



DB AG – Weiterhin ein Generalsanierungsfall

**ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT
DEUTSCHE BAHN 2023**



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Inhalt

0	Prolog in Memoriam Winfried Wolf (Heiner Monheim)	04
0	Die direkten und tieferen Ursachen der Bahn-Misere (Winfried Wolf, 25.4.2023)	06
1	Zehn Thesen oder: ein Summary	12
2	Das Jahr 2023 – Zurück in der Erfolgsspur – wirklich? (Michel Jung)	16
2.1	Umsatz und Ergebnis	17
2.2	Personenverkehr 2022/23	22
2.3	Infrastruktur und Kapazitäten im Personenverkehr	24
2.4	DB Cargo – ein Sanierungsfall	28
2.5	Zur Beschäftigungslage im DB-Konzern: Der Fachkräftemangel ist hausgemacht	30
2.6	Interview mit Benedikt Weibel: Was tun mit der Deutschen Bahn? (Klaus Gietinger)	34
2.7	Prognostik zum BVWP: Trendverlängerung oder Umgestaltungszwang? (Marissa Reiserer)	38
3.1	DB InfraGO AG – eine Fehlkonstruktion? (Andreas Müller-Goldenstedt)	42
3.2	Deutsches Bahnland – kein Wintermärchen (Joachim Holstein)	45
3.3	Barrierefreiheit: Anspruch und Wirklichkeit (Martin Schwager)	46
3.4.1	Die Reaktivierung von Schienenstrecken als prioritäre Aufgaben (Heiner Monheim)	50
3.4.2	Erfolgsfaktoren für die Reaktivierung regionaler Bahnstrecken (Johannes Klühspies)	54
3.5	Stationsgebühren und Trassenpreise (Dieter Doege)	56
3.6	Ausbau – Elektrifizierung – Sanierung – „Generalsanierung?“ (Karl-Dieter Bodack)	58
3.7	Ist die Generalsanierung eine gute Idee? (Benedikt Weibel)	60
3.8	Chance für den Deutschlandtakt? (Claudia Grimm, Wolfgang Hesse, Heiner Monheim)	62
3.9	Grenzüberschreitender Bahnverkehr – weiter große Lücken (Michael Cramer)	64
3.10	Zerfall des Schienennetzes und Dauerkrise in Leit- und Sicherungstechnik (Anatol Jung)	68
3.11	DB-Stillstandsmanagement jetzt DB Resale (Michael Jung)	72
4.1	Boykottieren – drangsaliieren – schikanieren (Joachim Holstein)	74
4.2	49-Euro-Ticket Etappenerfolg sichern – ÖPNV ausbauen (Angela Bankert)	76
4.3	Planungsbeschleunigung: Fluch und Segen (Jürgen Resch, Cornelia Nicklas, Dorothee Saar)	79
5.1	CO₂ Emissionen bei Trassenplanung Hannover – Bielefeld (Walter Reich)	82
5.2	Innovativer Lärmschutz statt hoher Lärmschutzwände (Michael Jäcker-Cüppers)	86

Inhalt

5.3	Innovativer Lärmschutz an Bahnstrecken ... und was ihn verhindert (Peter Moik)	89
5.4	Natur als Chance – Umweltvernichtung durch die DB (Christine Zander)	91
6.1	»Jeder, der nicht bei drei auf den Bäumen ist, wird eingestellt« (Joachim Holstein)	94
6.2	Bahnvorstand aufs Abstellgleis – Profis auf die Schiene! (Michel Jung)	96
6.3	Zwingende Neuausrichtung mit Fokus auf die Infrastruktur (Claus Weselsky)	106
6.4	Die Saat geht auf ... (Michel Jung)	110
6.5	Was erzeugt den Personalmangel bei der DB AG? (Stefan Brunotte)	114
7.1	Gemeinsame Kernforderung: Alternativvariante Brenner Nordzulauf (Christoph Ohliger)	118
7.2	Das Drama um die Bäderbahn in Ostholstein (Heiner Monheim)	122
7.3	Knoten Hamburg – Bahnprojekte – Was davon ist sinnvoll? (Michel Jung)	126
7.4	Hannover – Bielefeld – Hamm: Größenwahn quer durch Deutschland (Claudia Grimm)	130
7.5	Am Bedarf vorbeigeplant: ABS/NBS Ulm – Augsburg (Jürgen Zimmermann)	133
7.6.1	S21 – die unendliche Geschichte Aktuelle Entwicklungen bei Stuttgart 21 (Dieter Reicherter)	138
7.6.2	Stuttgart 21 – Dichtung und Wahrheit 2024 (Klaus Gietinger)	142
7.7	Deutschlandtakt? Ja, aber anders! (Dr. Roland Diehl)	146
7.8	Weiter ins Münchner Stammstrecken-Chaos (Wolfgang Hesse)	150
7.9	Bahn-Großprojekte gestrichen – und der Fernbahntunnel? (Karl-Heinz Peil)	152
8	Zu den Autorinnen und Autoren dieses Berichtes	156

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Heiner Monheim

Herausgegeben im Eigenverlag, Erscheinungsdatum 20.3.24

Der Alternative Geschäfts-bericht DB AG wird ausschließlich 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 gemeinnütziger Verein anerkannt. Spenden sind steuerlich absetzbar.

