben sich also CO<sub>2</sub>-Emissionen von über 1.500.000 t CO<sub>2</sub>. Diese CO<sub>2</sub>-Menge kann durch vermiedenen LKW-Verkehr bei heutigem Stand der LKW-Motorisierung vielleicht nach 30 Jahren kompensiert werden. Bei dem schon beschlossenen Verbot des Verkaufs von Verbrennungsmotoren ist eine Kompensation dauerhaft ausgeschlossen.

### Zu 3

Nach den Ausführungen ehemaliger Bahnplaner kann die Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecke durch ein geeignetes Betriebsprogramm leicht auf 400 Züge/Tag gesteigert werden. Das ausführliche Gutachten von Viereggs/Rössler kommt zu einer zu erwartenden Zahl von 280 bis 290 Zügen bei einer Kapazität der Bestandsstrecke von 392 Zügen/Tag. Selbst die Prognose der „Brenner Corridor Platform“ vom Oktober 2021 kommt nur auf 377 Züge.



**Zu 4**

Es gibt entgegen den gesetzlichen Vorschriften zur Bundesverkehrswegeplanung bis heute keine echte Kosten-Nutzen-Rechnung. Eine Studie der Trimode GmbH von 2017 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums kommt zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von aufgerundet 0,8 (d.h. der Nutzen liegt bei weniger als 80% der Kosten). Dabei wurden aber nur Kosten von lächerlichen 1,8 Mrd Euro angenommen. Bei Kosten von 7 Mrd Euro läge danach der Nutzen bei nur 20% der Kosten.

**Zu 5**

Aktuell nutzen nur ca. 10% der Bahnkunden den Fernverkehr, 90% sind ÖPNV-Kunden. Die aktuellen Planungen des Zulaufs bieten keinerlei Halt auf der Strecke München-Kufstein. Damit werden die Anforderungen der Bürger missachtet und diese Neubaustrecke für den Nahverkehr nicht genutzt. Nach den letzten Studien des Umwelt Bundesamtes emittiert Deutschland aber auf Strecken unter 100 km 70% der gesamten CO<sub>2</sub> Emissionen auf Basis aller Verkehre. Daraus ergibt sich, dass insbesondere der Nahverkehr ausgebaut werden müsste anstatt neue Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Wir müssen sowohl dem Verkehrsausschuss als auch dem Haushaltsausschuss die rote Karte zeigen für aktuelle Planungen von Neubautrassen.

## 6

# Bahnprojekt Ulm-Augsburg: Ja, aber Weibedarfsgerecht, menschenverträglich, umweltverträglich, landschafts- verträglich, wirtschaftlich und mit Nutzen für unsere Region!

Jürgen Zimmermann

Wer Klimaschutz ernst meint, muss auch auf mehr Bahnverkehr setzen. Dazu braucht es eine bessere, leistungsfähigere, zuverlässigere Bahn. Dazu stehen auch wir als Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. (Bischt). „Wir bauen keine neue Trasse gegen die Bürger“, sagt Bundesverkehrsminister Wissing. Gut so, dann aber lasst uns den Konsens suchen. Der ist möglich – aber nur, wenn bedarfsgerecht, menschenverträglich, umweltverträglich, landschaftsverträglich, wirtschaftlich und mit Nutzen für unsere Region geplant wird!

**Bedarfsgerecht:** Der Deutschlandtakt und die Planungen für den Nahverkehr durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind ein wichtiger Maßstab für den Bedarf. Festzustellen ist: Die hierzu vorliegenden geplanten Zugzahlen rechtfertigen Ausbaumaßnahmen, aber nicht eine Verdoppelung der Gleiskapazität. 26 Minuten Fahrzeit für ICE zwischen Ulm und Augsburg ist kein Muss, hat aber verheerende Folgen für die Trassierung. Auch mit ein paar Minuten mehr funktioniert der Deutschlandtakt, aber weit verträglichere Lösungen werden möglich.

**Menschenverträglich:** Eine Trasse, die nahe an oder hoch über Häuser und Dörfer führt, Lärm verursacht, die menschliche Heimat durchschneidet und massiv verändert, wertvolle landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Flächen beansprucht, damit Existenzen gefährdet und wichtige Erholungsräume entwertet, ist nicht menschenverträglich.

**Umweltverträglich:** Bei allen Infrastrukturprojekten hat die Minimierung des Ressourcenverbrauchs höchste Priorität, um einen wesentlichen Beitrag zur Klimaneutralität und Nachhaltigkeit zu leisten. Die Bedarfsermittlung und die sich daraus ergebenden Nutzen müssen mit diesen Zielen in Einklang gebracht werden. Eine Trasse, die in hohem Maße aufwändige Tunnel und Talbrücken benötigt, hat eine verheerende CO<sub>2</sub>-Bilanz. Und wenn nach Fertigstellung Züge für eine relativ kurze Strecke auf 300 km/h beschleunigt werden müssen, ist in Zeiten knapper Energieressourcen nicht rechtfertigen.

**Landschaftsverträglich:** Unsere wunderbare Heimatlandschaft hat insbesondere mit dem Autobahnausbau schon massive Eingriffe erleben müssen. Und das heißt auch: Es reicht! Eingriff und Trennwirkung sind auch bei autobahnnaher Trassierung nicht harmlos, sondern verstärken die Auswirkungen!

**Wirtschaftlich:** Investiert werden unser aller Steuergelder. Deshalb müssen auch wir alle ein hohes Interesse daran haben, dass der Bahnausbau möglichst wirtschaftlich und mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis geplant wird. Nur dann können knappe Steuergelder auch maximalen Nutzen erzeugen.

**Nutzen für unsere Region:** Durchfahrende Hochgeschwindigkeitszüge und Ferngüterzüge zwischen Nordseehäfen und Südeuropa nutzen der Region nichts und die gute Erreichbarkeit von Augsburg und Ulm im Fernverkehr ist auch bei etwas längerer Fahrzeit bestens gesichert. Wichtig für die Region ist daher: Wie kann der Nahverkehr profitieren? Wie sehen die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Augsburg und Ulm aus? Und wie können die Anwohner der Bestandsstrecke profitieren, insbesondere durch Lärmschutz?

Alle bisher von der DB vorgelegten Trassenvorschläge mit einer kompletten Neubaustrecke Augsburg-Ulm erfüllen diese Anforderungen nicht: Es gibt keinen belastbaren Bedarfsnachweis, sie würden massivste Eingriffe in Landschaft, Natur und unsere Heimat bedeuten, sind infolge zahlreicher Kunstbauwerke und hohem Energieverbrauch im Betrieb ökologisch höchst nachteilig, haben kaum Nutzen für die Region (wenig Vorteile für den Nahverkehr, keine Bahnhofsusbauten und keinen Lärmschutz im Bestand) und sind zudem auch



unwirtschaftlich: Eine Neubaustrecke Ulm-Augsburg erzielt nach den Gutachterprognosen nur einen extrem bescheidenen Fahrgastzuwachs (0,8 Mio Fahrgäste jährlich). Dafür Milliarden zu investieren wäre extrem fragwürdig!

Die in der Bischt organisierten BI's lehnen daher eine komplette Neubaustrecke und alle bisherigen Trassen-vorschläge ab und fordern die Bestandsstrecke mit überarbeiteten Vorgaben in die Planung aufzunehmen!

Unsere Forderungen setzen den Nutzen für die Region an erster Stelle, als Voraussetzung auch für einen regionalen Konsens, wie von Herrn Wissing eingefordert. Erreicht werden muss daher:

**Nahverkehr:** Die Projekte Regio-S-Bahn Donau Iller und Regio-S-Bahn Augsburg haben jeweils ein klares Ziel: Der SPNV muss das Rückgrat eines verbesserten ÖPNV-Angebots für die gesamte Region werden - mit attraktiven Fahrzeiten, Betriebszeiten und Takten, mit gut erreichbaren, aufgewerteten (Beleuchtung, Witterungsschutz) und barrierefreien Haltepunkten.

**Anwohner:** Die Planer räumen inzwischen ein: Auch bei Realisierung einer NBS verblieben rund zwei Drittel aller Züge auf der Bestandsstrecke, darunter mindestens untermittags auch alle Güterzüge. Lärmschutz für die Anwohner ist aber gesetzlich nicht vorgesehen, wenn man eine komplett neue Strecke baut. Das darf nicht sein. Wir fordern in jedem Fall umfassenden Lärmschutz für die Bestandsstrecke! Wenn Neubauabschnitte erforderlich werden, sind trotz schlechterer CO<sub>2</sub>-Bilanz im Bereich von Häusern und Dörfern längere Tunnelabschnitte zu Gunsten einer besseren Verträglichkeit für die Menschen zwingend vorzusehen!

**Landwirte und Waldbesitzer:** Unsere Flächen sind wertvoll, auch für die Gesellschaft und die Region. Deshalb wollen wir keine erneute, zusätzliche Zerschneidung der Region mit dem einhergehenden Verlust von wertvollen Agrar- und Waldflächen!

**Umwelt:** Diese benötigt eine schnelle Mobilitätswende auch in der Region, mehr Güter auf dafür geeigneten Schienenstrecken, einen minimalen Flächenverbrauch, die Berücksichtigung von Naturschutzgütern, geringerer CO<sub>2</sub>-Rucksack durch Bestandsausbau und einen energieeffizienten Betrieb.

**Heimat:** Unsere wunderbare Heimat, ihre abwechslungsreiche, vielfach naturgeprägte Landschaft hat durch den Autobahnausbau, seinen Flächenbedarf, seine Trennwirkung, seinen Lärmteppich und seine Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur schon massiv gelitten.

## 6

Der Eingriffe ist genug. Unsere Heimat mit den Trinkwasserschutzgebieten, Einzugsgebiete der Wasserversorgung, Naturwälder, Natur- und Vogelschutzgebiete, Naturpark Westliche Wälder, ökologisch bedeutsame Flächen, Landschaftsschutzgebiete, Biotopen und den Flusstälern Roth, Biber, Günz, Kammel, Mindel, Zusam und Schutter, darf nicht weiter massiv verunstaltet werden.

### Die Bischt fordert daher:

#### (1) Überprüfung und Anpassung der Projektvorgaben:

Der Bund ist Auftraggeber für das Projektteam der DB-Netz. Seine Vorgaben bestimmen dessen Eingrenzung auf eine Neubaustrecke. Diese Vorgaben sind Jahre alt, durch die Entwicklung überholt und müssen daher angepasst werden:

- **Fahrzeit:** Eine Fahrzeit von 26 Min. zwischen Augsburg und Ulm war vorgegeben, um in Ulm und Augsburg sog. integrale Taktknoten zu realisieren (Abfahrten immer um die Minuten 00 und 30, mit optimalen Anschlüssen zwischen Fern- und Regionalverkehr). Dieses Ziel, das zeigt der Fahrplan des Deutschlandtakts, ist nicht erreichbar. Teilweise werden die Anschlüsse schlechter als heute. Damit ist das 26 Min.-Ziel obsolet. Eine Variante des Deutschlandtakts mit etwas längerer Fahrzeit ist nötig, möglich, führt eventuell sogar zu besseren Anschlüssen, macht die 300 km/h Höchstgeschwindigkeit überflüssig und ermöglicht verträglichere Ausbauvarianten. Diese Vorgabe muss dringend korrigiert werden!
- **Güterzugtaugliche NBS:** Auch bei einer Realisierung der NBS verblieben die meisten Güterzüge auf der Bestandsstrecke. Zudem geht die Prognose für den Güterverkehr nur von relativ geringen Zugzahlen zwischen Augsburg und Stuttgart aus. Die meisten Güterzüge fahren über Donauwörth, Ingolstadt oder Regensburg nach Norddeutschland. Dann aber sind güterzugtaugliche Steigungen und flächenfressende Überholbahnhöfe, u.a. im Naturpark, Mittelverschwendung. Dieses Geld ist viel besser im Lärmschutz an der Bestandsstrecke investiert!
- **Viergleisiger Ausbau:** Der Kapazitätsbedarf, also die maximale Zahl der Züge pro Stunde, nimmt nach den Planungen aus dem Deutschlandtakt und den Nahverkehrsplanungen nur um 1 Zug pro Stunde zu. Auch tritt der Spitzenbedarf nur auf einem Teilstück der Strecke, nämlich zwischen Gessertshausen und Augsburg auf. Das zeigt, dass es die durchgängige Viergleisigkeit gar nicht braucht, sondern vielmehr einen abschnittswisen Ausbau, der auf die integrierten Trassenbedürfnisse von Fern-, Nah- und Güterverkehr zugeschnitten ist.
- **Digitalisierung:** Bund und DB betonen aktuell ständig, dass durch die künftige Digitalisierung der Zugsteuerung (European Train Control System ETCS und digitale Stellwerke) die Leistungsfähigkeit von Bahnstrecken erheblich (bis zu 35 Prozent) gesteigert werden kann. Wir fordern daher eine Untersuchung der Bestandsstrecke dahingehend, wie Kapazität und Leistungsfähigkeit durch die Kombination eines abschnittswisen Ausbaus mit ETCS gesteigert werden könnte.
- **Bahnhöfe Augsburg Hbf. und Ulm:** Von beiden Bahnhöfen ist mittlerweile bekannt, dass sich erhebliche Kapazitätsprobleme abzeichnen. Der Planungsauftrag des Bundes für Augsburg-Ulm klammert aber beide Bahnhöfe aus, das ist ein Unding. Schließlich muss auch die Einbindung und Abwicklung von Fern-, Nah- und Güterverkehr in den beiden Großstadtbahnhöfen klappen. Wir fordern daher eine Integration der Bahnhöfe in den Planungsauftrag.
- **SPNV:** Dessen Anforderungen an gesicherte Fahrplantrassen und adäquate Haltepunkte müssen unbeschadet unterschiedlicher Zuständigkeiten integrativer Bestandteil einer Nah- und Fernverkehr integrierenden Trassenplanung werden.

- **Barrierefreiheit:** Alle Bahnhöfe und Haltepunkte an der Strecke Ulm-Augsburg müssen unabhängig der Planungen barrierefrei ausgebaut werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist beim unmittelbaren Ausbau der Bestandsstrecke mitfinanziert! Anwohner: Gleiches gilt für überfälligen Lärmschutz an der Bestandsstrecke.
- **Bestandsstrecke:** Aus den vorgenannten Gründen ist ein Ausbau der Bestandsstrecke bzw. ggf. auch eine Kombination aus Bestandsstreckenausbau und kurzen Neubauabschnitten zumindest als Alternative gleichwertig zu planen. Auch werden immens flächenfressende Überholbahnhöfe auf unseren wertvollen land- und forstwirtschaftlichen Flächen vermieden, wenn die Bestandsanlagen optimiert und mitgenutzt werden.

## (2) Beteiligung der Region:

Aufgabenträger des SPNV, Kommunen und Anwohnerinitiativen sind in den eingeforderten Prozess einer Korrektur und Aktualisierung der Planungsvorgaben des Bundes als ernst genommene Partner einzubeziehen.

## (3) Weiteres Vorgehen:

Die aktuellen Planungen sind bis zur Korrektur der Planungsvorgaben durch den Bund auszusetzen. Die hierfür vorgehaltenen Ingenieurkapazitäten sollten zumindest temporär für die kurzfristige Sanierung und Verbesserung des Bestandsnetzes eingesetzt werden. Damit können sie einen Beitrag leisten, um den drohenden Zusammenbruch des Bahnsystems zu verhindern und die Qualität des Eisenbahnverkehrs möglichst zeitnah wieder zu verbessern!

**Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V.**  
 Buchbergstraße 33,  
 89233 Neu-Ulm (Steinheim)  
 Webseite: [www.bischt.de](http://www.bischt.de)  
 Mail: [info@bischt.de](mailto:info@bischt.de)



Jürgen Zimmermann (Vorsitzender)  
 Denis Kast (Stellv. Vorsitzender)

### Netzwerk Bischt:

BI Bahntrassen Bibertal, BI Bubesheim (BIB), BI ProNatur-Günztal, BI Limbach, Interkommunale Bürgerinitiative Wollbach, Interkommunale Bürgerinitiative Streitheim, Interkommunale Bürgerinitiative Horgau, Interkommunale Bürgerinitiative Adelsried, Bürgerverein Hirblingen e.V., Siedlergemeinschaft Bärenkeller-Nord e.V.



# 7 Zugunglück in Burgrain – neue Erkenntnisse

## Weiteres Indiz für die Verwarlosung der Deutschen Bahn

Dieter Doege

Am 3. Juni 2022 gab es in Burgrain, in der Nähe von Garmisch-Partenkirchen, Bayern, ein schweres Zugunglück. Ein gut besetzter Regionalexpress entgleiste, mehrere Waggons stürzten einen steilen Bahndamm hinunter. Fünf Menschen starben, 68 Fahrgäste erlitten teilweise schwere Verletzungen. Die Deutsche Bahn AG argumentiert seither, vieles spreche dafür, dass Betonschwellen, die im Unfallbereich »teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit« aufgewiesen hätten und die wiederum aus einer größeren Charge stammten, mitursächlich für das Unglück gewesen seien.

Am 26. Juli 2022 gab es in München eine Pressekonferenz, zu der die GDL Bayern eingeladen hatte. Auf dem Podium saßen Uwe Böhm (GDL), der Bahnexperte Dieter Doege, Hamburg, Michael Jung (Bahninitiative Prellbock Altona) und Winfried Wolf (Bürgerbahn). Vorgestellt wurde eine 16-seitige Studie, verfasst von Dieter Doege und Jens Ode (beide Hamburg), in der den Thesen der DB widersprochen und als wahrscheinliche Ursache die Schwächung des Bahndamms genannt wurde. Diese Schwächung sei wesentlich zurückzuführen auf den Neubau und die Verknüpfung zweier Bundesstraßen (Bundesstraße 2 und 23), auf deren Verlegung direkt an den Bahndamm, wobei in diesem Zusammenhang Bahngelände verkauft und der Fuß des Bahndamms in seiner Breite reduziert wurde. Zusätzlich wurde zu diesem Zeitpunkt ein Bach direkt an den Bahndamm verlegt.

Obleich es zu unserer Studie und zu der Pressekonferenz in mehr als zwei Dutzend Zeitungen und auf mindestens drei TV-Kanälen teilweise ausführliche Berichte gab, ignorierte die Deutsche Bahn diese Erkenntnisse. Die Strecke wurde an der Unfallstelle wieder hergerichtet; seit Herbst 2022 wurde auf derselben der Fahrbetrieb ohne Einschränkungen, das heißt mit maximaler Geschwindigkeit 100, wieder aufgenommen. Am 7. Februar 2023 erschien in der Süddeutschen Zeitung ein neuer Artikel zum Unglück, verfasst von Matthias Köpf und Klaus Ott. Er war überschrieben mit »Aufgeweichter Bahndamm könnte Grund für Zugunglück gewesen sein«. Die SZ-Autoren gingen in diesem Artikel auch auf unsere Studie ein und stellten fest, dass inzwischen unsere »These (zur Unfallursache) neue Nahrung erhielt«. Allerdings wurden die Verfasser der Studie und die beteiligten Bahninitiativen nicht erwähnt. Nur fünf Tage später reagierte die Deutsche Bahn. Die Geschwindigkeit an der Unfallstelle wurde nun auf 70 km/h reduziert. In der »Tages-La«, im Verzeichnis der »Langsamfahrstellen im Bereich Süd« vom 11. Februar 2023, wird als Grund für die Temporeduktion angegeben: »Untergrundmangel«.

### Netzzustand

Marode und vernachlässigt ist das Schienennetz als Ganzes. Der Spiegel hat die tagesaktuellen Fahrvorschriften auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn vom 3. Juni 2022 bundesweit analysiert. Demnach bremsen an diesem Tag 331 Langsamfahrstellen den Bahnverkehr in Deutschland aus. Mehr als 60 Langsamfahrstellen waren auf Mängel zurückzuführen, etwa auf schadhafte Brücken, defekte Signale und Bahnübergänge oder auf Schäden am Gleis. 123 Bummelstrecken lagen an Baustellen, bei 71 nennt die Bahn in den Unterlagen als Begründung »sonstiger Grund«.

Von den 331 Langsamfahrstellen bestanden zu diesem Zeitpunkt 225 seit mehr als einem Monat, davon einige seit mehr als fünf Jahren. Entgegen der Ankündigung der Bahn, vor Einführung des 9-Euro-Tickets Langsamfahrstellen zu beseitigen, sind Langsamfahrstellen dazugekommen. Die Auswertung legte ebenfalls offen, dass die Bahn nach dem Eisenbahnunglück von Garmisch-Partenkirchen weitere Langsamfahrstellen

aufgrund von Mängeln an den Schienen angeordnet hat. Nach dem Unglück tauchten im Verzeichnis der Langsamfahrstellen »für die Region Süd« plötzlich mehr als 50 neue Streckenabschnitte auf. Die Begründung damals: »Oberbaumangel«.

### **Die Unglücksfahrt der Regionalbahn 59458**

Normalerweise hätte die RB 59458 ihren Startbahnhof Garmisch-Partenkirchen um 12:07 Uhr von Gleis 3 verlassen und ihren Zielort München Hbf gegen 13:26 Uhr erreichen sollen. Der erste fahrplanmäßige Halt wäre nach fünf Kilometern Fahrt im Bahnhof Farchant um 12:10 Uhr gewesen. Am 3. Juni 2022 war einiges anders. Erst gegen 12:12 Uhr verließ die Regionalbahn 59458 den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen. Und entgegen der auf dieser Strecke üblichen Praxis war der Zug an dem Unglückstag nur mit einer Lokomotive bespannt, welche die fünf Doppelstockwagen von hinten anschob. Normalerweise verkehren auf dieser Strecke neben einstöckigen Triebwagen sogenannte »Sandwich«-Züge, bei denen die Doppelstockwagen zwischen zwei Lokomotiven laufen. Eine Lok zieht die fünf Wagen von vorn und die zweite Lok schiebt die Wagen zusätzlich von hinten.

Der am Unglückstag eingesetzte Wendezug mit einem antriebslosen Steuerwagen vorn und der nachschiebenden Lokomotive hinten ist seit vielen Jahren als erprobte Technik im europäischen Eisenbahnwesen anerkannt. Gleichwohl haben sich mit dieser Zugart und nachschiebenden Lokomotiven schon Entgleisungen ereignet, die mit einer den Zug ziehenden Lokomotive mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht passiert wären.

Am Unglückstag wurden fünf Doppelstockwagen der RB 59458 mit 140 Fahrgästen und einem Gesamtgewicht von rund 245 Tonnen von der nachschiebenden, 83 Tonnen schweren, am 15. Juli 1976 in Dienst gestellten und am 17. November 2018 zuletzt untersuchten Elektrolok der Baureihe 111 mit einer Motorleistung von 3.700 kWh beschleunigt. Die auf dieser Strecke zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h dürfte in Höhe der Bioabfallverwertungsanlage Loisachauen, nach zwei Kilometern Fahrt und damit rund 800 Meter vor der Entgleisungsstelle erreicht worden sein.

### **Besonderheit der Unglücksfahrt und primäre Entgleisungsursache**

Das Ungewöhnliche an dieser Unglücksfahrt war der Umstand, dass der Steuerwagen mit dem Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die spätere Entgleisungsstelle in der langgestreckten Linkskurve noch unbeschadet passieren konnte. Ungewöhnlich deshalb, weil in jedem Gleisbogen die sich Kurvenfahrten entgegenstellenden Fliehkräfte stärker am ersten Wagen des Zuges wirken, da die nachfolgenden Wagen auch vom jeweils vorausfahrenden Wagen geführt werden. Entgegen dieses normalen physikalisch-technischen Ablaufs sprang beim Burgrain-Unglück das vordere zweiachsige Drehgestell des in Form und Gewicht ähnlichen zweiten Wagens aus den Schienen und lief, geführt vom zu der Zeit noch nicht entgleisten Steuerwagen und vermutlich unbemerkt vom Triebfahrzeugführer, auf dem Schotter und den Schwellen des Gleisbettes weiter.

Doch durch das Anhäufen von immer mehr Schotter vor dem ersten Drehgestell des zweiten Wagens kam es innerhalb von kaum mehr als zehn Sekunden aus der Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h zum abrupten Abbremsen des Zuges und schließlich zum Stillstand des zweiten und damit auch des angekuppelten ersten Wagens. Da das entgleiste Drehgestell bei der Fahrt auf den Schwellen diese im Gleisbett darüber hinaus diagonal verschoben hat, kam es in der Folge zu einer Spurverengung, welche den bis dahin noch nicht entgleisten ersten Wagen auch zum Entgleisen gebracht hat.

## 7

Was könnten für Gründe vorgelegen haben, damit der erste Wagen ohne Störung über das Gleis fahren konnte und erst der zweite Wagen zur Entgleisung gebracht wurde?

- a. Gleisschaden, der durch den ersten darüberfahrenden Wagen ausgelöst oder verursacht wurde.
- b. Gleislagefehler, wobei ein instabiles Gleis durch den vorausfahrenden Wagen in seiner Lage kurz- oder langfristig so verändert wurde, dass es beim folgenden Wagen zum Verlust des Rad-Schiene-Kontaktes gekommen ist.
- c. Schaden am entgleisten Wagen oder Fehlstellung des Drehgestells mit dem Verlust des Rad-Schiene-Kontaktes.
- d. Ungewöhnliches Verhalten der Fahrgäste im Wagen, was eventuell zu starken Wankbewegungen des Wagenkastens geführt haben könnte.

Da die eigentliche Entgleisungsstelle und auch das Gleis im weiteren Verlauf durch die Überfahung mit den nachfolgenden Wagen und vor allem mit der doppelt so schweren Lokomotive später umfassend zerstört wurde, wird sich vermutlich die primäre, also die Entgleisung auslösende, konkrete Ursache nicht mehr mit der gebotenen Eindeutigkeit feststellen lassen.

### Unglücksverlauf im hinteren Teil des Zuges

Bei Zugunglücken auf geraden Strecken hat man die Erfahrung gemacht, dass sich bei einem Aufprall durch die hohe kinetische Energie (Bewegungsenergie) des Zuges die hinteren Wagen auf die ersten aufschieben oder sich die Wagen vor dem Hindernis im Zickzack wie bei einem Zollstock (Eschede) falten. Beim Aufprall in Gleisbögen weichen die Wagen oft zur Außenseite des Gleisbogens aus und knicken bisweilen, wie auch im vorliegenden Fall, ebenfalls ein. Verschärfend kam in Burgrain hinzu, dass die hohe kinetische Energie der 83 Tonnen schweren Lok am Zugende mitgeholfen hat, die Wagen drei und vier über die steile Böschung den Bahndamm hinunterzuschieben.

Außerdem wird sich die elektronische Zugkraftregelung der den Zug schiebenden Lok verhängnisvoll ausgewirkt haben. Denn die elektronische Steuerung versucht selbsttätig, eine Verlangsamung des Zuges mit Steigerung der Antriebsleistung auszugleichen. Der zusätzliche Schub wird vermutlich zu einer noch stärkeren Verformung der Wagenkästen beigetragen haben, jedenfalls so lange, bis die Lok entgleist ist oder durch Zerstörung der Fahrleitung stromlos geworden ist. Zusätzliches Pech war, dass trotz der erheblichen Zerstörungen die Bremsschläuche intakt geblieben sind und damit eine automatische Zwangsbremung verhindert haben.

### Weitergehende Ursachen

Wie bereits erwähnt, wird die großflächige Zerstörung des Gleisbettes durch das Unglück die Suche nach der primären Entgleisungsursache massiv erschweren oder unmöglich machen. In der Tendenz spricht allerdings einiges für die Version »b« der möglichen Gründe. Denn gegen »a« spricht, dass der erste Wagen fahrgestellmäßig dem zweiten entspricht, gegen »c« die bereits erfolgte Untersuchung der Wagen, und Gründe zu »d« kennt man eigentlich nur bei randalierenden Sportfans.

Ein eindeutiges Indiz für die Gründe nach »b« sind die im Laufe der Jahre immer wieder und ausschließlich im Bereich der Unglückskurve ausgewechselten Schwellen, zu erkennen an der helleren Farbe auf Luftbildern. Die Behauptung der Deutschen Bahn zu möglichen schadhafte Betonschwellen geht weitgehend ins Leere, weil man dann in der Vorzeit nicht nur einzelne Schwellen hätte auswechseln müssen, sondern stattdessen die gesamte schadhafte Charge der etwaig fehlproduzierten Betonschwellen.

### Schwächung des Bahndamms

Betonschwellen mit dem Vorteil einer längeren Lebensdauer gegenüber Holzschwellen sind schwerer und bruchempfindlicher. In der größeren Bruchempfindlichkeit der Betonschwellen liegt möglicherweise ein oder sogar der Schlüssel zur Entgleisung. Denn bei der eingangs erwähnten Zusammenlegung der Bundesstraßen 2/23 sowie deren raumgreifender Verknüpfung wurde der Bahndamm gleich in mehrfacher Hinsicht erheblich geschwächt, wobei die Art des Straßenbaus und insbesondere die unterlassenen Sicherungsmaß-

nahmen am Gleis mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit für die Todesfälle und Schwerverletzten des Eisenbahnunglücks von Burgrain verantwortlich zu machen sind.

### **Für Brüche an Betonschwellen gibt es im Wesentlichen vier Gründe:**

1. fehlerhafte Schwellen
2. Überschreitung der Lebensdauer
3. partielle Überlastung durch Einbaufehler
4. nachgebender Untergrund durch geschwächten Bahndamm

Anlässlich der umfangreichen Straßenbauarbeiten für die Bundesstraßen 2 und 23 vor gut zwei Jahrzehnten wurde die Böschung an der Ostseite des Bahndamms erheblich verschmälert. So liegt nicht nur die angrenzende neue Bundesstraße 2/23 etwa zwei Meter tiefer als die alte B2, sondern es wurde auch noch der vor dem Straßenumbau östlich der Bundesstraße 2 verlaufende Katzenbach zwischen der neuen Bundesstraße 2/23 und dem Bahndamm eingezwängt. Mit der negativen Folge, dass die Bahndamm-Böschung an der Unglücksstelle mehr als doppelt so steil wurde und unten von der massiven Betonkante der Straße begrenzt wird.

Das nächste Problem stellt der verlegte Katzenbach selbst dar. Der noch am 5. und 6. Mai 2022 – also knapp einen Monat vor dem Zugunglück – nach heftigen Regenfällen und erheblichen Überschwemmungen zum reißenden Wildbach gewordene Katzenbach stößt etwa 100 Meter vor der Entgleisungsstelle rechtwinklig auf den Bahndamm, um dann unmittelbar neben diesem und entlang des gesamten Unfallbereiches in die Loisach zu münden. Es liegt also durchaus nahe, dass der an die Bahndamm-Böschung umgelenkte Katzenbach im Laufe der Jahre den Bahndamm unterspült und seine innere Festigkeit im wahrsten Wortsinn »untergraben« hat. Die auf diesem Bahndamm-Abschnitt schon früher zahlreich ausgewechselten Schwellen könnten ein weiteres Indiz für einen instabil gewordenen Bahndamm sein.

Bleibt die Frage: Warum ist bei der Analyse der ausgewechselten Schwellen niemand auf die Idee gekommen, den durch das Straßenbauprojekt offenkundig instabil gewordenen Bahndamm genauer zu untersuchen?

Für die These, dass die Bahndamm-Schwächung wesentlich zum Unglück beigetragen hat, sprechen auch Aussagen von Lokführern nach dem Unglück, die am 5. Juli 2022 in einer ARD-Sendung dokumentiert wurden. So äußerte ein Lokführer im WhatsApp-Chat: »Wir wissen alle, in welchem Zustand diese Strecke ist«. Ein anderer teilte, ebenfalls im WhatsApp-Chat, mit: »Ab Tutzing ist alles am Arsch...«. Ein dritter erklärte gegenüber der ARD am Telefon: »Auf der Strecke gab es in den letzten Jahren ganz viele Oberbaumängel, also Schienenfehler, das heißt Gleise, die nicht mehr ganz gerade sind oder sich sogar abgesenkt haben.« Vermeidbare Unfallfolgen – fehlende Fang- oder Führungsschiene

Entgleisungen gehören zur Eisenbahn und kommen in diesem sehr komplexen System immer wieder vor. Dass die Eisenbahn trotzdem als das sicherste Verkehrsmittel gilt, ist nicht zuletzt den zahlreichen Sicherheitseinrichtungen zu verdanken, mit denen beispielsweise die Folgen einer Entgleisung minimiert werden (können). Dies ist jedoch in Burgrain grob fahrlässig unterblieben.

Sogenannte Fang- oder Führungsschienen sind auf und unter Brücken zwingend vorgeschrieben, damit ein entgleister Zug nicht abstürzen kann oder bei der Durchfahrt unter einer Brücke diese nicht zum Einsturz bringen kann. Bei einem Erdbauwerk wie bei einem Bahndamm ist die Fangschiene zwar nicht vorgeschrieben, doch selbst bei bloßer Inaugenscheinnahme hätten die Genehmigungsbehörden unschwer feststellen können, dass die katastrophalen Folgen beim Absturz eines entgleisten Zuges vom Bahndamm in Burgrain dem Absturz von einer Brücke weitgehend gleichen. Insbesondere deshalb, weil die unnachgiebige Betonkante der Bundesstraße 2/23 bewiesenermaßen die tödlichen Folgen verursachte, die mit einer Fangschiene vermieden worden wären.