Layout, Grafik: Christine Zander, Hamburg, Mitglied Prellbock Altona e. V., Initiative Sternbrücke

8 Zu den Autorinnen und A

Angela Bankert, Dipl.-Verwaltungswirtin, Gewerkschaftssekretärin i.R., ist Mitglied im Koordinierungs-Kreis des Bündnisses Verkehrswende Köln, das sich für den massiven oberirdischen Ausbau der Kölner Stadtbahn einsetzt, gegen einen Stadtbahntunnel sowie gegen eine Verlegung des Kölner Hauptbahnhofs kämpft. 2022 war sie im bundesweiten KoKreis der Kampagne #9EuroWeiterfahren für das 9 Euroticket engagiert.

Karl-Dieter Bodack gilt als der Vater des IR in Deutschland und hat langjährige und oft frustrierende Erfahrungen im Bahnmanagement gesammelt. Er ist Mitbegründer von Bürgerbahn. In seinem Buch „Ein Leben mit Spuren“ (info 3-Verlag Frankfurt, 2021) hat der Autor den Aufbau der Bahn in den achtziger und neunziger Jahren dargestellt sowie den folgenden Abbau, den gescheiterten Verkauf von 49.9 % der DB AG an russische Oligarchen und arabische Ölscheichs sowie den weiteren Niedergang der DB AG.

Stefan Brunotte (*1965), Dipl.-Ing. (FH): Nach industrieller Berufsausbildung Studium der Nachrichten-, Energietechnik und Politikwissenschaft; verschiedene Positionen innerhalb der DB AG, u. a. Leitung eines der Außenstellenbüros des Vorstandsvorsitzenden; Dozent an verschiedenen Hochschulen in Chengdu, Volksrepublik China.

Michael Cramer (*1949) Nach Studium Musik, Sport und Pädagogik in Mainz 1975-95 Lehrer an einem Gymnasium in Berlin-Neukölln, 1989-2004 MdA Berlin, 2004-2019 MdEP, 2014-2017 Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus. Er setzte sich insbesondere für die europäischen grenzüberschreitenden Schienenverbindungen ein, wofür er mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet wurde.

Michael Jäcker-Cüppers (* 1944), Dipl.-Ingenieur: Studium des Bauingenieurwesens in Berlin und Fayetteville, USA. 1982-2009 wissenschaftlicher Angestellter am Umweltbundesamt in Berlin, später Dessau-Roßlau im Arbeitsgebiet „Lärmschutz“, zuletzt als Leiter des Fachgebiets „Lärminderung im Verkehr“. Seit dem WS 2000/2001 Lehrbeauftragter an der TU Berlin für das Fach „Städtebaulicher Lärmschutz“; von 1999 bis 2004 Leiter der Working Group Railway Noise der Europäischen Kommission; Mai 2009 bis Juni 2021 Mitglied der Leitung des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD, www.ald-laerm.de), aktuell, aktuell Sprecher des ALD-Beirats und Redakteur des ALD-Newsletters

Dr. Roland Diehl (*1944) Diplom-Mineraloge, war stellvertretender Leiter des Fraunhofer-Instituts für Angewandte Festkörperphysik in Freiburg i. Br.. Er stammt aus einer Bahnfamilie und streitet im Ruhestand seit fast 20 Jahren als Sprecher der IG BOHR – Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein – für einen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftstauglichen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Basel.

Dieter Doege (*1947), ehemaliger Berufsschullehrer für die Fächer Mathematik, Physik und Elektrotechnik, arbeitet seit über vier Jahrzehnten als Berater für öffentliche und private Aufgabenträger im In- und Ausland, hat unzählige Studien zu Eisenbahn, Straßenbahnen-, U- und S-Bahnen verfasst und europaweit etliche integrale Taktverkehre für Nahverkehre entwickelt. Dieter Doege ist ein Verfechter der im komplexen Eisenbahnverkehr unerlässlichen Rückfallebenen für betriebliche Unregelmäßigkeiten. Diese Rückfallebenen begründeten einst die sprichwörtliche Pünktlichkeit der Bundesbahn und können im Gegensatz zu vergleichsweise teuren Schnellfahrstrecken viel schneller und um Potenzen preiswerter durch den Wiedereinbau entfernter Ausweich- und Überholgleise erneut hergestellt werden.

Claudia Grimm, Sprecherin der Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg. Anlass für den Einstieg in die Thematik „Deutschlandtakt“ war im Jahr 2019 die Öffentlichkeitsarbeit des Verkehrsministeriums zum Bahnprojekt Hannover – Bielefeld. Als Versicherungsbetriebswirtin (DVA) mit langjähriger Tätigkeit in der Schadensabteilung und in der IT hat sie gelernt, sich tiefgängig mit einem technisch vielschichtigen Thema auseinanderzusetzen.

Autoren dieses Berichtes 8

Joachim Holstein (*1960) arbeitete von 1996 bis 2017 als Steward in Nacht- und Autozügen der DB, war von 2006 bis zur Einstellung dieser Verkehre Betriebsrat der DB European Railservice GmbH und zuletzt Sprecher des Wirtschaftsausschusses. Mitbegründer der Initiative zur Rettung des Nachtzuges Hamburg-Paris (»Wir wollen nach Paris und nicht an die Börse«) und des europäischen Netzwerks für Nachtzüge »Back on Track«.

Dr. Anatol Jung, Physiker und zertifizierter Auditor für Managementsysteme, ist zwei Jahrzehnte lang als Qualitäts- und Sicherheitsprüfer im LST-Bereich von DB Systemtechnik und DB Netz AG tätig gewesen. Seine dortige Laufbahn endete 2020 mit einer aufsehenerregenden, bis dahin einzigartigen Hinweisgeber-Affäre um Schwachstellen in der LST-Instandhaltung und Sicherheitsmängel im Schienennetz. In unverbrüchlicher Treue zur Sache berät er heute Medien, Interessengruppen und Behörden zu systemischen Aspekten der dramatischen Abwärtsentwicklung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland und befasst sich dabei schwerpunktmäßig mit Erscheinungen von Inkompetenz, Selbstbereicherung und Repression im DB-Konzern.

Michael Jung (*1950), Dipl. Volkswirt, Bankkaufmann, war mehr als 25 Jahre in der deutschen Exportfinanzierung tätig und in diesem Rahmen über 10 Jahre mit der Finanzierung von Bahn- und Verkehrsinfrastrukturprojekten im In- und Ausland beschäftigt. Seit 2015 ist er Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock-Altona.

Johannes Klühspies, Prof. Dr. habil. Dr. h.c. für Verkehrsmanagement an der Fakultät Angewandte Wirtschaftswissenschaften (School of Management) der Technischen Hochschule Deggendorf.

Peter Moik, Dipl.-Ing., (*1969), Berufliche Tätigkeit: Beratender Ingenieur; Ausbildung: Studium an der Bergischen Universität Wuppertal, Abschluss Studiengang Bauingenieurwesen, Studienrichtung Verkehrsplanung und Verkehrssysteme; Bezug zum Thema: Beratung von betroffenen Kommunen bei Eisenbahn-Projekten

Prof. Dr. Heiner Monheim (*1946), hat immer wieder in der Bundesraumordnung, im Verkehrsministerium NRW und an der Universität Trier über Streckenstilllegungen und Reaktivierungen gearbeitet. Er war Mitbegründer von Bürgerbahn in der alten und neuen Konstellation. Er hat zusammen mit dem Verein SML das REAKT-Konzept für die Reaktivierung Malente-Lütjenburg entwickelt.

Gerhard H. Müller, (*1949), Bauingenieur, BDir a.D. vierzig Jahre für die DB aktiv mit dem Ziel, die Schieneninfrastruktur so zu verbessern, dass mehr Eisenbahnverkehr möglich wird. Er hat bei vielen Großprojekten mitgearbeitet (NBS Hannover-Würzburg, ABS Berlin-Dresden, NBS Nürnberg-Ingolstadt) und viele geleitet (ABS Augsburg-München, ABS Nürnberg-Ebensfeld, ABS 38 München-Mühlendorf-Freilassing, ABS 40 Rosenheim-Kufstein, ABS Ingolstadt-München). Als Mitautor in der Fachzeitschrift ETR „Schnellbahnachse Nürnberg-Ingolstadt-München“ aus dem Jahr 2006 im Beitrag „Die Planung der Ausbaustrecke Ingolstadt-München“ zusammenfassende Erläuterung der Projektanforderung, der Projektalternativen, des Raumordnungsverfahrens, der Planfeststellungsverfahren und der Baudurchführung „unter dem rollenden Rad“.