## Untersuchung der Verantwortlichkeiten

Das Eisenbahnunglück von Burgrain hat alle (durchaus vermeidbaren) Schwächen des aktuellen Eisenbahnbetriebs und der Planung offengelegt. Dazu zählt die jahrzehntelange Vernachlässigung der Infrastruktur ebenso wie das Zulassen der Bahndamm-Schwächung einschließlich der Versäumnisse bei den Genehmigungsverfahren und natürlich die offenkundige Fehleinschätzung der realen Gefahrensituation. Ferner ist zu untersuchen, ob bei den Verantwortlichen der Deutschen Bahn bei der Abtretung der Grundstücke zum Straßenbau die unerlässliche Sicherheit beim Bahnbetrieb ausreichend beachtet wurde und nicht etwa die finanziellen Interessen bei diesem Grundstückstausch im Vordergrund standen.

## Was gegen einen Schwellenschaden spricht

Ich schließe mittlerweile eine Entgleisung durch einen Schwellenschaden aufgrund von Fertigungsfehlern aus. Und zwar aus folgendem Grund:

- 1 ■ Alle Luftbilder zeigen, dass im Unglücksbereich immer wieder einzelne Stahlbetonschwellen ausgewechselt wurden. Da das Auswechseln einzelner Schwellen mit einem gewissen Aufwand verbunden ist – man muss die Schwelle komplett vom Schotter befreien und seitlich unter den Schienen herausziehen – wird man schon allein aus ökonomischen Gründen beim Ausbau einzelner Schwellen die Nachbarschwellen mit auf Schäden untersucht und gegebenenfalls ausgewechselt haben.

**2.** Eine schadhafte Schwellenproduktion entsteht durch ungeeignete Zuschlagsstoffe im Beton, durch eine falsche Positionierung der Stahlarmerung in der Schwelle oder durch Fehler bei der Aushärtung infolge ungeeigneter Temperatur oder Feuchtigkeit. So etwas entsteht nie bei einzelnen Schwellen, sondern betrifft stets eine ganze Produktionsserie. Da Stahlbetonschwellen sehr schwer sind, erfordert der Versand eine ausgefeilte Logistik und es ist deshalb höchst unwahrscheinlich, dass eine fehlerhafte Stahlbetonschwellen-Serie auf das gesamte deutschlandweite Netz verteilt wurde. Mit anderen Worten: Es entbehrt jeder Logik, dass defekte Schwellen mehr oder weniger einzeln bei den jeweiligen Bautrupps angeliefert wurden.

**3.** Wenn also einzelne Schwellen – wie in Burgrain im Laufe der Jahre immer wieder geschehen – ausgewechselt wurden, wird es schwierig, die Ursache der Auswechslung in einem Schwellen-Fabrikationsfehler zu suchen. Hätte man eine ganze Gruppe defekter Schwellen verbaut, wäre diese schadhafte Gruppe insgesamt ausgewechselt worden. Und nach meiner Auffassung wäre es ein ganz und gar unwahrscheinlicher Zufall, dass fehlerhafte Schwellen im ursprünglich angelegten Gleisbett wiederum durch fehlerhaft produzierte Schwellen ersetzt wurden.

**4.** Es bleibt daher die sehr wahrscheinliche Annahme, dass einzelne Stahlbetonschwellen auf dem Bahndamm zu Burgrain nicht durch Materialfehler, sondern durch Lage-/Liegefehler gelitten haben, wobei der Bruch einer einzelnen Schwelle oder der Abgang der darauf montierten Kleisen zur Schienenbefestigung noch keine Entgleisung herbeiführen wird.

**5.** Im Unglückszug beträgt der Abstand des hinteren Radsatzes des zweiten Drehgestells – welches wie das erste Drehgestell zunächst nicht entgleist war – zum vorderen Radsatz des entgleiten dritten Drehgestells 4,30 Meter. Bei der gefahrenen Geschwindigkeit von 100 km/h – die im Übrigen durch den Bogenradius begrenzt wird – liegen zwischen dem korrekten Überfahren der defekten Gleisstelle mit dem zweiten Drehgestell und dem Entgleisen des dritten Drehgestells ein Zeitabstand von 0,155 Sekunden. Da ein Gleis trotz möglicherweise einzelner defekter Schwellen ein sehr starres Gefüge darstellt, halte ich es für völlig ausgeschlossen, dass sich eine Schiene innerhalb von Sekundenbruchteilen so verformen kann, damit es zur Entgleisung des dritten Drehgestells kommen konnte, wenn die ersten beiden Drehgestelle noch entgleisungsfrei darübergefahren sind.

**6.** Die Entgleisung des dritten Drehgestells im Zug – also des ersten Drehgestells am zweiten Wagen und damit die alleinige Unglücksursache – könnte (nur) mit einem ungünstigen Schwingungsverhalten des Gleisbetts erklärt werden. Dies wiederum ist nur möglich, wenn die Schwellen im Schotter auf dem Bahndamm nicht vorschriftsmäßig eingebettet waren bzw. nicht vollständig auflagen. Die nicht vollständige Auflage der Schwellen – hervorgerufen durch ein partielles Absacken der Bahndammkrone – wäre auch die naheliegendste Erklärung für die offenkundig wiederholt aufgetretenen Schwellenbrüche auf dem Bahndamm im Unglücksbereich. Da solche Schwellenauswechslungen und die Gründe hierfür dokumentiert werden, sollte ein Blick in die diesbezüglichen DB-Aufzeichnungen letzte Klarheit verschaffen.

**7.** Darüber hinaus halte ich es für einen Skandal erster Güte, dass nach diesem schweren Eisenbahnunglück immer noch keine Fangschiene eingebaut wurde, die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit den Absturz der Wagen, ihre Zerstörung durch die Betonkante der Bundesstraßen und damit auch die Todesopfer und die Schwerverletzten verhindert hätte.

*Dieter Doege lebt in Hamburg. Er war viele Jahre lang Vorsitzender von PRO BAHN Berlin-Brandenburg. Er arbeitet eng mit der Bahninitiative Prellbock Altona zusammen.*

# 8 Der Fahrgast hat (nicht) das Wort

Schieneverkehr ist eine Dienstleistung. Millionen Menschen sollen pünktlich und mit gutem Komfort mit der Bahn unterwegs sein. Wobei es nicht allein darum geht, dass sie dabei von A nach B gebracht werden. Es geht auch um Reisekultur. Ein guter Schienenverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass der Fahrgast und seine Bedürfnisse im Zentrum stehen.

Doch diese Ausrichtung verfolgen die Deutsche Bahn und die für Verkehr verantwortliche Politik erkennbar nicht. Nehmen wir nur das 9-Euro-Ticket: Mit welchem Enthusiasmus wurde darüber im Sommer 2022 diskutiert! Welche Erwartungen wurden geweckt! Welche Chancen taten sich auf, als innerhalb von drei Monaten mehr als 50 Millionen Tickets verkauft wurden! Bahn und Bundesverkehrsministerium haben diese Chancen verspielt. Das im März 2023 beschlossene „Deutschlandticket“ ist zu teuer. Es kommt zu spät. Und es beseitigt nicht den Tarifwirrwarr.

Oder nehmen wir die Nachtzüge. Die Deutsche Bahn hat im Dezember 2016 alle Nachtzüge ersatzlos eingestellt. Seither gibt es europaweit Dutzende spannende Anläufe, die Nachtzüge wiederzubeleben bzw. das größte noch bestehende Nachtzugnetz, dasjenige, das der ÖBB, auszubauen. Was macht die DB? Sie sonnt sich parasitär im Erfolg der Teilrenaissance von Nachtzügen und verkauft nachts verkehrende Fernzüge als „Nachtzüge“. Das Interesse jedoch von Hunderttausenden Fahrgästen, die gerne in echten Nachtzügen mit Liegewagen und Schlafwagen klimaschonend auf der Schiene anstelle per Flugzeug unterwegs wären, ignoriert der Bahnkonzern völlig. Dabei lauteten die Slogans der DB AG noch vor wenigen Jahren wie folgt: „Ausgeschlafene reisen nachts“ – „Sparen Sie Zeit – reisen Sie nachts!“ – „Paris ist nicht zum Schlafen da!“

Auch die Speisewagen – DB-Sprech „Bordrestaurant“ – sollten unter Bahnchef Mehdorn aufs Abstellgleis rollen. Wegen massiver Proteste konnten sich die DB-Oberen nicht durchsetzen. Allerdings gibt es seit rund zwei Jahrzehnten einen deutlichen Niedergang des Speisewagens. Oft fehlt er komplett im Zug (vor allem in IC- und EC-Zügen). Gibt es einen solchen, dann kommt es in sehr vielen Fällen zur Durchsage, dass in diesem keine warmen Speisen serviert werden könnten und/oder die Kaffeemaschine nicht funktioniert. Die Tische werden nicht mehr eingedeckt. Oft muss der Speisewagen als Ersatz für fehlende freie Sitzplätze in den normalen Reisezugwagen dienen. Und so weiter und so fort. Wir bilanzieren den Niedergang dieses Teils von Reisekultur und beschreiben, was einmal möglich war – und was wieder möglich sein muss.

Der „digitale Mensch“ möge auf der „digitalen Schiene“ unterwegs sein. So die Maxime des liberalen Bundesverkehrsministers. Mit dem Begriff „digital“ wird dann darüber hinweggetäuscht, dass im analogen Reisen auf Schienen immer mehr schief läuft. Nehmen wir nur das Thema Kursbuch. Solange es ein solches als offizielles Dokument – mehr als 150 Jahre lang – gab, konnte man das konkrete Versprechen der Eisenbahn hinsichtlich Fahrplan und Zugmaterial überprüfen. Indem die Deutsche Bahn das Kursbuch abgeschafft hat, sieht sie sich offensichtlich nicht mehr an solche Vorgaben gebunden. In jüngerer Zeit kommt hinzu, dass der Bahnkonzern die Fahrgäste zunehmend dazu zwingt, sich nur digital zu informieren und möglichst auch ausschließlich mit digitalem Ticket zu reisen. Wir argumentieren hingegen: „Bahnfahren muss auch ohne Handy möglich sein.“



# 8

## 8

# Vom 9-Euro-Ticket über das 49-Euro-Ticket zur Verkehrswende?

Heiner Monheim

## I Vorgeschichte

### 9-Euro-Ticket als plötzliche, aber nur kurze Tarifrevolution

Die vorübergehende Einführung des 9-Euro-Tickets hat in Deutschland eine vorher nie dagewesene »Revolution« beinhaltet. Wie so oft bei Revolutionen kam diese Lösung sehr plötzlich. Die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und die Verkehrsverbünde wurden im Frühjahr 2022 vom Vorstoß des Bundes für das 9-Euro-Ticket überrascht. Es rächte sich sehr schnell, dass dieser Schnellschuss vor allem dem schlechten Gewissen über die Dieselsubvention geschuldet war, die von nahezu allen Verkehrs- und Umweltverbänden als ungerecht, einseitig und klimapolitisch extrem schädlich attackiert wurde. Es fehlte dem Vorstoß also eine langfristige, solide Perspektive und Vorbereitung.

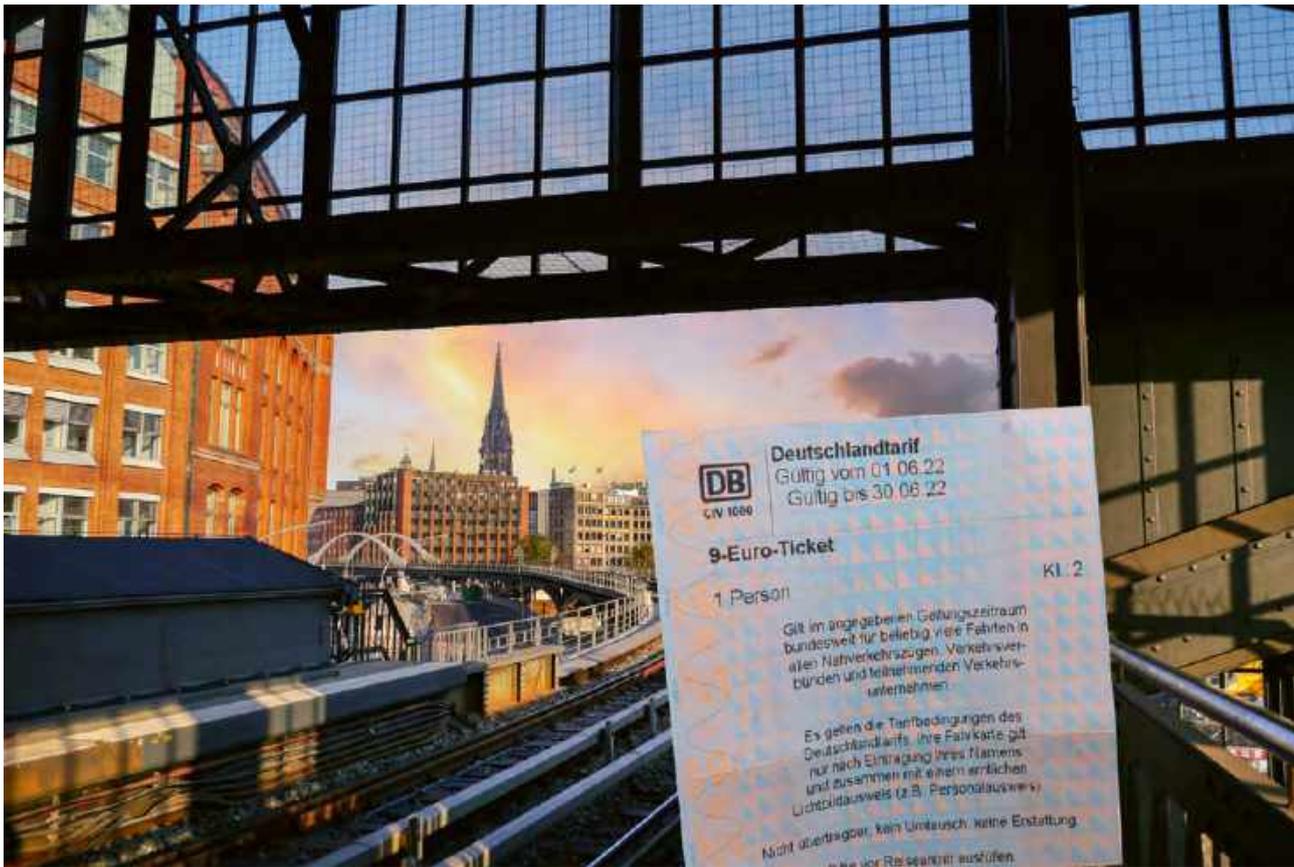
### Ohne grundlegendes Verkehrswendekonzept mit Transformation des Straßenverkehrs

In einem echten Verkehrswendekonzept hätte man auch den für den entsprechenden Ausbau des ÖPNV in Stadt und Land nötigen Finanz-, Infrastruktur- und Personalbedarf berechnet, um die erwartete Mehrnachfrage auch angemessen bedienen zu können. Dafür reichte die pauschale Summe von 2,5 Mrd. Euro nicht aus, obwohl sie bezogen auf die dreimonatige Dauer des Tarifexperiments schon beachtlich war. Für die notwendige Transformation von bisherigem Autoverkehr hätte man ein paralleles Moratorium für die ehrgeizigen Ausbaupläne des Bundes für sein Autobahnnetz anordnen und dann die dafür massenhaft bereitstehenden Straßenbaumittel in den ÖPNV- und SPNV-Ausbau umschichten müssen. Zu einem solchen Transformationsansatz gehört auch die Umwidmung des umfangreichen Planungs- und Verwaltungspersonals bei Bund, Ländern und der Straßenbaugesellschaft DEGES für den dringend erforderlichen Netzausbau des SPNV, des ÖPNV und der Güterbahn.

Noch bleiben aber die üppigen Etats und langen Listen angeblich vordringlicher Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans ungeschmälert, obwohl sie eklatant den akuten klimapolitischen Herausforderungen widersprechen. Viele Autobahnprojekte stammen noch aus den 1980er und 1990er Jahren. Hinzu kommt jetzt zunehmend in fast allen Ballungsräumen der geplante sechs- und achtspurige Autobahnausbau, oft verbunden mit Brückenabriss und Neubau. Und auch die lange Liste der vielen weiteren Ortsumgehungen steht unhinterfragt im Bedarfsplan. Das passt schlecht zum dem potenziell möglichen Verkehrswendeffekt des begrüßenswerten Tarifexperiments.

### Kein »Doppelwumms« von Deutschlandtakt und Deutschlandticket

Man hätte ergänzend zum von der Regierung ohnehin beschlossenen Deutschlandtakt ein echtes Verkehrswendepaket schnüren müssen, mit dem Titel »Verkehrswende durch Deutschlandtakt und Deutschlandtarif«. Damit hätten DB, Bund und Länder eine langfristige klimapolitische Perspektive verbinden können. Dazu hätte dann eine Einbeziehung des Fernverkehrs gehört mit ICE, IC, EC und IR-Zügen (letztere sind ein dringend zu reaktivierendes Produkt, das in fast allen Nachbarländern sehr erfolgreich operiert). Weiter wäre notwendig gewesen eine Einbeziehung der nicht DB-eigenen Fernverkehrsbieter wie z.B. Flixbus und Flixtrain oder Thalys. Besonders wichtig gewesen wäre ein Investitionsprogramm zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote in ländlichen Regionen, wo ja vor allem die Landkreise Aufgabenträger für die Busverkehre sind und aus finanziellen Gründen große räumliche und zeitliche Angebotslücken lassen. Mindestens 400 Reaktivierungsprojekte warten im ländlichen und suburbanen Raum auf schnelle Umsetzung. Energiekrise wegen Ukrainekrieg als eigentlicher Auslöser



Es fehlte also eine grundlegende verkehrspolitische Einbindung des 9-Euro-Tickets. Es entstand aus dem Ukrainekriegs-bedingten Energiekosten-Entlastungspaket der Bundesregierung, mit dem das Autovolk mit einem Tankrabatt bedient wurde. Weil aber ein solches einseitiges Geschenk an das Autovolk in Zeiten der Klimakrise politisch schwer vermittelbar war, sollte aus Gerechtigkeitsgründen auch für die bisherigen und künftigen ÖPNV-Nutzer ein Äquivalent gefunden werden. Deswegen wurde im Mai 2022 in einer Hauruck-Aktion das angepasste Regionalisierungsgesetz von Bundestag und Bundesrat beschlossen. Den Ländern wurde ein Ausgleich für die erwarteten Mehrkosten von 2,5 Milliarden Euro zugesagt. Das sicherte die Zustimmung der Länder.

## II Erfolge

### Hohe Akzeptanz

Der sensationelle Flatrate-Preis war deutlich geringer als alle bis dahin bekannten Abopreise. Das 9-Euro-Ticket löste über die Medien eine immense öffentliche Aufmerksamkeit für die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Land aus. Schnell wurde erkennbar, dass die Grundidee eines im ganzen Land im Nahverkehr gültigen Flatrate-Abos mit einem sensationell günstigen Preis eine echte Chance für den Öffentlichen Nahverkehr bot. Neben dem Preisvorteil war noch wichtiger, dass die Kleinstaaterei komplizierter, regionaler Tarifsyste auf einen Schlag ausgehebelt war. Im Ergebnis führte das zunächst zu einer starken Zunahme der ÖPNV-Nutzung. Insgesamt wurden in den drei Monaten der Gültigkeit 52 Mio. 9-Euro-Tickets plus 10 Mio. in 9-Euro-Tickets umgewandelte Altabos verkauft. Der Bekanntheitsgrad des 9-Euro-Tickets betrug 98 Prozent. Die Akzeptanz war bei allen Geschlechtern und Altersgruppen hoch. Die Mobilitätschancen für einkommensarme Personen wurden vervielfacht. Das war für das Autoland Deutschland ein tolles Ergebnis, zumal nicht nur in den Ballungsräumen und Großstädten mit ihrem halbwegs passablen Angebotsystem, sondern auch in Mittel- und Kleinstädten und ländlichen Regionen die Abozahlen massiv zunahmen, wo vorher fast nur die Schüler den ÖPNV nutzten.

Laut Abschlussbericht des VDV und der DB waren bis August 2022 17 Prozent der Ticketnutzer von anderen Verkehrsmitteln auf den ÖPNV umgestiegen, vor allem vom Auto, aber auch vom Fahrrad. 10 Prozent der Käufer hatten mindestens eine tägliche Autofahrt unterlassen. 27 Prozent der Fahrten hätten ohne das 9-Euro-Ticket nicht stattgefunden. 52 Prozent nutzten das Deutschlandticket für Alltagsfahrten einschließ-

lich Freizeit und touristischer Fahrten, 40 Prozent für Besuchsfahrten und 37 Prozent für Arbeitswege. 31 Prozent der Fahrten führten über die jeweiligen Verbundgrenzen, hatten also einen vergrößerten Aktionsradius. 27 Prozent der Käufer haben den ÖPNV vorher seltener als einmal im Monat genutzt, jeder fünfte war Neukunde ohne vorige ÖPNV-Nutzung. Das wichtigste Kaufmotiv war für 69 Prozent der Preis, danach folgte mit 51 Prozent die Flexibilität. Die Zufriedenheit mit dem 9-Euro-Ticket war mit 88 Prozent sehr hoch. Mobilfunkdaten belegten eine Zunahme der Bahnreisenden um 42 Prozent im Vergleich zum Vor-Corona-Level. Verkehrszählungen zeigten in den meisten deutschen Städten eine Abnahme der Staus.

### Nutzungsverhalten

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat die bundesweite Nutzung des Pilotangebotes mit Hilfe von fast 80.000 Interviews (Juni bis August 2022) analysiert und daraus gefolgert, dass das 9-Euro-Ticket für einen dreimonatigen Zeitraum Deutschland einen ersten Schritt in Richtung Verkehrswende gebracht hat. Neben dem Aspekt der Fahrtensteigerung bei Bussen und Bahnen, die die vorherigen Kundenverluste durch die Corona-Pandemie weitgehend kompensieren konnte, wurden auch in erheblichem Maße Menschen aktiviert, die sich bisher nicht für den Nahverkehr begeistern konnten. Sie machten nach VDV-Einschätzungen 24 Prozent der Ticketkäufer aus. Gleichzeitig hat der einfache Zugang zum System der ÖPNV-Branche viel Sympathie eingebracht. Das Kundenerlebnis ist im Rückblick überwiegend positiv. Die Wertschätzung für den ÖPNV ist deutlich gestiegen.

Ähnliche Ergebnisse hat INFAS in seiner im August 2022 durchgeführten Befragung von 1.000 zufallsausgewählten Bürgerinnen und Bürgern festgestellt: Das 9-Euro-Ticket hat den Anteil der hartnäckigen Bus- und Bahn-Nicht-Nutzer vorübergehend von rund 40 auf etwa 30 Prozent der Bevölkerung reduziert. Es hat eine hohe sozialpolitische Wirkung, weil sich einkommensschwache Haushalte mehr Mobilität leisten können. Sie haben oft Dinge unternommen, auf die sie zuvor verzichten mussten. Das Experiment hat gezeigt, dass die Deutschen weniger stark auf das Auto fixiert sind als oft unterstellt. 90 Prozent der Bevölkerung kannten das Angebot. Etwa 50 Prozent haben es auch in Anspruch genommen, weitere rund 25 Prozent haben überlegt, dies zu tun. Vorher fuhren nach MID (Infas 2002, 2008, 2017 und erneut 2023) im Schnitt ca. 40 Mio. Einwohner Bus und Bahn. Jetzt waren es 62 Mio. Menschen. Rund 30 Prozent blieben trotz des 9-Euro-Tickets ÖPNV-abstinent und nutzten ihre üblichen anderen Verkehrsmittel. Gut 10 Prozent waren vorher ÖPNV-abstinent und wurden trotzdem zum Ticketkauf und einer Nutzung motiviert. 16 Prozent der vorherigen ÖPNV-Nutzer haben trotz 9-Euro-Tickets ihre Nutzung nicht verändert und fuhren so oft wie immer. 16 Prozent fuhren Dank des Tickets häufiger. 7 Prozent wurden zu extremen Häufignutzern.

Das Statistische Bundesamt veröffentlichte Daten über die Zunahme von Bahnreisen und ihren Distanzen: Die über 30 km hinausgehenden Bahnreisen nahmen um 42 Prozent zu. Vor allem an den sommerlichen Wochenenden wurden auch längere Reisen mit dem Nahverkehr gemacht.

Aufschlussreich sind die Nutzungsanlässe des Tickets. Sie umfassen das ganze Spektrum von Berufsverkehr, Einkäufen und Erledigungen und Freizeitwegen. Zugenommen haben die Freizeitwege nach Häufigkeit und Länge. Weitere Ausflüge jenseits der vorherigen Tarifgrenzen waren für 47 Prozent ein Nutzungsmotiv. Drei Viertel der Autobesitzer haben ihr Auto öfter als bisher stehen gelassen. Auch vom Radverkehr hat das Ticket Kundschaft abgezogen, 40 Prozent haben hin und wieder sonst übliche Fahrradfahrten unterlassen. Das Ticket erzielt eine für ein ÖPNV-Angebot beachtliche Reichweite. Es erreichte Männer fast ebenso wie Frauen, Erwerbstätige wie Nicht-Erwerbstätige. Jüngere nahmen es etwas häufiger in Anspruch als Ältere, aber auch 50 Prozent der Seniorinnen und Senioren hat das 9-Euro-Ticket bewegt. Das Ticket erreichte Arme wie Reiche. Auch viele Führerschein- und Autobesitzer haben das 9-Euro-Ticket getestet, selbst bei Haushalten mit mehreren Pkw haben noch 40 Prozent das Ticket erworben. Auch im ländlichen Raum und eher dörflichen Umfeld konnte das Ticket erstaunlich viele Anhängerinnen und Anhänger gewinnen.

### Gründe für die hohe Akzeptanz

Die Gründe für die hohe Akzeptanz lagen in dem einheitlichen, leicht verständlichen Tarif und dem extrem günstigen Preis. Das senkte die hemmenden Zugangsschwellen zum öffentlichen Nahverkehr erheblich. Drei Monate lang musste man nicht mit Automaten kämpfen, konnte alle Zonen und Waben vergessen und freizügig durch alle Tarifgebiete reisen. Endlich war richtig Schwung in die ÖPNV-Tarifpolitik gekommen, die seit den 1980er Jahren immer nur schrittweise neue Tarifexperimente wagte.

### Positive Umwelt-, Klima- und Sozialeffekte

Der VDV errechnete eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 1,8 Mio. Tonnen. Damit haben drei Monate 9-Euro-Ticket so viel CO<sub>2</sub> eingespart wie ein Jahr Tempolimit. Hinzu kommen die wirtschaftlichen Effekte, da die Inflation durch das 9-Euro-Ticket deutlich gedämpft wurde, und die beachtlichen Sozialeffekte wegen der weiteren Mobilitätschancen für einkommensschwache Haushalte.

## III Probleme

### Kapazitätsprobleme durch das 9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket machte aber auch große Kapazitätsprobleme sichtbar und offenbarte die vielen Angebotsdefizite in ländlichen Regionen. In Großstädten war der ÖPNV teilweise dem Massenandrang nicht gewachsen. Es gab überfüllte Fahrzeuge und Bahnsteige (»Ölsardinenbeförderung«). Insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, Kinder und alte Menschen war das zeitweise Gedränge abschreckend. Gelegentlich nahmen überfüllte Züge keine neuen Fahrgäste mehr auf. So gesehen gab es auch manchen Frust, zumal bei den Neukunden, die lange keinen Bus und keine Bahn mehr genutzt hatten. Aber gerade deshalb nahm die politische Debatte über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Land endlich Fahrt auf. Es wurde offensichtlich, dass vor allem im ländlichen Raum sowohl in der Fläche als auch in den vielen Klein- und Mittelstädten die bestehenden Angebote räumlich und zeitlich völlig unzureichend waren und schnellstmöglich ausgebaut werden müssen. Der DB AG fehlten Züge und Personal. Es rächte sich, dass die DB große Teile des Bahnnetzes unzureichend instandgehalten und ihre Zugreserven durch Verschrottung oder Verkauf ins Ausland (u. a. von vielen IR-Wagen) systematisch abgebaut hatte. In den Instandsetzungswerken der DB standen lange Schlangen von auf eine Überarbeitung wartenden Waggons, Lokomotiven und Zügen. Zu viele Betriebswerke waren in der Zeit Mehdornscher Sparpolitik geschlossen und zu viel Personal war eingespart worden.

Eine Folge der Kapazitätsprobleme war die Zunahme der Unpünktlichkeit, vor allem, weil das Ein- und Aussteigen länger dauerte.

### Problem der kurzen Dauer

Der größte Haken war natürlich die kurze zeitliche Begrenzung auf die drei Sommermonate Juni bis August ohne absehbare Perspektive für eine ähnlich attraktive Anschlussregelung. Darüber und über die langfristige Finanzierung gerieten sich Bund und Länder, aber auch die Kommunalen Spitzenverbände, die Spitzenorganisationen des ÖPNV und die DB schnell »in die Wolle«. So wurde aus dem eigentlich sehr positiven Impuls zunächst ein kurzes »Strohfeuer« ohne die notwendige Langzeitwirkung. Die lange achtmonatige Pause nach dem Experiment machte diesen Impuls weitgehend wieder zunichte. Es rächte sich das Fehlen einer grundlegenden Reform der Verkehrsfinanzierung mit einer deutlichen Verstärkung und Verstetigung der Bundesmittel für den ÖPNV zwecks Umsetzung von Deutschlandticket und Deutschlandtakt. Die Rückkehr zur alten Tariflandschaft war für viele schwer erträglich. Deswegen haben einige Verkehrsverbände und Bundesländer tarifliche Sonderregelung eingeführt, um den neuen Schwung für eigene neue Abo-Regelungen zu nutzen, um den Effekt zu verstetigen.

## IV Frühere Tarifexperimente

Die Tarifreformen im Öffentlichen Verkehr haben eine endlose, wechselvolle Geschichte. Das Konzept »Deutschlandticket« ist eigentlich eine gut 40 Jahre alte Forderung der Umwelt- und Verkehrsverbände.

## 8

## Bahntarifexperimente

**Halbtax- und General-Abo der Schweiz:** Diese Forderung orientierte sich an zwei Schweizer Tarifvorbildern, dem Generalabonnement und dem Halbtax-Abo. Beide Abos gelten im Nahverkehr und im Fernverkehr, die in der Schweiz tariflich nicht getrennt sind. Die Deutsche Bahn hat sich aber lange gegen die von den Umweltverbänden geforderte Bahncard 50 und ein rabattiertes General-Abo gesträubt. Die DB-Netzkar-te, die dem General-Abo wegen seiner bundesweiten Gültigkeit am nächsten kam, war exorbitant teuer und erreichte deshalb nur geringe Absatzzahlen bei einem exklusiven Publikum von Geschäftsreisenden. Sie schloss zudem die anderen ÖPNV-Anbieter aus.

**Erste BahnCard-Experimente:** Erst 1992 begann die DB im Umfeld der Bahnreform, auch ihre Preissysteme zur reformieren, und führte unter dem Druck des VCD und des Landes Hessen, dessen Ministerpräsident und späterer Bundesfinanzminister Hans Eichel der DB die Einführung einer eigenen BahnCard androhte, endlich 1992 zu Einführung der BC 50. Aber schon bald kannibalisierte die Bahn ihre BC 50 mit der halb so teuren BC 25 und diversen Sonderaktionen.

**Sonderaktionen:** Sonderaktionen waren zum Beispiel der »rosarote Elefant« mit verschiedenen Sparangebo-ten und das »Schönes-Wochenende-Ticket«. Letzteres war 48 Stunden lang für bis zu fünf Erwachsenen gültig und mit 15 DM ungewöhnlich günstig. Doch diese Sondertarife waren nicht von langer Dauer.

**PEP-Preissystem mit Frühbucher- und Zugbindungstarifen:** Dann kam 2002 der Tarifflop mit dem PEP-Preis-system, das nach dem Vorbild des Luftverkehrs Frühbucherrabatte und damit verbundene Zugbindungen ein-führte. Es wurde wegen der großen Proteste 2003 wieder eingestampft. Aber noch heute kennt das DB-Ticket-system Sondertarife für Frühbucher und Tickets mit Zugbindung: »Sparpreise« und »Super-Sparpreise«.

**City+-Regelung:** Der größte Fortschritt in Richtung auf ein General-Abo der DB war dann die schrittweise Einführung der City+-Regelung, die bei Fernverkehrstickets die Weiterfahrt in ÖPNV-Netzen der Start- und Zielbahnhöfe berechnete. Bis die Zahl der mitwirkenden Städte und Regionen allerdings in respektable Grö-ßen gelangte, vergingen mehr als zehn Jahre. Und die Option ist regional meist auf die Kernzone begrenzt und gilt nur für eine Hin- und Rückfahrt. Das Schweizer General-Abo deckt dagegen alle ÖV-Angebote ab und erlaubt beliebig viele Fahrten in beliebiger Länge.

## Kommunale und regionale ÖPNV-Tarifexperimente

Sehr viel kreativer waren die Tarifexperimente in den Verkehrsverbänden und Kommunen. Sonder-Abos für Schülerinnen und Schüler gab es schon immer, ebenso Sozialtarife und Seniorenrabatte. Umwelt-Abos: In den 1980er Jahren wurden zunächst im Süden nach Schweizer Vorbild die ersten Umwelt-Abos eingeführt, denen sich dann allmählich immer mehr Verbände anschlossen.

**Jobtickets:** Es folgten die ersten Jobtickets, allerdings lange Zeit mit enttäuschend geringer Beteiligung wegen der sehr restriktiven Bedingungen für interessierte Firmen (Mindestabnahme) und der geringen Rabattierung.

**Semestertickets:** Es folgten in den 1990er Jahren die ersten Semestertickets, die sich den schnell auf alle Hochschulregionen ausbreiteten. Sie waren das erste Beispiel für ein Solidarticket, das alle Angehörigen einer Gruppe erwerben müssen. Der Preis ist wegen des großen Mengenrabattes im Vergleich zu früheren Abos deutlich geringer. Mittlerweile haben fast alle deutschen Hochschulen solche Semestertickets.

**Ländertickets:** Es folgten die ersten Ländertickets, die ansatzweise ein föderaler Vorläufer des Deutschland-tickets waren mit einheitlichem Tariffrahmen im jeweiligen Bundesland, allerdings ohne eine ähnlich hohe Flatrate-Rabattierung.

**Schüler- und Azubi-Tickets:** Es folgten die Schüler- und Azubi-Tickets.



Quelle: DB AG

**Bürgertickets und Nulltarife; 365-Euro-Tickets:** Ab 2010 nahm die Debatte um Bürgertickets und Nulltarif-Lösungen Fahrt auf. Einige mutige Städte begannen mit Nulltarifen, andere verfolgten das 1-Euro-pro-Tag-Modell mit dem 365-Euro-Ticket.

**Betriebsabgabe:** Die parallel dazu immer wieder mit Blick auf Frankreich («Versement transport») und Österreich («Dienstgeberabgabe») geforderte Mitfinanzierung des ÖPNV durch die Betriebe wurde in Deutschland politisch abgeblockt.

**9-Euro-Ticket:** Und jetzt also das neue, große, bundesweite Tarifexperiment des 9-Euro-Tickets, das in seinen Dimensionen bis jetzt einmalig ist. Vergleichbar sind nur der landesweite Nulltarif in Luxemburg und das 1.095-Euro-Klimaticket in Österreich, das dem Schweizer Vorbild General-Abo folgt, aber deutlich stärker rabattiert ist.

## V Bewertung und Ausblick

### Katerstimmung nach dem Ende

Die achtmonatige Pause beim 9-Euro-Ticket hat viel Frust bei den Umwelt- und Verkehrsverbänden hinterlassen. Sie hatten sich eine schnelle Anschlussreglung schon im September oder wenigstens Ende 2022 erhofft. Aber die Abstimmungsprozeduren mit den Ländern und den Spitzenverbänden des ÖPNV sowie die Debatte um die Höhe der Flatrate und ihre Finanzierung hat dann doch acht Monate gebraucht. Nachfolgeregelung Deutschlandticket für 49 Euro

Immerhin, jetzt kommt ein Nachfolgeprojekt mit dem am 15. März 2023 im Bundestag beschlossenen 49-Euro-Deutschlandticket. Bund und Länder haben für drei Jahre eine Mitfinanzierung von mindestens jährlich 1,5 Mrd. Euro zugesagt, die nach dem Preisentwicklungsindex dynamisiert werden sollen. Der Bund hat sich zudem zur hälftigen Übernahme der nach einer evaluativen Bilanz festgestellten Kostenunterdeckung verpflichtet. Am 31. März soll der Beschluss im Bundesrat folgen. Die Länder werden ihrerseits den gleichen Betrag aufbringen. Starten soll das Deutschlandticket am 1. Mai 2023. Wieder fehlt dem großen Tarifexperiment die Basis einer grundlegenden Gesamtverkehrsplanung mit klarer Berechnung der notwendigen

Investitionen für neue Netze, Strecken, Busse und Bahnen. Dabei hätte die Verbindung mit der parallelen Debatte über den Deutschlandtakt deutlich machen können, dass »Verkehrswende« weit mehr als die viel beschworene Antriebswende für massiv geförderte E-Autos ist. Noch offen und umstritten ist die technische Form der Ticketausgabe. Die DB bevorzugt in der Tradition ihrer Chip-basierten Plastikkarten diese Option, die ÖPNV-Unternehmen sehen dabei eine abschreckende Selektivität für das weniger technikorientierte Publikum und wollen auch die papierbasierte Option offenhalten. Im Interesse der breiten Akzeptanz ist hier ein dualer Weg notwendig, der beide Interessen berücksichtigt.

### **Folgerungen für die weitere Tarifpolitik und die Verkehrswende**

66 Prozent der bisherigen 9-Euro-Ticket-Nutzer wünschten sich eigentlich eine schnelle Fortsetzung. Auf die neue Unbeschwertheit, mit der man hinsichtlich der Ticketgültigkeit reisen konnte, wollten sie nicht verzichten. Alle Sorgen um Tarifzonen, -ringe, -waben und das Überschreiten von Grenzen und Übergangsbereichen der Tarife wären dann dauerhaft hinfällig. Dies sollte für alle Tarifexperten und Gestalter ein klares Signal sein. Es gibt also gute Gründe, die Revolution zu Ende zu führen. Dafür muss der ÖPNV insgesamt gestärkt werden. Ideal wäre gewesen, man hätte zuerst das Angebot ausgebaut und dann die Nachfrage gesteigert. Dafür kam die Entscheidung zu schnell. Jetzt aber ist mehr Zeit, den Ausbau systematisch und überall voranzutreiben und dabei die bislang einseitige Konzentration der Bahninvestitionen auf die Großprojekte der Hochgeschwindigkeit und der Großbahnhofsumbaus mit langen Tunnelprojekten aufzugeben und stattdessen Investitionen dezentraler, mit größerer Netzwirksamkeit zu verteilen. Dazu gehören der schnelle Einbau vieler neuer Weichen, die Reaktivierung vieler stillgelegter Bahnstrecken, die Modernisierung der Stellwerke und der Neubau vieler Haltepunkte, wo die Bahn bisher an ihren Potenzialen vorbeifährt. So können auch kleine, ländliche und kleinstädtische S-Bahn-ähnliche Systeme entstehen. Dazu gehört die schnelle Erweiterung des Fuhrparks um kleine und mittlere Triebwagen wie den Schienenbus 2.0, aber auch die Wiedereinführung des IR-Systems mit ausreichender Wagenflotte. Und natürlich endlich auch die Aufwertung zu einem richtigen General-Abo als »Deutschlandticket plus« mit einbezogenem Fernverkehr.

### **Breite Evaluation**

Bei den anstehenden Untersuchungen zum neuen Deutschlandticket müssen sowohl die Perspektiven der Kunden als auch die der Verkehrsunternehmen bedacht werden. Eine große Rolle sollte die Klimabilanz haben, die insbesondere mit den Umsteigeeffekten verbunden ist. Wie kundenzentriert und offensiv sich der ÖPNV zukünftig aufstellt, wird davon abhängen, ob die ÖPNV-Finanzierung zwischen Bund und Ländern neu geregelt wird und ob Bund und Länder verbindliche Standards für die Erschließung und Verbindung mit ÖPNV definieren (wie das im Straßennetz schon lange gilt und in der Schweiz Basis des permanenten ÖPNV-Ausbaus ist).

Man muss trotz des dezentralen Vertriebs parallel auch eine zentrale Datenhaltung aufbauen, die z. B. bei der Prognose von Verkehrsströmen, bei der Kundeninformation oder bei der Kapazitätsplanung unterstützt. Digitalisierung bedeutet hier wesentlich mehr, als das Deutschlandticket per App anzubieten.

### **Konflikt mit der Generalsanierung**

Ein massiver Konflikt wird entstehen, wenn die Bundesregierung und die DB ihre Pläne für die Generalsanierung unverändert umsetzen. Sie beinhaltet langdauernde Totalsperrungen wichtiger Eisenbahnkorridore mit massenhaftem Schienenersatzverkehr und langdauernden Umwegfahrten. Diese Radikalkur kollidiert mit der Absicht, weitere große Fahrgastzuwächse zu erzielen. Hier muss die Forderung der Umwelt- und Verkehrsverbände, eine Sanierung »unter rollendem Rad« vorzunehmen, wie das in der Schweiz und in Österreich üblich ist, ernstgenommen und das Konzept entsprechend verändert werden – und der Sanierungstau außerhalb der großen Korridore darf dabei nicht auf der Strecke bleiben.



## Literatur

Bundesregierung (2022): Fragen und Antworten: 9-Euro-Ticket seit Juni 2022

[www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/faq-9-euro-ticket-2028756](https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/faq-9-euro-ticket-2028756)

Zugriff am 16.3.2023

DESTATIS (2022a):

9-Euro-Ticket: Mobilität steigt deutlich auf kurzen Distanzen im Schienenverkehr

[https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/07/PD22\\_284\\_12.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/07/PD22_284_12.html)

Zugriff am 16.3.2023

DESTATIS (2022b): Nach Ende des 9-Euro-Tickets: Bahnreisen zurück auf Vorkrisenniveau, Pressemitteilung Nr. 377 vom 8. September 2022

[https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/09/PD22\\_377\\_12.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/09/PD22_377_12.html)

Zugriff am 16.3.2023

Follmer, R. (9/2022): Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung zum 9-€-Ticket. Mobilitätsreport 06, = Infas-Mobilitätsreport Nr. 6, Bonn

Fuchsbaier, N. (2022), Einfache Handhabung entscheidend – Umfrage: Trifft das 49-Euro-Ticket den Nerv der Zeit?

[https://www.marktspiegel.de/nuernberg/c-lokales/umfrage-trifft-das-49-euro-ticket-den-nerv-der-zeit\\_a89425](https://www.marktspiegel.de/nuernberg/c-lokales/umfrage-trifft-das-49-euro-ticket-den-nerv-der-zeit_a89425)

Zugriff am 16.3.2023

Greenpeace (2022), Klimaticket: Wie ein Anschluss an das 9-Euro-Ticket für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit sorgen kann.

Herfurth, D. (2022), Das Neun-Euro-Ticket als Startschuss für ein dauerhaftes Deutschland-Ticket: Ein zweistufiges Modell zur Umsetzung.

Jödden, C., Speich, A. (2022), Kundenzufriedenheit in Zeiten des 9-Euro-Tickets. Kantar, 9.11.2022

<https://www.kantar.com/de/inspiration/tourismus-reisen/kundenzufriedenheit-in-zeiten-des-9-euro-tickets>

Zugriff am 16.3.2023

Krämer, A., Wilger, G., Bongaerts, R. (11/2022): Vom 9-Euro-Ticket zum Deutschlandticket – VARI Forschungsbericht Nr. 3 (Nov. 2022)

Krämer, A., Wilger, G., Bongaerts, R. (11/2022): Das 9-Euro-Ticket: Erfahrungen, Wirkungsmechanismen und Nachfolgeangebot

Krämer, A., Korbitt, A. (2022): Das 9-Euro-Ticket – Ziele, Wirkungsmechanismen und Perspektiven, Internationales Verkehrswesen, 74 (3), S. 10-13.

Krämer, A. (2022): Erste Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket. Der Nahverkehr, 40 Jg., Heft 7/8, (2022) S. 24-26.

VDV/DB (2022): Abschlussbericht zur bundesweiten Marktforschung. Köln/Berlin

# 8 Sich mit fremden Federn schmücken

## Die neue Nachtzug-Strategie der Deutschen Bahn

Joachim Holstein

Auch 2022 boomten die Nachtzüge. Die Fahrgastzahlen stiegen, und die Berichte in den Medien hatten drei Hauptthemen: das Präsentieren der »besten/schönsten Nachtzugverbindungen« ab dem Erscheinungsort der jeweiligen Zeitung, egal ob Berlin, Frankfurt (Main bzw. Oder), Leipzig, München, Stuttgart, Hannover, Köln oder Osnabrück; die Erfahrungen von Reporterinnen und Reportern an Bord dieser doch tatsächlich komfortablen und angenehmen Verkehrsmittel; die Schwierigkeiten, überhaupt noch einen Platz im Schlaf- oder Liegewagen buchen zu können.

Denn der Boom der Nachtzüge trifft auf einen eklatanten Mangel an Fahrzeugen. 2022 rollte buchstäblich alles, was Betten bzw. Liegen und Räder hatte, im täglichen Einsatz über Westeuropas Schienen. Den »Luxus« von Reservefahrzeugen mochte sich kaum ein Betreiber leisten, was zu ärgerlichen Auswirkungen für Reisende führte, die ein »Downgrade« von Schlafwagen auf Sitzwagen oder gar auf Liegewagen hinnehmen mussten, wenn der gebuchte Wagen ausfiel.

Schuld ist vor allem eine geradezu blindwütige Abneigung der DB-Konzernspitze gegen Nachtzüge im Zeitraum von 2005 bis 2015, als nach der Anschaffung von neuen Schlafwagen der Baureihe 173 (»Comfortline«, im Einsatz derzeit bei den österreichischen und tschechischen Staatsbahnen) keine weiteren Fahrzeuge mehr angeschafft wurden und die Modernisierung von Liege- und Sitzwagen unterblieb. Ähnlich kundenfeindliche Strategien gab es in Frankreich bei der SNCF, die nur noch Liegewagen und Sitzwagen einsetzte und die »Intercités de Nuit« vernachlässigte, und bei der spanischen RENFE, die Corona zum Anlass nahm, ihre Hotelzüge von der Schiene zu nehmen und die Reisenden ins Flugzeug, in den Fernbus oder ins Auto zu zwingen.

Angesichts der zweistelligen Milliardenbeträge, die von Politik und DB in sinnlose und schädliche Projekte wie Stuttgart 21, Hamburg-Diebsteich, die 2. Münchner Stammstrecke, den Frankfurter Citytunnel und diverse Hochgeschwindigkeitsstrecken versenkt werden (sollen), ist es geradezu schizophran, mit welcher Vehemenz die DB es ablehnt, in Nachtzüge zu investieren. Das Mantra, das derart häufig vorgetragen wird, dass es bei Google hohe Trefferquoten hat, lautet nicht mehr, niemand wolle Nachtzug fahren (da straft die Realität die alten Parolen der DB Lügen) oder Nachtzüge seien unwirtschaftlich (diverse staatliche und private Betreiber beweisen das Gegenteil), sondern:

*»Wenn jeder ein bisschen Nachtzug betreibt, ist im Wettbewerb der Bahn mit Auto und Flieger nichts gewonnen.«*

Das verkündet die Deutsche Bahn selbst im Dezember 2022 bei der Einweihung eines Nachtzuges in Stuttgart, der mit drei Wagen der ÖBB nach Venedig, vier Wagen der kroatischen HZ nach Zagreb bzw. Rijeka und drei Wagen der ungarischen MAV nach Wien und Budapest startete.

Alle diese Bahnen betreiben – genau wie die italienische FS, die französische SNCF, die Schweizer SBB, die schwedische SJ und demnächst auch wieder die belgische SNCB und die niederländische NS – »ein bisschen Nachtzug«, und alle steuern eigenes Wagenmaterial für die Züge bei. Die DB hingegen glänzt damit, ihr Logo auf die ÖBB-Waggons und die ÖBB-Werbeplakate (»Dream now. Enjoy tomorrow«) zu kleben, streckenweise den Lokführer und die Zugführerin zu stellen und natürlich die Stations- und Trassengebühren zu kassieren. Auf die Frage, warum im Zugverband kein einziges Fahrzeug der DB zu finden sei, kommt dann die oben zitierte Parole.



## 8

Die Schizophrenie setzt sich in der Öffentlichkeitsarbeit und auf den Buchungsplattformen fort: Einerseits werden die von ausländischen Bahnen betriebenen Nachtzüge genutzt, um so zu tun, als biete die DB selber Nachtzüge an; andererseits wird in Pressemeldungen und Werbebotschaften über das Verreisen mit dem Zug immer wieder der Nachtzug unterschlagen und so getan, als sei eine sieben- oder zehnstündige Reise in engen Sitzen des ICE die einzige Möglichkeit, Urlaubsziele in den Alpen oder anderswo zu erreichen.

Am Geld kann es eigentlich nicht liegen. Wenn man zweistellige Milliardenbeträge ausgibt, um 15 bis 30 Minuten Reisezeitgewinn zwischen Karlsruhe und Ulm zu ermöglichen – warum gibt man dann nicht einstellige Millionenbeträge aus, um mehrstündige Reisezeitgewinne auf der Gesamtstrecke von Paris bis München oder gar der gesamten legendären Achse bis Bratislava zu ermöglichen? Die Rechnung ist einfach:

Der erste Hochgeschwindigkeitszug von Paris fährt um 6:55 Uhr ab und ermöglicht mit Umsteigen in Stuttgart eine Ankunft in München um 12:26 Uhr, es folgen Abfahrten um 7:20, 9:06, 10:55, 13:55, 15:21, 15:55 und 17:55 Uhr mit Ankunft in München um 23:13 Uhr, danach ist der Tag gelaufen. Es dauert dann sage und schreibe 13 Stunden, bis der nächste TGV bzw. ICE auf dieser Strecke fährt. Wer nicht schon um 17:55 Uhr in Paris abfahren kann, ist mit Tageszügen erst am nächsten Tag um 12:26 Uhr in München.

In diese Lücke springt der Nachtzug. Zu Zeiten der DB fuhr er gegen 23 Uhr in Paris ab und erreichte München gegen 8 Uhr: fünf Stunden Zeitgewinn bei der Abfahrt, über vier Stunden Zeitgewinn bei der Ankunft, ein Vielfaches dessen, was mit Stuttgart21 und dem Tunnelaufstieg auf die Alb herausgeholt werden kann.

Für Verbindungen wie Hamburg-München, Berlin-Köln, Berlin-München oder auch Köln-Dresden lassen sich ähnliche Rechnungen aufmachen, von internationalen Verbindungen ganz zu schweigen. Die notwendige Verkehrswende, bei der Flugreisen im Nah- und Mittelstreckenbereich wieder durch Zugverbindungen ersetzt werden müssen, erfordert einen Ausbau der Nachtverbindungen. Andere Länder machen es vor. Seit dem 1. September 2022 ist ein von Schweden beauftragter und von der eigenen SJ, der dänischen DSB und der deutschen Tochter der US-amerikanischen RDC (Railroad Development Corporation) Nachtzug zwischen Hamburg-Altona und Stockholm unterwegs, der von der Presse prompt »Greta-Express« getauft wurde (und in der Tat fuhr Greta Thunberg mit diesem Zug von Stockholm Richtung Lützerath). Hier kooperieren zwei

## 8

staatliche und ein privater Betreiber, und darüber hinaus verkehrt dieser Zug an manchen Tagen als bestellter Verkehr mit einer Anschubfinanzierung durch den schwedischen Staat und an anderen Tagen eigenwirtschaftlich, weil es bereit einen Zug der Privatfirma Snälltåget gibt, der von Stockholm über Hamburg nach Berlin fährt.

Die Behandlung dieses »Schwedenzuges« durch die DB ist ein Tiefpunkt in deren Unternehmenspolitik, den man kaum für möglich gehalten hätte. In Anlehnung an die »Millennium-Trilogie« von Stieg Larsson könnte man das Agieren der DB als »Ausblendung«, »Auslassung« und »Ausredenfindung« bezeichnen:

Im ersten Teil entschied die DB, diesen täglich verkehrenden Nachtzug im Bahnhof Altona möglichst völlig zu verschweigen. In den gedruckten großen Abfahrtsplänen fehlt er auch nach sechs Monaten noch, weil laut offiziellem Statement die DB ihn als »Gelegenheitsverkehr« behandelt, der nicht in den normalen, gedruckten Fahrplanaushängen auftauchen dürfe. Erst nach heftigen Protesten des Betreibers wurde er auf den elektronischen Anzeigetafeln angezeigt, allerdings zunächst als namenloser Zug nach Padborg, dem dänischen Grenzbahnhof. Als Hilfe für Reisende stellten sich an manchen Abenden Aktive von »Prellbock Altona« auf dem Querbahnsteig, um mit großen Plakaten den Weg zum richtigen Gleis zu weisen.

Der zweite Teil fand am 20. Februar 2022 statt, als der Zug mit fünfeinhalb Monaten Verspätung offiziell eingeweiht wurde. Vertreten waren die schwedische Botschaft, die schwedische Staatsbahn und der Hamburger Senat – die DB glänzte durch Abwesenheit und die Entscheidung, über dem Bahnsteig die Anzeige »nicht einsteigen« und drei ICE-Ankünfte zu präsentieren. Erst kurz vor Abfahrt wurde auf die korrekte Anzeige »EN 346 Stockholm« umgeschaltet.

Der dritte Teil folgte während der vom 4. bis zum 18. März von der DB verfügten Totalsperrung des Bahnhofs Altona und weiten Teilen der innerstädtischen Bahnstrecken wegen Bauarbeiten. Schon Monate vorher war bekanntgegeben worden, dass Fernzüge im Verkehr mit dem Norden um Hamburg herumgeleitet oder am S-Bahn- und Regionalbahnhof in Pinneberg beginnen und enden würden. Verblüffenderweise setzte aber dann die DB den Nachtzug von und nach Stockholm in Altona auf die elektronischen Anzeigetafeln. Auf die Frage von »Prellbock Altona«, ob dieser Zug denn als einziger den gesperrten Bahnhof anlaufe oder ob das eine »Fake News« sei, antwortete der »Leiter Bahnhofsmanagement« allen Ernstes mit dem Vorwurf an die SJ, diese habe der DB zu spät mitgeteilt, dass ihr Nachtzug nicht an dem von der DB gesperrten Bahnhof abfahre.

Damit war der Tiefpunkt aber noch nicht erreicht, denn die DB behielt die Falschbehauptung, der Nachtzug fahre während der Bahnhofssperrung ab Altona, auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) bei (auch noch am 10. März 2023 war dies für die gesamte Sperrzeit bis zum 18. März der Fall). Und am 6. März brachte es die DB nicht fertig, Flachstellen an ankommenden Schlafwagen zu reparieren und setzte die betroffenen Wagen so spät aus, dass der Zug in Pinneberg mit anderthalb Stunden Verspätung bereitgestellt wurde. Da die DB keinerlei Information für die Fahrgäste lieferte, weder persönlich noch per Lautsprecher oder Anzeigetafel, gingen einige im Stich gelassene Reisende wieder nach Hause, da sie annahmen, der Zug falle aus.

Fast möchte man in Anlehnung an den Originaltitel des ersten Bandes der »Millennium-Trilogie« (Män som hatar kvinnor – Männer, die Frauen hassen) fragen, ob die Geschäftspolitik der DB mit »Manager, die Nachtzug-Reisende hassen« am treffendsten beschrieben sei.



ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT DEUTSCHE BAHN 2022/23

# 8

## 8

# Der Niedergang des Speisewagens

**Andreas Kleber**

Sicher mögen sich noch ältere Bahnreisende an die Zeiten erinnern, als ein schmuck gekleideter Oberkellner mit blütenweiser Weste mit dem Gong in der Hand durch den Zug lief und zum 1. oder 2. Gedeck aufrief?

Als hauptsächlich in TEE-, F- und internationalen D-Zügen auf weiß- oder hellbeigen Tischdecken mit Silberbesteck und Stoffservietten eingedeckt war? Als Teller, Tassen, Untertassen aus extra für die DSG angefertigtem Porzellan bereitstanden – und nicht zu vergessen die üblichen Menagen (Salz & Pfeffer) vor dem kleinen Blumenväse?

Als angewärmte Teller für das Hauptgericht bereitgehalten wurden, bevor dies – zum Beispiel gebratenes Kalbsfrikandeau mit Pilzrahmsauce – mit den folgenden Beilagen fachgerecht auf die Teller serviert wurde? Wobei vom Servicepersonal eine gewisse Geschicklichkeit verlangt wurde, wenn der Zug durch das kurvenreiche Rheintal fuhr?

Die immer schneller werdenden Verbindungen haben auch das Verhalten der Fahrgäste im Speisewagen verändert: das Frühstück wurde ausgeweitet, bekam immer mehr Zulauf, dagegen nahm vor allen Dingen das Mittag-, aber auch das Abendessen ab. Die DSG trug dieser Entwicklung Rechnung, auch wenn manche dem gastronomischen Zeitgeist angepassten Änderungen sich nicht bewährten (Quickpick, McDonalds etc...). Die Speisewagen der DSG wurden in den 80er Jahren europaweit laut »Modern Railways« sehr gut bewertet. Denn mit Einführung des TGV gerieten auch die Wagon-Restaurants wie im MISTRAL oder L'AQUITAINE aufs Abstellgleis. Und das in der für ihre Küche weltbekannten Grande Nation!

Noch Anfang der 90er hatte die Gastronomie auf Schienen in Deutschland einen guten Ruf: So wurde das Bistro im IR den Bedürfnissen gerecht; ebenso entsprach die Aufteilung im neuen ICE zwischen Restaurant und Bistro den sich stets ändernden Bedürfnissen der Reisenden. Allein die Frühstücksauswahl lockte viele an, und die Buffetauswahl in den Nachtzügen wie z.B. LUNA und METEOR hielt den Vergleich mit einem 4-5 Sternehotel durchaus stand. Nicht zu vergessen die stets wechselnde Weinauswahl aus teils renommierten deutschen Weingütern.

Sicher sind die Küchenausstattung und Lagerhaltung im Speisewagen platzmäßig begrenzt, aber es gab relativ viele Servicestützpunkte, an denen die Speisewagen während des Aufenthaltes schnell beladen werden konnten.

Man kann eine rollende Gastronomie nicht mit der stationären vergleichen. Und neue Gartechiken und das stets verfeinerte Vakuumieren trugen dazu bei, dass auch Gerichte wie Kalbsvögele neben bewährten Pfannengerichten wie Rinderhüftsteak (Blockhouse) Einzug hielten und dem Angebot für die Kleinsten Rechnung getragen wurde.

Dass die Anzahl der kulinarischen Genießer sich in Deutschland in Grenzen hält, macht sich auch bei manchen Entscheidungsträgern der rollenden Gastronomie bemerkbar. Dass die rollende Gastronomie mit höheren Kosten belastet ist als die stationäre, wird dabei oft außer Acht gelassen. Allein der Mitarbeiterereinsatz kann sich nicht nach der Uhr richten, sondern muss sich dem Fahrplan anpassen.

Und gewisse »Cost Controller« – ich nenne sie »Erbsenzähler« – sehen diese nur die Kosten und nicht die Chance, durch eine attraktive Gastronomie auf Schienen zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen?



## 8

Vorschläge, den Speisewagen ganz abzuschaffen und – ähnlich wie im Flugzeug – vorgefertigte Mahlzeiten von gewissen Bahnhöfen, und zwar nur auf Vorbestellung, zu bekommen, können nur dem Hirn von »kulinarischen, genussfeindlichen Banausen«, wie ich sie nenne, entstammen. Aber sie setzen sich wie ein Krebsgeschwür fest.

Hatte nicht Mehdorn die wahnsinnige Idee, die Zuggastronomie an einen Konzern zu verkaufen? Wobei – laut seiner Meinung – viele Betreiber Interesse daran hätten? Es war kein einziger! Und die, die sich interessierten, wollten sich dafür bezahlen lassen... Noch unverständlicher war es bei seinem Nachfolger, der ja eine der besten und anerkanntesten Spitzenköchinnen und Gastronominnen zur Frau hat!

Die DB übernimmt die Zuggastronomie seit Jahren in eigener Regie. Umbauarbeiten in den Speisewagen, jetzt »Bord Restaurants« sowie »Bord Bistros« wurden gemacht:

Zunächst wurde durch die Neugestaltung des ehemaligen Restaurants eine Unwohlatmosphäre geschaffen: blanke Tische ohne ein Blümchen, geschweige denn eine Tischdecke (wenn auch nur Zellstoff), und Bänke mit Wartezimmer-Atmosphäre laden nicht gerade zu einer gepflegten Mahlzeit ein. Verstärkt wird dies noch durch den Am-Platz-Service der 1. Klasse. Diese »Wohlfühlatmosphäre« verleitet natürlich viele Reisende, bei voll besetzten Zügen ihren Platz im »Bord Restaurant« zu suchen, wo sie sich dann – ihren Lappi-Toppi bedienend – bei einem Kaffee, Apfelsaftschorle oder Bier zum Beispiel zwischen Kassel und Berlin festhalten.

Dementsprechend das Angebot: eine Küche im eigentlichen Sinne (mit Herdplatten) gibt es nicht mehr; stattdessen Konvektomaten, in denen vorgefertigte »Gerichte« – oder wie man sie nennt – in Sekundenschnelle erhitzt und auf Papptellern mit Plastikbesteck serviert werden. Sicher kann man dadurch die Mitarbeiterzahl begrenzen – und auch gleichzeitig das Bistro dementsprechend »bedienen«, welches ebenfalls eher einem Strassenbahnkiosk ähnelt und vielleicht dazu dient, dass Fahrgäste sich möglichst knapp darin aufhalten?

Es gibt ja auch schon keine richtige Spülmaschinen mehr, wo man Porzellangeschirr reinigen könnte! Denn die müsste ja auch jemand bedienen! Kann einem da nicht der Appetit vergehen? Was kann man außer dem Bier einer renommierten großen Brauerei und dem Kaffee noch empfehlen? Aber bitte den Kaffee nicht mit einer Milchzubereitung, denn diese ist nicht von allerbesten Qualität!



Auch einfache Gerichte kann man gut zubereiten: die Currywurst gebraten, die Sauce extra erhitzt, anstatt wie zur Zeit die Wurst in einer nichtssagenden Pampe aufwärmen; dafür könnte man noch einen dementsprechenden Preis verlangen!

Ich unterhalte mich des Öfteren – auch wegen meiner früheren langjährigen Tätigkeit in der gehobenen Gastronomie und Hotellerie – meist im ICE Hamburg-Stuttgart mit den Beschäftigten des Bordrestaurants/Bistros, wo sie dann ab Frankfurt (M)-Flughafen und Mannheim Zeit haben.

Anscheinend sind mehr Controller bei der DB Gastronomie beschäftigt als gelernte Fachkräfte aus der Gastronomie, die für ein gutes Konzept und Angebot zur Attraktivität des Zugreisens beitragen könnten! Wenn man sich die Investitionen in die ICE-Flotte ansieht, wäre es doch ein leichtes, einen Speisewagen mit Bistro attraktiv zu gestalten, damit er als Aushängeschild für BAHNFAHREN gilt?

Würden vielleicht Reisende z. B. den ICE 1605 von Berlin nach München auswählen, wenn sie wüssten, dass hier am Abend Spanferkelkeulen mit Semmelknödel und Weißkrautsalat mit Tegernseer Bier angeboten werden? Oder dass im ICE 514 von Stuttgart auf der Fahrt ins Ruhrgebiet oder Münster (Westf.) Kalbsvögele mit Spätzle oder Maultaschen mit Kartoffelsalat mit einem Lemberger vom Bottwartal oder einem Trollinger vom Remstal? Und das alles in Zusammenarbeit mit guten Convenience-Produktherstellern, Winzern und Brauereien in einer ansprechenden Atmosphäre?

Wäre das nicht nur für mich ein gut zu verwirklichender Wunschtraum – die kulinarische Vielfalt Deutschlands auf die SCHIENE zu bringen?

Aber wird sich stattdessen die Zuggastronomie immer mehr verschlechtern – der Personalengpass in der Gastronomie macht sich auch da bemerkbar – und wird sich der Niedergang der DB-Gastronomie fortsetzen? Vielleicht gibt es bald nur noch »Öffnungszeiten« zum Abholen von 11:00-15:00 und 18:00 -22:00? Papp-teller, Papptassen, alles inklusive?

Serviert in der 1. Klasse und mit dem Hinweis das man sich vor Antritt der Fahrt und nach Ankunft am Zielort eines richtigen Mahles erfreut? Eine Bahnfahrt als Genuss – braucht man anscheinend in Deutschland nicht mehr? Ist dies nicht traurig?



# 8 Fetisch Digitalisierung

Michael Jung

Alle wollen die Digitalisierung aller Dienstleistungen; Digitalisierung ist Fortschritt. Diese beiden Grundnahmen der Deutschen Bahn AG (DB) und vieler ÖPNV-Betriebe, die die Digitalisierung aller Lebensbereiche als Lösung für alle Probleme verkaufen wollen, sind schlichtweg falsch.

Bahnstrecken und Fahrzeuge müssen immer noch von Hand gewartet werden. Mit dem Handy lässt sich keine Weiche reparieren und kein Drehgestell tauschen. Handys können bestenfalls bei der Informationsübermittlung hilfreich sein. Auch erhöht – entgegen früheren Annahmen – die Digitalisierung der Zugsteuerung, wie etwa das europäische Streckensignalisierungssystem ETCS ohne ortsfeste Signale, nicht die Streckenkapazität. Und im Falle einer großflächigen Störung gibt es keine Rückfallebene.

Auch viele Bahnkunden sind von der fortschreitenden Digitalisierung aller Prozesse wenig begeistert. Sie nehmen sie zwar als notwendiges Übel hin, ärgern sich aber, dass ihnen keine Alternative geboten wird. Und dann gibt einen leider zunehmenden Anteil sogenannter funktionaler Analphabeten an der Bevölkerung, d.h. Menschen, die nicht richtig lesen und schreiben können oder die der deutschen Sprache nicht mächtig sind. Das sind immerhin 6,2 Millionen oder 12,1 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung in Deutschland. Auf die gesamte Bevölkerung einschließlich Rentner und Jugendliche bezogen dürfte der Anteil an die 20-Prozent-Marke heranreichen. Für diese doch relativ große Gruppe der Bevölkerung stellt die zunehmende Digitalisierung der Prozesse bei der Bahn und/oder im ÖPNV eine zusätzliche Hürde dar, das System zu nutzen. Der nicht vorhergesehene Erfolg des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 beruhte gerade darauf, dass man das Ticket einfach am Schalter oder am Automaten ohne digitale Zugangsbarriere erwerben und überall ohne Einschränkungen einsetzen konnte.

Ferner hat der Digitalisierungswahn auch eine zunehmend unsoziale Komponente. Zur Nutzung der digitalen Angebote ist immer ein modernes Smartphone vonnöten, das sich viele nicht leisten können oder wollen. So heißt es im Jubelschreiben der DB zur Einführung der neuen BahnBonus-App: „Mit mehr Komfort reisen: Ihr Goldstatus eröffnet Ihnen exklusive Statusvorteile wie Freigetränke oder Zutritt zu dem DB-Lounges. Alles, was Sie für die Nutzung Ihrer Statusvorteile benötigen, ist die Bahnbonus-App: Tippen Sie auf die drei Punkte unten in der Mitte, Ihre digitale BahnBonus-Karte erscheint, darunter finden Sie Ihre Statusvorteile.“ Im Kleingedruckten heißt es dann: „Bitte beachten Sie, die App benötigt iOS ab Version 15.0 (ab iPhone 6s) oder Android ab Version 8.0 (z.B. für ein Samsung Galaxy ab Modell S7). Viel Freunde beim Genießen.“ (Mail vom BahnBonus-Statusservice v. 10.02.2023). Da fragt sich so mancher, welche Verträge zwischen der DB und den Mobilphone-Anbietern bestehen müssen, dass sich Fahrgäste vor dem Genuss einer Bahnfahrt mit einem gehobenen Komfort zunächst einmal ein passendes Smartphone anzuschaffen haben, das dann hundertmal teurer ist als das großzügig spendierte Freigetränk.

Mit der Digitalisierung verbunden ist zudem eine umfassende Verlagerung von Arbeiten, die eigentlich die DB als Dienstleistung für den Kunden erbringen muss. Für den Bahnkunden kostet das nicht nur Zeit, sondern auch Nerven.

Was von Marketingstrategen bejubelt wird, hat so seine Tücken: „Jetzt ist sie endlich da: Die neue Ticket-App im HVV (=Hamburger Verkehrsverbund), mit der Bus- und Bahnfahrten so einfach werden soll wie nie: Kein Suchen mehr am Fahrkartenautomaten nach dem richtigen Tarif, kein Rechnen mehr nach dem günstigsten Ticket – einfach nur noch das Handy zücken, einsteigen und losfahren. Der Rest passiert automatisch.“

<sup>9</sup> Deutsche Bahn, Daten & Fakten 2020 S. 22–23

<sup>1</sup> [<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=funktionale+analphabeten+deutschland+2021>, aufgerufen 10.02.2023 ]



Quelle: DB AG

HVV-Any nennt sich das neue System“. (HVV-Werbebotschaft nach Nahverkehr 10.02.2023) Aber so einfach wie beschrieben ist das Vergnügen nicht, denn folgende Schritte sind zu beachten: „Erst einmal braucht man die neue HVV-Any-App, die der Verkehrsverbund in den App-Stores von Apple und Google online gestellt hat. Dann muss man in der App ein User-Konto anlegen. Wer schon ein Konto in der HVV-Switch-App hat, kann die Anmeldedaten auch in der Any-App nutzen. Nutzerkonten aus der klassischen HVV-App sind mit der Any-App leider nicht kompatibel. Nach der Anmeldung und Hinterlegung der Zahlungsdaten geht man nun einfach zur nächsten HVV-Haltestelle und öffnet dort die App. Auf dem Bildschirm wird – wenn alles glatt läuft – die aktuelle Station angezeigt, die man mit einem Fingerwisch kurz bestätigt. Damit ist man nun offiziell eingeecheckt und kann in Bus, Bahn oder Hafenfähre einsteigen. Aber Achtung: Gültig wird das Ticket erst nach 90 Sekunden – wie bei allen digitalen Fahrkarten im HVV. Während der Fahrt muss man sich um nichts kümmern. Man kann unterwegs beliebig oft umsteigen, Pause machen und weiterfahren. Das Handy bleibt die ganze Zeit in den Fahrzeugen und Haltestellen mit kleinen installierten Funksendern verbunden und erkennt so, dass man noch unterwegs ist. Ist man am Ziel angekommen, steigt man einfach aus. Sobald man die Haltestelle verlassen hat, reißt die Funkverbindung zu den Sendern ab. Das System erkennt somit automatisch, dass die Fahrt beendet ist, und checkt den Fahrgast aus. Im Hintergrund wird nun automatisch immer der günstigste Preis errechnet – maximal der Preis einer HVV-Tageskarte. Abgerechnet wird am Folgetag.[...] Während der Fahrt und in den HVV-Haltestellen hält die Any-App permanent Kontakt mit den kleinen Funksendern in Fahrzeugen und Stationen. Wenn man die App schließt oder das Handy ausschaltet, reißt der Kontakt ab und das System beendet automatisch die Fahrt. Das bedeutet: In diesem Moment sitzt man plötzlich ohne gültigen Fahrschein da. Deswegen muss die App während der Fahrt immer aktiv bleiben.“

Bei Fehlbedienung der App oder bei leerem Akku kann man plötzlich ohne gültiges Ticket dastehen. Auch hier die spannende Frage, welche Verträge zwischen dem HVV und den Energieversorgern bestehen, dass hier permanent Strom verbraucht werden muss. Das ist zwar nur ein kleines Problem, sorgt aber gerade bei älteren Kunden für andauerndes Unbehagen. Für manch ältere und/oder gesundheitlich beeinträchtigte Fahrgäste wird die Bedienung und das Auffinden der richtigen Apps und Icons allein wegen abnehmender Feinmotorik und schwächerem Augenlicht zu einem Problem. Papierfahrkarten oder Jahreskarten in Form einer Scheckkarte mit entsprechendem Chip bereiten keine solchen Probleme.



*Feuchte Träume  
der Digitalisierung  
contra Realität*

Der Kunde hat somit nicht nur die Arbeit, die App zu aktivieren. Er liefert ganz nebenbei gratis sein komplettes Bewegungsprofil beim Verkehrsbetrieb ab. Für diesen ein hoher Zusatznutzen, für den Kunden der Verlust eines Stücks seiner Privatsphäre. Noch Jahre später kann das Verkehrsunternehmen nachvollziehen, wann Kunde xy an welchem Tag zu welcher Uhrzeit welche Strecke mit Bahn, Bus oder anderen Transportmitteln zurückgelegt hat. Das ist garantiert nicht im Sinne jedes Kunden. Warum darf man bei Nutzung der Any-App nicht mehr anonym Bus, Bahn oder Straßenbahn nutzen? Diese Form der Privatheit bietet das Auto. Das ist übrigens eines der Argumente, weswegen viele Bürger Auto fahren und nicht den ÖPNV nutzen. Längerfristig gelangt allerdings auch die Privatheit beim Autofahren mit weiter fortschreitender Digitalisierung an ihre Grenzen: Sollte das autonome Fahren kommen, werden auch dort alle Bewegungsdaten aktenkundig. Die genannten Argumente zeigen, dass für den Erwerb der Ticket-Apps gleich mehrere Hürden zu überwinden sind. Das ist für weniger Smartphone-affine oder Smartphone-ablehnende Kunden ein großes oder gar unüberwindliches Problem. All dieser komplizierten Apps würde es nicht bedürfen, gäbe es ein einfaches, überall in Deutschland zu nutzendes Nahverkehrsticket für einen Euro am Tag bzw. 365 Euro im Jahr, das Deutschlandticket, in Form einer Scheckkarte. Diese sollten an Automaten gekauft oder als Abonnement monatlich abgebucht werden und jederzeit zum Monatsende gekündigt werden können. Das ist einfach und barrierefrei. Niemand würde ausgegrenzt, komplizierte Tarifsysteme würden sich erübrigen und App-Entwickler und -Verwalter könnten sich sinnvoller Ausgaben bei der Kundenbetreuung zuwenden.

**Fazit:** Digitalisierung ist schön und gut; es gibt sicher Bahn-/ÖPNV-Kunden, die sich damit wohlfühlen. Aber ebenso gibt es eine große Gruppe von Kunden, für die die Digitalisierung eine teils unüberwindliche Zugangshürde zum ÖPNV bedeutet, ja, die sie geradezu ausgegrenzt. Es muss möglich sein, die Digitalisierung und das permanente Nutzen teurer Mobiltelefone aus persönlichen, ökonomischen und ökologischen Gründen abzulehnen und trotzdem als freier Bürger gleichberechtigt an den Angeboten im ÖPNV teilhaben zu können. Zwischen dem Besitz eines behördlich ausgestellten Personalausweises und eines privatwirtschaftlich teuer angebotenen Mobiltelefons sollte immer noch ein wesentlicher Unterschied bestehen bleiben. Einfache Flatrate-Ticketstrukturen am Automaten und über monatliche Abbuchung im Abonnement lösen das Digitalisierungsdilemma und sparen die hohen Entwicklungskosten für digitale Tickets, Status-Apps und dergleichen ein. Diese Ersparnisse wären für eine Angebotsverbesserung im ÖPNV besser eingesetzt.

# Grenzüberschreitender Bahnreiseverkehr – beschämend für ein „geeintes“ Europa

9

**Michael Jung**

Die Kern-EU besteht seit 65 Jahren, die große Erweiterung nach Osten liegt auch bald 20 Jahre zurück. Der Zustand und die Betriebsqualität der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen von Deutschland in seine Nachbarländer ist immer noch erschreckend schlecht. Heute gibt es weniger Bahngrenzübergänge als vor hundert Jahren. Ehemals grenzüberschreitende Bahnlinien wurden entweder stillgelegt oder nach Kriegszerstörungen nicht wieder aufgebaut. Langlaufende, durchgehende Zugverbindungen wurden eingestellt. So gibt es gerade einmal eine grenzüberschreitende Bahnlinie zwischen Deutschland und Belgien, aber noch nicht einmal einen durchgängigen Stundentakt auf der wichtigen Relation Köln-Brüssel.

Zwischen Deutschland und den Niederlanden, immerhin dem viertgrößten Handelspartner Deutschlands, sind es gerade einmal vier Strecken. Früher existierende Bahnlinien wie zwischen Bremen und Groningen werden wegen der Unfähigkeit der Deutschen Bahn (DB), eine beschädigte Brücke über die Ems wieder aufzubauen, de facto stillgelegt. Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr wird zwischenzeitlich mit Bussen über die gut ausgebaute Autobahn abgewickelt. Eine durchgängige Bahnverbindung von Hamburg nach Groningen, die es früher einmal gab, wird wohl nicht mehr eingerichtet. Ob diese Bahnlinie jemals wieder in Betrieb geht, ist mehr als fraglich. Die über 100.000 Einwohner zählende niederländische Stadt Nimwegen hat keine direkte Bahnverbindung nach Deutschland, obwohl viele Holländer in der grenznahen Region arbeiten und vice versa. Auf der Autobahn von Nimwegen nach Düsseldorf befindet man sich täglich im Dauerstau. Dieses Trauerspiel wiederholt sich an den anderen Festlandsgrenzen Deutschlands. Noch dramatischer: In den 1960er und 1970er Jahren gab es direkte Bahnverbindungen von München nach Athen. Heute kann man Griechenland per Bahn aus Deutschland nicht mehr erreichen! Und was tut die EU: Sie fördert mit Milliarden den grenzüberschreitenden Autobahnbau!

Aber die DB tut auch ihr übriges. Das kann man gut am Beispiel des Eisenbahnverkehrs nach Polen sehen. Die bis zur Einstellung in 2007 gut funktionierende tägliche Eurocity-Verbindung von Hamburg-Altona in die polnische Touristenmetropole Krakau, die mit Breslau und Kattowitz zusätzlich zwei große polnische Metropolen mit jeweils über einer halben Million Einwohnern erschloss, wurde ersatzlos eingestellt. Heute gibt es nur noch Umwegverbindungen mit mindestens zweimaligem Umsteigen über Posen. Das gleiche Trauerspiel ist die Verbindung von Berlin nach Stettin, immerhin siebtgrößte Stadt von Polen mit über 400.000 Einwohnern. Gab es vor 1939 von Berlin aus dorthin schnelle, umsteigefreie D-Zugverbindungen in weniger als zwei Stunden Fahrzeit, benötigt die schnellste Verbindung heute knapp drei Stunden, nutzt aber für die Hälfte der Strecke einen Bus. Die Bahnverbindung dauert mehr als vier Stunden. Denn ab Angermünde oder Paspewalk holpert ein alter Dieseltriebwagen mit streckenweise nicht mehr als 30 km/h über die Schienen. An der Elektrifizierung dieser früher zweigleisig ausgebauten Hauptverbindung wird zwar 20 Jahre nach der Aufnahme Polens in die EU gearbeitet, eine Fertigstellung ist jedoch nicht abzusehen. Auch andere Bahnverbindungen nach Polen leiden an fehlender Elektrifizierung grenznaher Abschnitte auf deutscher Seite, sodass ein mehrfacher, zeitraubender Lokwechsel auf der Strecke erforderlich ist. Das hemmt insbesondere den Güterverkehr. Ebenso wurde die früher schnelle, umsteigefreie Seebäderverbindung von Berlin über Swinemünde zum Seebad Heringsdorf auf der Urlauberinsel Usedom bisher noch nicht wieder aufgebaut, obwohl dafür ein dringender Bedarf besteht.

Gleichermaßen wäre die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und Elektrifizierung auf dem deutschen Teil der alten Ostbahnstrecken von Berlin nach Küstrin, die auf polnischer Seite zweigleisig nach Danzig führt, ein wichtiger Beitrag zur besseren Integration des polnischen und deutschen Eisenbahnnetzes. Die Elektrifizierung der besonders für den Güterverkehr wichtigen, 55 km langen Strecke von Knappenrode bis

zur polnischen Grenze dauerte von 2009 bis 2018. Sie wäre auch heute noch nicht fertig, hätte es damals nicht erheblichen Druck der polnischen Seite gegeben. Dagegen steht die Elektrifizierung der zweigleisigen Hauptstrecke von Dresden nach Görlitz und dann weiter in das oberschlesische Industrievier immer noch aus. Gleiches gilt für den für den Güterverkehr wichtigen Abschnitt von Cottbus nach Forst.

Um die Bahnverbindungen in die Tschechische Republik ist es ähnlich traurig bestellt. Zahlreiche eingleisige grenzüberschreitende Nebenbahnverbindungen im Erzgebirge wurden nach der Wende zögerlich wiederhergestellt, weisen aber ein unzureichendes Verkehrsangebot auf; zum Teil wurde dieses mangels Attraktivität auch wieder eingestellt. So gibt es nur eine leistungsfähige elektrifizierte Bahnstrecke zwischen Deutschland und Tschechien! Das ist die bekannte, aber überlastete Elbtalstrecke von Dresden nach Prag über Pirna mit Grenzübergang in Schöna. Die andere Hauptstrecke von München nach Prag über Schwandorf – Furth im Walde ist nicht elektrifiziert, nur eingleisig ausgebaut, sehr kurvenreich und mit Fahrzeiten von fünfeinhalb Stunden für die 360 km lange Strecke nicht sonderlich attraktiv. Immerhin wird auf dieser Strecke nach Jahren der Bedienungspause durch die halbstaatliche Bahngesellschaft ALEX mit subventionierter Leistungsbestellung durch den Freistaat Bayern ein Zweistudentakt angeboten. Das früher bestehende IC-Bus-Angebot der DB wurde daraufhin eingestellt! Die Auslastung der Züge leidet aber unter dem parallelen Flix-Bus-Angebot, welches aufgrund der grenzüberschreitend gut ausgebauten Autobahn von der Fahrzeit her attraktiver ist. Ein früher bestehendes Zugangebot von Nürnberg nach Prag wurde schon vor Jahren eingestellt. Die ehemals vollständig zweigleisige Hauptbahn von Plauen nach Eger und Karlsbad in Tschechien fristet nur ein unbedeutendes Randdasein.

Lediglich die Bahnverbindungen nach Österreich mit elektrifizierten Grenzübergangsstellen in Passau, Freilassing und Kufstein erscheinen auf den ersten Blick hin ausreichend ausgebaut. Aber diese drei Strecken sind völlig überlastet, zumal ein Großteil des Alpentransitverkehrs über die Inntalbahn mit dem Grenzübergang Kiefersfelden geleitet wird. Die Art des Ausbaus der Inntalstrecken mit langen Tunneln steht mit Recht in der Kritik von Bürgerinitiativen und Anliegergemeinden. Entlastende Strecken, z.B. von Landshut über Mühldorf am Inn nach Freilassing/Salzburg, sind weitgehend nur eingleisig ausgebaut und nicht elektrifiziert, haben also keine Kapazitäten. Die beiden anderen Bahngrenzübergänge von Garmisch nach Reutte in Tirol und über Mittenwald nach Innsbruck haben nur eine geringe Bedeutung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Gleichermaßen ist ein Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnstrecken in die Schweiz entweder weit hinter dem Zeitplan (Oberrheintalstrecke), wird gehemmt durch nicht elektrifizierte Strecken (Basel – Waldshut – Grenzübergang Schaffhausen), weist auf innerdeutschem Gebiet unzureichende Kapazitäten auf (Stuttgart-Singen und Ulm-Lindau durch den eingleisigen Abschnitt Friedrichshafen – Lindau, ebenso Konstanz – Kreuzlingen). Damit kann die Bahn die ihr im Klimawandel zugeordnete Rolle im grenzüberschreitenden Bahnverkehr nicht ausüben. Und die Schweizer Bahn lässt prinzipiell alle ICEs aus Deutschland im Bahnhof Basel SBB 20 Minuten warten, um potenzielle Verspätungseintragungen in die eng getaktete Streckenbelegung zu verringern.

Gleichermaßen traurig ist der Zustand der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen nach Frankreich, dem drittgrößten Handelspartner Deutschlands. Es gibt lediglich drei zweigleisige und elektrifizierte Bahngrenzübergänge Kehl-Straßburg, Saarbrücken-Forbach und Perl-Apach (hauptsächlich Güterverkehr). Daneben gibt es noch einige Regionalzugverbindungen und -strecken, die aber schon nach dem 1. Weltkrieg unterbrochen und bis heute nur teilweise wieder reaktiviert wurden (Breisach – Neuf Brisach (fehlende Rheinbrücke), Rastatt – Hagenau, Winden/Pfalz – Wissembourg, Saarbrücken – Sarreguemines, Dillingen – Bouzonville, Merzig/Saar – Hombourg-Budange).

Noch trauriger ist die Situation heute, wenn es um den Erwerb grenzüberschreitender Fahrkarten geht. War es zu alten Staatsbahnzeiten selbst zu Hochzeiten des Kalten Krieges möglich, durchgängige Fahrkarten von Deutschland in die Länder des Ostblocks zu erwerben, ist dieses heutzutage entweder nur für Teilstrecken oder überhaupt nicht möglich. Im Fahrplanauskunftssystem der DB heißt es dann „Preisauskunft nicht möglich“. Das sollte besser übersetzt werden mit „Erwerb einer Fahrkarte im Internet nicht möglich“. Noch 1989 konnte man in Bordeaux eine Fahrkarte nach Hamburg-Altona inklusive zweier Schlafwagenbuchungen und Fahrradtransport erwerben. Heute wird weder das Fahrrad transportiert noch gibt es einen Schlafwagen-

service auf beiden Streckenabschnitten. Damals ging ein Nachtzug von Bordeaux nach Paris-Austerlitz und dann – nach einem Tagesaufenthalt in Paris – vom Gare du Nord nach Hamburg-Altona. Für eine Bahnfahrt nach Polen kann man heute z.B. nur eine Fahrkarte für die von DB und PKP betriebenen Strecken in Deutschland erwerben, aber pikanterweise nicht für die Anschlussstrecken, die von Arriva Polska betrieben werden. Letztere ist ausweislich des DB-Konzerngeschäftsberichtes 2021 eine 100%ige Tochter der DB! Für eine Bahnfahrt von Oslo nach Hamburg-Altona muss man sich ein Angebot aus den Webseiten der vier beteiligten Bahngesellschaften NSB (jetzt Vy), SJ, DSB und DB herausklauben. Ein Fahrkartenerwerb am Schalter der DB ist nicht möglich. Die schwedischen Staatsbahnen bieten immerhin für das Teilstück Oslo – Kopenhagen eine durchgehende Fahrkarte an, obwohl der Transport in Zügen von drei verschiedenen Zuggesellschaften stattfindet. Ab Kopenhagen gibt es ein DB-Ticket – inklusive der obligaten Verspätungen, die aber erst in Flensburg beginnen. Begründet wird die Aufspaltung des Fahrkartenerwerbs pikanterweise mit der EU-Fahrgastrichtlinie, nach der die ticketausstellende Bahngesellschaft für mögliche Fahrgeldrückerstattungen im Verspätungsfall verantwortlich ist. Verständlich, dass angesichts des hohen Verspätungsniveaus der DB-Bahngesellschaften niemand im Ausland das Rückerstattungsrisiko eingehen und dafür haften will!

Es sind also nicht nur die Lücken im Schienennetz, sondern auch der für ein entspanntes Reisen notwendige Fahrkartenerwerb – sei es nun online oder am Fahrkartenschalter –, der grenzüberschreitendes Bahnreisen in Europa etwas für Bahnliebhaber werden lässt, aber nicht für das normale Publikum. Das bucht lieber mit einem Mausclick einen Flug, der dann zudem noch um den Faktor 3 billiger ist als die entsprechende Bahnreise! Mit einer solchen EU-Bahnpolitik kann man den Klimawandel nicht bekämpfen. Es wäre Aufgabe der EU, einheitliche Regelungen zu schaffen und, wenn die Bahngesellschaften es nicht wollen/können, eine EU-weite Vertriebsplattform für den Internetverkauf von grenzüberschreitenden Bahntickets aufzubauen. Will die Bahn wirklich ernsthaft dem Kurzstrecken-Luftverkehr Konkurrenz machen, dann muss ein verlässliches und hochfrequentes Zugangebot auf den zentralen Hauptstrecken und zwischen den wichtigsten Metropolen in Deutschland und den angrenzenden Ländern existieren. Stündliche statt derzeit bestenfalls zweistündliche Verbindungen sollten der Regelfall sein, und zwar auf den Strecken:

- ▶ Hamburg – Kopenhagen – (Malmö – Stockholm)
- ▶ Berlin – Stettin – Danzig
- ▶ Berlin – Posen – Warschau
- ▶ Hamburg – Berlin – Prag – (Budapest)
- ▶ Nürnberg/München – Prag – Budapest
- ▶ Deutschland – Wien – Budapest
- ▶ München – Innsbruck – Verona – Venedig
- ▶ München – Salzburg – Klagenfurt – Ljubljana – Zagreb – (weiter Richtung Balkan)
- ▶ München – Zürich – Genf
- ▶ Stuttgart – Zürich – Mailand
- ▶ Frankfurt – Basel – Bern – Mailand
- ▶ Frankfurt – Basel – Genf – Lyon – Marseille
- ▶ Frankfurt – Paris
- ▶ Frankfurt – Luxemburg
- ▶ Frankfurt – Brüssel – Ostende
- ▶ Frankfurt – Köln – Amsterdam
- ▶ Berlin – Amsterdam – Rotterdam
- ▶ Dortmund – Duisburg – Antwerpen – Brüssel (und weiter nach London)
- ▶ Hamburg – Amsterdam – Antwerpen

Dieses Liniennetz muss um entsprechende Nachtzug-Verbindungen ergänzt werden. Die Wiederherstellung einiger länger laufender Verbindungen (Berlin – Stockholm, München – Rom) wird von der EU als großer Erfolg gewertet, ist jedoch nur ein kläglicher Anfang. Würde die EU bestellte Verkehre auf neu aufzubauenden Auslandsverbindungen zulassen bzw. selbst die Anschubfinanzierung übernehmen, könnten grenzüberschreitende Bahnverbindungen in größerem Umfang schneller umgesetzt werden.

# DB Cargo: Hülle ohne Wert – oder: Wem gehören die Güterwagen in Deutschland?

Michael Jung

Güterzüge rumpeln, scheppern vor sich hin, manche Wagen sind in der Farbe der DB rot lackiert, das häufig braunem Rost gewichen ist. Blaue Güterwagen der PKP für den Kohletransport zu den Kraftwerken mischen sich darunter. Die Containertragwagen nimmt man kaum zur Kenntnis, hier dominieren die Farben und Logos der großen Schifffahrtsgesellschaften wie China Shipping (grün), Hapag-Lloyd (orange), Maersk (hellblau), MSC (sandfarben), CMA/CGM (dunkelblau) und dazwischen als Farbtupfer ein bunter Reigen kleinerer Schifffahrtsgesellschaften oder Container-Leasingfirmen. Immer öfter nimmt man auf den Schienen zwei wichtige Abkürzungen in großen Lettern an Spezial- und modernen Güterwagen wahr: GATX und VTG. Mit diesen Abkürzungen verbinden nur sehr wenige etwas Spezifisches. Die wenigsten haben sich je mit der Eigentümerstruktur der Güterwagenflotte, die das Rückgrat des Güterverkehrs auf der Schiene ist, beschäftigt. Da aber zwischenzeitlich mehr als die Hälfte des Güterverkehrs auf der Schiene in Deutschland von nicht DB-Gesellschaften mit Güterwagen, die entsprechend nicht der DB gehören, abgewickelt wird, lohnt es auf jeden Fall, sich die Eigentümerstruktur der Güterwagenflotten näher anzusehen.

# 1

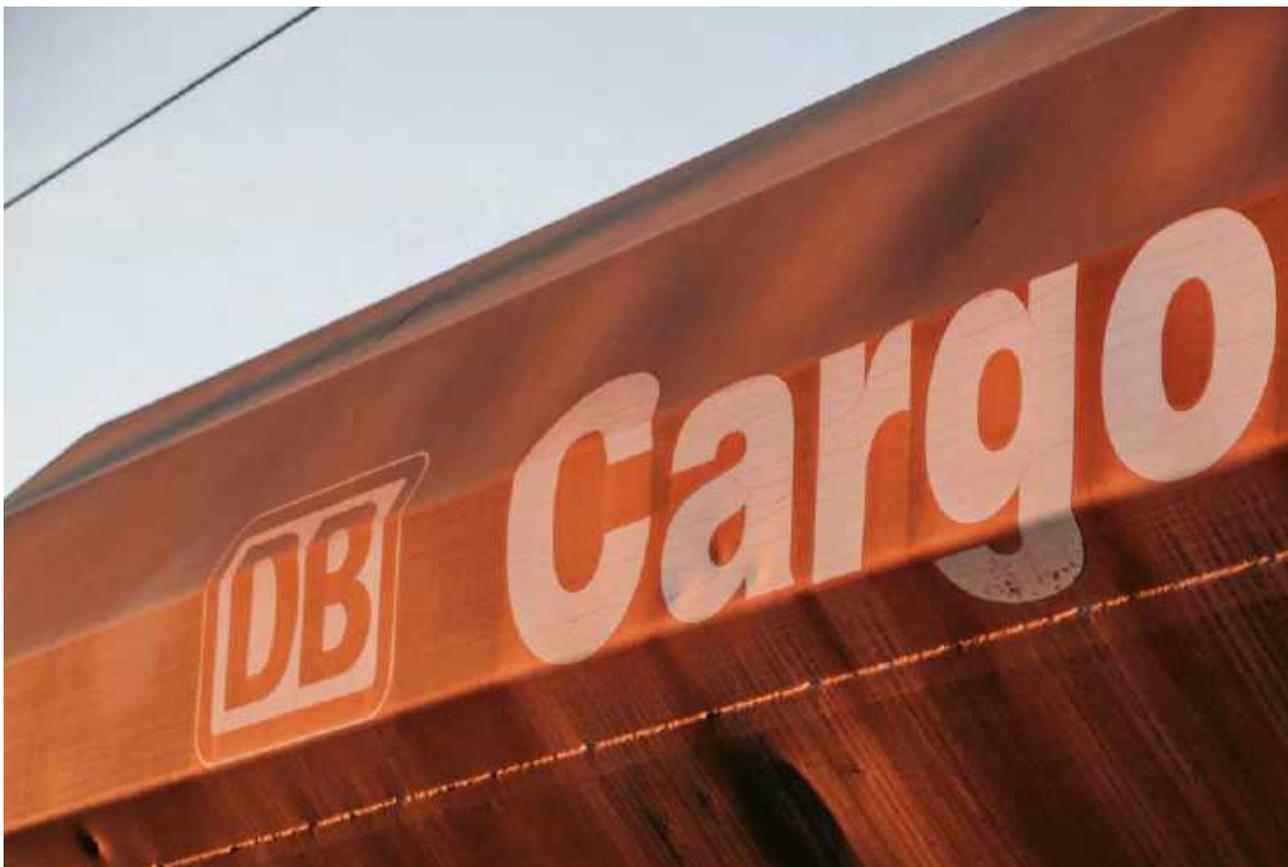
## DB Cargo

DB Cargo besitzt 2021 noch rund 70.000 eigene Güterwagen, hat zusätzlich rd. 1.000 Güterwagen geleast und etwas mehr als 8.000 Güterwagen angemietet. (Deutsche Bahn Daten & Fakten 2020, S. 24). Die Zahl der eigenen Güterwagen ist seit Jahren mit einer Rate von 5% p.a. rückläufig. Der Güterwagenbestand von DB Cargo ist überaltert, daher die Reduzierung des Bestandes. Die abgängigen Wagen wurden der Verschrottung zugeführt; neu investiert wurde zu wenig. Der DB-Cargo-Wagenpark setzt sich aus technisch weniger anspruchsvollen Wagen zusammen und beschränkt sich im Wesentlichen auf gedeckte Güterwagen der verschiedenen Klassen (rd. 13.000), offene Güterwagen, das sind die technisch simpelsten Wagen (rd. 20.000), und Flachwagen der verschiedenen Baureihen (rd. 35.000). Darunter werden in der DB-Statistik auch die Autotransportwagen geführt. Offene Güterwagen werden angesichts rückläufiger Kohletransporte aufgrund reduzierter Nutzung von Kohle zur Stromerzeugung künftig immer weniger gebraucht. Dagegen findet man in der Flotte von DB Cargo nur relativ wenige moderne Schiebewandwagen, Tankwagen, Wagen für die Chemieindustrie usw. Zudem gibt es keine Aufschlüsselung nach Typen der von den kommerziellen Waggonvermietern geleasten und angemieteten Güterwagen. Es steht zu vermuten, dass es sich hauptsächlich um die in der DB-Waggonlisten ausgewiesenen Kessel- und Druckgaswagen handelt. Die Beschränkung der DB Cargo auf sog. Trockengüterwagen hatte ursprünglich historische Gründe. Angesichts des hohen Investitionsbedarfes nach dem 2. Weltkrieg, um die überalterten und beschädigten Waggonbestände zu erneuern, kam es zu einer Arbeitsteilung zwischen der damaligen Deutschen Bundesbahn, die sich auf die seinerzeit vorherrschende Güterwagenklasse der Trockengüterwagen beschränken musste, und einer neuen Gesellschaft, die die alten Kesselwagen der Reichsbahn bewirtschaften sollte.

# 2

## VTG

Für die Beschaffung von Kesselwagen für Mineralöltransporte und für die Chemieindustrie mit einem höheren spezifischen Investitionsbedarf wurde 1951 auf Veranlassung der zuständigen Bundesbehörden die Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH (VTG) gegründet. Die VTG übernahm die Tanklager-Kesselwagen- und Tankschiffsbetriebe von der 1934 im Rahmen der faschistischen Aufrüstungspolitik gegründeten reichseigenen Wirtschaftlichen Forschungsgesellschaft (WiFo). 1961 wurde die VTG an die damals noch in öffentlichem Besitz befindliche Preussag AG



verkauft und damit formal privatisiert. Die Preussag wurde in den späten 1960er Jahren selbst an die Börse gebracht.

Nach der Gründung der Deutschen Bahn AG (DB) als Nachfolgegesellschaft der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR) zum 01.01.1994 und der darauffolgenden Liberalisierung des Bahnmarktes wurde die profitable Monopolstellung der VTG bedroht. Denn jetzt tauchten als Konkurrenz die relativ modernen Kesselwagenbestände der Deutschen Reichsbahn auf, die im Rahmen einer Versteigerung zu 2/3 an die neu gegründete Kesselwagen-Vermietgesellschaft KVG (s.u.) und zu 1/3 an die französische Gesellschaft NACCO eines US-Investors gingen. Dem versuchte 1998 die VTG durch eine Fusion mit der Binnenschiffsreederei Lehnkering zur VTG-Lehnkering AG entgegenzutreten. Mittels Akquisitionen und Desinvestitionen (Binnenschiffahrt, Tanklager) wurde die Geschäftstätigkeit in den Folgejahren auf die drei Betriebsbereiche Waggonvermietung, Schienenlogistik und Tankcontainerlogistik ausgeweitet. Unter der Ägide der jetzt als TUI firmierenden Preussag wurden die VTG-Aktivitäten ausgebaut durch Übernahme der australischen Brambles-Gruppe mit 23.000 Waggons und einer 75%igen Beteiligung an Transpetrol (25% Kühne + Nagel). 2004 erfolgte die Umfirmierung in VTG AG. Diese wurde 2005 an einen Fonds des US-Investors Wilbur Ross verkauft. Jetzt ging die VTG auf Einkaufstour in Europa und übernahm die Tankwagen und Tankcontainer der französischen Algeco, der österreichischen ÖMV, der Schweizer Rexval Finance, der deutschen Otto Wolff Railtrans, der schwedischen Nordwaggon und der Schweizer ETRA Eisenbahn-Transportmittel AG. Mitte 2008 expandierte die VTG nach China und übernahm 50% der Anteile an dem Logistik-Dienstleister COSCO-Vopak Logistics, Shanghai, sowie den Waggonbaubereich der insolventen Graaff-Gruppe in Elze bei Hannover.

Zu Beginn des neuen Jahrzehntes expandierte die VTG ungehemmt weiter durch komplette Übernahmen der Rexval-Gruppe mit 720 Güterwagen, des französischen Schienenlogistikunternehmens TMF mit 1.100 Getreidewaggons, des italienischen Konkurrenten Sogerent und der finnischen Railcraft Oy mit 560 Kesselwagen für das russische Breitspurnetz.

Auch in den USA expandierte VTG durch Übernahme der Vermietgesellschaft SC Rail Leasing America (SCRL) mit mehr als 2.000 Waggons und der Texas Railcar Leasing Company (TRLX) mit 1.000 Waggons.

2014/15 wurde der nächste Übernahmecoup gelandet, indem VTG die 30.000 Containertragwagen der erst

1995 gegründeten schweizerischen AAE Ahaus-Alstädter Eisenbahn AG übernahm. Dies wurde durch eine Kapitalerhöhung der im S-Dax-Segment notierten VTG um 34% finanziert. Andreas Goer wurde dadurch als Alteigentümer der AAE mit 29% der größte Einzelaktionär der VTG. ( Die und die vorgenannten Angaben aus: [https://de.wikipedia.org/wiki/VTG\\_\(Unternehmen\)](https://de.wikipedia.org/wiki/VTG_(Unternehmen)) aufgerufen 30.01.2023) Schon ein Jahr später verkaufte Andreas Goer seine Aktien an die Deodora Holding B.V. der US-Investmentbank Morgan Stanley Infrastructure Partners (MSIP). Zweitgrößter Aktionär von VTG wurde 2016 die Kühne Holding (Spedition Kühne + Nagel) mit 20%, deren Anteile schon 2018 von MSIP übernommen wurden. Drittgrößter Einzelaktionär war mit 10% die Joachim Herz Stiftung (Hauptaktionär der Beiersdorf AG). Letztere konnte sukzessive ihren Anteil auf 17% ausbauen. Durch Abfindungsangebote an die noch verbliebenen freien Aktionäre hatte MSIP Ende 2018 insgesamt 70,6% der Anteile an der VTG. 2019 erfolgte dann das Delisting von der Börse und Ende 2022 die Umwandlung der VTG AG in eine GmbH.

Unter der Morgan-Stanley-Ägide erfolgte dann 2017 die Übernahme der CIT Rail Holdings (Europe) S.A.S., Paris, mitsamt der dazugehörenden NACCO-Gruppe mit 11.000 Güterwagen.

Am 29.06.2022 erfolgte der nächste spektakuläre Coup: Die MSIP, die zwischenzeitlich ihren Anteil auf 57,5% reduziert hatte, und die Joachim Herz Stiftung verkauften gemeinsam ihren 72,55%-Anteil an der VTG je zur Hälfte an GIP = Global Infrastructure Partners, die wiederum eine 100%ige Tochter von ADIA = Abu Dhabi Investment Authority ist, und an ADIA direkt. Dies ist der Staatsfonds des Scheichtums Abu Dhabi, der heute das Sagen hat mit 88.500 Güterwaggons, verteilt auf 1.000 Waggontypen, und 5.000 Tankcontainern mit weitem Abstand größten Güterwagen- und Tankcontainer-Vermietunternehmen in Europa. Damit nimmt ADIA eine Schlüsselposition in der Logistik der Chemie-, Mineralöl-, Baustoff-, Agrar- und Stahlindustrie ein sowie bei den Hafenhinterlandverkehren der Containerreedereien. Man kann es auch Abhängigkeit nennen. Die restlichen 27,45% an VTG hält der Pensionsfonds der öffentlichen Beschäftigten der kanadischen Provinz Ontario, OMERS Ontario Municipal Employees Retirement Benefit System, der insgesamt ein Investitionsvolumen von 121 Mrd. kanadischen Dollar verwaltet. <https://www.vtg.de/neuigkeiten-und-einblicke/pressemitteilungen/detail/morgan-stanley-infrastructure-partners-und-joachim-herz-stiftung-beschliessen-verkauf-einer-mehrheitsbeteiligung-an-der-vtg-aktiengesellschaft-an-gip-und-adia> mit angehängter Presseerklärung von ADIA

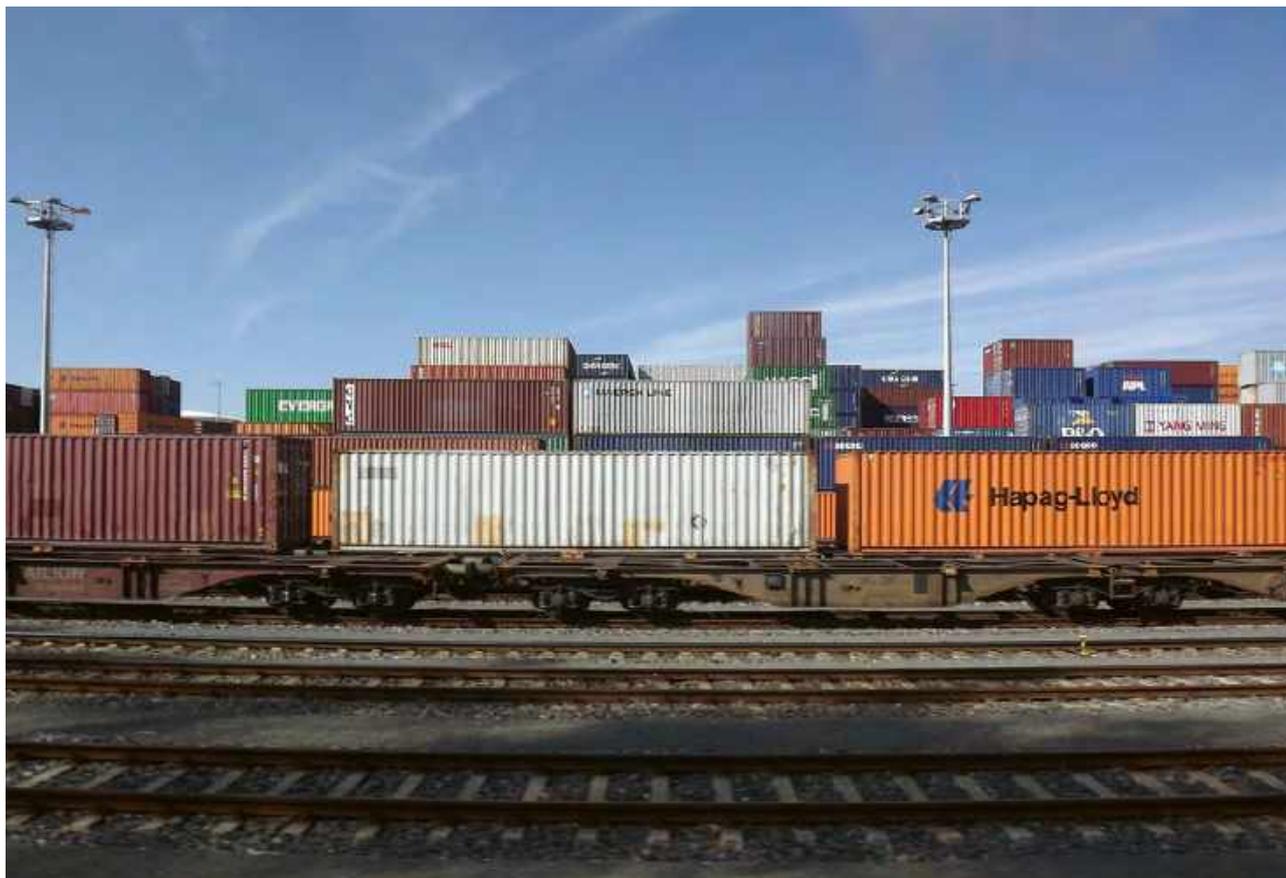
Auch wenn ADIA behauptet, hier ein langfristiges Investment für eine notwendige Dekarbonisierung der Lieferketten im Transportsektor eingegangen zu sein, so stellt sich angesichts der vorgenannten Geschichte die Frage, in welche Abhängigkeiten von einem einer nicht demokratisch kontrollierten Regierung gehörenden Staatsfonds sich hier der Schienengüterverkehrssektor in Deutschland und auch in Europa gegeben hat. Es ist erstaunlich, dass die Wettbewerbsbehörden geräuschlos ihre Genehmigung zur letzten Übernahmetransaktion der VTG-Anteile erteilt haben.

Anmerkung: Eisenbahn-Güterwagen haben eine durchschnittliche Lebensdauer von 30-40 Jahren und werden von den Vermietungsgesellschaften für üblicherweise 3-10 Jahre vermietet. In 80% der Fälle werden Anschlussmietverträge abgeschlossen; somit ist das Wiedervermietungsrisiko begrenzt. Daher sind Eisenbahnwaggon-Vermietungsgesellschaften ein beliebtes Investitionsobjekt von langfristig agierenden Staats-, Private Equity- und Pensionsfonds. Die durchschnittlichen Renditen in diesem Geschäft liegen bei 4,5-6,5%. Die fünf größten dieser Gesellschaften haben in Europa einen Marktanteil von 75%. Der Rest entfällt auf knapp 60 kleinere Akteure. (Rolling Stock and Infrastructure Investors | October 2021, DWS-Research, DWS International GmbH, Frankfurt 2021)

### 3

#### Ermeva

Ermeva ist de facto die VTG Frankreichs. Sie gehörte bis Herbst 2021 zur SNCF, die aufgrund der hohen Verschuldung von 38,4 Mrd. Euro per 30.06.2021 gezwungen war, sich von diesem Unternehmen zu trennen und es für mehr als 3,2 Mrd. Euro und zusätzlich der Übernahme von Altschulden an zwei strategische Investoren zu verkaufen. Die Erwerber sind zu je 50% die Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), eine weltweit tätige Investmentgruppe, und der deutsche, zur Deutschen Bank Gruppe gehörende Investmentfonds DWS-Infrastruktur. Beide Fonds



wollen Ermeva gemeinsam verwalten. Der Abschluss der Transaktion wurde am 22.10.2021 bekanntgegeben. Mit einem Bestand von insgesamt 100.000 Güterwagen und Tankcontainern (<https://www.cargoforwarder.eu/2021/09/05/sncf-sells-ermewa/>) ist Ermeva ein führender Anbieter von Leasingdienstleistungen für Güterwagen in Europa und Weltmarktführer bei Tankcontainern für mehr als 1.000 Kunden in 80 Ländern. Im besten Marketingsprech wurde zum Abschluss der Transaktion verkündet: „Die Gruppe ist auf die Konzeption, Optimierung und Verwaltung strategischer Güter für die globale Lieferkette spezialisiert. Mit ihrem Hauptsitz in Frankreich bietet Ermeva Kunden aus so unterschiedlichen Branchen wie der Stahl-, Energie-, Bau-, Chemie-, Lebensmittel- und Getränkeindustrie sowie Logistikunternehmen und Spediteuren lokales Know-how.“ (aus Pressemitteilung der SNCF zum Verkauf der Anteile am 27.10.2021, aus <https://www.lok-report.de/news/europa/item/28694-frankreich-sncf>) Ermeva ist faktisch die Nummer 2 im europäischen Güterwagenvermietmarkt. Der Fokus der Ermeva-Güterwagenflotte liegt auf Kesselwagen aller Art und Schüttgutwagen, besonders solche für den Getreidetransport. Daneben sind auch die üblichen anderen Waggonklassen wie Flachwagen, Containertragwagen und offene Güterwagen vertreten.

## 4.

### GATX

GATX Rail Europe mit Sitz in Wien, zu der als größte Tochtergesellschaft die GATX Germany GmbH gehört, ist eine 100%ige Tochter der in New York börsennotierten GATX Corporation. Diese ursprünglich aus dem Flugzeug-Leasing-Geschäft kommende Firma hat sich heute schwerpunktmäßig auf die Vermietung von Eisenbahnwaggons und Tankcontainern (mit 20.000 Einheiten einer der größten in diesem Marktsegment weltweit) spezialisiert. In den Jahren 2008 bis 2010 wurden die ersten 12.000 Eisenbahnwaggons übernommen, darunter die der Kesselwagenvermietgesellschaft (KVG) in Deutschland und Österreich mit einem damaligen Bestand von 4.500 ehemaligen DDR-Reichsbahn-Kesselwagen. 2012 erfolgte der Einstieg in den indischen Markt; bis 2014 wurde die Flotte in Europa auf 22.000 und bis Ende 2021 auf 32.300 Waggons, unterteilt in 200 verschiedene Typen, ausgebaut. 2018 wurden 3.100 neue Eisenbahnwaggons vor allem bei osteuropäischen Herstellern gekauft und 2020 der Vermieter von Tankcontainern, Trefleet/USA, übernommen. Die für das GATX-Europe-Geschäft wichtigsten Länder sind Deutschland mit 29%, Polen mit 26%, Österreich mit 11%, die Schweiz mit 5%, Ungarn mit 4% und Tschechien und Frankreich mit je 3% des Umsatzes. 70% der GATX-Europe-Flotte entfallen auf Kesselwagen für den Transport von Mineralölprodukten, LPG, Chemikalien, aber auch Kesselwagen für den Trans-



Quelle: Peter H./Pixabay

port von Staubgütern (Zement, Kohlestaub, Kalk), 30% auf Schüttgut (Getreide, Düngemittel, Kunststoffgranulate) und Containertragwagen. Derzeit wächst die Flotte pro Jahr um rd. 1.100 neu gekaufte moderne Kesselwagen. Insgesamt hat GATX in Europa rund 250 Kunden aus der Industrie und dem Logistikbereich. (GATX Annual Report 2021 und Proxy Statement 2022) Damit ist die US-Firma GATX die Nummer 3 im europäischen Güterwagenmarkt mit einer modernen Flotte.

## 5. Wascosa

Die 1964 gegründete Wascosa AG mit Sitz in Luzern/Schweiz ist das viertgrößte Güterwagen-Vermietunternehmen in Europa, das seine Flotte vor allem in Deutschland, Österreich und Ungarn vermietet. 2018 übernahm Wascosa 4.400 Güterwagen der zum Verkauf stehenden NACCO-Gruppe (s.o.) und erreichte damit eine Flottengröße von 14.000 Einheiten, die bis Ende 2022 sogar noch auf 16.000 Güterwagen anwuchs. 2022 wurde das Unternehmen von der Besitzerfamilie an die Finanzierungsgesellschaften Swiss Life Asset Management und die französische Vauban Infrastructure Partners verkauft. (<https://de.wikipedia.org/wiki/Wascosa> aufgerufen 30.01.2023) Mit dem Zukauf ganzer Flotten diversifizierte Wascosa seine ursprünglich auf Kesselwagen für die Chemieindustrie ausgerichtete Flotte hin zu einem Mix aus modernen Güterwagen.

## 6. ERR European Rail Rent GmbH

Die ERR mit Sitz in Duisburg hat in den letzten Jahren vermehrt kleinere gebrauchte Waggonflotten aufgekauft. Sie verfügt mittlerweile über einen Bestand von mehreren Tausend Güterwagen, vorwiegend im Trockengüterbereich, aber auch bei Kesselwagen. Genauere Zahlen sind nicht veröffentlicht. Die Marktexpansion dieses Unternehmens hat sich im Jahr 2021 nach der Beteiligung des englischen Private-Equity-Investors Antin Infrastructure Partners mit Sitz in London noch einmal beschleunigt. Eine zusätzliche Beteiligung strategischer US-Investoren an diesem Unternehmen, wie z.B. der Rail Development Corporation (RDC), ist angesichts der forcierten Expansion zu vermuten.

## 7

**Sonstige**

Insgesamt gibt es in Europa 63 sogenannte Privatgüterwagenvermieter bzw. -einsteller. Das sind neben den vorgenannten Marktführern entweder Werksflotten, die für den Transport zwischen verschiedenen Produktionsstätten eines Unternehmens benutzt werden, oder Flotten, die gezielt für die Abwicklung z.B. von Hinterlandverkehren von Hafengesellschaften wie z.B. der Hamburgischen Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) beschafft wurden, die mittlerweile über mehr als 2.500 Containertragwagen und zusätzlich 50 Lokomotiven besitzt bzw. langfristig angemietet hat. Gleichermassen hat der führende Automobillogistiker BLG Bremische Lagerhaus AG weit über 2.000 Autotransportwagen, um damit die Zu- und Abfuhr von zu ex- bzw. importierenden Kraftfahrzeugen zu den Bremischen Häfen zu bewerkstelligen und zu kontrollieren. Beide Unternehmen machen in ihrem Segment der DB Cargo massiv Konkurrenz. (Pikanterweise ist der ehemalige Chef der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, Aufsichtsratsvorsitzender bei der HHLA.) Ähnlich ist die Funktion des Unternehmens Rail4Chem, welches der BASF nahesteht. Daneben tummeln sich in diesem Marktsegment Vermieter, besonders aus Osteuropa, die die ehemals reichlich dimensionierten werkseigenen Güterwagenflotten der großen staatlichen Kombinate auf dem freien Markt vermieten, und Waggonhersteller, die neben dem Verkauf von Waggons auch das Vermietungsgeschäft betreiben, so z.B. die slowakische Tatravagonka. Andere Anbieter in diesem Segment, wie die von einem US-Investor 1998 gegründete NACCO, die in Spitzenzeiten einen Waggonbestand von über 14.000 Einheiten erreichte, wurden von den Großen der Branche übernommen (s.o.) und schieden somit aus dem Markt aus.

## 8

**Fazit**

Die Konsolidierung in den letzten zehn Jahren auf dem Markt der Privatgüterwagenanbieter ist heute im Wesentlichen abgeschlossen. Neu hingegen ist der Eintritt von branchenfremden Finanzinvestoren, die nach langfristig rentablen Anlagemöglichkeiten Ausschau halten. Das bietet dieser Markt. Die vier größten Anbieter VTG, Ermeva, GATX und Wascosa dominieren in Europa eindeutig diesen Markt. Die Anteilseigner dieser Big Four sind durchgängig international agierende Kapitalgruppen, Pensions-, Private-Equity- und Infrastrukturfonds oder Staatsfonds aus den Golfstaaten. Die vier großen Privatgüterwagenanbieter vereinen die modernsten und für die wichtigsten Industriezweige überlebenswichtigen Güterwagen auf sich. Mittlerweile vermieten sie nicht nur die Güterwagen, sondern organisieren in zunehmendem Maße auch die gesamten Logistikketten, ein margenstarkes Geschäft. Die europäischen Staatsbahnen, sofern sie überhaupt noch aktiv Güterverkehr betreiben, haben dieses Marktsegment nahezu vollständig verloren und besitzen nur noch ältere, technisch wenig anspruchsvolle Güterwagen, deren Bestände sich aufgrund unzureichender Ersatzinvestitionen aus Altersgründen reduzieren. Staatsbahnen, sofern sie Logistikketten organisieren wollen, sind zum Teil selbst auf die Anmietung von modernen Wagen von den großen Vermietungsgesellschaften angewiesen und in dieser Hinsicht von diesen abhängig. DB Cargo hat es im Vorwege des einst für 2008 geplanten Börsengangs versäumt, in dem Segment der modernen Tank-, Kessel-, Schüttgut- und Containertagwagen zu investieren, als der Markt noch in Bewegung war und große Flotten verkauft wurden. Damals hat die DB Cargo sogar in großem Umfang, um die Bilanz im Vorwege des Börsengangs zu entlasten, eigene Güterwagen verkauft und diese dann wieder für teures Geld langfristig zurückgemietet. Dieses betraf u.a. die gesamte Baugüterwagenflotte. Dieses Geschäft wurde aber nach kurzer Zeit wegen ganz offensichtlicher Unwirtschaftlichkeit vorzeitig rückabgewickelt.

Nach 2010 hat sich der Markt konsolidiert. Ein Eintritt in das renditeträchtige Geschäft mit modernen Güterwagen mit GPS und Sensorik sowie in die Schienenlogistik, wo höhere Margen erzielt werden, ist nicht mehr möglich. Zudem sind die Eintrittshürden in diesem Markt sehr hoch und die Beschaffung neuer Spezialgüterwagen ist mit langen Vorlaufzeiten verbunden bzw. unmöglich, da die Waggonvermieter z.T. auch die Hersteller kontrollieren bzw. diese ihnen gehören. Damit ist die strukturelle Ertragsschwäche von DB Cargo auch für die Zukunft festgeschrieben. Ein weiterer Marktanteilsverlust ist vorprogrammiert. Anstatt problematische Auslandsinvestitionen in LKW-Flotten im US-Markt zu tätigen, wäre es Aufgabe der DB gewesen, 2022 beim Verkauf der VTG an den Abu-Dhabi-Staatsfonds diesen Anteil zu erwerben. Hat sich die DB darum bemüht, zumal es zu der Zeit noch eine Beteiligung eines deutschen Investors (Joachim Herz Stiftung) gab? In der Öffentlichkeit ist davon nichts bekannt geworden.

# 11 Reform der Aufgabenträgerlandschaft

Michael Jung

## Die gesetzlichen Rahmenbedingungen

Die Organisationsstrukturen des ÖPNV (öffentlicher Personen-Nahverkehr) in Deutschland sind für einen Außenstehenden nicht so leicht zu durchschauen und zudem in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich ausgestaltet. Vor 25 Jahren wurde im Rahmen der Fortführung der Bahnreform von 1994 (Gründung der Deutschen Bahn AG als Nachfolgegesellschaft der Deutschen Bundesbahn und der Reichsbahn der DDR) der Nahverkehr regionalisiert, d. h. die Länder und Kommunen erhielten im Rahmen von Landesnahverkehrsgesetzen die Gewährleistungsverantwortung für die Daseinsfürsorge im ÖPNV hinsichtlich der Planung und der Finanzierung. Entsprechend der EU-Verordnung 1370/2007 sind sie zuständig für die Vergabe und den Abschluss entsprechender Dienstleistungsaufträge mit den einzelnen privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen (Bestellerprinzip), sofern die Verkehrsunternehmen die Beförderungsleistungen nicht eigenwirtschaftlich erbringen. Das sind aber Ausnahmefälle. Im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) ist die Bestellung der Leistungen im Wege komplizierter Ausschreibungsverfahren durch die Aufgabenträger der Regelfall und die Leistungen sollen aus den Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zuweist, finanziert werden. Häufig zweigen besonders finanzschwache Länder daraus Mittel für investive Aufgaben im ÖPNV oder sogar für andere Maßnahmen ab.

In Deutschland gibt es 27 SPNV-Aufgabenträger bei 16 Bundesländern. Das resultiert daraus, dass in Baden-Württemberg und Niedersachsen der SPNV in den Ballungsräumen den kommunalen Zweckverbänden zugeordnet ist, die Landesgesellschaften nur für den Rest des Landes zuständig sind und in Hessen, NRW, Sachsen und Rheinland-Pfalz der SPNV generell in der Hand kommunaler Zweckverbände liegt. In den anderen Bundesländern fungieren i. d. R. landeseigene Gesellschaften als SPNV-Aufgabenträger. Lößliche Ausnahmen sind Brandenburg und Berlin, die, den beide Länder umfassenden, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg mit der Aufgabe betraut haben.

Der örtliche Personennahverkehr mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen ist in allen Bundesländern der kommunalen Ebene zugeordnet. Handelt es sich um regionale Busverkehre, dann können diese den jeweiligen SPNV-Aufgabenträgern zugeordnet werden. Einzelne Bundesländer z.B. Bayern und Hessen erlauben sogar die Übertragung der Aufgabenträgerfunktion ganz oder teilweise auf kreisangehörige Kommunen. Das leistet der Zersplitterung der Aufgabenträgerlandschaft weiteren Vorschub und schafft ein unübersichtliches, kleinteiliges Organisationswirrwarr und viele lokale Fürstentümer, die ihre „Besitzstände“ nach außen verteidigen.

## Der ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge und Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse

Grundgesetzlich ist der öffentliche Verkehr Teil der Daseinsvorsorge, und diese ist Grundlage für die Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Leider bietet der unbestimmte Begriff der Daseinsvorsorge den Aufgabenträgern einen weiten Ermessensspielraum je nach politischer Couleur und Kassenlage, innerhalb dessen sie ein ausreichendes Verkehrsangebot im Sinne der Daseinsvorsorge festlegen können. Und die Sicherstellung des Verkehrsangebotes nach den Nahverkehrsgesetzen umfasst nicht nur das Fahrplanangebot und die Tarife, sondern auch Aspekte wie Umweltverträglichkeit, Fahrzeuge, Barrierefreiheit und Gestaltung der Infrastruktur. (siehe auch: <https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96PNV-Aufgabentr%C3%A4ger>)

Diese großen Spielräume auf der regionalen Ebene widersprechen eigentlich dem in Art. 72. Abs.2 Grundgesetz niedergelegten Verfassungsgrundsatz der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ in ganz Deutschland. Interessant ist dabei, dass der in der ursprünglichen Fassung des Grundgesetzes verwendete Begriff „Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse“ im Rahmen der Grundgesetzanpassung nach der Wiedervereinigung zu „Gleichwertigkeit“ verwässert wurde. (siehe auch: [https://de.wikipedia.org/wiki/Gleichwertige\\_Lebensverh%C3%A4ltnisse](https://de.wikipedia.org/wiki/Gleichwertige_Lebensverh%C3%A4ltnisse))

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen und ihre Ausgestaltung durch die Bundesländer und die regionale Politik zu einer höchst ungleichmäßigen Versorgung der einzelnen Regionen mit Verkehrsdienstleistungen geführt haben. Durch das Abschieben der finanziellen Verantwortung auf die Länder und Kommunen wird damit automatisch ein schlechteres ÖPNV-Angebot in den strukturschwächeren Regionen festzementiert.

Dabei würde der verfassungsrechtliche Rahmen auch im Rahmen einer Politik zur Bewältigung des Klimawandels ein einheitlich definiertes ÖPNV-Angebot im gesamten Bundesgebiet zwingend erforderlich machen. Die Realität ist aber eine ausgesprochene Kleinstaaterei, in der viele der Lokalfürsten ihre Besitztümer verteidigen und daher erheblichen Widerstand gegen die Einführung eines einheitlichen deutschlandweit gültigen Nahverkehrstickets mit einem Flatrate Tarif leisteten. Die Kleinstaaterei führt in der Praxis dazu, dass nahezu jeder Aufgabenträger im SPNV bei Ausschreibungen eigene Fahrzeuge spezifiziert, die in der Produktion zu unwirtschaftlichen Kleinserien mit hohen Herstellungskosten führen. Das gegenwärtig in Deutschland herrschende Tarifwirrwarr mit Segmenten, Kreisen, Ringen, Waben, Sektoren und Zonen, sowie Anschluss- und Übergangstarifen ist ebenso ein Produkt der zersplitterten Zuständigkeit wie auch nicht abgestimmte Fahrpläne und die unzureichende Kommunikation zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsbetrieben als Leistungserbringer. Und am Ende resultieren daraus hohe Verwaltungs- und Betriebskosten, die bei begrenzter Verfügbarkeit von Regionalisierungsmitteln zu einem suboptimalen Angebot führen. Und unterhalb der Ebene der Aufgabenträger des SPNV führen insgesamt 61 Verkehrsverbände ein munteres Eigenleben, nicht immer im Interesse der Fahrgäste.

Als Problem erweisen sich zunehmend zu knapp kalkulierte Angebote von privaten Betreibern, die nachdem sie den Zuschlag im Wettbewerb erhalten haben, in finanzielle Schieflagen geraten oder gar Pleite gehen. Wie jüngst Abellio in NRW und Baden-Württemberg. Da musste dann jeweils der betreffende Aufgabenträger einspringen. Das hat den Steuerzahler mehrere hundert Millionen Euro gekostet. Für die Beschäftigten eines Betreibers, der einen Wettbewerb verloren hat, ist ein Betreiberwechsel häufig mit einem Betriebsübergang verbunden, was nicht selten zu Gehaltseinbußen oder zumindest Abstrichen bei der zusätzlichen Altersversorgung führt. Die Bahngewerkschaften EVG und GDL versuchen dagegen zu halten. Aber nicht immer mit Erfolg. Gleichermaßen gibt es häufig erhebliche Friktionen beim Betriebsübergang in der Durchführung der angebotnen Leistungen. Dies führt jüngst in Schleswig-Holstein zu monatelangen Zugausfällen und Verspätungen, durch Personalmangel, mangelnder Vertrautheit der Personale mit den eingesetzten Fahrzeugen und/oder nicht rechtzeitiger Bereitstellung von neuem Rollmaterial. Da Eisenbahnfahrzeuge i.d.R. eine Nutzungsdauer von 30-40 Jahre halten, die Konzessionen aber nur für 10-15 Jahre vergeben werden, bekommen die privaten Betreiber keine oder nur eine teure Finanzierung für die Fahrzeuge, was letztendlich kostentreibend wirkt. Daher gründen die Länder (zuerst Niedersachsen, jetzt auch Baden-Württemberg und Berlin) immer häufiger Fahrzeugbereitstellungsgesellschaften, die die Fahrzeuge auf Basis der guten Bonität der öffentlichen Hand kostengünstig finanzieren können und an die jeweiligen Betreiber weitervermieten. Gleiches gilt auch für die in jüngster Zeit von den Ländern gegründeten Lokführerpools zu, die angesichts der Personalknappheit Lokführer an die privaten Betreiber vermieten. Damit führt sich letztlich das System der Ausschreibungen durch die Aufgabenträger selber ad absurdum, wenn die öffentliche Hand als „Operator of last resort“ den Betrieb aufrechterhalten und finanzieren muss. Dann können die Länder auch gleich auf Ausschreibungen verzichten und den Betrieb durch Landesgesellschaften selber durchführen. Dies geschieht z.T. nach der Abellio-Pleite in Baden-Württemberg, wo die SWEG immer größere Teile des SPNV durchführt. In Hessen gibt es mit der Hessischen Landesbahn ebenfalls eine in Landesbesitz befindliche Gesellschaft, die die Funktion einer Länderbahn übernehmen könnte.

## Das 49-Euro-Ticket als Game-Changer

Das deutschlandweit gültige 49-Euro-Ticket – wenn es denn zum 1.5.2023 auch wirklich kommt – setzt die vorgenannten Strukturen mächtig unter Stress, weil es jetzt nicht mehr tausender unterschiedlicher Tarife bedarf. Auch erhöht das 49-Euro Ticket den Druck, die kleinteiligen Strukturen der Aufgabenträger massiv zu rationalisieren, um Kosten einzusparen. Wofür werden jetzt noch 27 verschiedene Aufgabenträger, alle mit hoch bezahlten Vorständen und Aufsichts-/Verwaltungsräten, großen Tarifabteilungen und häufig noch unterschiedlichen IT-Systemen und Betriebsregularien etc. gebraucht? Eine Zentralisierung der Funktionen, im Sinne von nicht mehr als ein Aufgabenträger pro Bundesland bzw. Zusammenfassung der Aufgabenträgerfunktion für mehrere kleinere Bundesländer. Durch ein deutschlandweites Flatrate-Ticket haben eigentlich auch die 61 Verkehrsverbünde ihre Funktion weitgehend eingebüßt und könnten, wenn nicht komplett aufgelöst, so doch zumindest auf die Aufgabenträger verschmolzen werden. Durch Einsparung von Verwaltungskosten könnten dann zumindest ein Teil der Kosten des 49-Euro-Tickets gegenfinanziert werden.

Wichtig wäre auch auf Bundesebene festzulegen, welche Mindestangebotsstandards in allen ländlichen Räumen sichergestellt werden müssen. Hier muss der Bund dann auch in Finanzierungsvorleistung gehen und darf die Finanzierungsverantwortung nicht auf die Bundesländer abschieben, weil gerade die finanzschwächeren Bundesländer ein standardisiertes Mindestgebot sich nicht leisten können. Auch hier muss die Schweiz als Vorbild gelten, wo festgelegt ist, dass jeder Ort, sei er noch so klein, mindestens eine stündliche Busverbindung zum nächsten Bahnhof hat. Und wenn einzelne Kommunen ein besseres Angebot haben wollen, so soll es ihnen freistehen, ein solches einzurichten. Auch lässt sich mit der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse die bezuschusste Bestellung von Fernverkehrsleistungen rechtfertigen, um abgehängte Städte und Regionen wieder an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn anzuschließen.

Insoweit bietet die Einführung des 49-Euro-Tickets die große Chance die längst überfällige Rationalisierung der verkrusteten Strukturen der deutschen ÖPNV-Organisation jetzt schnell und grundlegend in Angriff zu nehmen, wenn das Ziel eines Anteils von 30% am Modal-Split durch den ÖPNV bis 2030 auch erreicht werden soll.





## 12 Was muss getan werden

Ein komplettes alternatives Programm für den Bereich Schiene kann hier nicht entwickelt werden. Wir konzentrieren uns stattdessen auf einige Aspekte einer solchen Alternative. Entscheidend ist in den kommenden Monaten sicher das Thema „Infrastrukturgesellschaft“. Dass eine solche kommen wird, ist sicher. Wie sie aussehen wird, ist weitgehend offen. Unklar ist beispielsweise, wie der Begriff „gemeinwohlorientiert“, der hinsichtlich des Charakters der neuen Infrastrukturgesellschaft im Ampel-Koalitionsvertrag gefunden wurde, konkretisiert wird. Tatsächlich sollte diese Infrastrukturgesellschaft auf konkrete Ziele wie Netzsanierung, Netzstandhaltung und Netzausbau ausgerichtet sein. Gleichzeitig sind die deutlich überhöhten Entgelte für Netz- und Bahnhofsnutzung zu senken. Eine Orientierung auf Gewinnmaximierung ist abzulehnen. Die Gewinnabfuhr an die Holding muss – sei es in direkter Form oder über indirekte Kanäle – unterbleiben. In diesem Kapitel wird in zwei Beiträgen ausführlich auf dieses Thema Infrastrukturgesellschaft eingegangen.

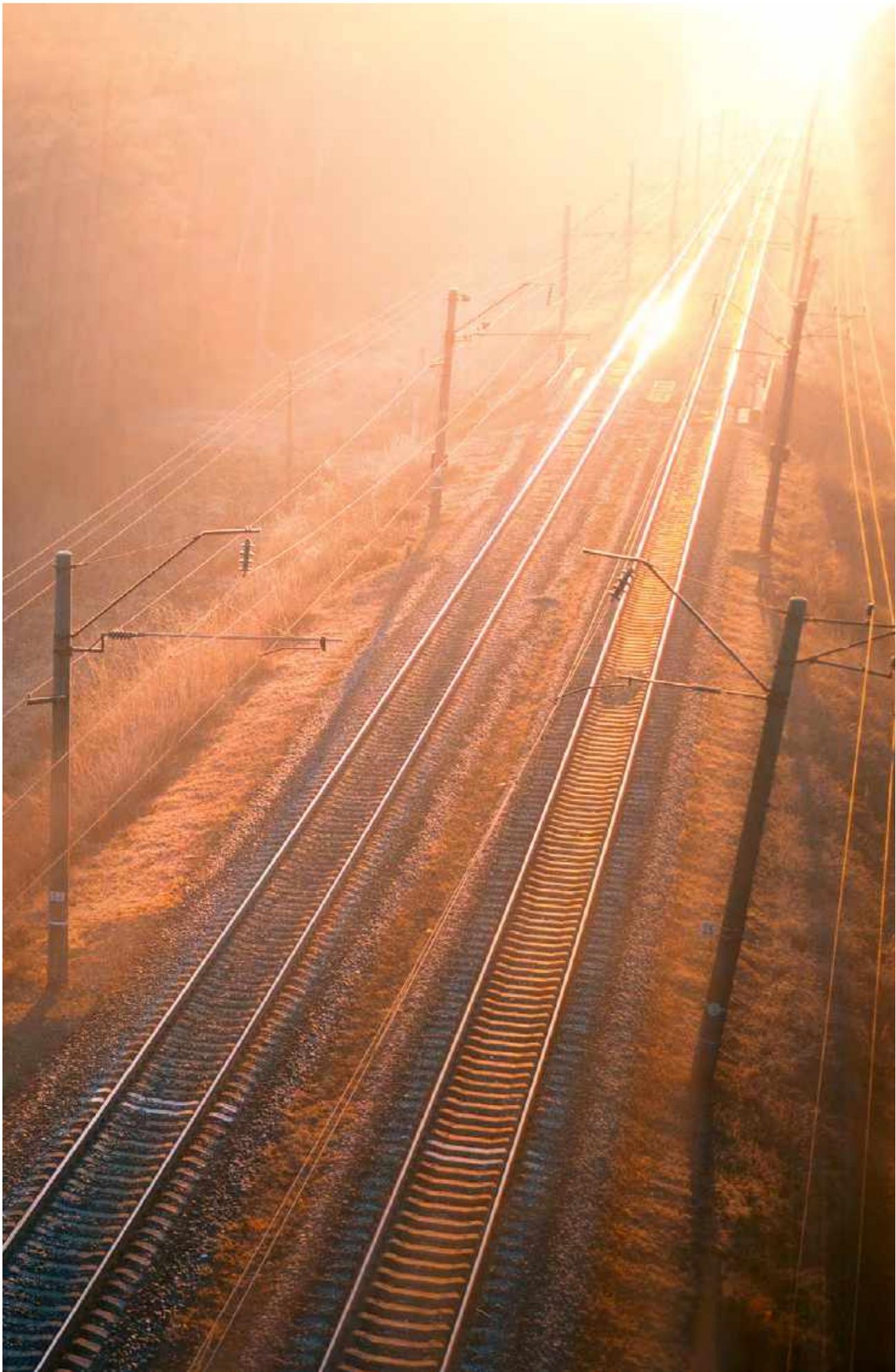
Das Projekt „Generalsanierung“ unterstreicht bereits, dass die Deutsche Bahn und die Bundesregierung nur einen eher kleinen Teil des Schienennetzes (weniger als 13 Prozent) in einen optimalen Zustand versetzen wollen – siehe oben Abschnitt 4. Darüber hinaus haben sie keinerlei Plan zum Ausbau des Netzes. Dass grundsätzlich aus Klimaschutzgründen das Schienennetz wieder deutlich auszubauen und perspektivisch auf den Stand von Mitte der 1950er Jahre (rund plus 15.000 km) zu bringen ist, liegt auf der Hand. Wir konzentrieren uns in diesem Abschnitt auf das Thema Streckenreaktivierungen.

Der falschen Ausrichtung auf Großprojekte setzen wir die Forderung „Flaschenhalse beseitigen!“ entgegen. Wir identifizierten mehr als drei Dutzend Flaschenhalse im bestehenden Schienennetz – darunter ein gutes Dutzend mit besonderer Priorität. Enthalten ist dabei auch eine erste Schätzung, mit welchem Kostenaufwand diese Engstellen zu beseitigen sind. Dabei stellt sich heraus, dass mit einem einstelligen Milliarden-Euro-Betrag ein gewaltiger positiver Effekt erzielt – und damit das bestehende Schienennetz qualitativ verbessert – werden könnte.

Am 21. November 2022 war die Premiere des von Bürgerbahn getragenen und von dem Regisseur, Bürgerbahn-Mitglied und Autor, Klaus Gietinger, umgesetzten Films „Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21“. Der Film zu diesem besonders fatalen, bahnerstörerischen Projekt wurde bislang in mehr als 25 Kinos gezeigt. In einem Interview zieht der Regisseur eine erste Bilanz. Bürgerbahn verfolgt – zusammen mit Klaus Gietinger – das Ziel, einen umfassenden Film zur Bahn-Misere und zu den Alternativen zu erstellen. Die Arbeiten an diesem großen Projekt beginnen noch 2023.

Zum ersten Mal überhaupt gibt es in Deutschland ein paar Dutzend Bahn-Initiativen, die gegen Bahn-Beton-Projekte vor Ort auftreten, konkrete Alternativen entwickelt haben und sich zugleich mit dem Aktionsbündnis Bahn-Bürger-Initiativen Deutschland (ABBD) zu einer lockeren Koordination zusammengefunden haben. Das ist eine einmalige Chance, den fatalen Kurs der Deutschen Bahn AG auszubremsen und durch aktive Bürgerbeteiligung auf eine Wende hin zu einer Klimabahn zu wirken. Wir stellen dieses Bündnis in diesem Abschnitt vor – verbunden mit dem Wunsch, dass

Schließlich und endlich dokumentieren wir in diesem Abschnitt die jüngeren Aktivitäten von Bürgerbahn – und dokumentieren die am 2. Oktober 2022 beschlossene Plattform von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene.



# Zwingende Neuausrichtung mit Fokus auf die Infrastruktur

## Vorschläge der GDL zu einer verbesserten Organisations- und Führungsstruktur der Deutschen Bahn

Claus Weselsky

Seit ihrer Gründung im Jahr 1994 hat sich die Deutsche Bahn AG Jahr für Jahr zunehmend in eine Schieflage gebracht, aus der sie nur noch schwer herauszukommen scheint. Die Wortmeldungen zu den Problemen und Unzulänglichkeiten im Konzern wachsen stetig, und die Diskussionstiefe nimmt merklich zu. Immer wieder macht die Deutsche Bahn Schlagzeilen mit einem maroden Schienennetz, kostspieligen Großprojekten, verlustreichen Auslandsgeschäften, wenig ertragreichen Beteiligungen und nicht zuletzt einer aufgeblähten Verwaltung. Die Schulden in mehrstelliger Milliardenhöhe, die der Konzern zu verantworten hat, scheinen unaufhörlich zu steigen, und das aktuelle System zeigt gerade in der Krise, dass es nicht zukunftsfähig ist. Aus Sicht der GDL sind die im Koalitionsvertrag gesteckten Ziele für das Eisenbahnsystem ohne Strukturreform nicht realisierbar. Wir haben hierzu konkrete Vorschläge erarbeitet.

### Organisationsstruktur

#### *Distanzierung der Infrastruktur innerhalb des DB-Konzerns*

Die Zukunft des Eisenbahnsystems ist abhängig von der Infrastrukturqualität. Zu ihrer Sicherstellung braucht es dringend eine Infrastrukturreform. Sämtliche Infrastrukturbetriebe der DB AG müssen unter einem Dach zusammengebracht und von der Gewinnorientierung befreit werden. Es geht dabei um die drei – bisher als einzelne Unternehmen organisierte – DB-Töchter DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH. Im Koalitionsvertrag sind nur die beiden erstgenannten Töchter als Teil der neu zu schaffenden Infrastrukturgesellschaft aufgeführt. Aus Sicht der GDL ist es dringend erforderlich, auch DB Energie in diese neue Infrastrukturgesellschaft zu integrieren.

Die Schaffung der neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte sollte für die Bundesregierung oberste Priorität haben.

Mit der Schaffung einer neuen separaten Infrastrukturgesellschaft werden die Hauptverbindungen zum Konzern gekappt. So können etwa die problematischen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge, die gemeinsame Konzernfinanzierung und die Nutzung eines gemeinsamen Overheads aufgehoben werden. Weitere Bausteine der Abgrenzung sind zudem ein Besetzungsverbot für Konzernvertreter im Aufsichtsrat sowie eine transparente Berichterstattung der Infrastrukturgesellschaft gegenüber dem Eigentümer Bund und der Öffentlichkeit.

Für die Umsetzung eines solchen Trennungsmodells müsste der Bund als Eigentümer folgende Schritte unternehmen:

- ▶ Gründung einer Infrastrukturholding
- ▶ »Umhängung« der Einzelgesellschaften
- ▶ Rechtsformumwandlung mit neuen Satzungen
- ▶ Eigene Finanzierung für die Infrastruktur
- ▶ Aufhebung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge
- ▶ Aufhebung des Kontrahierungszwangs



### Rechtsform der neuen Infrastruktursparte

Als Rechtsform für die neue Infrastruktursparte des DB-Konzerns würde sich die GmbH-Rechtsform eignen. Im Gegensatz zur Aktiengesellschaft ermöglicht sie schlankere Strukturen und hat lediglich zwei obligatorische Organe: die Gesellschafterversammlung und die Geschäftsführung (Ausnahme: bei mehr als 500 Arbeitnehmern muss ein Aufsichtsrat gebildet werden). Zwischen diesen besteht ein klares Hierarchieverhältnis, denn die GmbH-Gesellschafterversammlung bestellt die Geschäftsführer und kann sie jederzeit abberufen. Somit könnte der Bund als Eigentümer einen deutlich größeren Einfluss auf die Geschäftsführer ausüben und deren Handlungen intensiv überwachen, da die Gesellschafter einer GmbH über ein umfangreiches Auskunfts- und Einsichtsrecht sowie über ein Weisungsrecht gegenüber der Geschäftsführung verfügen und zu allen Belangen Beschlüsse fassen können.

### Führungsstruktur

Die interne Führungskultur der DB AG ist ein wesentlicher Treiber für die Fehlentwicklung des Konzerns.

### Silodenken

Die Tochterunternehmen der Deutschen Bahn propagieren ein regelrechtes Silodenken. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Cargo, DB Regio und DB Fernverkehr sind durch ein geschlossenes System geprägt, das sich gegen eine Zusammenarbeit und einen Austausch mit den anderen Töchtern versperrt. Dieses festgefahrene Silodenken begünstigt einen starken Konkurrenzdruck zwischen den einzelnen Unternehmen sowie einen stetigen Kampf um Budgets, Ressourcen und Arbeitsplätze. Es fehlt der Ansatz einer übergeordneten Gesamtstrategie, da man sich im Konzern auf individuelle, inkompatible Teilstrategien fokussiert. Verantwortungslosigkeit und Egozentrik

Das starre Silodenken schürt auch eine gewisse Verantwortungslosigkeit und Egozentrik unter den Führungskräften. Jede Führungskraft übernimmt vorrangig Verantwortung für sich selbst und arbeitet nur auf ihren persönlichen Erfolg hin. Es gibt bei Führungskräften keine messbare Beteiligung am Gesamterfolg oder -misserfolg der Deutschen Bahn. So nehmen tausende Führungskräfte monetär ein ansprechendes Salär entgegen, ohne sich nachweisbar am Ideenwettbewerb »Entwicklung der DB« zu beteiligen. Nichteisenbahner/Bahnunkundige

Über Jahre hinweg hat die Deutsche Bahn fast ausschließlich Nichteisenbahner/Bahnunkundige in die jeweiligen Führungsebenen berufen. Diese Entscheidung führt notgedrungen zu immensen Prozessstörungen im produktiven Bereich, da es den Quereinsteigern oftmals an Verständnis für die hochkomplexen, ineinandergreifenden Prozesse der Bahn fehlt. In jedem Unternehmen sollte grundsätzlich immer eine Ausgewogenheit von langjährigen Fachleuten und Akademikern auf der Führungsebene angestrebt werden, denn nur eine Symbiose von technischem Knowhow und unternehmerischen Kenntnissen führt zu einem langfristigen Erfolg.



### Mangelnde Fehlerkultur

Innerhalb der Führungsstrukturen der Deutschen Bahn herrscht eine mangelnde Fehlerkultur: Das Eingestehen von Fehlern wird bei Führungskräften der Deutschen Bahn mit Gesichtsverlust gleichgesetzt. Die damit einhergehende fehlende Anerkennung des Sachverhalts resultiert in direkten negativen Folgen für das Unternehmen. Folglich sollte eine offene Fehlerkultur bei Führungskräften angeregt werden, denn eine Fehleranalyse bietet die Möglichkeit für eine Lernkurve und Produktivitätssteigerungen bei Folgeprojekten. Anforderungsprofil für die Zusammensetzung der Geschäftsführung einer Infrastrukturgesellschaft Die Mitglieder der Geschäftsführung der künftigen Infrastrukturgesellschaft sollten folgende Kompetenzen und Eigenschaften mitbringen:

#### Fachliche Anforderungen

- Die Mitglieder der Geschäftsführung sollten über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen.
- Jedes Mitglied sollte Grundkenntnisse in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Eisenbahnwesen und Verkehrspolitik vorweisen können, ungeachtet des jeweiligen Aufgabengebietes.
- Für den produktiven Bereich verantwortliche Führungskräfte müssen zwingend über einen technischen Hintergrund im Bereich Schieneninfrastruktur verfügen.

#### Berufserfahrung

- Die Positionen der Geschäftsführung sollten überwiegend mit im Infrastruktur-Unternehmen (DB Netz) entwickelten Kandidaten besetzt werden, da diese über einen umfassenden Einblick in das Unternehmen verfügen und die Potentiale sowie Herausforderungen am besten identifizieren können.
- Die Mitglieder der Geschäftsführung sollten über langjährige Führungserfahrung auf technischen und kaufmännischen Gebieten verfügen.

#### Persönlichkeitsanforderungen

- Starkes Verantwortungsbewusstsein, das über den eigenen Aufgabenbereich hinausreicht und immer den Gesamterfolg des Unternehmens im Blick hat.
- Identifikation mit den Werten und Zielen des Unternehmens, die eigennützige Interessen in den Hintergrund stellt.
- Interaktions- und Teamfähigkeit – die Fähigkeit und den Willen zur interdisziplinären Zusammenarbeit (kein Silodenken).
- Offener Kommunikationsstil, der mit einer motivierend-wertschätzenden Ansprache einhergeht.

## Anforderungsprofil für die Zusammensetzung der Gesellschafterversammlung einer Infrastrukturgesellschaft

Die Gesellschafterversammlung ist so zu besetzen, dass eine qualifizierte Überwachung und Beratung der Geschäftsführung der Infrastrukturgesellschaft sichergestellt werden kann:

- Mitglieder müssen zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben über erforderliche Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen verfügen (bzw. diese in möglichst kurzer Zeit erreichen können).

Der oder die Vorsitzende der Gesellschafterversammlung sollte:

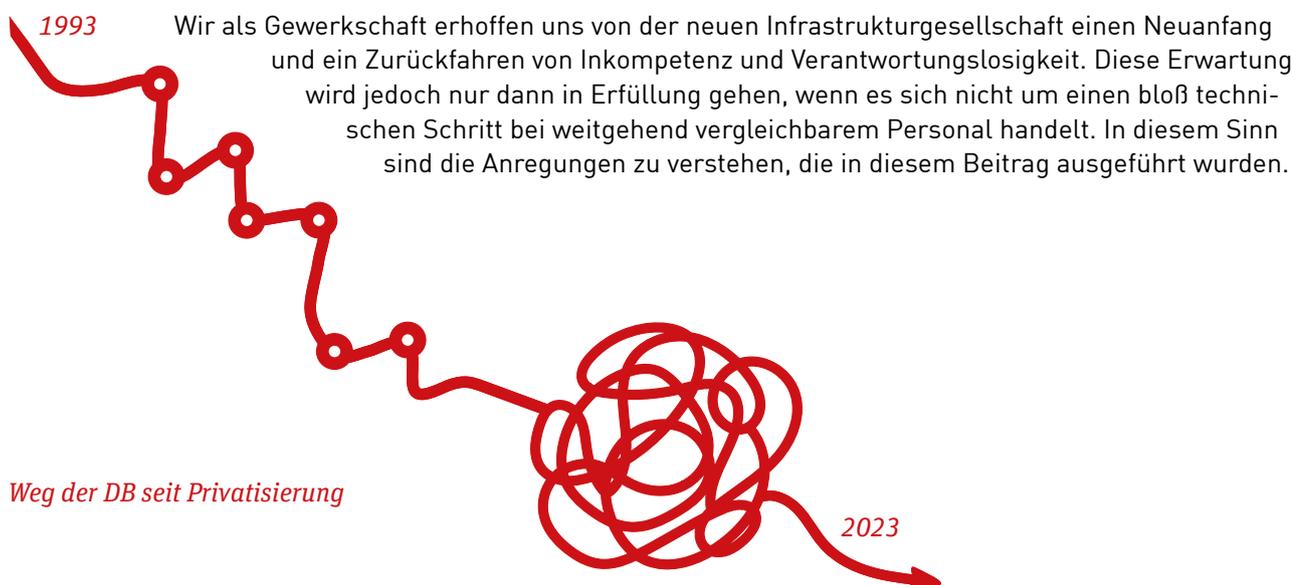
- fachliche Expertise im Bereich Bahninfrastruktur aufzeigen können;
- über eingehende Erfahrungen im politischen Bereich verfügen;
- parteipolitisch neutral und überparteilich agieren können;
- über internationale Erfahrungen verfügen;
- und grundlegende Kenntnisse im Personal- und Finanzbereich vorweisen.

Die Gesellschafterversammlung sollte eine trilaterale Zusammensetzung verfolgen:

- Vertreter der Arbeitnehmer und Gewerkschaften
- Vertreter des Bundes als Eigner sowie Vertreter des Bundesrates, um auch die Beteiligung der Ländervertretung als Teil-Finanzierer der Infrastruktur zu gewährleisten
- Wirtschaftsvertreter mit Projekt- und Infrastrukturerfahrung
- Repräsentanten des Bundes als Eigner der Infrastrukturgesellschaft sollten in entsprechender Anzahl vertreten sein.

Auswahl und Zusammensetzung der Gesellschafterversammlung  
Insgesamt 20 Mitglieder der Gesellschafterversammlung:

- 1 Vorsitzender der Gesellschafterversammlung
- 10 Arbeitnehmervertreter, davon 1 leitender Angestellter
- 6 Anteilseignervertreter:
  - 2 Staatssekretäre des Bundesministeriums der Finanzen
  - 1 Staatssekretär des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
  - 1 Mitglied des Deutschen Bundestages (Koalitionspartner)
  - 2 Vertreter des Bundesrates
- 3 Wirtschaftsvertreter mit Projekt- und Infrastrukturerfahrung



# Die geplante Infrastrukturgesellschaft gleich richtig aufstellen

Michael Jung

## 1. Vorbemerkung

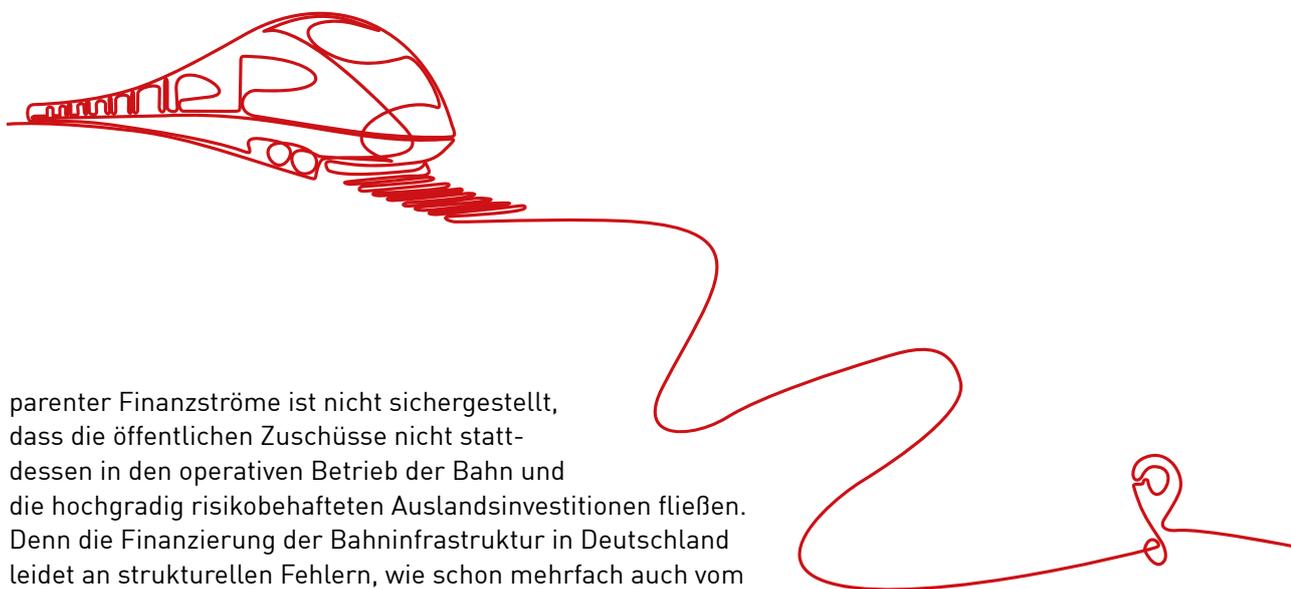
Die Diskussion über eine Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb gibt es seit den EU-Vorgaben schon seit mehr als zehn Jahren. Angesichts der Tatsache, dass mittlerweile 50% des Schienengüterverkehrsvolumens und 40% des Schienenpersonennahverkehrsvolumens nicht mehr von der Deutschen Bahn AG (DB) erbracht werden, hat die Forderung ihre Berechtigung und wird auch so von der zweitstärksten Eisenbahngewerkschaft, der GDL, erhoben. Die DB zusammen mit der Gewerkschaft EVG geht immer noch von einem integrierten Bahnkonzern aus, in dem zwar die Infrastruktur formal getrennt ist, aber in Praxis, insbesondere, was die Finanzströme betrifft, über Ergebnisabführungsverträge abhängig unter dem Konzerndach geführt wird. So können Überschüsse aus dem Infrastrukturbetrieb für defizitäre eigenwirtschaftliche Betriebsteile, besonders auch im Ausland, verwendet werden. Unter der anhaltenden Kritik, besonders an dem intransparenten Finanzgebaren im DB-Konzern, sah sich die Ampel-Koalition gezwungen, die Ausgliederung der Bahn-Infrastruktur in eine gemeinwohlorientierte Gesellschaft in den Koalitionsvertrag aufzunehmen. Nachdem der DB-Vorstand und die EVG bei diesem Thema jahrelang seitens des DB-Vorstandes massiv gebremst hatten, wird plötzlich hektische Eile an den Tag gelegt, obwohl viele Fragen noch zu diskutieren sind. Daher ist davon auszugehen, dass Grüne und FDP zusammen mit dem DB-Konzernvorstand eine an sich sinnvolle Idee pervertieren, indem die DB Netze AG und die DB Station&Service AG nur formal zusammengefasst werden, aber wichtige Teile wie DB Energie AG für die Bahnstromversorgungsanlagen, der ganze Datenleitungs- und IT-Bereich und auch der Bahnbau- und Engineering-Bereich bei dieser neuen „gemeinwohlorientierten“ Infrastrukturgesellschaft außen vor bleiben. Damit würde die neue Gesellschaft ein Torso, der die alten Probleme auf einer etwas anderen Ebene fortbestehen lässt.

## 2. Was umfasst die Bahninfrastruktur

Zur Bahninfrastruktur gehören nicht nur die augenfällig sichtbaren Teile wie Bahndämme, Brücken, Tunnel, Bahnübergänge, das Schotterbett mit den Gleisanlagen, die Oberleitungen auf den elektrifizierten Strecken, die Bahnsteige und Bahnhofsgebäude, sondern auch die weniger sichtbaren Teile wie Stellwerke, Kraftwerke, Umspannstationen sowie viele tausend Kilometer von Kabeln für die Steuerung von Weichen, Signalen und der Kommunikation zwischen den Fahrdienstleitern in den Stellwerken und den Lokführern. Ein Zug fährt nicht autonom wie ein PKW oder LKW, sondern nur im Zusammenspiel von Lokführer und den fest stationierten Fahrdienstleitern. In Zeiten, wo versucht wird, die ortsfesten Signale auf immer mehr Strecken abzubauen und durch rein computergesteuerte Signalisierung (sog. ETCS-Level2) abzulösen und alle Prozesse möglichst digitalisiert werden sollen, werden die Datenleitungen und die digitale Kommunikation das Rückgrat des Bahnverkehrs und gehören daher zur essenziellen Infrastruktur.

Die Bahninfrastruktur in Deutschland befindet sich nach Jahrzehnten mit zu geringen, unterlassenen oder falsch allokierten Investitionen (Großprojekt Stuttgart 21, 2 S-Bahnstamm-Strecke München, Bahnstammverlagerung Hamburg-Altona) in einem denkbar schlechten Zustand, wie jeder Bahnkunde es täglich anhand der zunehmenden Zugverspätungen, verursacht durch Störungen von Weichen und Signalen und der zunehmenden Zahl von Langsamfahrstellen im Streckennetz, erfährt.

Trotz 7,6 Mrd. Euro öffentlicher Zuschüsse pro Jahr (Geschäftsbericht DB-Netz 2021, S. 32) im Wesentlichen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) kommt die Reparatur des heruntergekommenen und durch jahrzehntelange Sparpolitik vernachlässigten Bahnnetzes nicht voran. Denn aufgrund intrans-



parenter Finanzströme ist nicht sichergestellt, dass die öffentlichen Zuschüsse nicht stattdessen in den operativen Betrieb der Bahn und die hochgradig risikobehafteten Auslandsinvestitionen fließen. Denn die Finanzierung der Bahninfrastruktur in Deutschland leidet an strukturellen Fehlern, wie schon mehrfach auch vom Präsidenten des Bundesrechnungshofes kritisiert wurde. So muss die DB lediglich die reine Instandhaltung ihrer Anlagen aus eigenen Mitteln finanzieren, wohingegen die Erneuerung abgängiger Infrastruktur (Brücken, Schienen, Stellwerke usw.) aus den Mitteln der LuFV bezahlt wird. Dies schafft den perversen Anreiz, die Infrastruktur nicht zu pflegen und Kleinreparaturen nicht vorzunehmen, sondern die Anlagen auf Verschleiß zu fahren, damit sie nicht mehr instand gesetzt, sondern aus öffentlichen Zuschüssen erneuert werden können. Letzteres dauert nicht nur länger und hat teils monatelange Streckensperrungen zur Folge, sondern ist auch eine unnötige Verschwendung von Ressourcen. Dies ist in Zeiten des Klimawandels unverantwortlich.

### 3. Wem gehört die Bahn?

Artikel 87e des Grundgesetzes regelt die Besitzverhältnisse bei der DB, allerdings in einer Weise, die eine Teilprivatisierung des gesamten Unternehmens oder einzelner Teile davon nicht ausschließt. So heißt es in Absatz 1: „Die Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes wird in bundeseigener Verwaltung geführt“. Absatz 3 wiederum stellt fest: „Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst“. Damit sollte eigentlich klar sein, dass die Bahninfrastruktur zu 100% im Besitz des Bundes bleiben muss. Aber das wird nicht klar gesagt. Zentral wiederum ist die Regelung des Absatzes 4, aus dem sich die Gemeinwohlorientierung, besser die Gemeinwohlverpflichtung, ableitet: „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 [...] Rechnung getragen wird“. Zu fordern ist eine volle Gemeinnützigkeit der Infrastrukturgesellschaft.

Zur Ausgliederung der Infrastrukturgesellschaft wird ein längeres Gesetzgebungsverfahren erforderlich, da nach Absatz 5 Art. 87e GG „Gesetze, die die Auflösung, die Verschmelzung und die Aufspaltung von Eisenbahnunternehmen des Bundes regeln“, der Zustimmung des Bundesrates bedürfen.

### 4. Kernelemente einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

Wenn die Ausgliederung der Infrastrukturgesellschaft, nennen wir sie Bahn Infrastruktur Gesellschaft Deutschland (BIGD), ernst gemeint ist, dann sind dabei folgende Problemkreise zu diskutieren, zu bearbeiten und gesetzlich zu regeln:

1. Was soll die Gesellschaft umfassen?
2. Welche Rechtsform soll die Gesellschaft haben?
3. Welche prioritären Aufgaben hat die Gesellschaft zu bewältigen, was sind die Zielvorgaben für das Management BIGD?

#### 4.1. Die BIGD ist umfassend aufzustellen

In der öffentlichen Diskussion und auch von der DB so betrieben, wird die BIGD nur als eine Zusammenfassung von DB Netz AG und DB Station&Service AG (DB S&S) gesehen und soll unter dem Konzerndach der DB verbleiben. Das ist eine unzulässige Verkürzung und würde die Funktionsfähigkeit und Handlungsfreiheit der BIGD massiv beeinträchtigen. Denn zentrale Teile der Bahninfrastruktur wie die Energieversorgung, die Bahnstromversorgung und die gerade in Zeiten der zunehmenden Digitalisierung der Netzsteuerung immer wichtiger werdenden Datenleitungen werden von DB Netz und DB S&S nicht erfasst. Blieben diese im aktienrechtlich organisierten Teil des DB-Konzerns, würden erneut zusätzliche Schnittstellen und wirtschaftliche Abhängigkeiten entstehen, die ein gemeinwohlorientiertes Arbeiten der BIGD nicht ermöglichen würden. Es sei an das Negativbeispiel vom Verkauf des bahneigenen Telekommunikationsnetzes in der Ära Dürr an Arcor erinnert, die unter der Maßgabe lief: Entlastung der Bahnbilanz von allen nicht genuinen Bahnaufgaben in den 90er Jahren. Dem mageren Verkaufserlös standen wenige Jahre später Kosten von 2,5 Mrd. Euro gegenüber für den Rückkauf des Netzes, weil das DB-Management plötzlich (zu spät) den Wert der Datenleitungen in Zeiten der Einführung elektronischer Stellwerke erkannte und negativ überrascht war von den hohen Kosten, die Arcor der DB für die Nutzung der Leitungen in Rechnung stellte.

Es müssen daher zwingend alle Teile der Bahnstromversorgung einschließlich der bahneigenen Hochspannungsleitungen, Umspannwerke und Kraftwerke in die BIGD überführt werden. Dazu muss die DB Energie AG mit einem Umsatz von 3,4 Mrd. Euro, die sich selbst als fünftgrößtes Energieversorgungsunternehmen Deutschlands bezeichnet, entflochten werden. Die Stromhandelsaktivitäten und der Verkauf von Strom an Industriekunden und Endabnehmer (u.a. hauptsächlich an Beschäftigte der DB) können im DB-Konzern verbleiben. Alle anderen Aktivitäten und Anlagen gehören in die BIGD, damit der Bahnstrom diskriminierungsfrei zu gleichen Konditionen an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen verkauft werden kann. In die BIGD gehören auch die bahneigenen Kraftwerke, die mehr als ein Drittel des Bahnstromverbrauchs der DB abdecken und diesen preiswerter erzeugen können, als wenn der Strom zu Marktpreisen hinzugekauft werden muss.

Gleichermaßen sind alle Datenleitungen für die Zugsicherung und Steuerung sowie der bahnternen Kommunikation in die BIGD zu überführen. Dazu gehören auch alle IT-Anwendungen und Programme für die Netzinstandhaltung, Neubau etc. Diese Funktionen dürften in den Gesellschaften DB-Systel und DB-Kommunikation angesiedelt sein, die derzeit direkt in der DB-Konzernbilanz konsolidiert werden. Leider ist aus der Finanzberichterstattung der DB nicht klar ersichtlich, welche Systeme und Funktionen in beiden Gesellschaften gebündelt sind. Die IT-Systeme für die Verkehrsgesellschaften sind auszugliedern.

Ganz zentral für das Funktionieren der BIGD und für die Steigerung derer Leistungsfähigkeit bei der Netzsanierung, Streckenreaktivierung usw. ist, dass der Inlandsteil von DB Engineering und sämtliche Bahn- und Werkstattaktivitäten, wie z.B. das DB-Weichenwerk in Witten und das ehemalige Eisenbahntechnische Zentralamt in Minden, in die BIGD kommen und nicht im gewinnorientierten Konzern verbleiben.

Eine zusammenfassende Darstellung, welche Gesellschaften in die BIGD zu überführen sind, befindet sich in nachstehender Tabelle. Ob der Fahrkartenvertrieb anbieterneutral in der BIGD zu bündeln ist – dafür gibt es viele valide Argumente –, ist noch zu diskutieren.

#### 4.2 Die Bahninfrastrukturgesellschaft erhält die Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts

Die Bundesregierung wird versuchen – ähnlich wie bei der Autobahn GmbH des Bundes –, die Bahninfrastrukturgesellschaft in der Rechtsform einer GmbH aufzustellen, um sie dann doch zu einem späteren Zeitpunkt zu Teilen am Kapitalmarkt verkaufen zu können. Dies war bei der Herauslösung der Autobahnen aus der öffentlichen Straßenbauverwaltung der zentrale Streitpunkt zwischen CDU und SPD. Die CDU konnte sich damals mit der GmbH-Lösung durchsetzen. Im Falle der Infrastrukturgesellschaft ist zu erwarten, dass FDP, Grüne und CDU in einer gedanklichen Koalition mit der DB dieselben Hintergedanken haben und auf der Rechtsform einer GmbH bestehen werden. Die von manchen in die Diskussion eingebrachte Rechtsform

einer gemeinnützigen GmbH (gGmbH) ist aufgrund der Größe der Infrastrukturgesellschaft und der bei dieser Rechtsform bestehenden Restriktionen nicht geeignet. Sie ist eher auf die Bedürfnisse von Vereinen und Stiftungen zugeschnitten.

Es ist die Auffassung des Verfassers, dass die BIGD die Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) erhalten muss. Diese Rechtsform hat sich bei der zweitgrößten deutschen Bank, der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), die sich zu 100% im Besitz der öffentlichen Hand befindet, seit 75 Jahren bewährt. Die Rechtsform einer AöR erlaubt einen direkteren politischen Zugriff auf die Zielvorgaben und das Management der BIGD als die derzeit von der Bundesregierung angestrebte Rechtsform einer GmbH. Es ist nicht auszuschließen, dass für die Gründung der BIGD in der Rechtsform einer AöR eine Änderung von Art. 87e GG erforderlich ist. Diese kann aber gleichzeitig auch dazu genutzt werden, den Arbeitsauftrag für die Infrastrukturgesellschaft präziser zu fassen.

Die organisatorische Aufstellung der BIGD als zentral geführte Einheitsgesellschaft ist mit umfassenden Eingriffen in die derzeitige Konzernstruktur der DB verbunden. Sie muss mit dem Ziel erfolgen, einerseits Schnittstellen und Doppelfunktionen abzubauen und andererseits agile und entscheidungsstarke Strukturen zu schaffen. Dazu sollen die in die BIGD zu überführenden Gesellschaften auf die wirtschaftlich stärkste Gesellschaft – dies ist die DB Netz AG mit einem Umsatz von 6 Mrd. Euro (2021), einem Anlagevermögen von 21,8 Mrd. Euro, einem jährlichen Investitionsvolumen von 9,3 Mrd. Euro und 51.300 Mitarbeitern (Angaben aus Deutsche Bahn, Integrierter Bericht 2021, S. 190) – verschmolzen werden.

Für die BIGD gibt es nur einen Vorstand und einen Aufsichtsrat. Das Wirrwarr hunderter Tochtergesellschaften mit eigenen Geschäftsführern und Aufsichtsräten muss beendet werden. Ziel muss eine massive Verschlinkung der Verwaltungsstrukturen durch den Abbau von Doppelfunktionen sein. MOFAIR hat dazu in einem Grundsatzpapier klare Forderungen aufgestellt (MOFAIR, Kapazität, Qualität und Kundenorientierung: Eine starke Schieneninfrastrukturgesellschaft für die Verkehrswende, Berlin, 27. Januar 2022):

- Kündigung aller Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen den Unternehmensteilen, die in die BIGD überführt werden, und der DB. Das Jahresergebnis der BIGD wird unabhängig festgestellt und der Aufsichts-/Verwaltungsrat der BIGD entscheidet über die Gewinnverwendung/Verlustabdeckung.
- Vollständige finanzielle Entflechtung zwischen den Gesellschaften, die in der BIGD aufgehen, und der DB. Jegliche Querfinanzierung zwischen den gemeinwohlorientierten und wettbewerblichen Bereichen wird ausgeschlossen. Jegliches Cash-Pooling wird beendet. Eine eigenständige Budgetplanung ist aufzustellen. Kreditaufnahmen dürfen nur für die Zwecke der BIGD erfolgen. Die Altschulden werden aufgeteilt, je nach ursprünglichem Verwendungszweck. Eine Bedienung von Altschulden der Transportgesellschaften durch die BIGD ist auszuschließen.
- Vollständige personelle Entflechtung, d.h. im DB-Vorstand gibt es keine Zuständigkeit für Infrastruktur mehr. Die heutigen Konzernbevollmächtigten sind entweder nur für die BIGD oder die DB tätig. Die heutigen Querschnittsfunktionen wie Personal, Marketing, Recht, Controlling, Politik/Lobbying etc. werden für die BIGD und DB klar voneinander getrennt. Es darf keine sog. Service-Level-Agreements zwischen der BIGD und der DB geben. Bestehende Vereinbarungen sind aufzulösen. In den Gremien der BIGD dürfen keine Personen sitzen, die in einem Unternehmen der DB eine Funktion ausüben.
- Die BIGD erhält einen 20-köpfigen Verwaltungsrat, darunter zehn Arbeitnehmervertreter, fünf ministeriale Vertreter (Finanzen, Verkehr, Wirtschaft), drei Vertreter von Betrieben der Verkehrsarten (SPNV, SPfV, SGV) sowie zwei Vertreter der Aufgabenträger.



#### 4.3 Der Erfolg der BIGD hängt von den Zielvorgaben für das Management ab

Das Management der BIGD muss von der Politik klare Vorgaben erhalten, die sich an folgenden Prioritäten orientieren:

- Abbau des Instandhaltungsrückstaus im Bestandsnetz
- Reaktivierung von x km stillgelegter Eisenbahnstrecken
- Wiedereinbau von x tausend Weichen pro Jahr
- Vollständige Elektrifizierung des Bahnnetzes binnen zehn Jahren
- Beseitigung der schlimmsten Engpassstellen (siehe Artikel Flaschenhälse) in fünf Jahren
- Lärmsanierung von x km Bestandsstrecke pro Jahr
- Einstellung überflüssiger bzw. kontraproduktiver Großprojekte wie S 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhofsverlagerung Hamburg-Altona.
- Einstellung der Planungen für neue HGV-Strecken. Fokussierung des Streckenausbaus entsprechend den Vorgaben „Takt vor Tempo“ zur Erhöhung der Bedienfrequenz auf einen deutschlandweiten Halbstundentakt auf den Hauptstrecken.
- Sofortiger Stopp des Ausverkaufs von Infrastruktur, sofortiger Stopp von laufenden Freistellungs- und Entwicklungsvorgängen.
- Beseitigung falscher Anreize, die zur Stilllegung von Anlagen für den Personen- und Güterverkehr führen. Schutz möglicher Be- und Entladeschnittstellen, auch stillgelegter Güteranlagen, um eine schnelle Wiederinbetriebnahme zu ermöglichen.
- Absenkung der Trassenpreise auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (siehe MOFAIR, a.a.O. S. 12).

Auf der Finanzierungsseite ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LUFV) so anzupassen, dass Streckeninstandhaltung und -sanierung belohnt wird gegenüber dem Ersatzneubau von Infrastruktur. Ferner sind die Mittel aus Einnahmen der LKW-Maut signifikant aufzustocken, sodass zumindest ein Gleichstand der jährlichen Investitionen in Straße und Schiene dauerhaft sichergestellt ist.



# 12 Die Reaktivierung von Schienenstrecken als prioritäre Zukunftsaufgabe deutscher Bahnpolitik

Heiner Monheim

Die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken muss endlich als bahnpolitisches Top-Thema auf die politische Agenda. Derzeit sehen der VDV (Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen)<sup>1</sup> und die Allianz pro Schiene Bedarf für die Reaktivierung von mindestens 277 Strecken mit 4.573 km Länge. Damit würden 332 Städte und Gemeinden mit insgesamt 3,4 Mio. Einwohnern wieder Anschluss an das Bahnnetz erhalten. Viele der Reaktivierungsstrecken liegen im ländlichen Raum.<sup>1</sup> 17 Strecken betreffen grenzüberschreitende Verbindungen ins Ausland, davon vier in die Niederlande, zwei nach Belgien, vier nach Frankreich, eine in die Schweiz, fünf nach Tschechien und eine nach Polen. In diesem Zusammenhang ist das EU-Programm Missing Links zur Reaktivierung grenzüberschreitender Bahnverbindungen in Europa wichtig, mit dem der kardinale Stilllegungsfehler vieler europäischer Bahnunternehmen, trotz des stürmischen Ausbaus der grenzüberschreitenden Straßennetze die Schienennetze zu kappen, geheilt werden muss. Noch konzentrieren sich die europäischen Schieneninvestitionen im Rahmen des TEN-Programms eher auf den Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und vernachlässigen die »kleinen Grenzverkehre«, die ca. 80 % aller grenzüberschreitenden Mobilität ausmachen.

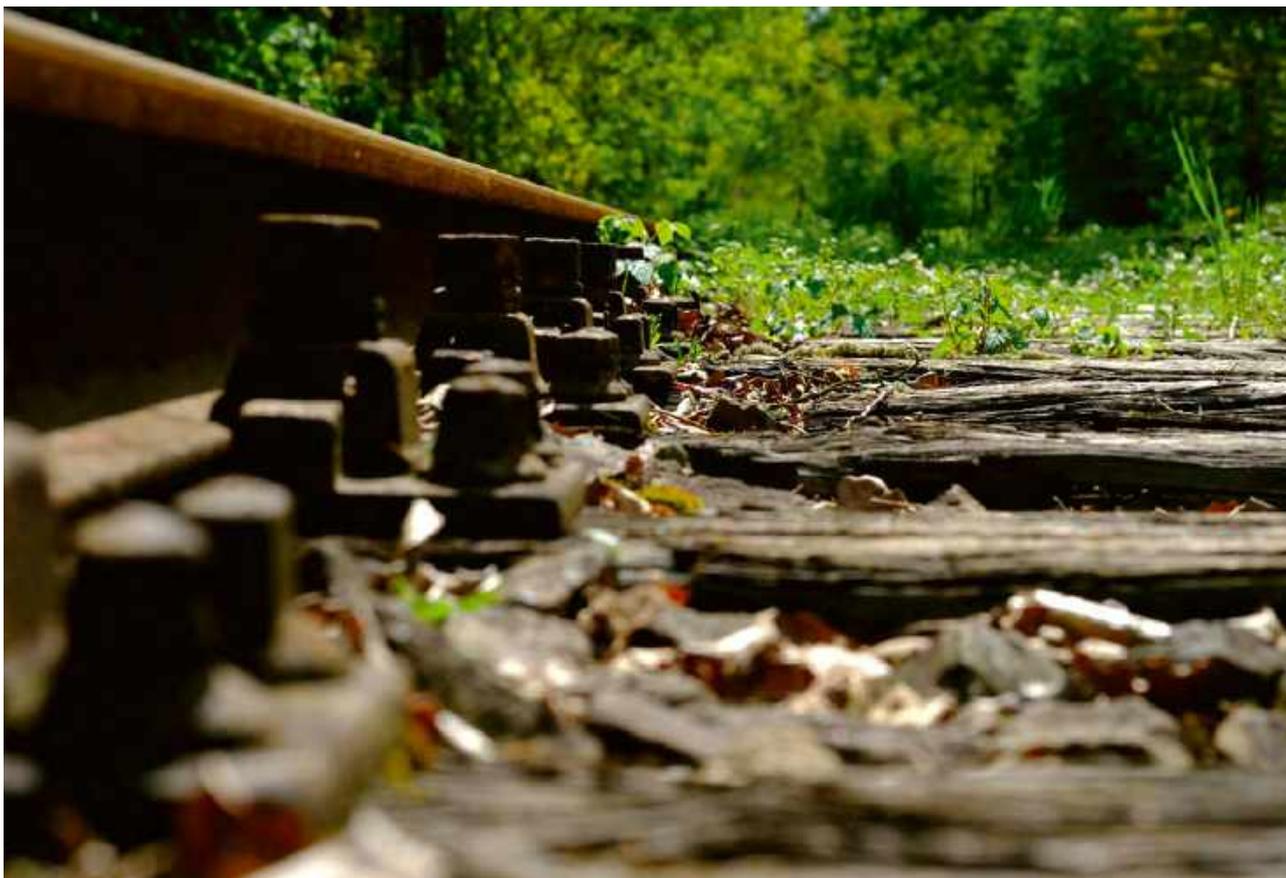
Trotz mancher guter Beispiele sind bislang Schienenreaktivierungen verfahrensmäßig ziemlich schwierig, wegen zu hoher Standards und langer Umsetzungszeiten. Die DB AG und die Verkehrsministerien des Bundes und der Länder müssen angesichts der großen Zahl notwendiger Reaktivierungen ein eigenes, finanziell und personell gut abgesichertes Programm »REAKT« auflegen, mit dafür reserviertem Personal und Investitionsmitteln in Milliardenhöhe und mit einer »Entfesselung« der Verfahren.

## I Bahn in ländlichen Raum

Verkehrswende ist nicht nur ein Thema für den urbanen Raum. Auch und gerade im ländlichen Raum sind attraktive Alternativangebote im Öffentlichen Verkehr nötig. Bis Ende der 1950er Jahre sorgten ein dichtes Bahnnetz plus Postbus und Bahnbus für gute Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr im ganzen Land. Die Bahn war Nr. 1 im Personen- und Güterverkehr.

Dann begann die Bahn mit ihren Streckenstilllegungen. Und selbst nach der Bahnreform gingen die Stilllegungen weiter. Politische Priorität hatte der schnelle Ausbau der Straßennetze, insbesondere der Autobahnen. Ländliche Bahnnetze galten als »Last«, weil die Kosten für den Betrieb hoch waren wegen der veralteten personalintensiven Signal- und Stellwerkstechnik und der wenig effizienten Fuhrparke. Die oft nur eingleisigen ländlichen Schienenstrecken konnten die modernen Anforderungen an Taktverkehr schlecht erfüllen. Der in den ländlichen Regionen lange Zeit erfolgreich verkehrende Schienenbus wurde leider ab den 1960er Jahren ausrangiert. Viele Weichen wurden wegen hoher Wartungskosten demontiert. Die Netzelektrifizierung sparte die sogenannten »Nebenstrecken« im ländlichen Raum aus. Bahnübergänge wurden immer mehr als Verkehrshindernis für den Autoverkehr empfunden. Sie kreuzungsfrei zu machen, war teuer, und die Baulastträger mussten sich die hohen Kosten teilen. Da plädierten dann immer öfter auch die betroffenen Gemeinden und Kreise für Stilllegungen, statt ihre Bahnanschlüsse zu verteidigen.

<sup>1</sup>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) (Hg.) (2022): Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken, Köln



Die alte Bundesbahn und nach der Bahnreform die DB AG haben viel zu wenig in die Modernisierung und den Ausbau ländlicher Bahnnetze investiert. Sie konzentrierten sich auf ihre Neu- und Ausbaustrecken des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und auf teure Bahnprojekte, allen voran Stuttgart21.

## II Regionalisierung und Reaktivierung

Als dann nach der Wiedervereinigung die sogenannte Regionalisierung die Kompetenz und das aufgestockte Geld für den Nahverkehr auf die Länder übertrug, wuchs die Hoffnung, den ländlichen Schienenpersonennahverkehr wieder zu beleben. Tatsächlich wurde der regionale Schienenverkehr besser und bunter, weil die DB-Regio Konkurrenz durch viele neue Schienenverkehrsunternehmen bekam, die sich immer mehr im Ausschreibungswettbewerb durchsetzen konnten. Sie setzten überwiegend moderne Regionalbahntriebwagen ein, die als Wendefahrzeuge mit Automatikkupplung rationell arbeiteten.

In einigen Vorbildregionen wurden erste erfolgreiche Streckenreaktivierungen umgesetzt. Besonders bekannt wurde das »Karlsruher Modell«, bei dem nach dem Vorbild früherer Überlandstraßenbahnen stillgelegte Eisenbahnstrecken mit einer modernen Stadtbahn befahren wurden, die ins Karlsruher Straßennetz weiterfuhren. Auch die Regiotram in Kassel oder die Saarbahn verfolgten ähnliche Konzepte, die danach auch in einigen anderen Regionen erfolgreich umgesetzt wurden, ohne dass daraus aber ein eigenes Bund-Länder-DB-Programm wurde. Rund um alle Oberzentren und viele Mittelzentren würden sich Hunderte ähnlicher S-Bahn- oder Kombibahn-Projekte anbieten.

Immerhin gab es in den letzten Jahrzehnten einige sehr erfolgreiche konventionelle Reaktivierungen, die von engagierten, kreativen Regionalbahnunternehmen aufgegleist wurden. Bekannte Beispiele sind die Usedomer Bäderbahn zwischen dem Darß, Wolgast, den Kaiserbädern und Swinemünde, die Rurtal- und Bördebahn zwischen Heimbach-Düren-Jülich, Linnich und Euskirchen, die K-Bahn zwischen Karst und Mettmann, der »Haller Willem« zwischen Bielefeld, Halle und Osnabrück. Auch in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg gab es einige sehr erfolgreiche Beispiele. Aber wieder blieb der »Flächenbrand« aus, Bund und Länder und die DB Netz machten daraus kein Schwerpunktprogramm.

Dabei waren die Erfolgsrezepte eigentlich einfach: neue Haltepunkte, wo inzwischen neue Wohn- und Gewerbegebiete entstanden sind, mehr Weichen und Kreuzungsstellen im Netz, moderne Stellwerke, moderne Triebfahrzeuge, integrale Taktverkehre und ein offensives Regionalmarketing.

Dass trotzdem anderswo weitere Strecken stillgelegt wurden und auf dem Restnetz weiter Weichen und Überholgleise abgebaut, Bahnhöfe geschlossen und Gütergleisanschlüsse entfernt wurden, ist vor dem Hintergrund der Verkehrswende-Notwendigkeiten ein Skandal und zeigt, dass der Straßenverkehr mit seinen Neu- und Ausbauprogrammen immer noch beängstigende Priorität hat und es noch keine ausreichende Priorität für Reaktivierungen gibt.

### III Nach Deutschlandtakt und Deutschlandticket braucht Deutschland ein Bund-Länder-Programm »REAKT«

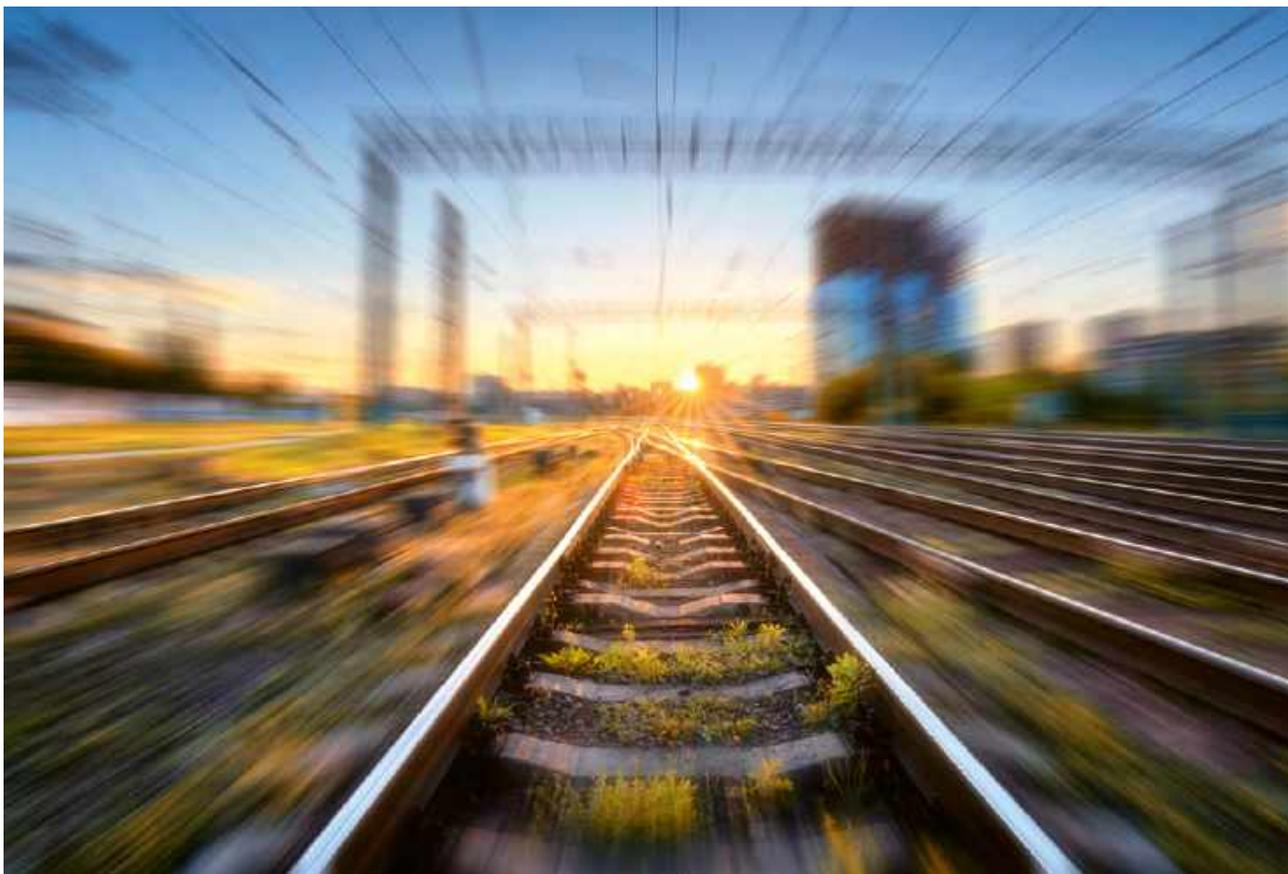
Der Bund darf sich nicht hinter der primären Nahverkehrskompetenz der Länder und ihrer Aufgabenträgerorganisationen »verstecken«. Die Öffnung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für Reaktivierungen, die Aufstockung der Regionalisierungsmittel und die Festlegung auf den Deutschlandtakt reichen bei weitem nicht aus.

Die Schweiz hat mit ihrer dezentralen Bahnpolitik vorgemacht, wie man im Nah- und Fernverkehr, Schienenverkehr und Busverkehr schnell einen integralen Taktfahrplan umsetzt. Grundlage war das nationale Verkehrskonzept »Bus und Bahn 2000«, das in mehreren Volksabstimmungen bestätigt wurde. Neben der nationalen SBB kooperieren dort kantonale und kommunale Bahnen, das nationale Postbussystem und viele kommunale und regionale Bussysteme mit einem einheitlichen Tarif- und Taktsystem und einem spartenübergreifenden Generalabonnement und Halbtax-Abo.

Es hat fast 40 Jahre gedauert, bis die Bundesregierung immerhin auf langes Bohren der Aufgabenträger des SPNV endlich den Deutschlandtakt zur plakativen Grundlage ihrer künftigen Bahnpolitik gemacht hat. Aber die Konsequenz eines eigentlich daraus folgenden Moratoriums für die nicht mit dem Deutschlandtakt kompatiblen Großprojekte der Hochgeschwindigkeit und der Bahnhofsspekulation hat sie nicht gezogen.

Immerhin hat sie aber 2022 das bis dahin typische Tarifchaos zwischen den Verkehrsverbänden und Landestickets beendet mit ihrer revolutionären Entscheidung für das dreimonatige bundesweite Flat-Rate-Tarifexperiment 9-Euro-Ticket. Dabei sind angesichts der erfreulichen Akzeptanz mit massiven Fahrgastzuwächsen aber die beklagenswerten Angebotsmängel im ländlichen Raum offenkundig geworden. Sie müssten jetzt eigentlich parallel zu tariflichen Nachfolgeregelung des 49-Euro-Tickets Anlass für ein großes, koordiniertes REAKT-Bund/Länder-Programm für Schienenreaktivierungen geben. Dessen Finanzierung und Umsetzung braucht hohe Priorität und folgende konzeptionelle Grundlagen:

- a)** Für ländliche Reaktivierungen braucht man kleine und mittlere Fahrzeugformate wie den früheren Schienenbus, aber jetzt elektrisch im Oberleitungsbetrieb oder in einer Akku-Elektro-Version.
- b)** Reaktivierungen sollen auch dem Güterverkehr dienen. Denn der Straßengüterverkehr ist mit dem massenhaften Einsatz großer Lkw ein wichtiger Grund für die vielen Autobahnstaus. Und in den Ortschaften ist er ein viel beklagtes Ärgernis und wichtiger Grund für die Forderung nach immer mehr Ortsumgehungen. Aber die beste Ortsumgehung ist immer noch eine Schienenreaktivierung.
- c)** Reaktivierungen sollen nicht genau den Zustand wie vor der Stilllegung herstellen. Sie sollen vielmehr alle Optionen moderner Bahntechnik und innovativer Konzeptentwicklung nutzen. Das betrifft insbesondere die Anlage neuer Haltepunkte, wo neue Wohn- und Gewerbegebiete entstanden sind. Um auf den Reaktivierungsstrecken Taktverkehren zu können, sind neue Kreuzungsstellen mit Weichen nötig. Und man braucht moderne Stellwerke für die Signale, Weichen, Schranken und die Zugkommunikation.
- d)** Man braucht flexiblere Bau- und Betriebsordnungen, die Mischformen zwischen Eisenbahn (EBO) und (Überland-) Straßenbahn (BoStrab) nach dem Karlsruher Modell zulassen und die die traditionell hohen Standards und Kosten der EBO für die Fahrweg- und Haltestelleninfrastruktur und die Fahrzeuge verringern.



- e)** Reaktivierungen brauchen für hohe Akzeptanz einen Halbstundentakt. Dafür sind auf eingleisigen Strecken viele neue Weichen zur Sicherstellung taktkompatibler Kreuzungsstellen nötig, die meist in Verbindung mit neuen bzw. reaktivierten Bahnhöfen geschaffen werden können und in moderne Stellwerke integriert werden müssen.
- f)** Am leichtesten funktionieren Reaktivierungen, wenn auf den Strecken noch die alten Schienen liegen. Schwieriger wird es, wenn die Schienen demontiert wurden. Aber wenn die Trassen noch durchgängig vorhanden sind, ist das Verlegen neuer, moderner Gleise durchaus sinnvoll. Ganz schwierig wird es, wenn die Trassen im Zuge der Siedlungsentwicklung ganz oder teilweise überbaut wurden. Dann muss man völlig neue Trassen suchen.
- g)** Früher waren die ländlichen Güterbahnen eine wichtige Stütze der Wirtschaftlichkeit der Bahnen. Deswegen hatten viele Bahnhöfe eigene Güterrampen und -schuppen. Die Güterbahn hat durch die Stilllegungen ihre Dezentralität weitgehend verloren. Deswegen werden die Lkw-Staus immer länger. Um die Straßen zu »entlastern«, braucht die Güterbahn wieder viel mehr regionale Angebote und dezentrale, kleine Güterverkehrs- und -Verteilzentren (GVZ, KLV). Und die Güterbahnen brauchen in ihrem Fuhrpark viel mehr mittlere und kleine Fahrzeugformate (Cargo Sprinter), um damit mehr kurzlaufende Güter auf die Schiene zu bringen. Auf den reaktivierten Strecken ist dafür meist ausreichend Kapazität frei.
- h)** Und am Ende ist neben den vielen Reaktivierungen auch ein Neubauprogramm nötig, für das auch die vielen mehrspurigen Autobahnen genutzt werden müssen, damit dort statt der langen Lkw-Staus Platz für viel effektivere Güterzüge gemacht wird. Aus Autobahnen Eisenbahnen zu machen, garantiert eine wirkliche Verkehrswende.

## Engpässe zuerst beseitigen

Michael Jung

In der Nachkriegszeit wurden zerstörte Autobahnbrücken zunächst nur pro Fahrtrichtung einspurig wiederaufgebaut. Diese Engpässe, vor denen in den 1950er Jahren die ersten kilometerlangen Verkehrsstaus entstanden, wurden schon in den 1960er Jahren beseitigt. Auf wichtigen Eisenbahnstrecken hingegen gibt es auch heute noch immer wieder einzelne Abschnitte, die nach dem Krieg als Reparationsleistung auf einspurig zurückgebaut oder aus Kostengründen nur einspurig errichtet wurden. Ein Generalprogramm zur Herstellung der vollständigen Zweigleisigkeit auf allen Hauptstrecken wurde weder von der DB noch vom Bundesverkehrsministerium aufgestellt. Gleiches gilt für die durchgängige Elektrifizierung zuerst aller Hauptstrecken, aber auch der wichtigsten Nebenstrecken. Die fehlende Engpassbeseitigung behindert den Eisenbahnverkehr bis heute, besonders, wenn diese Strecken als Ausweichmöglichkeit benötigt werden. Krasses Beispiel dieser Art war die Sperrung der Oberrheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel nach dem Tunnleinbruch bei Rastatt. Da stellte sich heraus, dass mögliche Ausweichstrecken nur eingeleisig befahrbar und z.T. noch nicht einmal elektrifiziert und daher für den Güterverkehr so gut wie ungeeignet waren. Für die DB eine Blamage, die auch in den Nachbarländern Niederlande, Schweiz und Frankreich wahrgenommen wurde.

Jetzt plant die DB für die Jahre 2024 bis 2030 im Rahmen des unsinnigen Generalsanierungsprogramms monate-, wenn nicht sogar jahrelange Vollsperrungen wichtiger Bahnmagistralen. Ganze Großstädte werden auf Monate von jeglichem Bahnverkehr abgehängt. Die DB preist diese aberwitzige Sanierungsstrategie als den großen Fortschritt gegenüber der Sanierung unter dem „rollenden Rad“ an, die früher auch in Deutschland, heute international immer noch der Standard ist. Wenn die DB nun wirklich Hauptmagistralen sperren will, dann muss sie zuallererst die Ausweichstrecken so ertüchtigen, dass der auf die Hauptmagistrale entfallende Verkehr voll umfänglich über diese Ausweichstrecken abgewickelt werden kann.

Der Blick auf die Realität sieht leider sehr trübe aus. Die Beseitigung eingeleisiger Streckenabschnitte und die Elektrifizierung auf wichtigen Hauptstrecken muss vorrangig angegangen und bis 2028 abgeschlossen sein. Seitens der DB und des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gibt es keine tragfähigen Pläne zur Beseitigung der Flaschenhalse.

Nachfolgend hat Bürgerbahn eine Liste der 13 wichtigsten Flaschenhalse im deutschen Bahnnetz und darüber hinaus eine umfassende Liste von 48 Streckenabschnitten zusammengestellt, die schnellstens ertüchtigt werden müssen, um die Flexibilität und Zuverlässigkeit des deutschen Bahnnetzes zu erhöhen. Bevor die gesamte 48er-Liste nicht abgearbeitet ist, sollte die DB keine Neubau-Projekte in Angriff nehmen dürfen. Als Fazit der Untersuchung ist festzuhalten: Die Top-13-Liste umfasst 295 km eingeleisige Strecken, die sich für insgesamt 1,9 Mrd. Euro auf Zweigleisigkeit ausbauen und elektrifizieren ließen. Dies würde eine wesentliche Verbesserung der Betriebsqualität im deutschen Eisenbahnnetz bedeuten. Die Gesamtinvestitionen zur Beseitigung aller in der 47er-Liste genannten Engpässe, u.a. die Herstellung der Zweigleisigkeit auf 1.950 km Bahnstrecke, würde 5,4 Mrd. Euro erfordern. Das ist ein Bruchteil dessen, was Bund und DB in überflüssige und kontraproduktive Tunnelprojekte im Bahnbereich versenkt haben bzw. planen zu versenken, oder dessen, was jährlich für den Autobahnbau ausgegeben wird.

## TOP 13 der größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz

Strecke	Eingleisige Abschnitte	Länge in km	Kosten der Beseitigung Mio. Euro
<b>Hamburg-Altona-Westerland</b>	Eiderbrücke bei Friedrichstadt	1	130 Elektrifiz.
	Brücke in Husum	0,5	
	Hattstedt – Bredstedt	10	66 2. Gleis
	Niebüll - Klanxbüll	12	40 Beseitigung eingleisiger
	Morsum - Westerland	9	Brücken
<b>Bad Oldesloe-Neumünster</b>	gesamte Strecke	40	80 2. Gleis 40 – Elektrifizierung
<b>Rotenburg/Wümme-Verden</b>	gesamte Strecke	21	45 – 2.Gleis
<b>Ludwigslust-Wittenberge</b>	zweigleisig	45	90 – 3.Gleis
<b>Nienburg-Minden „Natobahn“</b>	gesamte Strecke	45	90 – 2.Gleis
<b>Uelzen-Salzwedel-Stendal</b>	Uelzen-Salzwedel	30	100 – 2.Gleis
	Hohenwulsch-Stendal	18	
<b>Münster-Dortmund</b>	Münster-Lünen	40	80 – 2.Gleis
<b>Ffm.-Niederrad-Ffm.-Louisa Forsthaus-Neu-Isenburg</b>	Ffm.-Niederrad-Ffm.-Louisa Forsthaus-Neu-Isenburg	7	14 – 2.Gleis
<b>Ludwigsburg-Backnang-Schwäbisch-Hall Murrbahn</b>	Benningen-Backnang	15	90 – 2.Gleis
	Backnang-Schwäbisch-Hall	30	
<b>Bad Friedrichshall-Osterburken</b>	Züttlingen -Möckmühl	5	10 – 2.Gleis
<b>Stuttgart-Singen (Gäubahn)</b>	Horb-Tuttlingen-Hattingen-Abzweig	81	162 – 2.Gleis
<b>Friedrichshafen-Lindau</b>	Friedrichshafen-Lindau	20	40 – 2.Gleis 20 – Elektrifizierung
<b>München-Mühldorf</b>	Markt Schwaben-Ampfing	45	90 – 2.Gleis
		85	45 – Elektrifizierung

Eine ausführlichere Tabelle aller Engpässe kann auf [buerbahn-denkfabrik.org](http://buerbahn-denkfabrik.org) heruntergeladen werden

# 12 Auf Tour mit dem Film „Das Trojanische Pferd – Stuttgart21“

Interview mit Klaus Gietinger

**Heino Berg (HB): Aus welchen Gründen hast du dich entschlossen, nach deinem letzten Film zur S-Bahn in Berlin, im Rahmen des Klimabahn-Film-Projektes nun das Thema Stuttgart21 aufzugreifen? Ist das Thema noch aktuell?**

**Klaus Gietinger (KG):** Winfried Wolf und ich hatten schon länger geplant, mehrere Filme über die Deutsche Bahn und deren Fehlentwicklung zu machen. Wir planten eine Art Modul-System über Einzelaspekte (S-Bahn Berlin, S 21, Altona/Diebsteich, zweite S-Bahn-Stammstrecke München, Fernbahntunnel Frankfurt etc.). Schließlich sollten daraus dann ein Gesamtfilm über die Deutsche Bahn und konkrete Alternativen zur Betonbahn werden. Beim ersten Modul, dem S-Bahn-Berlin-Film, war das damalige Bündnis Bahn für Alle noch mit dabei. Danach hat ein Triumvirat die Mitgründer Winfried Wolf und Henrik Auhagen rausgeekelt und den Laden (samt der großen Adressendatei und der Gelder) okkupiert. Seitdem fährt dieses Rest-Bahn-für-Alle einen Schmusekurs gegenüber der Bahn AG und müsste sich eigentlich „Bahn für die Bahn“ nennen. Profitable Betonprojekte und Milliardengräber wie Stuttgart21 werden seither von dieser Truppe nicht mehr dezidiert kritisiert. Entsprechend hat diese Gruppe die zugesagte ideelle Unterstützung und Werbung für den Stuttgart21-Film abgesagt.

Doch genau die Kritik an der Deutschen Bahn AG und ihren Betonprojekten ist für uns zentral. S21 ist ja das Paradebeispiel für falsche, ja für menschenfeindliche Beton-Bahnpolitik. Man kann auch sagen: Es geht hierbei um Profite für wenige und Nachteile für den Rest der Bevölkerung, die die Zeche in jeder Hinsicht bezahlt. In diesem Sinn ist uns 2022 ein echter Turnaround gelungen: Der bereits im Jahr 2000 gegründete Bahnfachleutkreis Bürgerbahn statt Börsenbahn, bei dem ich auch von Anfang an dabei bin, hat sich reaktiviert, in „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ umbenannt und mit dem Alternativen Geschäftsbericht im März 2022, der Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“ im Mai 2022, mit einem Lunapark21-Sonderheft zum gleichen Thema – zugleich das Begleitheft für unseren Film – und dann, am 21. November 2022, mit der Premiere des Films „Das Trojanische Pferd“ im Stuttgarter Programmokino Delphi die gute Tradition einer DB-kritischen Bahnarbeit fortgesetzt.

**HB: Auf welche Kräfte stützt du dich bei dieser Arbeit?**

**KG:** Zunächst gibt es bei Bürgerbahn ein halbes Dutzend neue Mitglieder, wobei der alte Stamm erhalten blieb. Sodann gibt es mit den Bahninitiativen Prellbock Altona und Aktionsbündnis gegen Stuttgart21 bzw. dem Montags-Demo-Team in Stuttgart zwei entscheidende Säulen mit Aktiven, die vor Ort wirklich verankert sind und zugleich eine enorme Kompetenz in Sachen Schiene haben. Schließlich hat sich mit dem Aktionsbündnis Bahn-Bürgerinitiativen Deutschland (ABBD) ein lockerer Verbund von mehr als zwei Dutzend Bahninitiativen gebildet, die zunehmend mit uns kooperieren – dies vor allem aufgrund der jeweils eigenen Erfahrungen vor Ort mit der bahnzerstörerischen Betonpolitik des Bahnkonzerns.





**HB:** Wie ist „Das Trojanische Pferd“ denn angelaufen? Du bist ja zu vielen Kinoabenden (und Matineen) angereist. Wie war die Resonanz in den Kinos?

**KG:** Der Erfolg des Films hat alle Erwartungen übertroffen. Schon mehrere tausend Leute haben den Film gesehen. Die Vorführtermine besonders in den Kinos in Baden-Württemberg nehmen kein Ende. Auch außerhalb vom Ländle, wo es ähnliche Probleme gibt, sind die Vorstellungen fast immer ausverkauft. Den bislang größten Erfolg gab es übrigens bislang in Bayern: Bei der Filmvorführung in der Nähe von Rosenheim waren 300 Menschen anwesend.

Bei den Vorführungen in Stuttgart und der Region hat uns das Aktionsbündnis gegen Stuttgart21 enorm unterstützt. Überall, wo wir nicht präsent sein können, sind sie da und diskutieren mit. Ich danke da Ernst Delle, Dieter Reicherter, Werner Sauerborn, Roland Morlock und last but not least Tom Adler vom Demo-Team ganz besonders. Natürlich auch allen, die gedrehtes Material zur Verfügung gestellt haben, so Eberhard Linckh, Walter Steiger, Ulli Fetzer, Flügel-TV, Phoenix, sowie Ratgebern wie Klaus Gebhard und die Ingenieure22, Christoph Engelhardt, Wolfgang Hesse, die AnStifter und und und.

**HB: Kannst du ein wenig von den Filmgesprächen berichten?**

**KG:** Ja, viele Filmbesucher sind überrascht, wie katastrophal das Projekt S21 ist und vor allem, dass immer noch weitere klimafeindliche, brandgefährliche Tunnel (z. B. der sogenannte Pfaffensteigtunnel) geplant werden, die dann die Sache nur noch verschlimmern, statt sie zu verbessern. Jedes Jahr kommt neuer milliardenteurer Murks dazu. Verblüfft sind viele Filmbesucher, weil die Sache aktueller denn je ist, insbesondere, was das Aus für die Gäubahn im Zuge der Zerstörung des Kopfbahnhofes für unsägliche Mobilitätsverluste mit sich bringt. S21 ist schlicht ein verbrecherisches Projekt. Dass der Deutschlandtakt jetzt auf den Sankt Nimmerleinstag (2070!) verschoben worden ist, hat auch viel mit S21 zu tun. Denn mit Stuttgart21 ist kein integraler Taktfahrplan fahrbar und das Projekt wird auch 2070 nicht funktionieren, wenn wir es nicht verhindern. Und es ist nach wie vor zu verhindern!

Dann wird – vor allem von Frauen – positiv angemerkt, dass es auch diverse witzige Szenen im Film gibt, speziell durch die Kunstfigur Herr Büro und durch den Bildhauer Peter Lenk. Nur so sei der Film auszuhalten, so die oft gehörte Ansicht. Und immer wieder keimt die Hoffnung auf, dass sich doch noch was ändern lässt. Viele sagen: Je mehr Menschen den Film sehen, umso größer sei die Chance, dass der Kopfbahnhof bleibe. Wir wollen es hoffen. Der Film zeigt ja auch Alternativen auf: Umstieg 21Plus.

**HB: Wie war das Echo in den Medien? Was tut sich in Sachen Werbung für diesen Film?**

**KG:** Die „Stuttgarter Zeitung“ hat erstaunlich positiv berichtet und auch andere regionale Schwaben-Zeitungen. Im SWR gab's einen einzigen Hörfunk-Beitrag zur Premiere, sonst ist da tote Hose. Und man braucht nicht zu glauben, dass der Film es ins TV schafft. Dafür sprengt er alle formalen, strukturellen, und vor allem politischen Grenzen, auch die des öffentlich-rechtlichen Fernsehens. Überregionale Zeitungen ignorieren den Film bislang ganz einfach.

**HB: Auf welche weiteren Kino-Events möchtest du noch hinweisen?**

**KG:** In Überlingen läuft ab dem 24. März 23 eine Ausstellung von Peter Lenk, in der auch Teile seines „Lenkmals“, also des satirischen Denkmals der Menschen, die S21 verbrochen haben, zu sehen sind. Dort läuft eine 45-Minuten-Fassung des Films in Dauerschleife. Peter Lenk, Winfried Wolf und ich sind auf Einladung der Stadt Überlingen bei der Eröffnung vor Ort. Zudem versuchen wir weiterhin, alle Kinos an und um die Gäubahn zu erreichen. Beim Start in Rottweil war das dortige Kino wohl erstmals nach Corona wieder voll. Teilweise haben die Eigentümer der Kinos aber Angst, den Film zu zeigen, da es für Programm- und Kommunale Kinos Fördergelder gibt und wohl einige fürchten, da in Ungnade zu fallen, wenn ein kritischer Film über die Taten der Landesregierung und anderer „Mächtiger“ zu sehen ist.

**HB: Wie geht es weiter mit dem Klimabahn-Filmprojekt?**

**KG:** Durch die Kinoeinnahmen und die vom DVD-Vertrieb haben wir einen bescheidenen Betrag für einen weiteren Film über die Bahn schon fast zusammen. Welches Modul als nächstes dran ist, verraten wir noch. Gleichwohl fehlt noch jede Menge „Kohle“ für das Gesamtprojekt und wir sind wir über jede Spende hocherfreut.

**Spendenkonto: BFS e.V. DE04 1605 0000 3527 0018 66**

**Website: buergerbahn-denkfabrik.org**



Für DVD-Bestellungen



Trailer



# Verkehr-Politik

## Die Ziele von ABBD

Isabel Arent

### Grundlegende Neuorientierung in der Verkehrs- und Bahnpolitik erforderlich!

- Flächendeckender Erhalt und Ausbau des Bestands, um die Bahn in der Region zuverlässig und attraktiv zu machen, ist die Voraussetzung für die nötige Verkehrswende.
- Beim Verhältnis 16:1 Passagieren von Nahverkehr zu Fernverkehr muss der Fokus der Bahnpolitik auf dem Nahverkehr liegen. Beim zukünftigen Taktfahrplan müssen die Verbindungen zwischen Stadt und Land stärker ineinandergreifen, um individuellen Autoverkehr zu reduzieren.
- Auch Ökostrom hat einen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Auch der Bahnkonzern muss Strom sparen. Politik und DB sollten auf energiefressende Hochgeschwindigkeit im Fernverkehr verzichten – zugunsten besserer Anbindung in der Region.
- Die Gesetzgebung für den Schienenausbau und das Methodenhandbuch müssen angepasst werden, um den Zielen des Klimaabkommens von Paris 2015 und dem Klimaschutzgesetz gerecht zu werden.
- Der Abschlussbericht zum 3. Zielfahrplan berücksichtigt die CO<sub>2</sub>-Kosten-Nutzen-Rechnung nicht ausreichend. Hier ist eine transparente Darstellung der CO<sub>2</sub>-Emissionen während der Bauphase und des daraus resultierenden CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks pro Personenkilometer essentiell!

### Echte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe

- Das Bundesverkehrsministerium hat die Überprüfung der aktuellen Version des Deutschlandtaktes ausgeschrieben. Die Berücksichtigung des Klimawandels sowie die Abstimmung mit sämtlichen Stakeholdern – Beteiligten und Betroffenen – müssen verbindlich vorgeschrieben sein!

### Nachhaltiger Schutz von Mensch, Natur und Klima

- Durch das Pariser Klimaabkommen und das Klima-Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021 steht die maximale Einsparung von CO<sub>2</sub> bei jeder Maßnahme an 1. Stelle. Laut Klimaschutzgesetz müssen alle Alternativen auf ihre CO<sub>2</sub> Emissionen geprüft werden. Das bedeutet: CO<sub>2</sub> Emissionen durch Neubau müssen dem Vergleich mit Einsparungen im Betrieb standhalten. Daraus ergibt sich: Schrittweiser Bestandsausbau und -erhalt, gleichzeitig Vermeidung Neubaustrecken. Vor dem Hintergrund der international bindenden Pariser Vereinbarung und des Urteils des BVGs muss immer der Grundsatz gelten Mensch: Natur und Klima vor Neubau und Geschwindigkeit.
- Lärmschutzmaßnahmen auch gegen Körperschallemissionen dürfen nicht nur aufgrund von Berechnungen in der Planung stattfinden, sondern müssen durch Simulationen ermittelt werden. Diese Simulationen der Schallausbreitung ermöglichen optimierte und effektive Schallschutzmaßnahmen. Das gilt für Bestands- und Neubaumaßnahmen.



12

Die Initiativen des ABBD fordern grundlegende Veränderungen in der Verkehrs- und Bahnpolitik			
Flächendeckend Infrastrukturausbau zum Nutzen der Region	Fokus auf Nahverkehr von Haustür zu Haustür	Ökostrom als kostbare Ressource konsequent einsparen	Gesetze und Handbücher der Pflicht dem Klimaschutz anpassen
CO <sub>2</sub> Emissionen und CO <sub>2</sub> Einsparungen in einem Kosten-Nutzen-Verhältnis reell bewerten	Echte Beteiligung aller Stakeholder am Konzept Deutschlandtakt und Zielfahrplan	Mensch, Natur und Klima gehen vor Neubau und Geschwindigkeit	Optimierter und effektiver Schallschutz mittels reeller Simulation bei Aus- und Neubau
Verbindliche und messbare Prämisse des Zielfahrplans muss der Klimaschutz sein!			

### Hauptkritikpunkte am aktuellen Deutschlandtakt – Zielfahrplan

- Zu viele und zu teure Hochgeschwindigkeits- und Tunnelprojekte für den Fernverkehr. Der Regionalverkehr wird abgehängt.
- Große Infrastrukturprojekte sind zeitlich, ökonomisch und ökologisch unbeherrschbar. Diese Projekte vernichten Geld, gehen zu Lasten von Planungen für die Regionen und gefährden den Erfolg des Deutschlandtaktes.
- Der aktuelle Zielfahrplan ist auf Kante genäht, also ohne Zeitpuffer. Ein so geplanter Deutschlandtakt kommt bei kleinsten Verspätungen aus dem Takt. Das macht den Bahnverkehr unattraktiv.
- Separate Trassen kosten mehr als gebündelte Trassen. Sie erfordern mehr Neubau, emittieren dadurch mehr CO<sub>2</sub>, als im Betrieb amortisiert werden kann. Separate Trassen verhindern klimatisch erforderliche Geschwindigkeitsharmonisierung, die Möglichkeit von Mischverkehren durch Einbau von Weichen und Überholgleisen.

**Fazit:** Wenn wir unseren Planeten für die Menschheit retten wollen, müssen wir bei uns zu Hause anfangen!

[www.abbd.info](http://www.abbd.info)

# Bürgerbahn – Denkfabrik – Unsere Aktivitäten

**Andreas Müller-Goldenstedt**

Am 2. Oktober 2022 wurde »Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene« in Kassel aus der Taufe gehoben. Zwanzig Aktive gründeten dabei ihre »neue Bürgerbahn« und »beerdigten« den Namen »Bürgerbahn statt Börsenbahn«, den die 2002 gegründete Fachleutegruppe aus damals gegebenem, aber inzwischen erledigtem Anlass trug.

Wer bei Bürgerbahn – Denkfabrik mitarbeitet, ist auf der Website und auf jeder Pressemitteilung vermerkt. Vorausgegangen waren 2022 neue markante Meilensteine:

- Klimabahnkonferenz »Klimabahn statt Betonbahn« am 14. und 15. Mai 2022 in Stuttgart
- Die Zusammenfassung aller Vorträge auf der Klimabahnkonferenz ist in einer Extra-Ausgabe der Zeitschrift »Lunapark 21« erschienen, mittlerweile in zweiter, erweiterter Auflage
- Veröffentlichung des Alternativen Geschäftsberichts zur Deutschen Bahn 2021/22 im März 2022
- Premiere des Films »Das trojanische Pferd« von Klaus Gietinger über Stuttgart<sup>21</sup>
- Der Film »Das trojanische Pferd« wurde bisher in zahlreichen Kinos vor vielen Zuschauern deutschlandweit gezeigt und ist auch auf DVD erhältlich.

Alle derzeit 22 Mitglieder sind deutschlandweit in verschiedenen Schienen-Bürgerinitiativen und Bewegungen aktiv. Es gibt ein Koordinierungs-Team, das sich regelmäßig in das Geschehen rund um die Schiene einmischt und Aktivitäten der Bürgerbahn koordiniert. Wir melden uns zu aktuellen Themen und Ereignissen mit Pressemitteilungen zu Wort und bereiten die regelmäßige Herausgabe eines Newsletters vor. Seit Februar 2023 erscheint auf unserer Website ein Bahn-Blog mit sechs Beiträgen pro Woche.

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene will sich mit Fachkompetenz und Hintergrundwissen bundesweit in aktuelle Bahnpolitik einmischen. Wir legen großen Wert auf die Zusammenarbeit mit den beiden Bahngewerkschaften EVG und GDL; gemeinsam mit der GDL und Prellbock Altona wurde auf einer Pressekonferenz am 26. Juli 2022 eine Studie zu den Ursachen des Bahnunglücks vom 3. Juni 2022 in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen vorgestellt

Die Kooperation erstreckt sich auch auf zahlreiche Bahn- und Verkehrsinitiativen sowie auf Back on Track, das europäische Netzwerk für mehr Nachtzüge.

[www.buergerbahn-denkfabrik.org](http://www.buergerbahn-denkfabrik.org)





Quelle: Christian Lue/unsplash

# 12 Grundsatzklärung

## Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

**1. Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) // BsB** wurde im November 2000 gegründet. Das Bündnis beteiligte sich maßgeblich an der Kampagne gegen den Bahnbörsengang, den der Bund und die Deutsche Bahn (DB) in den Jahren 2005 bis 2008 betrieben. Die materielle Privatisierung und damit der geplante Verkauf der Deutschen Bahn an arabische und russische Investoren konnte 2008 verhindert werden. Seither gibt es jedoch einen schleichenden Privatisierungsprozess, den wir kritisieren, da dadurch das System Schiene fortgesetzt geschwächt wird.

Der „Wettbewerb“ im Schienenpersonennahverkehr erweist sich zunehmend als kontraproduktiv. Er ist vielfach mit Fahrzeugmangel, mangelhaftem Material, Personalabbau, Lohndumping und betrieblicher Inkompetenz verbunden. Insbesondere ist eine Ausweitung von „Wettbewerb“ im Bereich des Fernverkehrs abzulehnen. Zu begrüßen sind demgegenüber Initiativen von Unternehmen, die von der DB aufgerissene Lücken schließen (beispielsweise in den Bereichen Nachtzug und Autoreisezug).

**2. BsB als Angebot zur Kooperation // BsB** ist immer wieder mit fundierter Kritik an bahnerstörerischen Großprojekten wie Stuttgart 21 bekanntgeworden – nicht zuletzt Ende 2010 im Rahmen des S21-Faktenchecks („Schlichtung“). Das Bündnis war maßgeblich an den Bahnkonferenzen in Stuttgart im April 2014 und im Mai 2022 und am Zustandekommen des Dokumentarfilms „Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21“ mit der Premiere am 21. November 2022 beteiligt. Unsere Kritik wurde bisher von der Realität bestätigt. Den damit erworbenen bundesweiten Ruf und unsere Kompetenz wollen wir weiterhin als „Denkfabrik für eine starke Schiene“, für eine Bürgerbahn und für eine Bahn für alle einbringen. Wir sind eng verbunden mit anderen Bahninitiativen, die in diesem Sinne aktiv sind.

**3. Klimabahn //** Die Schiene ist im Nah-, Regional- und Fernverkehr – einschließlich des europaweiten Verkehrs – derjenige Verkehrsträger, der hinsichtlich Klimaschutz, Fahrkomfort und Effizienz am besten abschneidet. Wir treten dafür ein, dass die Schiene wieder zum Rückgrat des motorisierten Verkehrs wird. Der Erfolg des 9-Euro-Tickets zeigt, dass viele Menschen bereit sind, Züge und Busse zu benutzen, wenn der Zugang einfach und erschwinglich ist. Solche Angebote brauchen wir für eine Klima- und Bürgerbahn.

**4. Vorbild Schweiz //** Heute kann die Bahn in der Schweiz als Vorbild gelten. Sie ist eine integrierte Bahn, die sich fast vollständig in öffentlichem Eigentum befindet, wobei dieses teilweise zentral – auf Bundesebene – und teilweise dezentral – im Eigentum der Kantone befindlich – organisiert ist. Die Bahnen sind in einem einheitlichen Takt- und Tarifsystem eng mit den ergänzenden kommunalen und regionalen Busverkehren verknüpft. Im Wissen, dass die Vorgaben (z.B. der EU) auf Privatisierung und „Wettbewerb“ abzielen, bleibt unser Langzeitziel eine zur Schweiz vergleichbare Struktur des öffentlichen Verkehrs auch in Deutschland. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die große Zeit der Schiene in Deutschland vor rund anderthalb Jahrhunderten mit der Überführung der privaten Eisenbahnen in öffentliches Eigentum begann.



**5. Grundsaniierung Netz //** Die Schieneninfrastruktur befindet sich in einem miserablen Zustand. Jahrzehntlang wurde auf Verschleiß gefahren. Notwendig sind eine Grundsaniierung des Netzes mit den folgenden Elementen:

- Stopp jeglicher Entwidmungen noch vorhandener Eisenbahnanlagen, auch von bereits eingereichten Anträgen.
- Kein weiterer Verkauf von Bahnhofsgebäuden und Gleisanlagen
- Beseitigung aller Langsamfahrstellen
- Ausbau aller Streckenabschnitte, die „Flaschenhälse“ oder „Elektrifizierungslöcher“ sind
- Reaktivierung vieler Strecken, die nach dem Zweiten Weltkrieg abgebaut wurden
- Wiederherstellung eines großen Teils der Ausweichgleise, Weichen, Kreuzungen und Gleisanschlüsse, die seit Anfang der 1990er Jahre ausgebaut wurden
- bedarfsgerechter Ausbau von eingleisigen Strecken zu Zweigleisigkeit
- entsprechender Ausbau der Zulaufstrecken auf Mittel- und Oberzentren, um dort deutlich mehr Schienenkapazität für verdichteten Personen- und Güterverkehr zu schaffen.

Eine Generalsaniierung mit Vollsperrungen über einen längeren Zeitraum, wie dies in dem im September 2022 vorgestellten Programm zur „Generalsaniierung von sieben bis acht Korridoren“ im Zeitraum 2024 bis 2030 stattfinden soll, lehnen wir ab. Die seit mehr als 100 Jahren weltweit erprobte Sanierung unter rollendem Rad ist volkswirtschaftlich und bahntechnisch sinnvoll und mit Blick auf das Ansehen der Bahn und den Komfort der Fahrgäste geboten.

**6. Einheitliches Infrastrukturunternehmen //** Angesichts der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Infrastruktur durch die Deutsche Bahn und vor dem Hintergrund eines großen Anteils von Nicht DB-AG-Bahnbetreibern im SPNV und im Schienengüterverkehr treten wir dafür ein, dass die drei DB-Infrastrukturgesellschaften Netz, Bahnhöfe und Energie in einem Unternehmen zusammengefasst werden. Dieses Unternehmen bleibt Teil des Bahnkonzerns. Es erhält eine gemeinnützige Struktur (z.B. gGmbH). Es gibt keine Gewinnabführung an die Holding.

**7. Elektrifizierung //** Notwendig ist ein Programm zur Verwirklichung eines zu 100 Prozent elektrischen Bahnbetriebs. Die meisten noch nicht elektrifizierten Strecken – insbesondere die mit Güterverkehr – sind dafür mit Oberleitung zu versehen. Auf einigen Teilstrecken kann ein Betrieb mit Akku-Zügen sinnvoll sein.

**8. Deutschlandtakt neu takten //** Bund und DB bekennen sich seit rund fünf Jahren zum Projekt „Deutschlandtakt“, also zum Grundsatz eines integrierten Taktfahrplans nach dem Vorbild der Schweiz. Nur so werden optimale Anschlüsse für Reisende aller Züge im Nah- und Fernverkehr an allen Umsteigebahnhöfen ermöglicht und kurze Gesamtreisezeiten erreicht. In den vorausgegangenen Jahrzehnten hat die DB bei ihrer Infrastrukturplanung diese bewährten Grundsätze immer wieder sträflich ignoriert.

Das neue Ja zum Deutschlandtakt ist zu begrüßen. Allerdings zeigt eine genaue Betrachtung der Zielfahrpläne und der neu geplanten Infrastrukturprojekte, dass dieses „Ja“ überwiegend verbalen Charakter hat. Die DB und der Bund setzen weiter auf Höchstgeschwindigkeit und extrem teure Infrastrukturprojekte, die frühestens Mitte der 2030er Jahre in Betrieb genommen werden können. Dies widerspricht aus Umwelt- und Kostensicht jedem Augenmaß und jeder Vernunft. Wir treten ein für den Grundsatz „Takt vor Tempo“ mit einem robusten, verlässlichen, nicht erneut „auf Kante genähten“ Fahrplan. Der integrierte Taktfahrplan muss Nah-, Regional- und Fernverkehr umfassen. Dazu ist die Wiedereinführung eines Nachfolgers für den InterRegio erforderlich.

**9. Stopp zerstörerischer Großprojekte //** Wir fordern den Stopp der großen, bahverkehrszerstörenden und unnötigen Infrastrukturprojekte wie unter anderem Stuttgart 21, Zweite-S-Bahn-Stammstrecke in München, Frankfurter Fernbahntunnel, Hamburg Altona/Diebstreich und Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover- Bielefeld und Würzburg-Nürnberg. Wenn die dadurch freiwerdenden Mittel für vernünftige Projekte wie Elektrifizierung, Beseitigung von Engpässen und Fahrzeugbeschaffung eingesetzt werden, wird ein hoher gesellschaftlicher Nutzen erreicht.

**10. Nachtzüge //** Der Beschluss der DB, den Nachtzugverkehr im Dezember 2016 komplett einzustellen, hat sich, wie absehbar, als fatale Fehlentscheidung erwiesen. Trotz der fortgesetzten Blockade durch die DB erlebt der Nachtzugverkehr eine Renaissance. Notwendig sind der Wiedereinstieg der DB in den Nachtzugverkehr und der Aufbau eines bundes- und europaweiten Nachtzug-Netzes. Damit kann ein größerer Teil des innereuropäischen Flugverkehrs auf die Schiene verlagert werden.

**11. Tarifsystem //** Das Preissystem im Schienenverkehr ist seit Jahrzehnten völlig intransparent. Die überwiegende Orientierung auf Tickets mit Zugbindung im Fernverkehr ist falsch, weil damit ein wichtiger Systemvorteil der Schiene aufgegeben wurde: Mehr als 100 Jahre lang und bis 2001 boten Bahnfahrkarten in der Regel den Vorteil, dass sie in einem bestimmten Zeitraum mit allen auf der vorgegebenen Verbindung verkehrenden Zügen genutzt werden konnten.

Das Niveau der Flexpreise ist deutlich zu hoch. Wir treten ein für Mobilitätskarten, also für Flatrate-Systeme. Das als Nachfolger des 9-Euro-Tickets im Grundsatz beschlossene 49-Euro-Ticket ist ein Schritt in die richtige Richtung. Das von vielen Bahn-Initiativen, so auch von uns, vorgeschlagene bundesweite Ticket mit 1 Euro pro Tag (365 Euro im Jahr oder 32 Euro im Monat) halten wir weiterhin sozial für angemessener und in der PR-Wirkung für wirksamer. In jedem Fall sollte ein Flatrate-Nahverkehrs-Ticket ergänzt werden um ein Klimaticket nach dem Vorbild von Österreich (gültig dann für den gesamten öffentlichen Nah- und Fernverkehr).

**12. Aktivposten Bahnbeschäftigte //** Ein wichtiger Aktivposten im Bereich Schiene sind die Bahnbeschäftigten. Die Wertschätzung für sie seitens der DB und vieler anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen lässt jedoch deutlich zu wünschen übrig. Notwendig ist eine erhebliche Aufstockung der Zahl der im produktiven Bereich Beschäftigten. Insbesondere die unteren Lohngruppen müssen besser entlohnt und die Arbeitsbedingungen und Schichtsysteme im Interesse der Arbeitenden überarbeitet werden. Im Bereich des Top-Managements sind unproduktive Wasserköpfe entstanden; diese können abgebaut werden. Grundsätzlich muss das Führungspersonal aus Menschen bestehen, die „Schiene leben“.



# BÜRGERBAHN –

## Denkfabrik für eine starke Schiene

# 13.

**Wo DB drauf steht, muss deutsche Bahn drin sein //** Die DB ist für den Schienenverkehr im Inland verantwortlich. Die großen Auslandsengagements und die nicht-bahnaffinen Unternehmen müssen verkauft werden. Der Erlös wird für das Projekt Bahnwende eingesetzt.

# 14.

**Reduktion des Straßenverkehrs – Finanzierung der Bahnwende //** Die Bahnwende als Teil der Klimapolitik wird nur funktionieren, wenn diejenigen Verkehrsarten, die das Klima in besonderem Maß belasten, deutlich reduziert werden. Notwendig sind im Straßenverkehr Tempolimits wie beispielsweise 30/80/120. Es darf keinen weiteren Bau von Straßen und Landebahnen geben.

Die Förderung von Straßen- und Luftverkehr ist zu beenden. Aktuell werden der Autoverkehr und der Flugverkehr jährlich mit mindestens 30 Milliarden Euro subventioniert. Die damit freiwerdenden Mittel sind für die Bahnwende einzusetzen.

\*\*\*

Wir erleben derzeit eine dramatische Zuspitzung der Klimakrise. Die Misere der Bahn steht dazu in einem fatalen Kontrast. Die Politik von Bund und Bahn im Bereich Schiene, vor allem hinsichtlich der Infrastruktur, droht den Schienenverkehr im Allgemeinen und den Bahnkonzern im Besonderen in eine existenzielle Krise zu stürzen. Das Programm, das wir in dieser Grundsatzerklärung entwickeln, ist geeignet, diesen katastrophalen Kurs in Richtung Betonbahn zu stoppen. Die Schiene muss ihren Beitrag zur Verkehrswende leisten – und dazu muss sie zu einer Bürgerbahn und einer Klimabahn werden.

Die Erfahrung der letzten Jahrzehnte zeigt, dass diese notwendige Wende nicht von oben kommen wird. Notwendig ist eine Bewegung von unten – ein gemeinsamer Kraftakt von Bahninitiativen und Bahnbeschäftigten.

*Kassel, den 1. Oktober 2022*

**Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen:**

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona

**Mitglieder bei Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene sind (Stand 20.11.2022):**

Tom Adler (Stuttgart) / Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) / Ernst Delle (Schorndorf) / Dr. Christoph Engelhardt (München) / Klaus Gietinger (Saarbrücken) / Dipl.-Ing. Eberhard Happe (Celle) / Johannes Hauber (Manheim) / Prof. Wolfgang Hesse (München) / Joachim Holstein (Hamburg) / Michael Jung (Hamburg) / Andreas Kegreiß (Herrenberg) / Andreas Kleber (Schorndorf) Volker Kromholz (Berlin) / Ernst-Günter Lichte (Hamburg) / Prof. Heiner Monheim (Stendorf) / Roland Morlock (Esslingen) / Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg) / Prof. Helge Peukert (Siegen) / Markus Schmidt (Limburg) / Dr. Winfried Wolf (Potsdam)

**Verantwortlich im Sinne des  
Presserechts:**  
Dr. Winfried Wolf, Potsdam

**Postadresse:**  
Prellbock Altona e. V.,  
Nernstweg 32  
22765 Hamburg

Der Alternative Geschäfts-  
bericht DB AG wird ausschließ-  
lich mit Spenden finanziert;  
alle damit zusammenhängende  
Arbeit erfolgt auf  
ehrenamtlicher Basis.

**Spenden bitte an:**  
**BFS e. V.,**  
Mittelbrandenburgische  
Sparkasse)  
IBAN  
DE041605 0000 3527 0018 66

Der BFS e.V. ist als gemein-  
nütziger Verein anerkannt.  
Spenden sind steuerlich  
absetzbar.

Hier lässt sich der  
Alternative  
Geschäftsbericht DB AG  
herunterladen:



[www.buergerbahn-denkfabrik.org](http://www.buergerbahn-denkfabrik.org)



**BÜRGERBAHN –**

**Denkfabrik für eine starke Schiene**