Andreas Müller-Goldenstedt (*1951), Ausbildung als Maschinenbauer bei HDW-Hamburg. Langjährige Betriebsratstätigkeit, freigestellter Betriebsratsvorsitzender bei einem Träger des 2. Arbeitsmarktes. Mitglied von Verdi, VCD, Pro Bahn, Vorstandsmitglied Prellbock Altona e. V.. Seit 2018, Mitglied im Koordinationsteam Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene. Im nächsten Leben würde ich gerne Feelgoodmanager bei der DB werden.

Karl-Heinz Peil (*1953), Dipl.-Ing. (FH), ist in Frankfurt am Main aktiv im BUND mit Schwerpunkt auf Themen zur Mobilität, aktuell dem Fernbahntunnelprojekt und dem Flughafen Frankfurt, Betreiber des Online-Informationssdienstes für regionale Umweltfragen unter www.umwelt-klima-rheinmain.net

8 Autorinnen/Autoren

Walter Reich, Dip.Ing. (*1948), Maschinenbau Studium TU Hannover und Lyon, Entwicklung Konstruktion Planung Vertrieb von Anlagen, Export, Landwirt, Böllhoff Stiftung Förderung zugewanderter Jugendlicher, BI Widuland Ausbau ICE Trasse Hannover – Bielefeld

Marissa Reiserer (*1989) arbeitet seit 2022 als Expertin für Mobilität bei Greenpeace und setzt sich dort leidenschaftlich für ein gerechtes Verkehrssystem ein, das im Einklang mit den planetaren Grenzen steht. Sie studierte (Umwelt)Psychologie und Kommunikationsdesign in Magdeburg, Augsburg und Kassel. Am Center for Environmental Systems Research (CESR) schrieb sie ihre Masterarbeit zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen zur Umverteilung des öffentlichen Raums. Ihr Wissen im Bereich ÖPNV vertiefte sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel. Ihre liebste Form der Fortbewegung ist die Kombination aus Schiene und Faltrad.

Dieter Reicherter (*1947) war als Staatsanwalt und Richter bei der Stuttgarter Justiz tätig, zuletzt als Vorsitzender einer Strafkammer des Landgerichts Stuttgart. Beim rechtswidrigen Polizeieinsatz im Stuttgarter Schlossgarten am 30.9.2010 zur Ermöglichung rechtswidriger Baumfällungen wurde er als unbeteiligter Beobachter Opfer eines Wasserwerferangriffes. Dieses einschneidende Erlebnis veranlasste ihn, sich gegen das unsinnige Projekt Stuttgart 21 und für Bürgerrechte zu engagieren. Er bearbeitet alle damit zusammenhängenden juristischen Fragen und führt Prozesse wie z. B. eine Klage wegen unzureichenden Brandschutzes beim Verwaltungsgerichtshof BW. Mit zahlreichen Anträgen auf Akteneinsicht konnte er aufdecken, wie hinter verschlossenen Türen – beispielsweise im Staatsministerium unter MP Mappus – das Projekt durchgedrückt und die Wahrheit verschleiert wurde. Er ist einer der Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21.

Dr. Martin Schwager (*1952) ist seit frühester Jugend „bahnbewegt“ und folgte jahrelang den Plan-Dampfloks mit Notizbuch und Kamera. Beruflich arbeitete er nach Medizinstudium in Hamburg als Facharzt für Anästhesie/Intensivmedizin am Universitätsklinikum und in leitender Funktion an einer mittelgroßen Klinik im Hamburger Nordwesten. Akupunkturausbildung (A-Diplom). Seiner Leidenschaft blieb er stets treu, Interesse an Bahnhistorie, -betrieb und -politik, Straßenbahn; aktiv bei Prellbock-Altona.

Lothar Thaler, (*1956) Studium Lehramt Englisch, Sport, Erziehungswissenschaft, war viele Jahre in der außerschulischen Umweltbildung tätig. Ab 2015 war er zunächst Koordinator für Ehrenamtliche während der ersten Flüchtlingsströme, schließlich Bildungskordinator für den Landkreis Rosenheim.

Benedikt Weibel (*1946) war 1996–2006 Chef der SBB, 2003–2007 Verwaltungsrat der SNCF, 2003–2006 Präsident des Weltverbandes der Eisenbahnunternehmen, 2008–2022 Präsident des Aufsichtsrats der WESTbahn. 2013 erhielt er den European Rail Award.

Jürgen Zimmermann (*1966), Dipl. Ing. (FH), Gründungsmitglied und Vorsitzender der Bürgerinitiative Schwabentrasse e. V. (Bischt) zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg



Quelle: Preston Foster/unsplash



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

Hier lässt sich der Alternative
Geschäftsbericht DB AG herunterladen:



www.buergerbahn-denkfabrik.org



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene