



## 25 Jahre Deutsche Bahn AG

D 5,00 EURO // EXTRA 18/19 ▶ HERBST 2018

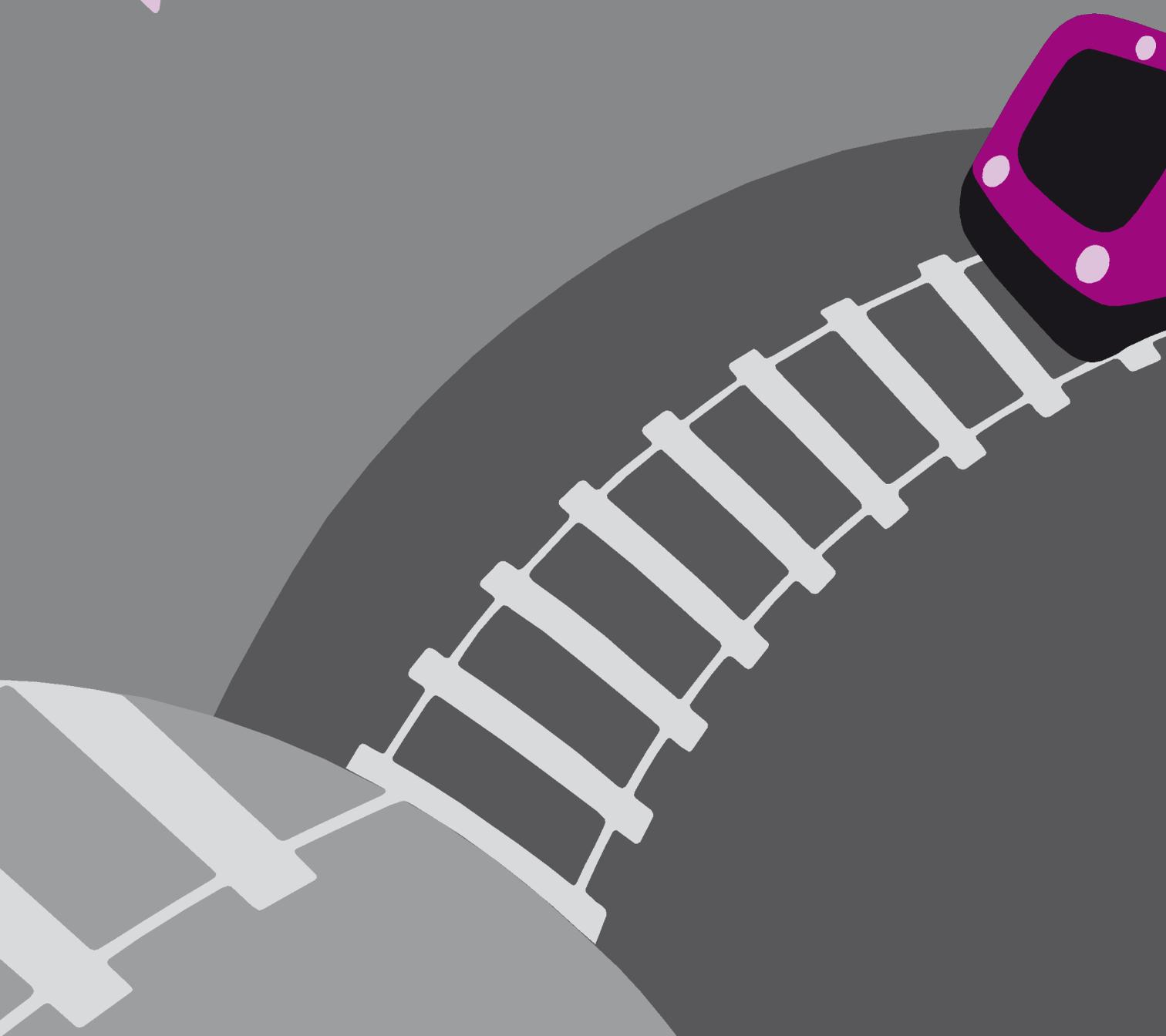


**9131 Tage  
Störungen im  
Betriebs-  
ablauf**

++ DB-Schulden-Rekord ++ Grube jobbt bei Herrenknecht ++ Alexander Doll als Heuschrecke auf Schienen ++ Bilanz von R. Lutz ++ Neue – nicht gerechtfertigte – Bahnpreiserhöhungen ++ Der Tarifdschungel ++ Neue Privatisierungsmodelle ++ Dierdorf: In einem Jahrzehnt gab es 40 ICE-Brände ++ Zerstörerische Monsterprojekte: Stuttgart21 – Zweite S-Bahn-Stammstrecke München – Altona/Diebstreich ++ Das Rastatt-Desaster: Zwei Jahre Stillstand ++ Nachtzüge rollen – ohne die DB ++ Projekt: Komitee „Rettet die Bahn!“ ++



Eine alte Bahn-Karikatur,  
genaues Datum des Er-  
scheinens und die Quelle  
nicht mehr feststellbar  
(Archiv W. Wolf)



# inhalt

---

2	<b>Vorworte</b> Thomas Kraft (Bahn für Alle, PRO BAHN Hessen) · Wolfgang Hesse (Bürgerbahn statt Börsenbahn) · Sabine Leidig (MdB Die Linke)
4	<b>BLOCK I</b> <b>DB-BILANZ – DB-PERSONENKARUSSELL – PRIVATISIERUNGSDEBATTE</b>
6	<b>25 Bahnreform – eine ernüchternde Bilanz</b> · Winfried Wolf
8	<b>Die wahre Bilanz der Deutschen Bahn AG 2017</b> · Bernhard Knierim
12	<b>Bahnschuldenrekord &amp; Schulden Zickzack-Kurs</b> · Winfried Wolf
17	<b>Die neuen Jobs des Ex-Bahnchefs Rüdiger Grube</b> · Bahn für Alle
19	<b>Top-Banker Alexander Doll: Heuschrecke auf Schienen</b> · Bahn für Alle
21	<b>Richard Lutz: Bahnchef ohne Antworten</b> · Winfried Wolf
24	<b>Privatisierung durch die Hintertür</b> · Sabine Leidig
26	<b>Die Bahnpolitik der GroKo</b> · Bernhard Knierim
30	<b>BLOCK II</b> <b>GROSSPROJEKTE IN STUTTGART, MÜNCHEN &amp; HAMBURG &amp; DIE FAST-KATASTROPHE IN RASTATT</b>
32	<b>Stuttgart 21 – der Stand der Dinge</b> · Werner Sauerborn
36	<b>S21-Schrägbahnhof · Die Sicht eine Lokführers</b> · Thilo Böhmer
40	<b>Münchens 2. S-Bahn-Stammstrecke wiederholt das Desaster von Stuttgart 21</b> · Christoph Engelhardt
45	<b>Für einen zukunftsfähigen Bahnknoten München</b> · Wolfgang Hesse
48	<b>Altona 21: Es geht um den Kopf</b> · Heike Sudmann
49	<b>Hamburgs Erster Bürgermeister irrt</b> · Joachim Holstein
50	<b>Der Super-GAU Rastatt</b> · Bernhard Knierim
53	<b>Rastatt – eine verleugnete Beinahe-Katastrophe</b> · Winfried Wolf
55	<b>Die Krise des Schienengüterverkehrs</b>
56	<b>Wie man das System Schiene zugrunde richtet</b> · Eberhard Happe
58	<b>BLOCK III</b> <b>DER ALLTAG IM SCHIENENVERKEHR</b>
60	<b>Nachtzüge: Doch ein Fortsetzungsroman</b> · Joachim Holstein
65	<b>Bahn-Tarife: von Reform zu Reform intransparenter</b> · Bernhard Knierim
68	<b>Das Preissystem der Deutschen Bahn</b> · Andreas Kegreiß
74	<b>Bahntarife – eine etwas andere Sicht</b> · Winfried Wolf
78	<b>Das Brandereignis von Dierdorf</b> · Ein Lokführer [anonym]
81	<b>39 Brände in ICEs in den vergangenen 10 Jahren</b> · REPORT MAINZ
82	<b>BLOCK IV</b> <b>ANTWORTEN &amp; ALTERNATIVEN</b>
84	<b>Frequently Asked Questions: Erfahrene Bahnexperten antworten</b>
86	<b>Ausstieg aus der Autogesellschaft – Verkehrswende und Umstieg – JETZT</b> · Ein Sieben-Punkte-Sofortprogramm von Bahn für Alle
89	<b>Verkehrsexperten appellieren an die Abgeordneten des Deutschen Bundestags: Gesetz für „Mehr Verkehr auf der Schiene“</b>
90	<b>Deutschland-Wackel-Takt · Rede auf der 445. Montagsdemonstration in Stuttgart am 10.12.2018</b> · Wolfgang Hesse
92	<b>Aufruf „Komitee Rettet die Bahn“</b>
94	<b>Dringend benötigte Zweigleisigkeit auf DB-Strecken</b> · Andreas Kleber
95	<b>Züge statt Flüge · Wer ist Bahn für Alle?</b> · Katrin Kusche



### Thomas Kraft

Erinnern Sie sich an die Slogans der 1980er Jahre? Damals hieß es: „Güter auf die Schiene“. Man müsse dafür sorgen, dass „mehr Menschen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt mit dem eigenen Auto fahren“. Oder gar: „Die innerdeutschen Flüge gehören allesamt abgeschafft“.

Sind wir vorangekommen? Die Antwort lautet eindeutig „Nein“. Nach einem Vierteljahrhundert seit Verabschiedung der Bahnreform sind wir mit dem Gegenteil konfrontiert. Allein seit 1994 wurden 17 Prozent des Schienennetzes und mehr als 40 Prozent der Gleisanlagen (Weichen, Ausweichgleise) abgebaut. Es gibt heute kaum noch Güterverkehrsan-schlüsse. Im Grunde hat sich seit 100 Jahren an den technischen Standards im Schienengüterverkehr, sieht man von den wenigen großen Güterverteilzentren ab, wenig geändert. Mehrere Tage, wenn nicht gar Wochen Transportdauer, und das innerhalb Deutschlands, das ist im 21. Jahrhundert nicht mehr hinnehmbar.

Auch in der Personenbeförderung hat sich wenig getan. Die Politiker lassen sich dafür feiern, wenn sie zwei bis fünf Strecken in einem Zeitraum von 20 bis 40 Jahren reaktivieren konnten. Von Neubaustrecken außerhalb des Stadtbahn- und S-Bahn-Netzes wird im Nahverkehr überhaupt nicht gesprochen. Stattdessen werden milliardenschwere Fernverkehrsprojekte geplant. Meist sind sie unnütz. Oft zerstörerisch. Immer extrem teuer. Die vielen Ideen, wie in den Großräumen und im mittleren Entfernungsbereich mit

## Den Finger in die Wunde legen

massivem Pendleraufkommen die Schiene ausgebaut werden kann – sie werden nicht aufgegriffen.

Der Fahrgast ist meist der Dumme. Neulich berichtete mir ein Bekannter: Als er Mitte der 1980er Jahre nach Maintal bei Frankfurt zum Berufsstart kam, sei ihm gesagt worden, dass in „wenigen Jahren“ die Nordmainische S-Bahn komme. Heute fährt er immer noch in der Regionalbahn mit schlechtem Zugmaterial zur Arbeit nach Frankfurt. Im nächsten Jahr geht er in Rente. Der S-Bahn-Bau ist nicht in Sicht. Was allerdings dann schnell neu vom Bundesverkehrsminister aus dem Hut gezaubert wird, ist ein mit 3,4 Milliarden Euro sündhaft teuer, unnötiger Fernbahntunnel unter dem Frankfurter Hauptbahnhof.

Die Rationalisierungen bei der DB gehen längst an die Substanz. Betriebsabläufe werden zusammengelegt, so dass sie von den einzelnen Bediensteten kaum noch leistbar sind. Überall fehlen Fachkräfte. Was nützen elektronische Stellwerke in zu groß gefassten Gebieten, die deutlich mehr Störungen aufweisen als die Vorgänger-Strukturen?

Das Bündnis *Bahn für Alle* konnte in den letzten Jahren in vielen Fällen den Finger in die Wunde legen. Der Fahrgastverband *PRO BAHN* ist mit zwei Landesverbänden Mitglied bei *Bahn für Alle*. Wir unterstützen die inhaltlichen Ziele des Bündnisses. Möge das aktuelle Heft seine Wirkung leisten: für eine Bahn für alle.

**Thomas Kraft**, Vorsitzender des Landesverbands von *PRO BAHN* Hessen, für das Bündnis *Bahn für Alle*.



### Wolfgang Hesse

Die Meldungen über die Krise bei der Deutschen Bahn reißen nicht ab: sinkende Pünktlichkeitswerte, Tunnel-Einsturz bei Rastatt, Offenbarungseid des Bahnchefs Lutz, Ex-Bahnchef Grube nun neuer „Herren-Knecht“, brennender ICE bei Montabaur – bei gleichzeitigem hartnäckigen Festhalten an den selbst-zerstörerischen Großprojekten in Stuttgart, München und Hamburg-Altona, am fortgesetzten Vergraulen der Fahrgäste durch Nachtzug-Abschaffung, Vollsperrungen, Ent-Flexibilisierung der Fahrpreise usw.

Man möchte wahrlich nicht in der Haut des Bahnchefs und der verantwortlichen Verkehrspolitiker stecken – und doch: Es ist im Wesentlichen „selbstverschuldete Unmündigkeit“ (Immanuel Kant) von Staat und (früheren und aktuellen) Bahnführung(en), die diese Krise herbeigeführt haben und immer weiter perpetuieren. Ein jüngstes Beispiel dazu: Verkehrsminister Scheuer kündigt an, dass man nun (30 Jahre nach dem Nachbarland Schweiz!) den Deutschland-Takt ansteuern wolle. Statt konkret die daraus zwingende Konsequenz zu ziehen und das Projekt Stuttgart 21, das der Umsetzung diametral entgegensteht, sofort abzubrechen und einen Bahnknoten Stuttgart im Sinne von „Umstieg 21“ zu ermöglichen, wird unter neuem Etikett weiter gewurstelt und der Fahrplan-Verhauf der „Machbarkeitsstudie“ nun den Fahrgästen als neue „Takt-Offensive“ verkauft. Das betrifft nicht nur Stuttgart, sondern viele andere, in den letzten Jahren

## Bahn-Dauerkrise – Ein Tunnel ohne Licht und Ende?

wortwörtlich „verbaute“ Bahnknoten in Deutschland.

Aber die Fahrgäste werden sich nicht für dumm verkaufen lassen – genauso wenig wie die Herausgeber und Autoren von Bahn für Alle und Bürgerbahn statt Börsenbahn, die pünktlich zum schwierigen Jubiläum von „25 Jahre Deutsche Bahn“ nun erneut ein Heft zum Schienenverkehr in Deutschland vorlegen. Hier kann sich jede(r) informieren, der/die Näheres über den Zustand der Bahn, über ihre politische, infrastrukturelle und finanzielle Entwicklung, über den Fortgang der Großprojekte und den Schienen-Alltag erfahren möchte – ein unschätzbares Kompendium für alle, die hinter die Kulissen blicken und sich nicht allein auf die offiziellen Darstellungen verlassen wollen.

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern – wenn schon nicht viel „Spaß“ – so doch viel Informationsgewinn und viele Aha-Effekte beim Lesen.

**Wolfgang Hesse** ist Univ.-Prof. i.R. für das Fach Informatik, seit 2000 Mitglied bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) und hat u.a. Projekte zur Fahrplan-Optimierung in nationalen und internationalen Bahnnetzen durchgeführt.



### Sabine Leidig

Nachdem vor wenigen Wochen der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn-AG mit einem Brandbrief an die eigenen Führungskräfte öffentlich Wirbel machte, wirken die Zuständigen im Verkehrsministerium überrascht und noch planloser als zuvor. Dabei war diese Krise des größten öffentlichen Unternehmens längst vorhergesehen, beschrieben, in ihren Ursachen begründet und detailreich dokumentiert: nicht von den hochdotierten Ministerialbeamten, sondern von einer Handvoll hochkompetenter, ehrenamtlich engagierter Menschen aus dem Bündnis „Bahn für Alle“ und dem Expertennetzwerk „Bürgerbahn statt Börsenbahn“. Wer jeweils deren „alternativen Geschäftsbericht“ zur Bilanzpresskonferenz der DB-AG, der seit einem Jahrzehnt erscheint, gelesen hätte – was zumindest jede\*r Verkehrspolitiker\*in im deutschen Bundestag hätte tun sollen – konnte wissen, wie die wirkliche Lage ist.

Dass inzwischen nur noch 8 Prozent aller ICE-Züge ohne Mängel an den Start gehen<sup>1</sup>, weil die Wartungskapazitäten und Reserven sträflich gekürzt wurden, ist ein Ausdruck des Desasters. Und ein Ausdruck des Scheiterns der herrschenden Verkehrspolitik. Die hat das Unternehmen, das wesentliches Rückgrat der sozialökologischen Verkehrswege sein müsste, wie einen DAX-Konzern aufgestellt und einen „Global Player“ entstehen lassen, statt es als ein gemeinwohlorientiertes Unternehmen zu führen. Die hat zugelassen, dass Infrastruktur, Bahnangebote und zigtausende Bahnbeschäftigte abgebaut

## Manchmal ist es schade recht gehabt zu haben...

und ausgemustert wurden.

Die Dringlichkeit einer „Bahnreform 2.0“ ist deutlich wie nie zuvor. Mit den Vorschlägen und Konzepten aus diesem Kreis sind die Grundlagen skizziert – von Bahnfreund\*innen, die kenntnisreich und leidenschaftlich für mehr und bessere Bahn für alle. Dazu braucht es die „Bescheidwisenschaft“ der Beschäftigten, die sehr viel mehr Kompetenz in Sachen Bahn versammeln, als die Vielflieger und Dienstwagenfahrer, die heute noch die Verkehrspolitik dominieren.

**Sabine Leidig** ist bahnpolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag und Mitglied des Fraktionsvorstands. Sie hat 2005/2006 als damalige Attac-Geschäftsführerin das Bündnis Bahn für Alle mit aufgebaut.

<sup>1</sup> Das berichtete der heutige bahnpolitische Sprecher der SPD, Martin Burkert in der Sitzung des Verkehrsausschuss vom 26. September 2018. Die inzwischen auch offiziell bestätigte Zahl lautet, dass nur 20 Prozent der ICE ohne Mängel im Schienennetz verkehren. Was ja bereits schlimm genug ist: vier Fünftel haben Mängel. Immer sind es nervende; oft sind es gravierende.



# Block I DB-Bilanz DB-Personenkarussell Privatisierungsdebatte

In dem „Brandbrief“, den Bahnchef Richard Lutz Ende September 2018 aussandte, steht zwar, dass sich der Bahnkonzern in einer höchst „schwierigen Lage“ befinde. Doch in diesem Rundschreiben findet sich wenig Konkretes. Und in der Jahresbilanz für das Jahr 2017 und in der Halbjahresbilanz für das erste Halbjahr 2018 des Bahnkonzerns, den derselben Brandbrief-Schreiber zu verantworten hatte, finden sich fast nur rosarot eingefärbte Zahlen. Es ist also unsere Aufgabe als *Bahn für Alle*, reinen Wein einzuschenken: Indem wir eine Gesamtbilanz von 25 Jahren Deutsche Bahn ziehen (Seiten 6/7), die 2017er Bilanz kritisch durchleuchten (S.8-11), den sich auftürmenden Schuldenberg vermessen – und dabei mit Erstaunen feststellen: Die DB-Schulden lagen bereits einmal bei deutlich mehr als 20 Milliarden Euro; die DB wurde vor gut einem Jahrzehnt bereits einmal massiv entschuldet. Und dennoch hat der Konzern jetzt erneut mehr als 20 Milliarden Euro Schulden (S.12-16).

Wir gehen in drei Beiträgen auf das dramatische Personenkarussell ein, das sich die Deutsche Bahn AG 2016/2017/2018 leistete: Volker Kefer weg! Rüdiger Grube weg!! Utz-Hellmuth Felcht weg!!! Dabei erscheint es uns insbesondere

sinnvoll zu sein, Rüdiger Grubes ebenso fragwürdigen wie hoch dotierten Abgang darzustellen und zu betonen, dass der Mann nun für ein Finanzinstitut und für eine Tunnelbaufirma arbeitet, wobei beide Unternehmen in engem Zusammenhang mit der Deutschen Bahn AG standen und stehen (S. 17-19). Wir stellen die Neuerwerbung Alexander Doll, den Logistik-Chef und zukünftigen DB-Finanzchef, eine Heuschrecke auf Schienen, ins Rampenlicht (S. 19/21). Und wir ziehen eine erste Bilanz der Tätigkeit des derzeitigen Bahnchefs Richard Lutz (S.21/23).

Natürlich dürfen wir den Bahnkonzern nicht isoliert sehen. Die alten Bundesregierungen und die noch relativ neue CDU-CSU-SPD-Regierung tragen entscheidende Verantwortung für die Bahnpolitik; siehe die Groko-Bilanz auf den Seiten 26-29.

*Bahn für Alle* wurde 2005/06 als ein Bündnis gegründet, das sich gegen die Bahnprivatisierung richtet. Immer wieder werden wir daran erinnert, dass die Zielsetzung der weiteren Privatisierung stets aufs Neue verfolgt wird. Doch diese Orientierung führt aufs Abstellgleis bzw. den Prellbock. Siehe die Debatte zu diesem Thema auf den Seiten 24/25.

# Eine Bahnchef-Herrenrunde

## 25 Jahre Deutsche Bahn AG – Eine Bilanz

### Winfried Wolf

Vor wenigen Wochen trafen sich laut *Welt am Sonntag* die Ex-Bahnchefs Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube und der amtierende Bahnchef Richard Lutz – im Kreis von gut zwei Dutzend Top-Leuten der Deutschen Bahn AG – zum „Weihnachtessen“. Die Stimmung sei laut Bericht „erstaunlich gut gewesen“. Das verblüfft auf den ersten Blick tatsächlich angesichts eines Rekordtiefs bei der Pünktlichkeit im Fernverkehr (70 Prozent), eines Rekordhochs bei den Bahnschulden (20 Milliarden Euro) und des fatalen ICE-Brandes bei Montabauer.

Wenn die Deutsche Bahn am 5. Januar 2019 ihren 25. Geburtstag feiert, werden die öffentlichen Kommentare kritische Seitenhiebe enthalten. Doch kaum jemand wird die „Bahnreform“ von 1994 – das heißt, den großen Schritt hin zu einer privatisierten Eisenbahn – in Zweifel ziehen. Eine solche Schlussfolgerung liegt jedoch dann nahe, wenn man die DB von heute mit den Zielen vergleicht, die zur Zeit der Bahnreform ihr erster Chef vorgab.\*

### 1

**Heinz Dürr 1994:** „Erstes Ziel ist: Mehr Verkehr auf die Schiene.“ Tatsächlich wurde dieses Ziel nur im Nahverkehr erreicht – ermöglicht durch begrüßenswert höhere staatliche Unterstützungszahlungen in Höhe von 8 Milliarden Euro („Regionalisierungsgelder“, die der DB-Tochter DB Regio und den privaten Bahnen zufließen). Im Fernverkehr dagegen gibt es lediglich Stagnation und damit einen deutlichen Rückgang des Anteils der Schiene im Verkehrsmarkt. (Siehe S.74ff). Im Güterverkehr verlor die Bahn massiv in der Region durch die Einstellung des Stückgutverkehrs, die Aufgabe der Postfracht und die Reduktion der Zahl der Gleisanschlüsse

um 80 Prozent. Die Leistung im Schienengüterverkehr wuchs im Zeitraum 1994 bis 2017. Wobei sie heute auf dem Niveau von 1991 liegt. Dürr hatte 1993 auch erklärt, man werde „einen Beitrag zu einer ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik leisten“. Dazu kam es nicht. Im Grunde wachsen *alle* motorisierten Verkehrsarten, was in der Gesamtbilanz für das Klima fatal ist. Für diese Entwicklung trägt allerdings in erster Linie die Politik die Verantwortung.

### 2

**Heinz Dürr 1994:** „Ziel ist die absolute Kundenorientierung im Denken und Handeln“. Es werde ein „einfaches und transparentes Preissystem entwickelt“, wobei „die BahnCard ausgebaut“ werde. Tatsächlich wird heute die DB von der großen Mehrheit der Fahrgäste als kundenfeindlich empfunden. Das Tarifsystem ist ein undurchdringlicher Dschungel. Die BahnCard wurde 2002 abgeschafft und erst nach massenhaften Protesten wieder eingeführt. Sie ist jedoch heute derart übersteuert, dass nur noch halb so viele Menschen eine BC50 haben wie 2001. Die Normalpreise (inzwischen „Flexpreise“) der DB wurden allein seit 2003 um 50 Prozent angehoben – doppelt so stark wie die Inflation.

### 3

**Heinz Dürr 1994:** „Es kommt zu einem Ausbau der Schiene“. Dürr verwies unter anderem lobend auf „die zweistelligen Zuwächse beim Interregio“ und erklärte: „Das Angebot an Nachtzügen wird ausgeweitet. Der Wettbewerbsvorteil der Nacht- und Hotelzüge liegt in der Kombination aus Übernachten und Fahren.“ Tatsächlich wurde das Schienennetz seit 1994 um 17 Prozent gekappt (von 40.300 auf 33.488 km). Die Flexibilität des Netzes verschlechterte sich dramatisch (u.a. durch Reduktion der Zahl der Weichen von 131.968 auf 66.591). Die erfolg-

reiche Zuggattung InterRegio wurde 2001 komplett aufgegeben, womit viele Städte und einige Regionen vom Fernverkehr abgehängt wurden. Der Nachtzugverkehr wurde Ende 2016 komplett eingestellt.

### 4

**Heinz Dürr 1994:** „Bahnhöfe sind die Visitenkarte der Bahn und der jeweiligen Stadt. Deshalb müssen an Erscheinungsbild und Servicequalität hohe Ansprüche gestellt werden.“ Nirgendwo tritt der Verfall von Eisenbahnkultur deutlicher zutage als hier. Mehr als die Hälfte der Bahnhöfe wurde verkauft. Gut 95 Prozent der Bahnhöfe sind ohne Personal. Der größte Teil der Bahnhöfe sind als „Visitenkarte“ hochnotpeinlich. Viele Großbahnhöfe und Gleisflächen stehen im Zentrum der Immobilienspekulation. Siehe Stuttgart21 oder Hamburg-Altona.

### 5

**Heinz Dürr 1994:** „Mit der Bahnreform soll eine Entlastung für den Steuerzahler von ca. 100 Milliarden DM in den nächsten zehn Jahren einhergehen.“ Dies konkretisierte der erste DB-Chef 1993 hinsichtlich der Infrastrukturinvestitionen wie folgt: „Da die DB die vom Staat vorfinanzierten Investitionen über Abschreibungen verdienen muss, wird [...] in Zukunft [...] im Zweifelsfall abzuwägen sein zwischen einem Fahrtzeitgewinn von wenigen Minuten und dem dafür notwendigen Investitionsaufwand.“ Tatsächlich liegen die staatlichen Unterstützungszahlungen für das System Schiene heute wesentlich höher als vor der Bahnreform. Vor allem aber erfolgen die Investitionen in neue Schienenwege inzwischen zu 100 Prozent auf Basis von Bundesgeldern. Die neuen Schienenwege tauchen in der DB-Bilanz erst gar nicht auf. Gerade bei Neubaustrecken zählen heute nur noch Minutenzeitgewinne; die Kosten treten demgegenüber völlig in den

Hintergrund. Kein Wunder, zahlt doch der Bund 100 Prozent der neuen Strecken. Für die DB gibt es hier keinerlei Kapitalkosten. Die Unterscheidung in Instandhaltungsinvestitionen, die die Bahn mit eigenem Geld bezahlen muss, und Ersatzinvestitionen, die der Staat übernimmt, hat die fatale Folge, dass die DB Instandhaltungsinvestitionen möglichst solange hinauszögert, bis nur noch ein Ersatz in Frage kommt. Der Bundesrechnungshof bilanzierte im Dezember 2018, die DB fahre daher systematisch „auf Verschleiß“.

## 6

**Heinz Dürr 1993:** „Das Ziel lautet, den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern eine langfristige [...] Perspektive zu geben sowie das Unternehmen für Mitarbeiter attraktiv zu machen.“ Tatsächlich wurde seit 1994 die Zahl der Beschäftigten im (gesamten) Schienenbereich knapp halbiert – von 340.000 auf 180.000 Vollzeitkräfte. Es kam zu einer deutlichen Verdichtung der Arbeit. Es erfolgte eine Entwertung vieler Berufe – u.a. durch verkürzte Ausbildungszeiten. Die Identifikation der Beschäftigten mit dem Unternehmen DB ist so niedrig wie nie. Bahnchef Lutz hielt es wohl für originell, als er jüngst im Rahmen einer Offensive zur Gewinnung neuer Lokführer sagte: „Jeder, der nicht bei drei auf den Bäumen ist, wird eingestellt.“

## 7

**Heinz Dürr 1993:** „Ziel der Bahnreform ist es, in allen Kernbereichen zu wachsen.“ Dabei schien der Name „DEUTSCHE BAHN“ Vorgabe dafür zu sein, dass diese Kernbereiche im INLAND liegen und es darum geht, guten SCHIENENverkehr zu leisten. So wurden ja 1994 auch mehr als 95 Prozent des DB-Umsatzes im Inland und mehr als 90 Prozent im Bereich Schiene erwirtschaftet. Heute beträgt der Auslandsanteil beim DB-Umsatz bereits rund 50 Prozent. Und rund 50 Prozent des (im In- und im Ausland generierten) Umsatzes werden außerhalb des Bahnbereichs (u.a. im Speditions-, Logistik- und Lkw-Geschäft) generiert. Dabei sind die Margen im Auslandsgeschäft unterdurchschnittlich. Das hier



Rund 50 Prozent des Umsatzes der DB AG werden inzwischen im Ausland getätigt. Infrastrukturfach Ronald Pofalla sagt dazu: „Jeder Cent, den wir dort verdienen, fließt in den Konzern in Deutschland.“ Dumm nur, dass die DB nicht einmal

die Kapitalkosten verdient, die das DB-Engagement im Ausland mit Anlagen im Wert von mehr als 10 Milliarden Euro verursachen. Allein 2017/18 wollte die DB „neue Büros in China, Indien, Malaysia und Australien“ eröffnen. Da schlagzeilt die „Welt“ schon mal mit „China statt Chemnitz“ (29.7.2017). Hier ein Ausriss aus der Mitarbeiterzeitung des Bahnkonzerns, „DB Welt“ (Juni 2018) zu einem DB-Engagement in Dschidda, Saudi Arabien.

gebundene Kapital in Höhe von mehr als 10 Milliarden Euro steht für das Kerngeschäft nicht zur Verfügung. Die großen Engagements in China, Dubai, Saudi Arabien, Großbritannien, Polen oder entlang der „neuen Seidenstrasse“ über Russland nach China binden enorm viel Knowhow und Personal und lenken die Aufmerksamkeit der Top-Manager ab von dem, was das Kerngeschäft sein sollte.

Jüngst erklärte im fernen Tiflis der Logistik-Chef Alexander Doll (siehe S.19), der für die roten Zahlen bei DB-Tochter Cargo mitverantwortlich ist, dass die „strategische Partnerschaft [der Deutschen Bahn AG] mit der Georgian Railways [...] uns helfen wird, unsere Geschäfte weiter auszubauen...“ Das ist die typische Kombination: Im Ausland hui, im Inland pfui.

Die Gesamtbilanz der DB ist nach 25 Jahren eindeutig negativ. Vorstellbar ist, dass die „erstaunlich gute Stimmung“ beim Bahnchef-Weihnachtsessen nur vordergründig in Kontrast zu dieser Negativ-Bilanz steht. Die Herren sind eng miteinander verbunden:

Dürr, Mehdorn und Grube kommen aus dem Daimler-Imperium. Dürr hatte Mehdorn als seinen Nachfolger vorgeschlagen (es gab dann mit dem Interims-Bahnchef Johannes Ludewig eine Art Betriebsunfall). Grube war Mehdorns Büroleiter bei Daimler. Und Lutz kletterte im DB-Reich unter Dürr, Mehdorn und Grube auf der Karriereleiter nach oben. Dürrs Hauptengagement galt immer seinem Familienbetrieb, dem Autolackier-Konzern Dürr AG. Hartmut Mehdorn kam von Daimler-Airbus und ging nach seiner Bahnchef-Amtszeit zu Air Berlin und zum BER. Grube jobbt seit seinem Abgang als Bahnchef im Februar 2017 als „Berater“ beim Tunnelbauer Herrenknecht.

In dieser Runde zählt die Eisenbahn zum alten Eisen; die Interessen von Fahrgästen, die Bedürfnisse von Beschäftigten und die Belange von Klima und Umwelt spielen eine deutlich sekundäre Rolle.

\* Die Dürr-Zitaten stammen (1) aus dem Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“), veröffentlicht im Mai 1993 und (2) aus Dürrs Statement auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994.

# Maximaler Gewinn, wo maximale Subvention

## Die wahre Bilanz der Deutschen Bahn AG 2017

### Bernhard Knierim

Der gerade ein Jahr im Amt befindliche neue Bahnchef Richard Lutz war mit seiner Bilanz nach seinem ersten Jahr im März 2018 sehr zufrieden: „2017 war wirtschaftlich ein gutes Jahr für die Bahn“. Im gleichen Zuge verkündete er einen neuen „Fahrgastrekord“: Insgesamt reisten 2017 mehr als 142,2 Millionen Fahrgästen mit den ICE und IC der DB AG (2,3 Prozent mehr gegenüber 2016). „Die erfreulichen Zahlen können jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir bei Qualität und Pünktlichkeit nachlegen müssen“, so Lutz bei der Bilanzpressekonferenz am 22. März 2018. „Das ärgert uns.“<sup>1</sup> Um dennoch Hoffnung auszustrahlen, prangt auf dem Titel der Bilanz – seit einigen Jahren ein „Integrierter Bericht“, der auch den Anspruch erhebt, die Nachhaltigkeit mit in den Blick zu nehmen – der Untertitel „Auf in eine neue Zeit!“<sup>2</sup>

Was die verschiedenen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG (siehe dazu den Artikel von Winfried Wolf auf den Seiten 17 ff) jedes Jahr im März zur Vorstellung der Bilanz vortragen, ist immer wieder erstaunlich ähnlich. Jedes Jahr wird erneut die Besserung der Qualität und der Pünktlichkeit versprochen und es werden neue Programme mit blumigen Namen dafür ins Leben gerufen. Und wieder ein Jahr später werden erneut zahlreiche Gründe vorgebracht, warum es auch diesmal wieder nicht gelungen ist. Mal sind es

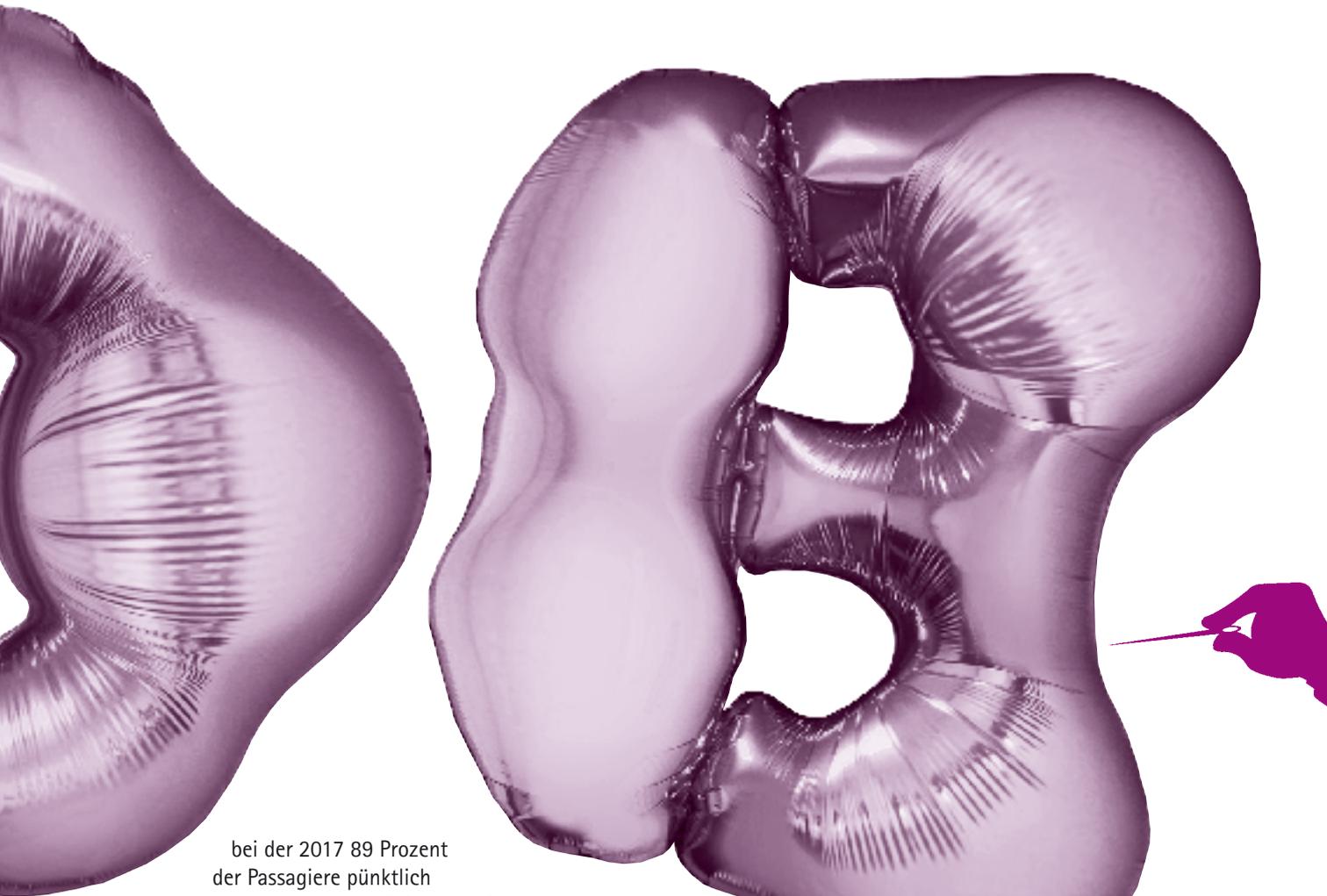
die Baustellen, mal unvorhersehbare technische Probleme und natürlich immer wieder das Wetter. Nur Fehler des Managements sind angeblich nie der Grund, obwohl Kritikerinnen und Kritiker schon seit Jahren immer wieder darauf hinweisen, dass unter anderem eingesparte Wartung, fehlende Reservezüge und zu knappe Personalplanung wichtige Ursachen für die sich kaskadenhaft im Netz ausbreitenden Verspätungen sind. Von massiven Problemen im Zuge der Sperrung der Rheinstalstrecke aufgrund eines Baufehlers ganz zu schweigen.

Im Jahr 2017 fuhren nur 78,5 Prozent der Züge im Fernverkehr der DB pünktlich – wobei „pünktlich“ nach Definition der DB AG auch noch für den Fall einer Verspätung von bis zu 5 Minuten und 59 Sekunden zutrifft. Auch eine solche Verspätung kann für Reisende aber schon bedeuten, dass sie ihren Anschlusszug verpassen und dann eine oder sogar zwei Stunden später am Zielort ankommen – oder im Extremfall sogar erst am nächsten Tag. Diese reale Verspätung für die Fahrgäste wird jedoch nicht in der Statistik erfasst. Und vor allem werden die gänzlich ausgefallenen Züge in der Statistik gar nicht erst mitgerechnet, obwohl ein gar nicht verkehrender Zug natürlich für hunderte von Fahrgästen massive Verspätungen, überfüllte Folgezüge und nicht vorhandene Reservierungen zur Folge hat – im DB-Sprech dann „Komfortstörungen“. Und ausgefal-

lene Züge sind alles andere als eine Seltenheit: 140.000 waren es im Jahr 2017, 20.000 mehr als im Jahr davor<sup>3</sup> und im Schnitt immerhin 384 pro Tag. 97.000 (0,7% aller Züge!) dieser Züge kamen nie an ihrem Zielbahnhof an, und 40.000 sind sogar noch nicht einmal an ihrem Startbahnhof losgefahren.

Und eine Trendwende zeichnet sich leider noch immer nicht ab: Im ersten Halbjahr 2018 waren nur 76 Prozent der Fernzüge nach der DB-Statistik pünktlich; im August waren es sogar nur 69,8 Prozent.<sup>4</sup> Dass eine bessere Performance möglich ist, beweist wie so oft die Schweizerische Nachbarbahn SBB,





bei der 2017 89 Prozent der Passagiere pünktlich an ihrem Ziel ankamen.<sup>5</sup> Diese

Statistik baut wohlgermerkt anders als die der DB AG auf der tatsächlichen Ankunft der Passagiere auf und umfasst damit auch ausfallende Züge (die es in der Schweiz aufgrund ausreichender Reserven bei weitem nicht in diesem Maße gibt) – und versteht außerdem schon eine 3 Minuten spätere Ankunft als Verspätung.

Aber immerhin hat ja die DB AG den Angaben von Richard Lutz zufolge trotz der Qualitätsprobleme einen neuen „Fahrgastrekord“ erreicht. Damit ist die Auslastung der Züge alleine 2017 von 52,9 auf 55,5 Prozent gestiegen.<sup>6</sup> Ein kurzer Blick in die alten Statistiken zeigt jedoch: Zwanzig Jahre zuvor im Jahr 1997 fuhren mit 152 Millionen Passagieren nochmals 10 Millionen mehr im DB-Fernverkehr als 2017. Ein großer Teil dieser Passagiere war damals in den beliebten InterRegio-Zügen unterwegs, die in den darauffolgenden Jahren vom DB-Management abgewickelt wurden. Von diesen Passagieren ist heute ein Teil in ICEs und ICs, ein Teil in

Regionalzügen und ein nicht unwesentlicher Teil aber auch überhaupt nicht mehr mit der Bahn unterwegs, weil die Querverbindungen auch zu kleineren Orten durch die InterRegios heute vielfach fehlen. Der „Fahrgastrekord“ ist also schlichtweg „Fake News“. Und ob die gestiegene Auslastung wirklich zu begrüßen ist, ist ebenfalls zu hinterfragen. Eine durchschnittliche Auslastung von über 50 Prozent bedeutet nämlich, dass die Züge in den Zeiten der Spitzenlast – vor allem freitags, sonntags und zu Ferien und Feiertagen – oft deutlich überlastet sind und viele Fahrgäste keinen Sitzplatz haben. Gelegentlich müssen überfüllte Züge sogar durch die Bundespolizei geräumt werden, so dass Fahrgäste zwangsweise auf dem Bahnhof stehen gelassen werden.

Wenden wir uns nun aber den reinen Finanzzahlen des Unternehmens zu, die viel mehr über das aussagen, was die Deutsche Bahn AG eigentlich außer Bahnverkehr in Deutschland

noch alles tut. Die Verteilung der wirtschaftlichen Aktivitäten lässt sich an den Umsätzen ablesen, und die fördern Erstaunliches zu Tage: Von den 42,7 Milliarden Euro Außenumsatz der DB AG insgesamt werden 38,3 Prozent (16,35 Mrd. Euro) von dem Tochterunternehmen DB Schenker und 12,5 Prozent (5,34 Mrd. Euro) von DB Arriva erwirtschaftet. Beide Unternehmensteile zusammen erwirtschaften damit über die Hälfte des Außenumsatzes des Gesamtkonzerns. Dafür ist es wichtig zu wissen, was sich hinter diesen

Unternehmen verbirgt: DB Schenker umfasst das gesamte Transportgeschäft ohne den Schienengüterverkehr (dieser fungiert seit einem Jahr als DB Cargo). Schließlich rühmt sich die DB AG mit Schenker in mehr als 130 Ländern der Erde präsent und damit „der weltweit führende Anbieter von globalen Logistikdienstleistungen“ zu sein.<sup>7</sup> Das Luftfrachtvolumen ist 2017 kräftig angestiegen – auf 1,3 Millionen Tonnen, und die Seefracht weist ebenfalls steil nach oben: 2,17 Millionen Standardcontainer hat DB Schenker 2017 transportiert.<sup>8</sup>

Und DB Arriva? Unter dieser Marke betreibt die DB alle ausländischen Personenverkehre in ganz Europa – oft mit Bussen als Konkurrenz zu den dortigen Bahnen (so in Dänemark, Polen oder Spanien). Das bedeutet aber zusammengefasst: Mehr als 50 Prozent der Aktivitäten des Unternehmens haben mit dem inländischen Bahnverkehr, der eigentlich das Kerngeschäft sein sollte, überhaupt nichts zu tun – und nehmen damit einen Großteil der „Management Attention“ in Anspruch, die dann eben nicht für die durchaus erheblichen Probleme des inländischen Bahnverkehrs zur Verfügung steht.

Noch spannender wird es, wenn man sich neben den Umsätzen auch noch die Gewinne der Unternehmensteile anschaut und beides miteinander in Verbindung bringt. Von den 2,15 Milliarden Euro Gewinn (EBIT) insgesamt entfallen hierbei nur 22,2 Prozent (477 Mio. Euro) auf DB Schenker.<sup>9</sup> Das bedeutet: DB Schenker trägt nur knapp halb so viel zum Gewinn des DB-Konzerns bei wie zum Umsatz (38,3 Prozent, siehe oben). Die Rendite dieser Sparte, für deren Aufbau in den letzten mehr als zehn Jahren etliche Milliarden Euro durch Aufkäufe anderer Unternehmen ausgegeben wurden, ist also deutlich unterdurchschnittlich. Wirtschaftswissenschaftler wie Christian Böttger weisen sogar darauf hin, dass die Rendite von DB Schenker so gering sei, dass dadurch nicht einmal die durch die Aufkäufe entstandenen Kapitalkosten gedeckt würden.<sup>10</sup> Tatsächlich hat der Bereich „Güterverkehr und Logistik“ die höchsten Kapi-

talkosten des gesamten DB-Konzerns (8,6% vor Steuern).<sup>11</sup> DB Arriva liegt mit einem Anteil von 14 Prozent (301 Mio. Euro) der Gewinne<sup>12</sup> zwar leicht über dem Schnitt – aber mit Blick auf den Kaufpreis von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2010 und den dafür einzukalkulierenden Zinskosten ist auch dies eher wenig. Überdies ist für Arriva der Ausblick negativ, da das Auftragsvolumen zuletzt rückläufig war und weil Arriva seinen Schwerpunkt und Firmensitz in Großbritannien hat, wo durch den Brexit hohe Unsicherheit herrscht.<sup>13</sup>

Während die DB AG seit Beginn der Ära Mehdorn, also seit 2000, massiv in die internationale Logistik investiert und sich als „Global Player“ sieht, vernachlässigt sie seit Jahren den Schienengüterverkehr, der eigentlich Teil ihres Kerngeschäfts sein sollte. Auch 2017 fuhr diese Sparte wieder Verluste ein und verlor Marktanteile. Im Gegensatz dazu konnten die anderen Güterbahnunternehmen ein Plus verzeichnen; nur dadurch wurde verhindert, dass der Schienengüterverkehr insgesamt zurückging. Allein diese Erfolge der Konkurrenz unterstreichen, dass der Schienengüterverkehr kein prinzipielles Auslaufmodell ist. Die roten Zahlen bei Cargo haben Fehler des DB-Managements als Ursache. Seit Jahren besteht die DB-Strategie für den Schienengüterverkehr immer nur aus Rückzug. Nur der Einsatz der Betriebsräte konnte verhindern, dass noch viel mehr Verladestellen abgebaut wurden und sich die DB damit noch stärker aus dem Schienengüterverkehr zurückgezogen hat. Die Strategie der Ex-Bahnchefs Mehdorn und Grube, die die Aufkäufe von internationalen Logistikunternehmen damit begründeten, dass damit Transporte auf die Güterbahn in Deutschland verlagert werden könnten, ist ganz offensichtlich gescheitert.

Wenn speziell DB Schenker als die größte Sparte im DB-Konzern offensichtlich weit unterdurchschnittliche Gewinne einfährt und der Schienengüterverkehr sogar Verluste macht, wo erzielt der Konzern dann tatsächlich seine wesentlichen Gewinne? Laut Geschäftsbericht waren dies

2017 immerhin 2,15 Milliarden Euro?

Hier wird es nun richtig interessant: Tatsächlich ist der größte Gewinnbringer die DB Netz AG, also der Betrieb der inländischen Schieneninfrastruktur. Sie erwirtschaftet sagenhafte 31,9 Prozent der Gewinne des Konzerns (687 Mio. Euro), während ihr Umsatz mit nur 12,6 Prozent (5,36 Mrd. Euro) des Gesamt-Umsatzes nicht einmal halb so viel ausmacht.<sup>14</sup> Diese Erkenntnis ist deswegen so interessant, weil in das Bahnnetz auch die meisten öffentlichen Investitionen fließen – im Jahr 2017 immerhin 6,67 Milliarden Euro an Zuschüssen für die Infrastruktur<sup>15</sup> – deutlich mehr als der Umsatz des Unternehmens (der 2017 bei 5,4 Milliarden Euro lag). Im Übrigen wurden die jüngsten Erhöhungen der Trassenpreise von der Bundesnetzagentur nicht – wie von der DB Netz AG beantragt – genehmigt. Sie wurden vielmehr als nicht rechtmäßig erachtet. Im Klartext: Die DB Netz AG versucht die Eisenbahnverkehrsunternehmen übermäßig zu schröpfen, was zu deren schwieriger Wettbewerbssituation – und zugleich zur Schröglage von DB Cargo! – beiträgt. Dies wiederum führt insgesamt zu noch weniger Bahnverkehr. Es gibt immer wieder Klagen der Nicht-DB-Unternehmen, dass die Trassenpreise zu hoch seien, während die Instandhaltung des Netzes zu wünschen übrig lässt.<sup>16</sup> Offensichtlich verfolgt die DB AG ein sehr fragwürdiges Geschäftsmodell, indem sie die DB Netz AG immer mehr als die Gewinnmaschine des Konzerns aufbaut und damit eigenen und fremden Schienenverkehr stranguliert.

Lange Zeit war hingegen DB Regio, der größte Betreiber von Nahverkehrszügen in Deutschland, die wichtigste Gewinnquelle für den Gesamtkonzern. Mit 23,6 Prozent (508 Mio. Euro) des Konzerngewinns und 20,2 Prozent (8,36 Mrd. Euro) des Umsatzes ist DB Regio zwar auch weiter wichtig, die Gewinne schrumpfen jedoch von Jahr zu Jahr rapide. 2007 und 2008, als zunächst die DB AG als Ganzes und dann die Transportsparte des Konzerns nach dem Willen des damaligen Bahnchefs Mehdorn an die Börse gebracht

werden sollten, hatte die Sparte mit jeweils über einer Milliarde Euro noch doppelt so hohe Gewinne.<sup>17</sup> Diese Tatsache ist vor allem deswegen interessant, weil sich viele Länder, die den Schienenpersonennahverkehr aus den Regionalisierungsmitteln bestellen, jahrelang über die höchst ungünstigen Bedingungen und hohen Kosten von DB Regio beschwert haben. Inzwischen schreiben sie die Leistungen aus, was nicht nur den Verlust vieler Nahverkehrsverträge für DB Regio zur Folge hatte, sondern offensichtlich zu deutlich geringeren Kosten und damit auch zu geringeren Gewinnen bei dem DB-Tochterunternehmen führt.

Wie die DB AG die Länder hier teilweise geschröpft hat, ist im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 deutlich geworden: So hat der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn offensichtlich dem Bau von Stuttgart 21 trotz der bekannten massiven Unwirtschaftlichkeit zugestimmt, weil er im Gegenzug vom Land Baden-Württemberg einen exklusiven Nahverkehrsvertrag mit 13 Jahren Geltungsdauer für DB Regio erhalten hat.<sup>18</sup> Das garantierte Mehdorn jahrelang satte Gewinne, die er wiederum für sein Projekt des Börsengangs der DB AG benötigte – während die Verluste durch die Kostenexplosionen von Stuttgart 21 erst viele Jahre später virulent werden und die DB AG zukünftig massiv

belasten (siehe den Beitrag von Werner Sauerborn in diesem Heft). Für die Baden-Württemberger bedeutete dieser Vertrag jedoch, dass sie lange Jahre die ältesten und unkomfortabelsten Züge der ganzen Republik (viele sogenannte „Silberlinge“ aus den 1970er Jahren) hatten, das Land dafür aber die höchsten Kilometerspreise bezahlte. Das dürfte mit dazu beigetragen haben, dass im Südwesten auch heute noch das Auto mehr dominiert als im Bundesdurchschnitt und in vielen vergleichbaren Bundesländern. In Baden-Württemberg kommen 2018 575 Pkw auf 1000 Einwohner; im Bundesdurchschnitt sind es 550.

Und wie geht es mit der DB AG weiter? Laut Mittelfristplanung sollen die Gewinne des Konzerns in den nächsten drei Jahren nochmals fast verdoppelt werden<sup>19</sup> – was in Anbetracht der oben beschriebenen Strukturen der Konzernbilanz nichts Gutes verheißt und vermutlich bedeutet, dass Richard Lutz und seine Kollegen noch stärker auf staatliche Gelder als Quelle der Gewinne setzen. Ansonsten sucht das Management – allen voran der Technikvorstand Pofalla – sein Heil gerade vor allem in dem angeblichen Allheilmittel „Digitalisierung“<sup>20</sup>, für das kürzlich sogar ein eigenes Vorstandsressort eingerichtet wurde. Das ist nicht prinzipiell falsch, wirkt aber mit Blick auf die täglichen Probleme im Kerngeschäft doch recht

abgehoben. Immerhin hat sich die DB AG mit der verpatzten Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld durch den Thüringer Wald und tagelang massiv verspäteten Zügen aufgrund des neuen Zugleitsystems ETCS im Dezember 2017 zum Gespött des ganzen Landes gemacht. Sie bringt Pendler und Fernreisende auf der „Marschbahn“ von und nach Sylt täglich durch massive Technikprobleme zur Weißglut<sup>21</sup> – von den beschriebenen alltäglichen Verspätungen und Ausfällen im ganzen Land ganz zu schweigen.

Dabei hatte der damalige Bahnchef Grube doch 2012 angekündigt, das „Brot- und Buttergeschäft“ müsse im Fokus stehen und funktionieren.<sup>22</sup> Nicht nur daran ist er gescheitert und hat Anfang 2017 ohne Vorankündigung hingeschmissen. Er erhielt auch noch eine satte Abfindung von 2,25 Millionen Euro.<sup>23</sup> Da drängt sich schon die Frage auf, ob eigentlich wirklich die richtigen Leute an der Spitze des Konzerns stehen.

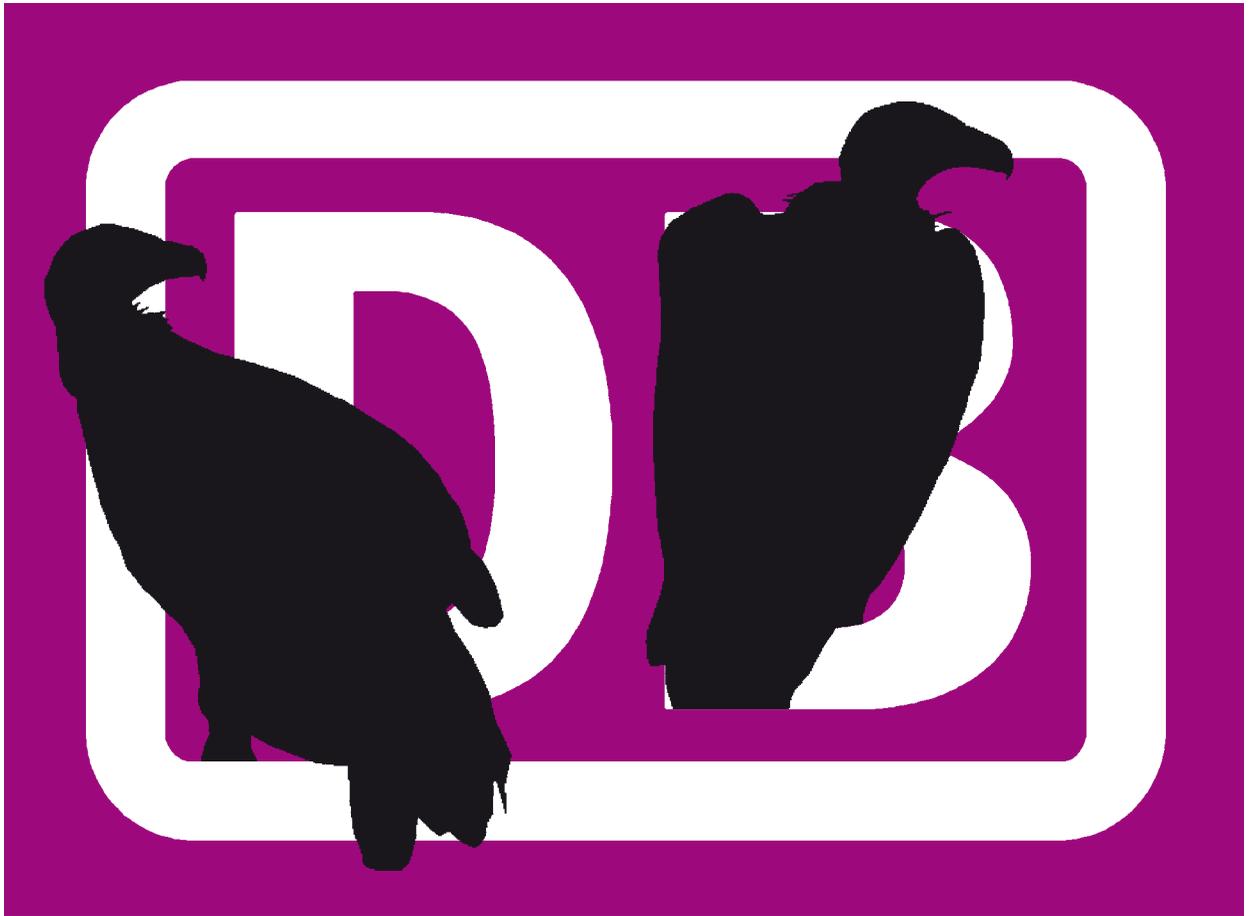
**Bernhard Knierim** ist promovierter Biophysiker und Mitglied der LP21-Redaktion. Er veröffentlichte zuletzt *Ohne Auto leben. Handbuch für den Verkehrsalltag* (Promedia, Wien 2016). Andere Veröffentlichungen: *Essen im Tank. Warum Biosprit und Elektroantrieb den Klimawandel nicht aufhalten* (Promedia, Wien 2013) und *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform* (zusammen mit Winfried Wolf; Schmetterling, Stuttgart 2014).

#### Anmerkungen:

- 1 Alle Zitate nach [www.tagesschau.de](http://www.tagesschau.de) vom 22. März 2018
- 2 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, Titel
- 3 Quelle: Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage der Grünen Bundestagsfraktion, *Drucksache 19/3247*
- 4 [www.tagesschau.de](http://www.tagesschau.de), vom 10.9.2018: *Brandbrief vom Bahnchef, „Es gibt nichts zu beschönigen“*
- 5 *Neue Zürcher Zeitung* vom 27.8.2018: *Wie schlecht ist die Deutsche Bahn?*
- 6 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 103
- 7 DB AG: *Unsere Flotten und Netzwerke 2017*, S. 13
- 8 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 130
- 9 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 99 und S. 130
- 10 *Wirtschaftswoche* vom 27.6.2016: *Die größten Baustellen des Konzerns*
- 11 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 90
- 12 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 116
- 13 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 100
- 14 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 99
- 15 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 95. Es handelt sich um Bundesmittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II), durch das Bundesschienenwege-Ausbaugesetz (BSWAG), das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie EU-Mittel aus

den Programmen TEN (Transeurop. Netze) und CEF (Connecting Europe Facility).

- 16 Bahn-Manager vom 25.1.2018: *DB-Trassenpreispolitik, ein schlechter Witz*; online: <https://www.bahn-manager.de/nee-db-trassenpreispolitik-ein-%E2%80%99Eschlechter-witz%E2%80%9C/> <https://www.bahn-manager.de/nee-db-trassenpreispolitik-ein-%E2%80%99Eschlechter-witz%E2%80%9C/>
- 17 Hier sind die Sparten DB Regio und DB Stadtverkehr zusammenaddiert, da die Sparte DB Stadtverkehr später in DB Regio integriert wurde. Quelle: *Deutsche Bahn Konzern, Geschäftsbericht 2008*.
- 18 Aussage von Thilo Sarrazin in der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages am 11.6.2018, Dokumentiert in Protokoll-Nr. 19/11
- 19 *Stuttgarter Zeitung* vom 23.12.2017: *Bahn will Gewinn bis 2022 fast verdoppeln*.
- 20 Interview mit Ronald Pofalla in der *Rheinischen Post* vom 31.7.2018: *Wir schaffen 20 Prozent mehr Züge*; *Handelsblatt* vom 30.7.2018: *Riesige Chancen* (von DB-Digitalvorstand Sabina Jeschke)
- 21 *FAZ* vom 24.8.2018: *Der Zugverkehr nach Sylt lässt Pendler verzweifeln*.
- 22 *Die Welt* vom 26.7.2012: *‘Brot- und Buttergeschäft’ soll Bahn durch die Krise bringen*
- 23 *Deutsche Bahn Konzern – Integrierter Bericht 2017*, S. 29



Montage: J. Römer

# Bundestag: „Die Deutsche Bahn AG kann Pleite gehen“

## Bahnschulden-Rekord und der seltsame Zickzack-Kurs der DB-Schulden

**Winfried Wolf**

Die Deutsche Bahn AG startete im Januar 1994 mit einem Schuldenstand von Null. Die gesamten Altschulden von Bundesbahn und Reichsbahn wurden vom Bund übernommen. Damit wurde der Schienenverkehr komplett entschuldet. Eine Forderung, die in der Chefetage der Bundesbahn jahrzehntelang erhoben und von den Regierungen in Bonn und Berlin nie erfüllt wurde, wurde am Jahresende 1993 über Nacht wahr: Es gab plötzlich keine Bahnschulden mehr.

Nun existierten beim Start der

Deutschen Bahn AG hinsichtlich der Aufnahme neuer Verbindlichkeiten keine Vorgaben. Dass eine Aktiengesellschaft auch Verbindlichkeiten in einer gewissen Höhe haben würde, wurde dabei zweifellos unterstellt.

Nicht vorgesehen war jedoch ein Anstieg der Schulden auf ein Rekordniveau von fast 20 Milliarden Euro, wie dies im Geschäftsjahr 2018 erreicht wurde. Diese Schulden-summe wurde dann im 24-jährigen Zeitraum seit Bestehen der Deutschen Bahn AG angehäuft. Die Debatte über den enorm hohen Schuldenstand der Deutschen Bahn AG gibt es seit

der Bilanzpressekonferenz vom März 2018. Und sie wird Ende 2018 nochmals deutlicher geführt. Doch dass es in der 25-jährigen Geschichte der Deutschen Bahn AG *zwei Mal* einen Schuldenanstieg auf 20 Milliarden Euro gab – das wurde bislang nicht debattiert.

### Die Schulden der Deutschen Bahn AG – ein seltsames Auf und Ab

Besieht man sich die Verschuldung der 1994 neu gegründeten Deutschen Bahn AG näher, so gerät man vom Grübeln ins Staunen. In den folgenden

Tabelle 1: Bahnschulden und Bahnchefs – Heinz Dürr und Johannes Ludewig<sup>1</sup>

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro jeweils am Jahresende	0,0	6,1	8,9	10,5	13,5	13,7	14,1
Bahnchefs	Heinz Dürr bis Juli 1997				Johannes Ludewig ab Juli 1997		
Besonderheiten Ereignisse	Bahnreform: Bundesbahn und Reichsbahn werden aufgelöst und bilden ab Januar 1994 die Deutsche Bahn AG. Alle Altschulden von DB/ DR und alle Renten- und Pensionsverpflichtungen werden vom Bund übernommen.				Bahnkatastrophe Eschede		Autokanzler Schröder lässt Ludewig ablösen und beruft den Ex-Daimler-Manager H. Mehdorn als neuen Bahnchef

Tabelle 2: Bahnschulden und Bahnchef Hartmut Mehdorn

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro	15,5	18,3	24,5	27,0	25,5 [19,5]	19,6	19,6	16,5	15,9
Bahnchef	Hartmut Mehdorn Dezember 1999 bis Mai 2009								
Besondere Vorkommnisse	Einstellung InterRegio		Erster Rekord Bahnschulden: bis zu 27 Mrd. Euro nach HGB-Rechnung bzw. 19,5 Mrd. Euro nach IFRS (International Financial Reporting Standards)			Bundesregierung und Bahnvorstand verkünden das Ziel „Börsengang der DB“. Nachdem 2006/2007 eine Privatisierung mit Netz scheitert, wird im Mai 2008 die Subholding DB ML (mit Schienenpersonen-, fern- und -güterverkehr) gebildet, um eine Privatisierung des Betriebs zu ermöglichen. Der Bund übernimmt alle „zinslosen Kredite“. Kauf von Bax Global für 1,1 Mrd. US-Dollar (2006)			

Tabelle 2: Bahnschulden und Bahnchefs Rüdiger Grube und Richard Lutz

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro	15,0	16,9	16,5	16,3	16,3	16,2	17,4	17,6	18,6	20,3*
Bahnchef	Rüdiger Grube								Richard Lutz	
Besondere Vorkommnisse	LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (eine erste LuFV 2008-2013, eine zweite 2013 bis 2019): Vertrag zw. Bund und DB über die Höhe der jährlich vom Bund an die DB vergebenen Infrastruktur-Gelder. März 2010: DB kauft Arriva für 2,8 Mrd. Euro						Neuer Versuch einer Teilprivatisierung. Nach deren Scheitern wird Subholding DB ML aufgelöst.		Neuer Rekord Bahnschulden. Okt. 2018: „Brandbrief“ Lutz mit deren „Ausgabenstopp“	

\* Angaben für 2018: Schätzung Ende 2018

Tabellen haben wir diese Entwicklung in drei Abschnitte aufgeteilt, um diese Aussage zu verdeutlichen: erstens in die Periode unter den Bahnchefs Heinz Dürr (1993-1997) und Johannes Ludewig (1997-1999). Zweitens in die Ära

unter Hartmut Mehdorn (Anfang 2000 bis Mai 2009). Drittens in die Periode unter Bahnchef Rüdiger Grube (Mai 2009 bis Januar 2017), die übergeht in die aktuelle Phase mit Bahnchef Richard Lutz (ab Februar 2017).

Besieht man sich die Schuldenentwicklung im gesamten Zeitraum Anfang 1994 bis Ende 2018 näher, so ist man zunächst erstaunt, wie schnell unter Heinz Dürr der Schuldenberg der Deutschen Bahn AG, von

dem ja im Januar 1994 gar nichts zu sehen war, hochschnellte. Am Ende der Ära Dürr, Mitte 1997, hatte der Bahnkonzern bereits wieder 13,5 Milliarden Euro Verbindlichkeiten angehäuft. Dabei sei eingeräumt, dass der größere Teil dieser Schulden aus den *zinslosen Krediten* bestand, die der Bund der DB gewährt hatte – u.a. Investitionen für die Infrastruktur. Dennoch ist festzustellen: Als die Bahnreform beschlossen wurde, gingen alle Beteiligten davon aus, dass diese „zinslosen Kredite“ Verbindlichkeiten, Bahnschulden, sind, die zwar keine Zinsen kosten, die jedoch perspektivisch auch von der DB zurückbezahlt werden müssen. Auffallend sodann ist: Unter dem Kurzzeit-Bahnchef Ludewig stiegen die Schulden praktisch nicht weiter an.

Tabelle 2 gibt ausschließlich die Entwicklung in der Ära von Bahnchef Hartmut Mehdorn wieder. In dieser Zeit setzen Politik und Bahnchef alle Hebel in Bewegung, um die Eisenbahn in Deutschland komplett zu privatisieren: Zunächst (2005–2007) sollten der Bahnbetrieb *und* die gesamte Infrastruktur über einen Börsengang privatisiert werden. Als dies scheiterte, sollte 2008 „nur“ noch der Bahnbetrieb (Nahverkehr, Fernverkehr, Schienengüterverkehr und die Logistik – Schenker usw.) privatisiert werden. Parallel dazu übernahm der Bund die bislang gewährten zinslosen Kredite und entschuldete damit die Bahn ein zweites Mal. Dies war ein Akt, der ohne Zweifel das Projekt „Bahnbörsengang“ bzw. die „Bahnprivatisierung“ erheblich begünstigte.

Als auch der zweite Anlauf der Bahnprivatisierung am politischen Widerstand und dem Finanzkrach 2008 scheiterte (und Mehdorn nachgewiesen wurde, dass er Bahnbeschäftigte und Journalisten, die kritisch der Bahnprivatisierung gegenüberstanden, bespitzeln ließ), erteilte ihm die Bundeskanzlerin den Laufpass. Nachfolger wurde Rüdiger Grube, der rein zufällig in seinem früheren Leben Büroleiter von Mehdorn war – im Daimler-Konzern.

Womit wir bei Tabelle 3 sind. In den Jahren mit Rüdiger Grube als

Bahnchef scheinen sich bis 2014 die Bahnschulden auf einem Niveau von 16 Milliarden stabilisiert zu haben. Das lag teilweise an der besseren wirtschaftlichen Konjunktur. Vor allem aber daran, dass der Bund sich inzwischen mit den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) bereit zeigte, deutlich höhere jährliche Zahlungen an den DB-Konzern (und hier an die DB Tochter DB Netz) für Investitionen zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zu leisten. Am Ende der Grube-Amtszeit als Bahnchef stiegen die Bahnschulden erneut an. Der seit 2017 amtierende neue Bahnchef Richard Lutz knüpft nahtlos an diese Entwicklung an, um im Oktober 2018 mit seinem „Brandbrief“ einzugestehen, dass der Bahnkonzern hoch verschuldet, wenn nicht überschuldet ist.

### Das Gewicht der Bahnschulden

Im Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG des Jahres 2010 hieß es zum Thema Schulden. „Wir streben eine unseren guten Bonitätseinstufungen angemessene Verschuldung an. Das mittelfristige Ziel für die Tilgungsdeckung liegt wie im Vorjahr bei 30 Prozent. Für das Gearing haben wir als Ziel weiterhin ein Verhältnis von Eigenkapital zu Netto-Finanzschulden von 1:1.“<sup>2</sup>

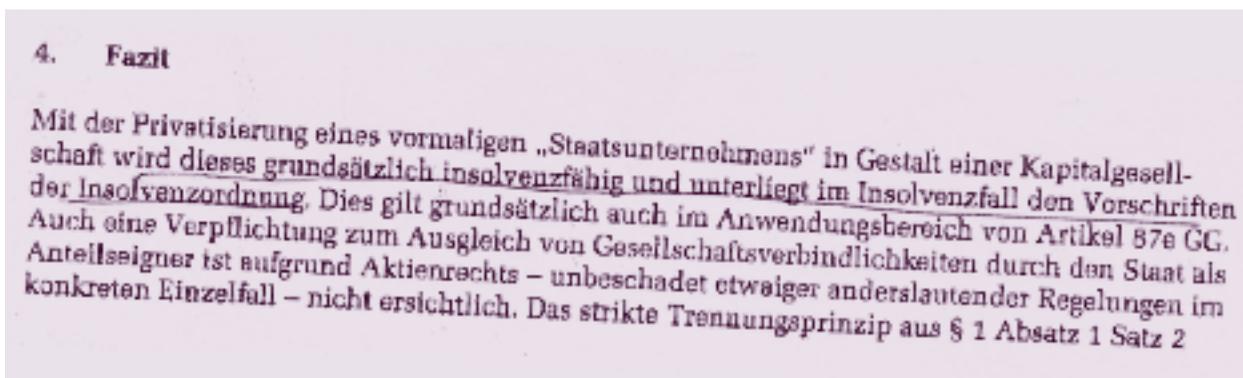
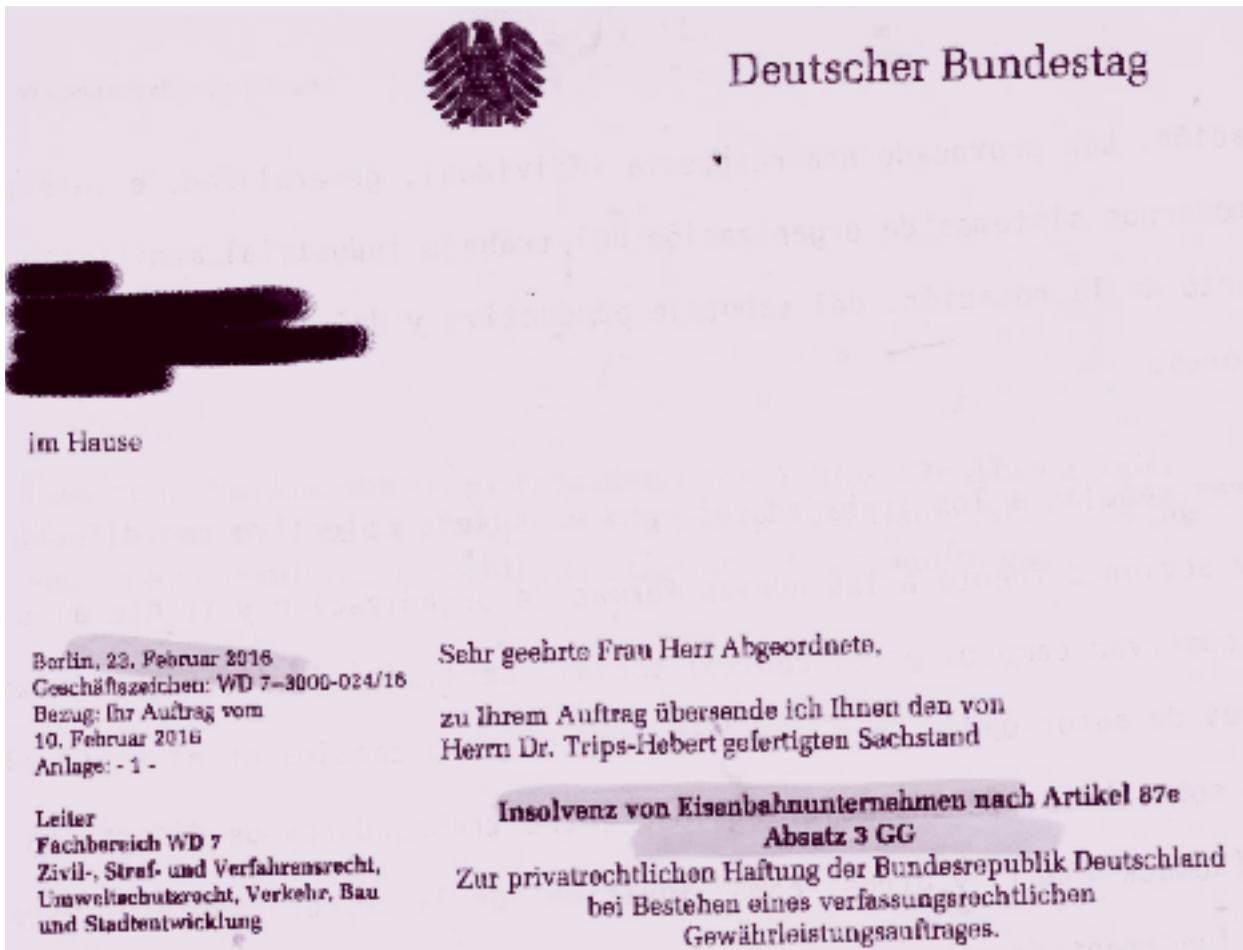
Damals lagen die Netto-Finanzschulden bei 17,8 Milliarden Euro<sup>3</sup>; das Eigenkapital wurde mit 14,2 Milliarden Euro ausgewiesen. Das erwähnte Verhältnis lag bei 125,4 Prozent; die Netto-Finanzschulden überstiegen das Eigenkapital also um rund 25 Prozent. Erklärtermaßen sollte diese Relation also verbessert, *die Verschuldung zurückgeführt werden*. Dieses Ziel einer Rückführung der Schulden wurde auch mehrmals von Ex-Bahnchef Grube formuliert und auf Bilanzpressekonferenzen vorgebracht.

In Wirklichkeit stiegen die Verbindlichkeiten weiter deutlich an. 2015 lag das Gearing (Nettofinanzschulden in Höhe von 17,4 Milliarden Euro dividiert durch Eigenkapital in Höhe von 13,5 Milliarden Euro) bereits bei 130 Prozent. 2017 lag die

Höhe der Netto-Finanzschulden bei 18,6 Milliarden; das Gearing erreichte 135 Prozent. 2018 stiegen die Nettofinanzschulden, wie mehrfach erwähnt, auf rund 20 Milliarden Euro an. Dieser jüngste Anstieg der Bahnschulden ist auch insofern bemerkenswert, als der Bund der Deutschen Bahn AG nach dem Scheitern eines neuerlichen Versuchs einer Teilprivatisierung 2016/17 eine zusätzliche Finanzspritze in Höhe von 2 Milliarden Euro gewährte.

Im Vorfeld der Bilanzpressekonferenz vom März 2018 gab es Berichte, wonach die 2018 erreichte Rekordverschuldung der Deutschen Bahn AG das Niveau der Schulden der Deutschen Bundesbahn in den letzten Jahren ihrer Existenz erreicht habe. Die DB ließ dies heftig dementieren. Formal ist die Replik der DB berechtigt. Selbst wenn man die Jahre 1991 bis 1993 ausklammert – in diesen Jahren stiegen die Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn dramatisch an, was aber auch den spezifischen Jahren direkt nach der Wende und hohen Ausgaben für Ausbaumaßnahmen im ostdeutschen Schienennetz und für Ost-West-Lückenschlüsse geschuldet war – und wenn man nur das Jahr 1990 als Basis nimmt, dann ist festzuhalten: Die Schulden der Bundesbahn betragen damals, umgerechnet in Euro, 21,5 Milliarden Euro.<sup>4</sup> Die nominelle Verschuldung lag zu diesem Zeitpunkt also auf einer mit 2018 vergleichbaren Höhe. Allerdings waren diese Bundesbahn-Schulden am deutlich kleineren Umsatz und am geringeren Eigenkapital zu messen. Darüber hinaus ist die Preissteigerung zu berücksichtigen. In 2017er Preisen gemessen betragen die Bundesbahn-Schulden des Jahres 1990 rund 33,5 Milliarden Euro.

Demgegenüber ist jedoch festzustellen: Die Bundesbahn-Schulden wurden im Zeitraum 1950 bis 1990, also in einem wesentlich längeren Zeitraum als die DB AG existiert, akkumuliert. Sie wurden auch unter sehr spezifischen, für das Schienenunternehmen ungünstigen Bedingungen angehäuft. Beispielsweise gab es Jahre, in denen die Zinsen, die auf die jeweils erreichte Bundesbahnschuld



zu bezahlen waren, höher waren als der Jahresfehlbetrag.

Die DB AG hingegen bewegte sich in den vergangenen drei Jahren in einer Zeit mit extrem niedrigen, also für den Konzern günstigen Zinsbedingungen. Auch ist zu bedenken, dass die Bundesbahnschulden (und Vergleichbares gilt für die Schulden der Deutschen Reichsbahn) eindeutig ausgelagerte Staatsschulden waren. Beide Unternehmen waren „Sondervermögen des Bundes“, also Teil des gesamtstaatlichen Ensembles. Anders

verhält es sich bei der Deutschen Bahn AG. Diese verweist – in diesem Fall völlig zu Recht – immer wieder darauf, dass es sich hier um einen privatwirtschaftlichen Konzern handelt. Was auch heißt: Das Unternehmen DB AG kann auch in Konkurs gehen – beispielsweise im Fall einer Überschuldung und dann, wenn der Bund in einem solchen Fall nicht einspringt.

Und tatsächlich unterliegt die Deutsche Bahn AG längst einer kritischen Beobachtung der

Rating-Agenturen. Bereits dem DB-Geschäftsbericht 2015 ist zu entnehmen: „Die Rating-Agentur S&P [Standard & Poor’s] hat eine Anpassung des Rating-Ausblicks [für die DB AG; d. Red.] von stabil auf negativ vorgenommen. Diese Anpassung ist die Folge einer aus Sicht von S&P schlechter als erwartet ausgefallenen Umsatz- und Ergebnisentwicklung und der daraus resultierenden anhaltenden (!) Unterschreitung bestimmter Zielwerte.“<sup>5</sup>

Diese „bestimmten Zielwerte“ sind

nichts anderes als die selbst gesetzten – und oben zitierten – Zielwerte.

Vor dem Hintergrund, dass die DB bereits vor mehr als einem Jahrzehnt teilschuldet wurde (indem der Bund die zinslosen Kredite übernahm), dass die DB seit knapp einem Jahrzehnt mit den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen deutlich höhere Zuschüsse des Bundes für die Infrastruktur erhält und dass die DB nach der gescheiterten Teilprivatisierung 2016/17 großzügig mit neuer Staatshilfe ausgestattet wurde, ist der fortgesetzte Anstieg der Verschuldung der DB AG durchaus als problematisch anzusehen.

Das sieht auch die Ratingagentur S&P so. In ihrem jüngsten Bericht vom 21. August 2018 wird festgehalten, dass die Verschuldung hoch sei (hier nennt S&P sogar 22,1 Milliarden Euro Bahnschulden), dass die betriebswirtschaftlichen Aussichten als negativ eingestuft werden und dass der Bund im Jahr 2017 erhebliche zusätzliche Mittel (2,7 Mrd. Euro) als neue staatliche Hilfen bereitgestellt hätte. Die insgesamt zurückhaltend-positive Bewertung ist danach nur darauf zurückzuführen, dass laut Ratingagentur davon auszugehen sei, dass im Fall einer Schieflage des Unternehmens der deutsche Staat der DB AG „sufficient and timely extraordinary support“ gewähren würde.<sup>6</sup> Die – ebenfalls wichtige – US-Ratingagentur Moody's lieferte

am 2. Oktober 2018 einen nochmals kritischeren Bericht über die Lage der Deutschen Bahn und deren Kreditwürdigkeit.<sup>7</sup>

Man könnte nun sagen, das alles sei ja l'art pour l'art, Kunst um der Kunst willen. Oder die Panikmache eines notorischen Kritikers der „Bahnreform“ und der Bahnprivatisierungsversuche. Die Deutsche Bahn AG sei eine Staatsbahn. Sie bleibe dies. In keinem Fall könne sie Pleite gehen.

Das sieht nicht nur der Autor dieses Beitrags anders. Dem widerspricht auch der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags. In einer jüngeren Ausarbeitung zum Thema „Insolvenz von Eisenbahnunternehmen nach Artikel 87e Absatz 3 GG“ (Grundgesetz) kommt diese Einrichtung des Deutschen Bundestags nach Abwägung aktienrechtlicher und verfassungsrechtlicher Aspekte zu dem folgenden, hoch spannenden Schluss: „Mit der Privatisierung eines vormaligen 'Staatsunternehmens' in Gestalt einer Kapitalgesellschaft wird dieses grundsätzlich insolvenzfähig und unterliegt im Insolvenzfall den Vorschriften der Insolvenzordnung. Dies gilt grundsätzlich auch im Anwendungsbereich von Artikel 87e GG. Auch eine Verpflichtung zum Ausgleich von Gesellschaftsverbindlichkeiten durch den Staat als Anteilseigner ist aufgrund Aktienrechts – unbeschadet etwaiger anderslautender Regelungen im

konkreten Einzelfall – nicht ersichtlich. Das strikte Trennungsprinzip aus §1 Absatz 1 Satz 2 Aktiengesetz als Grundprinzip des Aktienrechts sieht gerade im Gegenteil eine Trennung von Gesellschaftsvermögen und dem Vermögen der Investoren vor. Eine Durchbrechung dieses Grundsatzes ist nach der Rechtsprechung nur in engen Ausnahmefällen möglich.“<sup>8</sup>

Stellt man auf dieser Grundlage Überlegungen über die weitere Zukunft an, unterstellt man beispielsweise, das Großprojekt Stuttgart21 erweist sich im Jahr 2020 endgültig – z.B. nach einem neuen Prüfbericht des Bundesrechnungshofs, in dem von Gesamtkosten in Höhe von mehr als 15 Milliarden Euro ausgegangen wird – als ein Fass ohne Boden, während es gleichzeitig im Rahmen einer neuen Finanz- und Wirtschaftskrise zu massiven Verlusten im Bahnkonzern, u.a. im Bereich der weltweiten Logistik kommt, dann könnte der Konzern Deutsche Bahn AG Insolvenz anmelden. Es käme zur Bildung einer Auffanggesellschaft und einem Neustart auf niedrigerem Niveau. Ein großer Teil der Bahnschulden müsste abgeschrieben werden. Die Monster-Bauruine Stuttgart21 müsste mit Finanzmitteln des Landes Baden-Württemberg bzw. solchen der Landeshauptstadt Stuttgart „saniert“ werden.

#### Anmerkungen:

1 Alle Angaben in den drei Tabellen nach den Geschäftsberichten der Deutschen Bahn AG bzw. nach den jährlich erscheinenden Publikationen „Daten und Fakten“, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG. Angaben für 2018 auf Basis der aktuellen Berichte in den Medien bzw. der Ankündigung von Richard Lutz in dem im Text genannten „Brandbrief“.

2 DB Geschäftsbericht 2010, S.80

3 Die Differenz zwischen den „adjustierten Nettofinanzschulden“ in Höhe von 17,8 Mrd. Euro und den „Netto-Finanzschulden“ in Höhe von 16,9 Mrd. Euro zum selben Zeitpunkt (und so in ein- und demselben Geschäftsbericht aufgeführt), sei hier unkommentiert festgestellt.

4 Geschäftsbericht Bundesbahn 1991, S.92

5 Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2015, S.100

6 Der S&P-Bericht vom 21.8.2018 im Wortlaut: „High debt levels, reported debt at about Euro 22.1 billion in FY2017, and negative discretionary cash flows until at least FY2020 resulting from large capex needs required to improve service quality. • Continued support from the German government in the form of ongoing financing of infrastructure capex and a support package totalling more than Euro 2.7 billion over FY2017-FY2021. • Our view of the very high likelihood that the German government would provide sufficient and timely extraordinary support to Deutsche Bahn AG (DB) in the event of financial distress.“  
[https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/1046190/103277a23deb46be727d7fd6ae26da51/rating\\_report\\_s-p\\_summary\\_de-data.pdf](https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/1046190/103277a23deb46be727d7fd6ae26da51/rating_report_s-p_summary_de-data.pdf)

7 Der Moody's Bericht vom 2. Oktober 2018 im Wortlaut: „Summary Deutsche Bahn AG's (DB) Aa1 issuer rating incorporates a three-notch uplift from its a1 Baseline Credit Assessment (BCA), reflecting the relationship between the company and the Government of Germany (Aaa stable). The a1 BCA is weakly positioned, owing to a number of challenges, particularly in terms of profitability, leverage and free cash flow (FCF) generation, which reflect the increasing competition in both the cargo and passenger businesses. DB's management has started a restructuring programme to reduce costs and improve service quality, entailing substantial investments (in excess of Euro 4 billion in annual net capital spending) through 2021. We expect this large capital spending to strain DB's FCF, which we estimate will remain negative (around Euro 1 billion deficit) in the next 12-18 months, and bring leverage to 5.5x through 2019, a level that is still high for the current BCA. DB's BCA is supported by the company's. Quelle: [https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/3344148/5966b334ce77f0fe02735156b358d9eb/rating\\_report\\_moodys\\_credit\\_opinion\\_1018\\_de-data.pdf](https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/3344148/5966b334ce77f0fe02735156b358d9eb/rating_report_moodys_credit_opinion_1018_de-data.pdf)

8 Deutscher Bundestag – Wissenschaftliche Dienste, *Insolvenz von Eisenbahnunternehmen nach Artikel 87e Absatz 3 GG. Zur privatrechtlichen Haftung der Bundesrepublik Deutschland bei Bestehen eines verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrages*, Studie vom 10. Februar 2016 (WD 7 - 3000 - 024/16). S.9f

# Ein Bahnchef, der für die Bahn „nicht mehr brannte“

## Die interessanten neuen Jobs des Ex-Bahnchefs Rüdiger Grube

### Bahn für Alle'

Am 31. März 2018 war es soweit: Drei führende Repräsentanten der Deutschen Bahn AG – Volker Kefer, Rüdiger Grube und Utz-Helmuth Felcht – haben im Zeitraum von nur 15 Monaten den Bahnkonzern verlassen. Kefer ging am 31. Dezember 2016. Er war zehn Jahre im Konzern in führenden Positionen aktiv. Grube verließ die DB am 30. Januar 2017 – nach siebeneinhalb Jahren als Bahnchef. Felcht verließ den Konzern am 31. März 2018; er übte acht Jahre den Top-Controller-Posten aus. Einen solchen personellen Kahlschlag gab es in der 24-jährigen Geschichte der Deutschen Bahn AG noch nie.

Und es gab auch nie einen Bahnchef-Abgang wie denjenigen vom 30. Januar 2017. Zum Vorgang selbst: Am 27. Januar 2017 hatte der Personalausschuss des DB-Aufsichtsrates beschlossen, Grubes Vertrag um drei Jahre, bis Ende 2020, zu verlängern. Diesem Ausschuss gehörten neben Felcht der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner, der Vorsitzende des Konzernbetriebsrats Jens Schwarz (ebenfalls EVG) und der Staatssekretär Michael Odenwald (CDU) an. Die Entscheidung fiel einstimmig. Die beiden GroKo-Parteien waren eingebunden. Was ging schief?

Auf der besagten Sitzung des Aufsichtsrats war es das Aufsichtsratsmitglied Jürgen Großmann, Vertreter der Arbeitgeberseite, der laut Augenzeugen einigermaßen überraschend die Dreijahresfrist in Frage stellte (und indirekt auf zwei Jahre plädierte). Darauf soll Grube heftig

reagiert und schließlich seinen Rücktritt erklärt haben.

Nun ist Jürgen Großmann mit Grube befreundet; er war 2015 Gast bei Grubes Hochzeit mit der „Starköchin“ Cornelia Poletto. Grossmann und Grube schritten auch allgemeinpolitisch „an Seit“; beide waren sie Erstunterzeichner des Energiepolitischen Appells vom 21. August 2010, in dem die Verlängerung der Laufzeiten der Atomkraftwerke gefordert wurde. Grossmann gehört zu den „Frogs“, den „Friends of Gerhard Schröder“, einer SPD-Group, die stark vom niedersächsischen SPD-Landesverband geprägt ist. Grube wiederum gilt als SPD-nah. Warum also sollte ein „Frog“ seinen Freund Grube provozieren?

Ein Hintergrundartikel, der erst im Februar 2018 erschien, wirft ein neues Licht auf den Grube-Abgang. Er basiert auf einem Gespräch mit Grube – ein Jahr nach seinem Abgang bei der Deutschen Bahn. In diesem Artikel wird von dem *Welt*-Journalisten Nikolaus Doll berichtet, dass Grube „so ein, zwei Jahre vor seinem Abgang bei der Bahn“ aufgehört habe „für den Job dort zu brennen.“ Doll nennt sogar Datum und Ort, wann es bei Grube nach dessen eigener Darstellung dazu kam, dass er wohl endgültig auf Distanz zu seinem Job ging: Da habe er am 22. Juli 2016, also ein ganzes halbes Jahr vor seiner Demission, in Maschen bei Hamburg ein Schlüsselerlebnis gehabt. Und es

sei ausgerechnet die Festlegung der Bahn auf „Zuverlässigkeit“ anstelle Gewinnmaximierung gewesen, weswegen Grube damals bereits „nicht mehr für die Bahn brannte“<sup>2</sup>

### Aufsichtsrat einstimmig für großzügige Abfindung

Laut Geschäftsbericht 2017 wurden an Rüdiger Grube für das Jahr 2017 2,3 Millionen Euro bezahlt. Davon entfielen 2,251 Millionen auf „Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit“.<sup>3</sup> Das waren, angesichts der real 30 Tage Amtszeit als Bahnchef, 76.667 Euro pro Tag.

Das ist skandalös. Es geht hier um eine vom Steuerzahler bzw. den Fahrgästen zu finanzierende Großzügigkeit gegenüber einem Großverdiener. Es geht um einen Staatskonzern, dessen Spitzenpersonal gegenüber den 300.000 „normalen“ Bahnbeschäftigten niemals von Großzügigkeit gekennzeichnet war und ist. Um ein Unternehmen, in dem – um ein Beispiel herauszugreifen – die Lokführer und das übrige Personal auf den Zügen, in harten Streiks dafür kämpfen mussten, dass ihr Salär etwas angehoben und der Arbeitsstress etwas reduziert wurde. Um



Montage: J. Römer

einen Konzern, der gegenüber seinen Beschäftigten und den Eisenbahn-Gewerkschaften EVG und GDL immer wieder auf „Sparzwänge“ verwies.

Verwiesen sei hier exemplarisch auf die – in der Amtszeit von Rüdiger Grube erfolgte – Schließung von DB European Railservice GmbH (DB ERS), einer hundertprozentigen Tochter der DB Fernverkehr AG, die für die Nachtzüge der Deutschen Bahn zuständig war. Der Nachtzugverkehr der Deutschen Bahn AG war Ende 2016 eingestellt worden. Die Deutsche Bahn AG hatte sich geweigert, die hiervon betroffenen annähernd 500 ERS-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahtlos bei DB Fernverkehr weiter zu beschäftigen. Sie tat dies, obwohl diese (Raben-)Mutter teilweise mit derselben Zugnummer und in derselben Fahrplanlage nach dem Nachtzug-Tod plötzlich Intercitys mit eigenem Personal einsetzte, wo früher CNL-Nachtzüge mit ERS-Personal fuhren – eigentlich ein klassischer Betriebsübergang. Das ERS-Personal wurde stattdessen zu DB Jobservice abgeschoben und sollte Lohneinbußen von 30 oder 40 Prozent hinnehmen. Hätte jemand in dieser Situation die Brocken so hingeworfen wie Herr Grube dies tat, dann wäre er oder sie gemäß Tarifvertrag mit ungefähr zwei Monatsgehältern abgefunden worden.<sup>4</sup>

Als im April 2018 der damals neue Bundesverkehrsminister Scheuer die hohe Abfindungszahlung an Grube

kritisierte, nannte Grube dies scheinheilig. Recht hat er. Der Aufsichtsrat selbst gab damals  *einstimmig* grünes Licht für die „Auflösungsvereinbarung“ für Rüdiger Grube. Die *konkrete Höhe der Abfindung* wurde entweder erneut im Personalausschuss des Aufsichtsrats oder im Präsidialausschuss dieses Gremiums getroffen. Beide Gremien waren personell identisch besetzt – von den erwähnten Herren Felcht, Kirchner, Schwarz und Odenwald. Mit Odenwald, der inzwischen DB-Aufsichtsratschef ist, war ein Regierungsvertreter, zugleich CDU, in die Entscheidung einbezogen.

### Grubes Abschiedsbrief

Grube richtete sich mit einem bezeichnenden Abschiedsbrief an die Bahnbeschäftigten. Die Anrede „Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen“ ist bereits erstaunlich. Zur Erinnerung: Rüdiger Grube erhielt bereits für das Jahr 2016 2,434 Millionen Euro Vergütungen.<sup>[5]</sup> Die „Kolleginnen und Kollegen“, an die Grube sein Rundschreiben adressiert, sind Zugbegleiter mit rund 1800 netto, Lokführer mit 2500 netto oder auch Mitarbeiter, die für 1200 netto die DB-Kantinen putzen.

In dem Abschiedsbrief bittet der Ex-Bahnchef diese 300.000 „Kolleginnen und Kollegen“ um „Verständnis“ dafür, dass er Knall auf Fall den Konzern verlässt. Dies gipfelt in dem Satz: „Wie Sie wissen, komme ich vom Bauernhof. Da habe ich gelernt, was Geradlinigkeit und zu seinem

Wort stehen bedeutet.“

Halten wir fest: Würde ein Lokführer, ein Stellwerker oder irgendein gewöhnlicher Bahnbeschäftigter, der Verantwortung trägt, auf vergleichbare Art und Weise das Unternehmen verlassen, dann würde das zu Recht als verantwortungslos eingestuft werden. Grubes Verhalten würde – auf diesen Bereich übertragen – heißen, dass ein Stellwerker, der in der Mittagspause ein unerfreuliches Gespräch mit dem Chef hat, sofort nach Hause geht. Oder dass der Lokführer, der während seiner Schicht hört, dass ein Brief mit „Versetzungsantrag abgelehnt“ eingetroffen ist, seinen Zug am nächsten Bahnhof stehen lässt. Es geht hier um einseitige „fristlose Kündigungen“ von Beschäftigten nach dem Motto „Macht doch Euern Dreck alleene!“ Würde ein solches Verhalten im Bahnkonzern Schule machen, dann würde der Eisenbahnverkehr schlicht kollabieren.

### Die neuen Jobs des Rüdiger Grube

Bereits im Februar 2017 war Grubes neue Firma, die *Rüdiger Grube International Business Leadership GmbH*, im Handelsregister Hamburg eingetragen. Im März 2017 wurde bekanntgegeben, dass Grube ab dem 21. Juni 2017 den Aufsichtsratsvorsitz der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) übernimmt. Im Juli 2017 schließlich wurde publik, dass Grube als „Chairman“ für das deutsche Investmentbanking der

#### Anmerkungen:

1 Dieser Text wurde im Rahmen des Geschäftsberichts Deutsche Bahn AG 2017/18, der im Wesentlichen von Bernhard Knierim und Winfried Wolf verfasst wurde, veröffentlicht. Hier für LP21-Extra aktualisiert.

2 „Es war der 22. Juli 2016. Grube war damals mit Verkehrsminister Dobrindt auf Bahn-Rundreise, um den riesigen Rangierbahnhof Maschen südlich von Hamburg zu besichtigen. Der Tag war angenehm warm, die Stimmung gut. Bis Dobrindt den Journalisten nebenbei erzählte, „Gewinnmaximierung“ stehe bei der Bahn nicht mehr im Vordergrund. Wichtiger sei ein verlässlicher und stabiler Schienenverkehr. Das dürften Millionen von Bahn-Kunden ähnlich sehen. Grube war stocksauer, zeigte das offen. Der DB-Vorstandschef wusste: Die Bahn AG ist nun nach Plan der Bundesregierung eine Bundesbahn 2.0, ein Staatsunternehmen, das sich von der Politik und Beamten wieder sagen lassen soll, wo es langgeht.“ Nikolaus Doll, in: *Welt.de* vom 19. Februar 2018. Es ist ohne Zweifel bezeichnend, dass für Grube die Festlegung der Bahn auf „Zuverlässigkeit und stabilen Schienenverkehr“ eine Horror-Vorstellung war. Siehe: <https://www.welt.de/wirtschaft/article173724181/Ruediger-Grube-Meine-Vorbilder-sind-noch-aelter-und-noch-voll-im-Job.html> [abgerufen am 18.3.2018]

3 Geschäftsbericht 2017, Seite 374 (Bericht an unsere Stakeholder). Erstmals veröffentlicht von: Thomas Wüpper, *Hohe Abfindung für Ex-Bahn-Chef Grube*, in: *Stuttgarter Zeitung* vom 17. März 2018.

4 Wir orientieren uns hier am „Demografie-Tarifvertrag“ und der dort festgehaltenen Berechnungsmethode für Abfindungen. Diese sind gestaffelt nach Alter und Betriebszugehörigkeit (Grube kam nur auf sieben volle Jahre Amtszeit). Wer das Angebot eines „Neuorientierungsvertrages“ ablehnte (was vergleichbar ist mit Grubes Weigerung, den Vertrag mit den neuen Bedingungen zu unterschreiben), dem wird die tarifliche Abfindung auf ein Drittel gekürzt. Am Beispiel eines Zugführers mit rund 2.450 Euro tariflichem Brutto ergibt dies laut Datenbank DB eine Abfindung in Höhe von 4750 Euro.

5 Konkret: 900.000 Euro feste + 522.000 Euro variable Vergütung + 15.000 geldwerte Vorteile + 997.000 „Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen“.

6 Andrea Rexer, *Von der Bahn zur Bank*, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 14. Juli 2017.

7 Bei „Focus Money“ heißt es: Über die mit Grube vereinbarten Honorarsätze“ will Herrenknecht keine Angaben machen.“ [https://www.focus.de/finanzen/news/wirtschaftsticker/korrektur-ex-bahnchef-grube-beraet-tunnelbohrmaschinen-hersteller-herrenknecht\\_id\\_8711328.html](https://www.focus.de/finanzen/news/wirtschaftsticker/korrektur-ex-bahnchef-grube-beraet-tunnelbohrmaschinen-hersteller-herrenknecht_id_8711328.html)

8 Siehe auch *Handelsblatt*: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/management/herrenknecht-ex-bahnchef-grube-beraet-tunnelbohrmaschinen-hersteller/21109624.html?ticket=ST-4280260-VN6JheRXX-m7YQNmOy4jy-ap4>

Vermögensverwaltungs- und Finanzberatungsgesellschaft Lazard „gewonnen“ wurde.

Das Engagement bei der HHLA in direkter Nachfolge nach dem Bahnchef-Job ist problematisch. Die Deutsche Bahn AG unterhält enge geschäftliche Beziehungen zur HHLA. Die HHLA wiederum hat mit ihrem Tochterunternehmen Metrans einen der größten Bahn-Logistiker. Metrans betreibt innereuropäische Verbindungen, die teilweise schon komplett unabhängig von den Häfen sind. Es gibt also nicht nur Geschäftsbeziehungen zwischen HHLA als *Hafenbetreiber* und der DB AG; die HHLA agiert auch in direkter Konkurrenz zur Deutschen Bahn – und das auch bei reinen Binnenverkehren. Grube verfügt natürlich als Ex-Bahnchef über viel Spezialwissen hinsichtlich der DB AG-Tochter DB Cargo und DB Schenker. Er könnte die Schwächen dieser DB-Sektoren in eine Stärke von HHLA und der HHLA-Tochter Metrans ummünzen.

Wobei es einen kurzen Draht von der Aufsicht zur operativen HHLA-Führung gibt. Frau Titzrath wurde am 1. Januar 2017 Vorstandsvorsitzende bei der Hamburger Hafen und Logistik AG. Sie war von 1991 bis 2012 in verschiedenen Top-Managementfunktionen im Daimler-Konzern

beschäftigt – also auch in den Jahren, als Grube bei Daimler Top-Positionen einnahm. Auch Grubes Engagement bei der Investmentbank Lazard ist kritisch zu sehen. Es gibt eine erhebliche Plausibilität für die Vermutung, dass Grube der neue Lazard-Top-Job als Dank dafür zugesprochen wurde, weil Grube in seiner Zeit als Bahn-Chef dem Lazard-Konzern satte Aufträge der Deutschen Bahn AG hatte zukommen lassen. (Siehe dazu unten den Beitrag zur Personalie Doll).

Diese Vermutung ist keine Böserartigkeit des Bündnisses *Bahn für Alle*. Sie wird in der wichtigsten deutschen Tageszeitung wie folgt vorgetragen: „Der Kontakt zwischen Lazard und Grube kam nicht über die Politik, man kennt sich aus Grubes Zeit bei Daimler. [...] Unter den Investmentbankern, von denen sich Daimler [bei der von Grube orchestrierten Expansion mit Chrysler- und Mitsubishi-Übernahmen; d.Red.] beraten ließ, waren auch zwei Banker, die heute für Lazard arbeiten. Einer davon ist der heutige Co-Deutschland-Chef Eric Fellhauser. Später, als Grube als Bahnchef eine Teilprivatisierung der Töchter Schenker und Arriva prüfen ließ, bekam Lazard den Auftrag. [...] Dem bisschen Geschmäcke [...] wirkt Grube mit dem Hinweis entgegen, dass er weder mit Handel noch mit

Hedgefonds zu tun habe. Finanziell gut entschädigt wird er in diesem Job allemal.“<sup>6</sup>

### Grube jobbt sporadisch für Herrenknecht

Und dann gibt es das neue Engagement des Rüdiger Grube beim Tunnelbauer *Herrenknecht*. Seit Sommer 2017 arbeitet Grube u.a. als „Berater“ für Herrenknecht. Die Details bei diesem Engagement sind nicht bekannt; der Tunnelbauer betont, Grube übe „nur sporadisch“ eine Beratertätigkeit aus. Angesichts der diversen neuen Jobs, die der Ex-Bahnchef hat, liegt ja auf der Hand, dass er hier keinen Vollzeitjob ausübt. Sicher ist, dass auch hier ein massiver Interessenskonflikt vorliegt: Die Deutsche Bahn ist Deutschlands größter Auftraggeber im Tunnelbau. Stuttgart 21 ist das größte Tunnelbau-Projekt im Land überhaupt. Ein wesentlicher Auftragnehmer beim S21-Großprojekt ist Herrenknecht. Grube verfügt auf den Gebieten Bahn-Tunnelbau im Allgemeinen und Stuttgart 21 im Besonderen über ein unschätzbbares Insiderwissen. Wenn er nun Herrenknecht „berät“ (und dafür natürlich entlohnt wird<sup>7</sup>), dann setzt er dieses Insiderwissen so ein, dass dies der Bahn schaden – und den Steuerzahler weiter viel Geld kosten – muss.<sup>8</sup>

## Heuschrecke auf Schienen

### Top-Banker Alexander Doll geht zur DB

#### Bahn für Alle<sup>1</sup>

Die Verflechtung zwischen der Staatsbahn und der Finanzbranche, die es spätestens seit der Ära Mehdorn und dem Börsengang-Versuch 2005 bis 2008 gab, wurde in jüngerer Zeit enger. Und damit erhöht sich die Dynamik, die es seit der Bahnreform vor 25 Jahren gibt – weg von einer Orientierung an den Notwendigkeiten eines funktionierenden Schienenverkehrs und hin zu der Logik von Profitmaximierung, Privatisierung und Auto-Orientierung.

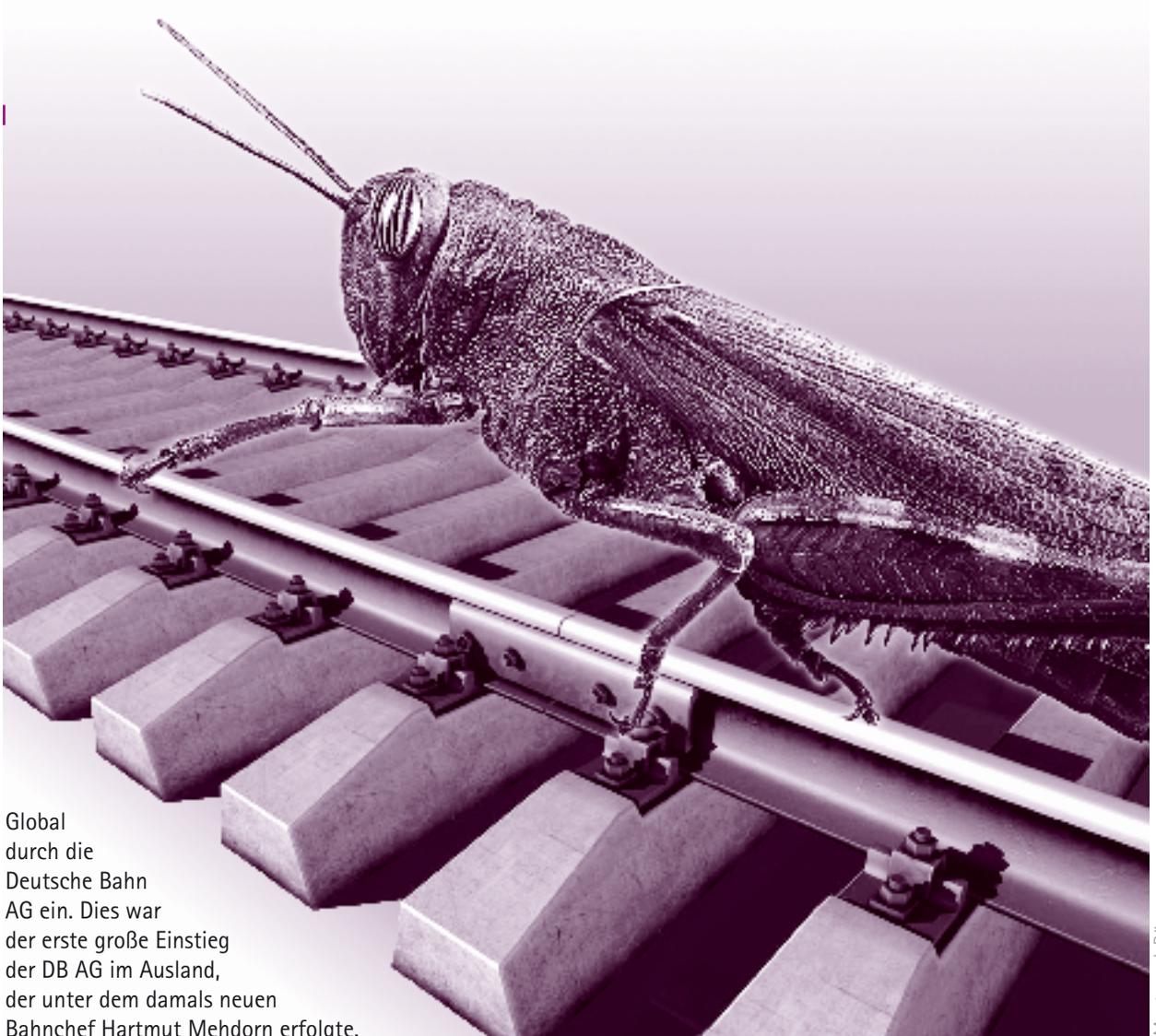
Typisch ist dafür die Person

*Alexander Doll*. Dieser soll im Januar 2019, pünktlich zum 25. Jahrestag der Gründung der Deutschen Bahn AG, den zweitwichtigsten Job im Bahnkonzern übernehmen, den des Finanzchefs, und damit Richard Lutz, den langjährigen Finanzchef (CFO) der DB und seit Februar 2017 in Doppelfunktion CEO und CFO, in dieser Funktion ablösen.

Doch der Reihe nach: Im November 2017 gab die Deutsche Bahn AG bekannt, dass künftig *Alexander Doll* im Vorstand der Holding „die Geschäftsfelder DB Cargo und DB Schenker verantwortet.“ Zu diesem

Zeitpunkt arbeitete Doll für das britische Finanzinstitut Barclay. In einem Brief zur Begrüßung Dolls im Bahnkonzern verwies Bahnchef Lutz dezent darauf, dass Doll in seiner früheren Zeit als Banker „uns als DB bei mehreren Projekten beraten“ hat.<sup>2</sup>

Das hat er fein formuliert. Tatsächlich war Alexander Doll vor seinem Einstieg bei der DB bei den Großbanken UBS, Lazard und Barclay aktiv. Zunächst war er in den Jahren 2001 bis 2009 in führenden Positionen bei der Schweizer Bank UBS tätig. In dieser Funktion fädelte er den Aufkauf des US-Logistikers Bax



Montage: J. Römer

Global durch die Deutsche Bahn AG ein. Dies war der erste große Einstieg der DB AG im Ausland, der unter dem damals neuen Bahnchef Hartmut Mehdorn erfolgte. Er erwies sich weniger Jahre später als kompletter Fehlschlag (Bax wurde zerschlagen; große Teile mussten mit Verlust wieder verkauft werden). Ein Fehlschlag für die DB und die Steuerzahler. Ein Geschäft für UBS.

Doll war sodann in den Jahren 2005 bis 2008, erneut in seiner Funktionen bei UBS, engagiert beim geplanten Börsengang der Deutschen Bahn. Auch in diesem Fall war der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn sein Auftraggeber. Das Projekt erwies sich ein weiteres Mal als Fehlschlag. Ein Fehlschlag für die DB und die Steuerzahler. Ein Glück für die Fahrgäste. Ein Geschäft für UBS.

Im Frühjahr 2009 wechselte Ale-

xander Doll zur Investmentbank Lazard. Er nahm dort im Zeitraum Mai 2009 bis Dezember 2012 die Position eines „Managing Director of Financial Advisory Business Germany“ ein.

In dieser Funktion organisierte er 2010 – und das war bereits in der Zeit mit Rüdiger Grube als Bahnchef – den bislang größten Auslandseinkauf der Deutschen Bahn AG überhaupt – die Übernahme des britischen Bus- und Schienenverkehrsbetreibers Arriva.

Als Zwischenbilanz halten wir fest: Der Top-Manager der DB, Alexander Doll, ist der Banker aus früheren Zeiten, der auf der Seite der Invest-

mentbanken für die vorausgegangenen Bahnchefs Mehdorn und Grube das Expansionsgeschäft im Ausland organisierte. Diese Global-Player-Strategie ist weitgehend gescheitert. Wobei es hier Parallelen zur Daimler-Expansionsstrategie in den Jahren 1998 bis 2005 (mit den Übernahmen Chrysler und Mitsubishi) gibt, die ebenfalls scheiterte ... und die damals von dem Duo Jürgen Schrempf und Rüdiger Grube als Top-Daimler-Manager orchestriert worden war.

Das Scheitern im Fall der DB-AG-Expansionspolitik wird von den Steuerzahlenden und den Fahrgästen finanziert; oft kommt es auch die

#### Anmerkungen:

1 Siehe Fußnote (1) des vorangegangenen Artikels.

2 Brief von Richard Lutz an die Mitarbeiter des Bahnkonzerns vom 10. November 2017

3 Bei der Agentur Bloomberg findet sich zur Personalie Doll der folgende Eintrag: "Mr. Alexander Doll has been the Head of Banking for Germany, Austria and Switzerland at Barclays PLC since July 2015. Mr. Doll served as the co-Chief Executive Officer of the Barclays Plc in Germany since 2013. He served as Managing Director of Financial Advisory Business - Germany at Lazard Ltd. from May 2009 to December 2012. Mr. Doll focused on Lazard's investment banking efforts in Germany, and Central and Eastern Europe. Mr. Doll joins Lazard, after eight years with UBS in Germany, where he has advised the public sector and European companies on transactions in the transport, logistics, infrastructure, consumer and retail industries. During his time at UBS, Mr. Doll advised on major

ME&A, equity and debt related transactions, including the planned IPO of Deutsche Bahn, acting as joint global coordinator; Deutsche Bahn on the acquisitions of British Railway EWS and US logistics provider Bax Global; and Deutsche Eisenbahnreklame on its sale to Stroer Out of Home Media AG." Siehe: <https://www.bloomberg.com/research/stocks/people/person.asp?personId=58803631&privcapId=323899> [abgerufen am 17.3.2018]

4 Brief Lutz vom 10. November 2017

5 Mark Heinrichs und Michael Hedtstück, *Investmentbanker Alexander Doll wird Bahn-Vorstand*, in: *FinanzMagazin* vom 10.11.2017. <https://www.finance-magazin.de/banking-berater/banking/investmentbanker-alexander-doll-wird-bahn-vorstand-2002101/> [abgerufen am 17.3.2018]

6 Bericht in *Finance* vom 27. September 2018. Siehe: <https://www.finance-magazin.de/cfo/cfo-wechsel/alexander-doll-soll-als-cfo-bahn-probleme-loesen-2024921/> [abgerufen am 7.12.2018]

Bahnbeschäftigten teuer zu stehen. Diejenigen, die diese Verluste produzierten, werden in Medienberichten dagegen als geniale Expansionsstrategien gefeiert. Wobei Doll für einen ganzen Strauß solcher Ausgliederungs- und Expansions-Deals verantwortlich ist.<sup>3</sup>

Nun schreibt der neue Bahnchef Richard Lutz: „Die aktuellen Trends und Herausforderungen in der Transport- und Logistikindustrie sind ihm [Doll; d. Red.] bestens vertraut.“<sup>4</sup> Das mag so stimmen. Mit Schienenverkehr jedoch ist der Mann auf alle Fälle nicht vertraut. Er kam auch nie in Berührung mit einem anderen produktiven Sektor, schon gar nicht mit einem solchen im Transportbereich.

Grundsätzlich muss die Frage gestellt werden, was die Motivation für den 47-jährigen Alexander Doll, der als „einer der bekanntesten Investmentbanker Deutschlands“ bezeichnet wird, und der bis zu seinem

Wechsel zur DB in nicht gekündigter Position die Großbank Barclays in Deutschland vertrat, für den Wechsel zur DB AG sein könnte – dann auch noch „angesichts deutlicher Einkommenseinbußen“? „Doll gilt als Dealmaker“, schreibt ein Finanzfachblatt.<sup>5</sup> Und mit „Deals“ bei der Deutschen Bahn AG dürften in erster Linie neue Versuche einer versteckten Privatisierung gemeint sein – oder die Ausgliederung beispielsweise des Schienengüterverkehrs und der Logistik, also der Güterverkehrs- und Logistiksparten, die Alexander Doll zunächst im Vorstand der DB AG zu verantworten hatte.

Nachdem der Wechsel von Barclay-Doll zum Bahn-Doll relativ geräuschlos über die Bühne gegangen war (Bahn für Alle machte bereits anlässlich der Bilanzpressekonferenz im März 2018 auf die Problematik aufmerksam), folgte im September 2018 der zweite Streich: Laut Berich-

ten in der Wirtschafts- und Finanzpresse „bekommt die Deutsche Bahn einen neuen Finanzvorstand: Wie erwartet wird Alexander Doll Anfang 2019 die Position übernehmen, die derzeit noch in Personalunion von Bahnchef Richard Lutz ausgefüllt wird. Dies teilte die Bahn offiziell mit. Das „Handelsblatt“ hatte zuvor über die anstehende Berufung berichtet. Die Gerüchte, dass Doll vor einer Beförderung zum CFO steht, halten sich schon seit Wochen.“<sup>6</sup>

Damit sind die Weichen gestellt. Mit dem Top-Banker Doll, der sich für ein paar Jahre in die Niederungen der Bahn begibt, verstärken sich die zwei entscheidenden Fehlorientierungen bei der Deutschen Bahn nochmals: erstens die fatale Orientierung auf Expansion im Ausland mit dem Ausbau des Global Player-Charakters der DB AG und zweitens die Privatisierung oder Teilprivatisierung der Bahn.

## Richard Lutz: „Lieber ein Brand-Brief als ein Brand-ICE“

### Brandbrief ohne Zündung – Bahnchef ohne Antworten

Winfried Wolf

Am 7. September 2018 versandte Bahnchef Richard Lutz einen sogenannten Brandbrief an die Führungskräfte im Bahnkonzern. Danach befindet sich „die Bahn in einer schwierigen Lage“, weswegen „einschneidende Maßnahmen“ notwendig seien. Lutz ließ in diesem Zusammenhang eine Art Ausgabensperre verhängen. Studiert man das Schreiben genauer, dann lässt sich zwar von einem „Offenbarungseid der Deutschen Bahn“ (*Börsen-Zeitung* vom 11.9.) sprechen. Erkennbar ist jedoch nicht, dass ein solcher Brief, wie dies in der FAZ (10.9.) zu lesen war, die „Bahn-Mitarbeiter wachrütteln“ könnte. So zutreffend es ist, von einer tiefen Krise der Bahn zu sprechen, so wenig enthält dieser Brief eine seriöse Analyse der Krise. Glaubwürdige Vorschläge zu deren Lösung findet man

keinen einzigen. Und dann gibt es diesen unglaublichen Zickzack-Kurs. Auf der Bilanzpressekonferenz der Bahn im März 2018 hatte Lutz ein insgesamt positives Bild der DB-Performance gezeichnet. Am 25. Juli, nur zehn Wochen vor Versendung des „Brandbriefes“, erklärte derselbe Bahnchef auf der Halbjahresbilanz-Pressekonferenz: „Die Richtung stimmt.“ Seine Bilanz damals: „Wir erwarten für das gesamte Jahr ein Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres.“ Das muss man sich 'mal vorstellen: Im Juli heißt es: „Das Haus ist gut bestellt“. Im September der Notruf: „Die Hütte brennt!“

#### Lutz: Garant für Kontinuität bei Bahnprivatisierung

Was sich hinter dem „Brandbrief“, der keine konkreten Antworten nennt, verbergen dürfte, ist das Projekt eines neuen Anlaufs zur Teilprivatisierung

der Bahn, quasi als „letzter Ausweg“ – auf den Prellbock. Tatsächlich hieß es bereits am 11. September in der *Börsen-Zeitung*, in der Chefetage der Bahn werde im Zusammenhang mit dem Brandbrief über den „Ausweg einer Teilprivatisierung“ in Form eines „Börsengangs und/oder Einstiegs von Beteiligungsgesellschaften“ debattiert.

Ein solcher neuer Privatisierungskurs passt zu Richard Lutz. Dieser war an *allen* Privatisierungsprojekten der Deutschen Bahn AG aktiv beteiligt. Er war maßgeblich mit dabei, als in den Jahren 2005 bis 2008 unter Hartmut Mehdorn die Deutsche Bahn an die Börse gebracht werden sollte. Auch in einer Zeit, als eine Bahnprivatisierung öffentlich nicht debattiert wurde, hielt Lutz an diesem Ziel fest. So ließ er sich am 5. Februar 2011 in der *Börsen-Zeitung* wie folgt vernehmen: „Auf unseren Roadshows im



Ausland findet das Schlechtreden der Bahn-Entwicklung nicht statt. [...] Im September [2011] werden wir wieder vier Stationen (mit Roadshows; d. Red.) haben: In Tokio, in Peking, Hongkong und Singapur besuchen wir Staatsfonds und Pensionsfonds. Das machen wir seit 2002. Vor allem in Japan [...] fragen uns die Anleger immer wieder, wann wir endlich an die Börse gehen."

Als Mitte 2015 Rüdiger Grube einen neuen Versuch einer Bahnteilprivatisierung startete, wurde am 1. August 2015 Lutz zum Verantwortlichen für die DB-Töchter Arriva und Schenker Logistics ernannt, um den „Einstieg von Investoren“ vorzubereiten. Mit der von Lutz betriebenen Berufung von Alexander Doll in das Top-Management der Bahn, zunächst als Logistik-Chef und ab Januar 2019 als Finanzchef (siehe den vorausgegangenen Artikel), werden die Projekte einer Bahnprivatisierung neuen Auftrieb erhalten.

### Der „Eisenbahner“ Lutz und der banale Alltag im Schienenverkehr

Die vielfach kolportierte Aussage, mit Richard Lutz gebe es endlich einen „Eisenbahner“ an der Bahnspitze, ist mehr als fragwürdig. Lutz teilt mit allen vorangegangenen Bahnchefs, dass er hinsichtlich seiner Ausbildung und seines Studiums nichts mit Eisenbahnwesen, Eisenbahnbau oder wenigstens Maschinenbau und Technik zu tun hat. Stehen lassen kann man allerdings die Aussage: Lutz kennt die Bahn. Jemand,

der seit 1994 bei der Deutschen Bahn AG beschäftigt und seit 15 Jahren in führenden Positionen tätig ist, ja, der kennt den Laden. Aber er kennt diesen halt als Financer, als Controller, als Betriebswirtschaftler. Zu recht schrieb Kerstin Schwenn in der FAZ: „Er [Lutz; d.Red.] war nie ‘im Betrieb’ unterwegs, immer am Schreibtisch, angefangen hat er im Controlling.“<sup>1</sup>

Dabei ist die gesamte bisherige, knapp zweijährige Amtszeit von Bahnchef Lutz von derart einschneidenden Ereignissen geprägt, dass ein Brandbrief deutlich früher fällig gewesen wäre. Da gab es im August 2017 das Rastatt-Desaster. Wobei hier Lutz nicht auf-, sondern abtauchte. In Lutz' Amtszeit fielen mehrere eher normale Unwetter, die deshalb für Schlagzeilen sorgten, weil dabei der Schienenverkehr jeweils lahmgelegt wurde.<sup>2</sup> Lutz ließ im Dezember 2017 die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München wochenlang im Voraus bejubeln – die eigentliche Eröffnungswoche geriet zum Desaster. Anfang 2018 ließ Lutz den neuen massiven Kostensprung bei Stuttgart 21 durchwinken. Im Sommer 2018 gab es in immer kürzeren Abständen Negativschlagzeilen zu den Themen miese Pünktlichkeitswerte, schwere Eisenbahnunfälle<sup>3</sup> und einen verheerenden Böschungsbrand bei Siegburg Anfang August 2018, bei dem mehrere Häuser in Flammen gesetzt wurden.

Es war dann bereits grundsätzlich peinlich, als Lutz bei der Debatte um

seinen Brandbrief sagte „Lieber ein Brandbrief als ein Brand-ICE“<sup>4</sup>. Wenige Wochen nach Veröffentlichung des Brandbriefs gab es dann den verheerenden ICE-Brand bei Dierdorf (siehe Seiten 78ff). Anfang Dezember 2018 kam es im Hauptbahnhof Hannover zu einem weiteren ICE-Brand. Die Recherchen von swr-Report Mainz ergaben, dass im letzten Jahrzehnt vierzig ICE in Brand geraten waren: Das ist pro Vierteljahr ein ICE-Brand.

Zum gleichen Zeitpunkt wurde bekannt: Nur noch rund ein Fünftel aller ICE, die im Schienennetz verkehren, weisen keine Schäden auf; die Instandhaltung des rollenden Materials funktioniert längst nicht mehr flächendeckend. Im Dezember 2018 publizierte der Bundesrechnungshof seine vernichtende Bilanz zum Einsatz öffentlicher Mittel bei der DB und zum Niedergang der Infrastruktur (siehe S.6). Die Reaktion der Bahn mit Lutz an der Spitze: „Wir haben verstanden – und erhöhen die Bahntarife“.

### Zauberwort Digitalisierung

Als Ausweg aus der Krise propagieren die Bahn-Oberen, neben der Teilprivatisierung, die „digitale Schiene“. Mit der „Digitalisierung“, so Lutz, Doll und Pofalla, würde die Bahn pünktlicher und effizienter. Lutz erklärte auf der Halbjahresbilanzkonferenz 2018: „Wir arbeiten intensiv daran, bei Großstörungen im Interesse unserer Kunden robuster zu werden.“ Störungen im Bahnbetrieb mit einem „vor uns fahrenden Zug“? Kein „Frischwasser an Bord“? Kein Problem; Lutz: „Mit der

Digitalisierung gehen wir neue Wege, indem wir die Bahnstrecken durch den Einsatz von Drohnen optisch analysieren und die Bilder automatisiert auswerten.“ Gleichzeitig würden „Roboter künftig die Frischwasserversorgung und andere zeitaufwendige Tätigkeiten“ übernehmen. Im Herbst 2018 wurde dem Publikum mitgeteilt, in Hamburg würden 23 Kilometer S-Bahnstrecke für 60 Millionen Euro Steuergelder auf „lokführerlosen Betrieb umgestellt“. Tatsächlich plant kein einziger Bahntechnikhersteller derzeit den Bau von Lokomotiven ohne Lokführer – schlicht und einfach deshalb, weil solche Loks niemand, auch nicht die DB, bestellt. Das Geplapper vom „Einsatz von Drohnen“ ist lächerlich angesichts der Tatsache, dass die DB seit gut einem Jahrzehnt bei der „Vegetationskontrolle“ entlang der Bahntrassen versagt und zum Gespött der Öffentlichkeit wurde. Eine Beschreibung von „norddeutschen Regionalbahnstrecken“ in der *Zeit*: „Hier wächst, was es will, so nah am Gleis, wie es will. Mancher Ast neigt sich in leichter Brise schon zärtlich Richtung Oberleitungslitze.“<sup>5</sup> Die Installation der neuen Sicherungstechnik ETCS, auf die Lutz und Pofalla immer wieder hoffnungsvoll verweisen, wird frühestens in zwei Jahrzehnten vollzogen sein. Dabei ist mit dieser extrem teuren Technik keine Effizienzsteigerung verbunden (siehe Seite 56f). Die Erfahrungen in der Schweiz, wo es aktuell die meisten ETCS-Strecken gibt, dokumentieren das Gegenteil: mit ETCS kommt es zu längeren Fahrtzeiten.<sup>6</sup>

Das Gerede von der „digitalen

Schiene“ lenkt von der Hilflosigkeit der Bahnoberen und von den tatsächlichen Problemen der Bahn ab. Maßnahmen, die auf der Hand liegen, werden nicht ergriffen. So lässt die DB Jahr auch heute noch Jahr für Jahr einige hundert Weichen aus dem Schienennetz herausnehmen, womit die Kapazität zusätzlich geschwächt wird.<sup>7</sup> Die DB verfügt über ein Schienennetz, in dem es selbst auf Hauptstrecken eingeleisige Abschnitte gibt – beispielsweise zwischen Rostock und Stralsund, zwischen Lünen und Münster, zwischen Braunschweig und Wolfsburg (auf der „Weddeler Schleife“) oder auf der Mitte-Deutschland-Bahn zwischen Weimar (- Jena - Gera - Gösstnitz -) und Glauchau.<sup>8</sup> Würde man einige hundert Millionen Euro investieren, und diese Strecken zweigleisig ausbauen, könnte man die Netzeffizienz enorm erhöhen. Und warum wird dies seit Jahrzehnten nicht gemacht? Zu popelig? Weil es keinen Eisenbahner-Sachverständigen in der Chefetage gibt? Weil man gar keine effiziente Schiene will?

Während Geld in fast unbegrenzter Höhe da ist für digitale Spielerei, für zerstörerische Großprojekte wie Stuttgart21, für die zweite Stammstrecke München, für Altona/Diebsteich und den neuen Frankfurter Tunnel (für den bereits jetzt 3,6 Milliarden Euro Kosten prognostiziert sind!) oder für die Global Player-Großmannsucht, wird an der falschen Stelle „gespart“. So beim Personal und beim Kontakt mit der Kundschaft. Aktuell fehlen 1200 Lokführer und mehr als 10.000 Zugbegleiter und

Fahrdienstleiter. 5000 Bahnhöfe sind ohne Personal. Es gibt tausende Schalter, die nicht besetzt sind; stattdessen wird in den Reisedruckzentern Elektronik zur „Steuerung“ der Warteschlangen eingesetzt. In Sommer 2018 kürzte die DB ein weiteres Mal die Umsatzvergütungen, die Reisebüros bei Bahnbuchungen erhalten. Das Ergebnis: Seit 2008 hat jede dritte DB-Agentur den Vertrieb von Fahrscheinen aufgegeben. Die Schlagzeile hierzu im Berliner *Tagesspiegel*: „Bahn drängt Kunden ins Internet“.

Ein Vergleich der viel zitierten „Fahrgastrekorde“ mit der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen sieht wie folgt aus: Im Zeitraum 2013 bis 2017 gab es im Nahverkehr einen Anstieg der Fahrgastzahlen um 2,5 Prozent auf 1,93 Milliarden Fahrgäste. Im gleichen Zeitraum wurden in diesem Bereich (Regio) 1227 Vollzeitstellen (3,2%) abgebaut. Noch krasser das Bild im Fernverkehr. Hier stieg die Zahl der Reisenden zwischen 2013 und 2017 um 8,6 Prozent (auf 142,2 Millionen). Die Zahl der Beschäftigten sank um 571 Vollzeitstellen oder um 3,3 Prozent. Kann das gut gehen, dort Personal abzubauen, wo die Nachfrage und die Leistung steigen?

Die Bilanz des Kurzzeit-Bahnchefs Lutz ist ernüchternd. Die Politik des Grube-Nachfolgers läuft auf ein entschiedenes „Weiter so“ hinaus. Nachdem jedoch bereits die Politik von Mehdorn und Grube von einem Fahren auf Verschleiß und von der Missachtung der Bedürfnisse von Belegschaft und Fahrgästen geprägt war, droht nun fürwahr der Kollaps.

#### Anmerkungen:

1 Kerstin Schwenn, *Unbekannter am Zug*, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 9. Dezember 2017

2 Siehe die Bahnausfälle im Zusammenhang mit den Unwettern „Xavier“ und „Herwart“ 2017, mit dem Wintereinbruch im Dezember 2017 (Leipzig!) und mit dem Unwetter „Friederike“ im Januar 2018. Als Reaktion auf eher nur mittelstarke Unwetter sperrte die DB das Netz in ganzen Regionen. In einer Pressemitteilung des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen NEE vom 18.3.2018 heißt es: „Die Wettbewerbsbahnen verlieren die Geduld mit DB Netz. Grund ist das anhaltende Unvermögen, geringfügig erschwerte Betriebsbedingungen zu bewältigen. Peter Westenberger, Geschäftsführer [von NEE]: „Schnellfall, der in Ländern mit leistungsfähigen Bahnsystemen wie der Schweiz, Russlands oder Schwedens nur ein müdes Blinzeln auslöst, wird bei DB Netz zum Anlass genommen, Hauptschlagadern und Nebenstrecken des Schienennetzes zwei Tage und länger zu sperren. [...] Ein gesperrtes Netz bedeutet in der DB-Logik: null Verspätungsminuten.“

3 Bahnunfälle in jüngerer Zeit: In Meerbusch im Dezember 2017 (ein Regionalexpress fährt auf einen stehenden Güterzug; neun Schwerverletzte, 50 Verletzte); in Aichach Anfang Mai 2018 (Zusammenstoß einer Regional-

bahn mit einem Güterzug; zwei Toten, 14 zum Teil schwer Verletzte), in Unterschleißheim Mitte Mai 2018 (zwei Schwerverletzte durch „Sog ins Gleis“).

4 In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 31. Oktober 2018

5 *Mein Feind, der Baum*, in: *Die Zeit* vom 2. Oktober 2017

6 Siehe Oliver Stenzel in: *KONTEXT* Nr. 398 vom 15. November 2018

7 Ende 2014 gab es noch 69.145 Weichen im Netz; 2017 waren es nur noch 66.110 – ein Abbau von 4,4 Prozent in drei Jahren. Allein im Lauf des Jahres 2017 wurden 344 Weichen aus dem Netz herausgenommen.

8 Wobei dies nur eine Auswahl ist. Eingleisige Abschnitte auf wichtigen, viel befahrenen Strecken (meist mit Fernverkehr) gibt es u.a. noch: auf Abschnitten der Marschbahn (über die Eider, Hattstedt - Bredstedt, Niebüll-Westerland bis auf den Hindenburgdamm); Lübeck-Bad Kleinen; Emden-Norddeich-Oldenburg-Wilhelmshafen; Stendal-Salzwedel-Uelzen; Pegnitz-Bayreuth-Stammach (vor Münchberg); (Aalen-) Goldhöfe-Crailsheim (obere Jagstbahn); Buchloe-Memmingen-Hergatz (-Lindau); Waldshut-Schaffhausen, Stahringen (b. Radolfzell)-Friedrichshafen-Lindau



Grafik: J. Römer

## Privatisierung durch die Hintertür

Antwort HNA-Interview mit  
Prof. Dr. Alexander Eisenkopf

### Sabine Leidig

Die Misere der Deutschen Bahn ist leidlich bekannt. Als Stammkundin weiß ich davon auch ein eigenes Lied zu singen. Man gewinnt zunehmend den Eindruck, dass das Unternehmen einen Prozess der Auflösung erlebt bzw. dass dort das führende Personal die Selbsterstörung durchzieht. Das trägt zu heftigen Debatten im Land bei. Mein Eindruck dabei ist, dass die Menschen es satt haben, mit ständig neuen Bahnfirmen, mit immer noch undurchsichtigeren Bahntarifen und mit in nochmals neuen Farben lackierten Zügen konfrontiert zu werden. Und wer dann gar noch ab und an die Möglichkeit hat, in unserem Nachbar-

land Schweiz eine Bahnfahrt machen zu können, der wird sich sagen und die deutschen Bahnmanager fragen: Geht doch – warum bloß nicht bei uns?

Allerdings gibt es im Zusammenhang mit der neu aufgebrochenen Bahnkrise Vorschläge, die in die falsche Richtung gehen. So enthielt die *Hessische Niedersächsische Allgemeine (HNA)* am 24. November ein spannendes Interview mit Prof. Alexander Eisenkopf. Der Mann macht zunächst konkrete Vorschläge für einen Weg aus der Bahnmisere (siehe Kasten). Drei seiner Grundausagen stimme ich fast vollständig zu: *Erstens*: Ja, die Deutsche Bahn AG sollte ihr Auslandsgeschäft und alles, was nichts mit Schienenverkehr zu

tu tun hat, abstoßen. Ausgezeichnet, dass Herr Eisenkopf endlich mal darauf verweist, wie schlecht die Bilanz von Schenker ist (die DB behauptet das Gegenteil). *Zweitens* ist es sehr richtig, wenn die Bahn ihre „Investitionen auf das Kerngeschäft“, also auf die Schiene und dabei auf die Schiene *im Inland*, konzentriert. Inzwischen tätigt die DB rund 50 Prozent ihres Umsatzes im Ausland. Da fragt man sich, was das große „D“ im Firmennamen soll. „GL“ wäre da eher richtig: *Global Logistics*. *Drittens* geht es in die richtige Richtung, wenn Eisenkopf sagt, dass „Stuttgart 21 viel Geld verschlingt“. Konkret sind es laut Bundesrechnungshof bereits 10 Milliarden Euro. Wenn der Herr Professor

meint, dass „Stuttgart 21 verkehrstechnisch wenig bringt“, dann ist das verschurbelt. Konkret wird die bestehende Bahnhofskapazität mit S21 um gut 30 Prozent abgebaut. Wobei gilt: Wer a sagt, muss auch b sagen: Ausstieg aus S21!

Herr Eisenkopf fordert auch, „dass in den Aufsichtsrat (der Bahn) keine Bürokraten und Politiker gehören, sondern Manager“. Das sehe ich differenzierter. Früher waren im Aufsichtsrat ja fast nur sogenannte Manager. Z.B. saß da der Eigentümer der Gutehoffnungshütte und REW-Boss Großmann. Das war schlecht – der vertrat da Eigeninteressen. So belieferte er selbst die DB mit Achsen und Rädern. Aus meiner Sicht müssen an der Spitze der Bahn Leute stehen, die Eisenbahn kennen und Bahn lieben und leben. Für den Aufsichtsrat gilt Vergleichbares. Das könnten dann auch Vertreter von Umweltorganisationen oder bahnfrendlichen Verkehrsinitiativen sein.

Wo ich dann ganz und gar nicht zustimme ist die Forderung von Eisenkopfs (und den Grünen), „die Infrastruktur- und die Transportebene voneinander zu trennen“ und den „Transport auf die Prinzipien der Marktwirtschaft zu stellen“. Nirgendwo auf der Welt gibt es eine solche Trennung mit Ergebnissen, die für Fahrgäste und Steuerzahler zufriedenstellend ist. Im Gegenteil. Und das Paradebeispiel für eine Bilderbuch-Bahn, über die ich eingangs schrieb, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), funktioniert doch genau deshalb so gut, weil im Nachbarland Infrastruktur und Transport in einer Hand sind. Und weil es da nicht einen abstrakten Wettbewerb, sondern einen konkreten, dichten Taktfahrplan gibt, weil da nicht Gewinn und Markt, sondern Kundenwohl und Steuereffizienz im Zentrum stehen. Gäbe es dort „Wettbewerb“ und auf ein und demselben Netz konkurrierende Unternehmen, könnte dieser unglaublich dichte und vertaktete Fahrplan, wie es ihn dort gibt, gar nicht gefahren werden. Das ist ja auch in Japan so. Da sind die meisten Eisenbahnen zwar privatisiert. Doch diese haben Gebietsmonopole und es sind immer

integrierte Gesellschaften, bei denen Infrastruktur und die maßgebliche Betreibergesellschaft zu ein und demselben Unternehmen gehören.

Mich würde in diesem Zusammenhang interessieren, wie es Herr Eisenkopf mit dem Grundgesetz hält. Da steht in Artikel 87e eindeutig, dass „beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes“ UND bei den „Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz“ das „Allgemeinwohl“ und die „Verkehrsbedürfnisse“ im Zentrum stehen müssen. Wie verträgt sich das mit den „Marktprinzipien“? Wobei Eisenkopf sich da sogar auf die „Bahnreform von 1994“ bezieht. Grundfalsch! Der zitierte Grundgesetzartikel wurde erst Ende 1993 in die Verfassung aufgenommen – eben zur Konkretisierung der Bahnreform.

Im Grunde geht es bei den Trennungsforderungen einen fatalen, neuen Anlauf zur Bahnprivatisierung. Da wird ja auch bereits mit der Person des in der HNA Interviewten deutlich. Die HNA stellt Herrn Eisenkopf lediglich vor als „einer der führenden Experten für Verkehrsinfrastruktur“. Tatsächlich war Prof. Alexander Eisenkopf 2006 am PRIMON-Gutachten beteiligt. Das war das Gutachten aus der Mehdorn-Ära zur Privatisierung der Bahn. „PRIMON“ meint ausgeschrieben: „Privatisierung mit und ohne Netz“. Das heißt: Die Bahnprivatisierung stand in dieser Studie nicht einmal mehr zur Debatte. Damals wurde sogar eine Privatisierung des Netzes als eine Möglichkeit vorgeschlagen. Auf alle Fälle sollte der Transport – der Nahverkehr, der Fernverkehr und der Güterverkehr auf Schienen – privatisiert werden. Wie das aussieht, das kann man in Großbritannien hautnah erleben. Das ist dann die Bahnmisere, die wir hierzulande erleben, hoch zwei.

Es ist und bleibt ein Glück, dass wir damals – ich war damals als Geschäftsführerin von Attac dabei aktiv beteiligt! – Erfolg hatten und diese Bahnprivatisierung verhindern konnten. Wir müssen in diesen Tagen der neuen Debatte um die Zukunft der Bahn alles tun, damit wir nicht auf das Abstellgleis einer neuen Bahnprivatisierung gelenkt werden.

## Alexander Eisenkopf zur Bahn-Krise

Einige Zitate aus dem Interview der HNA mit Prof. Dr. Alexander Eisenkopf:

„Die Grünen schlagen vor, die Infrastruktur- und Transportebene voneinander zu trennen, nicht notwendige Töchter zu verkaufen [...] Strategische Fehler aus der Mehdorn-Ära müssen korrigiert werden, um klare Zuständigkeiten zu schaffen und sich wieder auf das Kerngeschäft 'Eisenbahn in Deutschland' zu konzentrieren.“

„Eine erneute Bahnreform müsste das umsetzen, was schon 1994 erreicht werden sollte. Dazu gehören auch die Forderungen der Grünen, wie die Trennung der Transportgesellschaften vom Netz.“

„Nehmen wir die Beteiligungen bei Schenker, einer Großspedition, oder bei Arriva, einem britischen Verkehrsunternehmen. [...] Die Bahn hat sich bei diesen Projekten übernommen, ihre Schulden vermehrt [...] Wieso sollte die Deutsche Bahn weiter Züge auf der britischen Insel fahren lassen, gerade vor dem Brexit? Wieso in der Lkw-Logistik tätig sein? Da beißt sich die Katze in den Schwanz.“

„Das war die Idee der Bahnreform: Den Transport auf die Prinzipien der Marktwirtschaft stellen und die Infrastruktur als Staatsaufgabe zu definieren.“

„Die Bahn hat den Wettbewerb mit Fernbussen aufgenommen. Die resultierende Niedrigpreisstrategie war ein Fehler. Die Auslastung ist zwar deutlich angestiegen, was aber gerade zu den Stoßzeiten zu massiven Problemen geführt hat. Die Erlöse sind dadurch nicht gestiegen. Es gab zwar mehr Kunden, die aber im Schnitt weniger bezahlt haben.“

Auf die HNA-Frage „Hat sich die Bahn mit politisch gewollten Großprojekten geschwächt?“, antwortete Eisenkopf: „Das kann man so sagen. Mit Stuttgart 21 beispielsweise gibt es ein riesiges Vorhaben, das verkehrstechnisch wenig bringt, aber viel Geld verschlingt.“

# Die Bahnpolitik der GroKo

Jahrzehnte lang vergleichbare, jedoch nicht eingelöste Versprechen



## Bernhard Knierim

Die Bahn spielt in der Bundespolitik meist nur eine untergeordnete Rolle. Ein Thema im Bundestag wird sie in der Regel nur, wenn wirklich etwas richtig schief läuft – beispielsweise, wenn Stellwerkpersonal fehlt und die

Landeshauptstadt Mainz über Wochen vom Bahnnetz abgeschnitten ist. Die Regierungen der letzten Jahre wollten sich, so schien es, an der Bahn nicht so recht die Finger schmutzig machen. Zwar ist niemand wirklich zufrieden mit der heutigen Situation. Aber es ist auch klar, dass man eine zweite sehr

grundlegende Reform bräuchte, um die Konstruktionsfehler der Bahnreform von 1994 – an erster Stelle die Gewinnorientierung des Konzerns – zu beheben. Und über die zukünftige Orientierung gehen die Meinungen weit auseinander; hier wäre eine lange Debatte zu erwarten, in der die



verkehrspolitischen Versäumnisse der letzten zwei Jahrzehnte diskutiert werden müssten.

Die inzwischen nicht mehr so neue und kaum noch wirklich große (und dennoch „GroKo“ genannte) Koalition aus CDU/CSU und SPD hat sich verkehrspolitisch für diese Legislaturperiode immerhin einiges vorgenommen. Der Verkehr nimmt in diesem Koalitionsvertrag einen deutlich größeren Raum ein als bei den Vorgängern – und die Ziele hören sich erst einmal durchaus zukunftsorientiert an: „Wir wollen [...] für alle Menschen in Deutschland eine moderne, saubere, barrierefreie und bezahlbare Mobilität organisieren und dabei die gesellschaftlichen Herausforderungen, wie den demografischen Wandel, die Urbanisierung, Anbindung ländlicher Räume und Globalisierung, meistern.“<sup>1</sup> Das könnten auch wir von Bahn für Alle unterschreiben.

Leider geht es in der Konkretisierung recht phantasielos und altbekannt weiter: Man liest wieder einmal vor allem vom Autoverkehr – und die präsentierten Rezepte sind ebenso

wenig überraschend: Im Fokus steht natürlich das Elektroauto. Außerdem werden – erneut – Rekord-Investitionen in die Infrastruktur versprochen. „Investitionshochlauf“ ist ja schon seit geraumer Zeit das Lieblingswort fast aller Verkehrspolitiker. Dabei sollen wie immer alle Verkehrsträger etwas bekommen. Eine wirkliche Strategie sähe anders aus. Wenn alle irgendwie etwas bekommen, wird wieder nur mehr Verkehr generiert, aber es gibt keine Verschiebung zwischen den Verkehrsträgern. Keine Spur von einer Verkehrswende hin zum Umweltverbund aus ÖPNV, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr oder gar *weniger* Auto- und Luftverkehr, was mit Blick auf das Klima absolut angesagt wäre. Hier hat es die Koalition schon im Koalitionsvertrag verpasst, ihrer Politik eine klare Richtung zu geben – abgesehen davon, dass die meisten Investitionen mit dem noch von der alten Regierung beschlossenen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ohnehin schon festgelegt sind. Und auch der BVWP ließ schon eine Strategie für einen zukunftsfähigen Verkehr vermissen, denn wieder einmal werden Milliarden in neue Straßen

und Autobahnen investiert, während zahlreiche wichtige Bahnprojekte nur als „potentieller Bedarf“ eingestuft wurden, deren Umsetzung dadurch weiter in den Sternen steht.

Zur Bahn liest man im aktuellen Koalitionsvertrag ansonsten immerhin sehr viel Konkretes als beispielsweise bei der Vorgänger-GroKo von 2013 und eine durchaus begrüßenswerte Zielsetzung: „Für uns steht als Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund.“<sup>2</sup> Mit dieser Position stand das Bündnis *Bahn für Alle* in den Jahren 2005 bis 2008, als die damalige Regierung zusammen mit Bahnchef Mehdorn den Bahnbörsengang massiv vorantrieb, noch alleine da und wurde immer wieder als Fortschrittsverweigerer geschmäht. Insofern freuen wir uns, dass inzwischen selbst die GroKo offensichtlich von den Plänen eines Bahn-Börsengangs abrückt und die gemeinwirtschaftlichen Ziele der Bahn in den Mittelpunkt stellt. Erfreulich auch die klare Ablehnung von Privatisierungen – nachdem die erste Merkel-geführte GroKo 2005 bis 2009 das Projekt Bahn-Börsengang noch entgegen aller Vernunft mit der

Brechstange vorangetrieben hatte: „Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab. Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden.“<sup>3</sup>

Wenn man das jedoch wirklich ernst nimmt, ergibt sich daraus zwingend die Notwendigkeit einer zweiten Bahnreform, in der die Deutsche Bahn von einer – gewinnorientierten – Aktiengesellschaft in eine andere, gemeinwohlorientierte Organisationsform überführt wird oder zumindest (analog zu den Schweizerischen Bundesbahnen als „spezialgesetzliche AG“) ein Gesetz als Rahmen erhält, das ihr klare Vorgaben jenseits der Gewinnmaximierung macht. Was dann eine Konkretisierung dessen wäre, was in allgemeiner Form im Grundgesetz Artikel 87e steht.

Stattdessen beabsichtigt die GroKo ein fragwürdiges Verfahren: „Wir werden in den Satzungen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie des Gesamtkonzerns volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene festschreiben und die Vorstände der Unternehmen auf die Erfüllung der Ziele verpflichten.“<sup>4</sup> Es bleibt spannend, wie das mit dem Aktienrecht zusammenpasst und was sich alleine durch eine Neuformulierung der Satzung wirklich verändern soll. Klar ist aber: Der notwendige große Wurf einer völlig neuen Struktur für die Deutsche Bahn kann das nicht sein.

Bei den konkreten Zielen für die Bahn könnte die GroKo vieles von uns abgeschrieben haben – was uns in diesem Falle eine Ehre wäre: „Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienepakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verla-

gern. Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren.“<sup>5</sup> Klingt prima, ist aber leider so neu nicht. Vergleichbares hat bereits der Interims-Bahnchef Johannes Ludewig 1997/98 formuliert. Das ist jetzt zwei Jahrzehnte her. Und es spricht viel dafür, dass er gerade deshalb vorzeitig gehen musste und durch Mehdorn, den Börsengang-Vorbereiter, abgelöst wurde. Auch dies noch ausgerechnet unter Rot-Grün.

Nun konnte man das, was im GroKo-Vertrag 2017 steht, fast wirtgleich im Koalitionsvertrag von 2013 lesen: „Den Verkehrsträger Schiene wollen wir weiter stärken und ausbauen. Wir wollen eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und moderne sowie barrierefreie Bahnhöfe. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen Markenzeichen der Bahn sein. Wir werden die Geschäftspolitik der DB AG noch stärker an diesen Zielen ausrichten, ohne die Wirtschaftlichkeit infrage zu stellen. Dazu werden wir das Steuerungskonzept für die DB AG unter Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten.“<sup>6</sup> Die Ziele waren also auch vor fünf Jahren schon völlig richtig, ohne dass es positive Entwicklungen in diese Richtung gegeben hätte. Eine Neuausrichtung der DB AG an diesen Zielen hat entgegen dem damaligen Vertrag nicht stattgefunden, und auch auf das versprochene „Steuerungskonzept“ warten wir noch immer vergeblich. Stattdessen wurstelt sich der wechselnde Bahnvorstand schon seit vielen Jahren zwischen den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit und der Qualität hindurch, ohne dass dieser Widerspruch jemals aufgelöst worden wäre. Warme Worte im Koalitionsvertrag machen noch keine bessere Bahnpolitik. Und ein Jahr nach der Wahl ist von einer neuen Politik leider auch noch nichts zu sehen – abgesehen von dem kleinen Hoffnungsschimmer, dass die Senkung der Trassenpreise für die Schienengüterverkehrsunternehmen nun tatsächlich umgesetzt werden soll. Der Entlastungseffekt für die

Unternehmen wird jedoch dadurch wieder teilweise zunichte gemacht, dass die DB Netz AG im gleichen Zuge die Trassenpreise wieder erhöht, um ihre Gewinne in dem Bereich zu steigern.

Wirklich neu im aktuellen Vertrag ist allerdings die konkrete Zielsetzung, dass sich die Zahl der Bahnkundinnen und -kunden bis 2030 verdoppeln solle – aus unserer Sicht insofern noch keine allzu radikale Forderung, weil sie erneut nicht mit einer Begrenzung des Auto- und Flugverkehrs verbunden ist. Aber doch ein deutlicher Schritt nach vorne.

Von solchen Steigerungen war zwar auch vor einem Vierteljahrhundert, bei der Bahnreform von 1994, schon einmal die Rede. Aber in den letzten Jahren hat so deutlich sich das keine Regierung zu formulieren getraut. An diesem Ziel könnte man die GroKo konkret messen – wenn sie denn nicht schon weit früher Geschichte wäre. Man muss kein hoffnungsloser Pessimist sein um zu befürchten, dass dieses Ziel im Jahr 2030 nicht erreicht sein wird. Dann werden die Schuldigen wie so oft wieder einmal andere gewesen sein. Und dass die Koalition keine Skrupel hat, selbst gesteckte Ziele ohne mit der Wimper zu zucken wieder abzuräumen, hat sie ja schon bei den Klimazielen bewiesen.

Fast schon ein Dauerbrenner hingegen ist der integrale Taktfahrplan alias Deutschlandtakt, der einen echten Qualitätssprung für den gesamten öffentlichen Verkehr im Land bedeuten würde und den auch das Bündnis Bahn für Alle seit Jahren fordert, verbunden mit einem deutlich verbesserten Bahnverkehr auch abseits der Metropolen: „Wir werden die Umsetzung des Deutschlandtakts vorantreiben. Die dafür vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen wollen wir bevorzugt realisieren. Unser Ziel ist, vertakteten Fernverkehr auf der Schiene deutlich zu stärken, das beinhaltet auch eine Ausweitung des Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass mehr Menschen von Direktverbindungen im Fernverkehr profitieren. Den optimierten Zielfahrplan bestimmt

die Politik. In diesem Fahrplan sind auch die notwendigen leistungsfähigen Güterverkehrsstrassen enthalten. Unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums müssen die Infrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs, die Bundesländer mit den Aufgabenträgern des SPNV sowie die Öffentlichkeit inklusive der Fahrgast- und Verbraucherverbände an diesem Prozess beteiligt werden. Der weitere Ausbau der Infrastruktur muss sich am gewünschten Fahrplan ausrichten.“<sup>7</sup>

Der Deutschlandtakt sowie die Wieder-Anbindung von Regionen, die momentan fast völlig vom Bahn-Fernverkehr abgekoppelt sind, stehen hier völlig zu Recht im Mittelpunkt, weil sie für die dringend notwendige Qualitätsverbesserung im Personenverkehr der Bahn essentiell sind. Auch dieses Thema ist aber nicht neu und auch hier ist über Jahre fast nichts passiert – obwohl der Deutschland-Takt auch schon im Koalitionsvertrag der Vorgänger-GroKo stand.<sup>8</sup> Tatsächlich ist in der letzten Legislaturperiode lediglich eine Studie zur Umsetzung des Deutschlandtakts beauftragt worden, in der ein solches Konzept mit mehreren Entwicklungsstufen entwickelt wurde.<sup>9</sup> Voraussetzung wäre eine Lenkung der Investitionsmittel in die dafür notwendigen Projekte. Das Problem ist jedoch: Der 2016 verabschiedete „Bundesverkehrswegeplan 2030“ als Masterplan für die Verkehrsinvestitionen der nächsten 15 Jahre richtet die konkreten Projekte eben nicht an diesem Ziel aus, obwohl er genau der richtige Ort für die Umsetzung wäre. Daran ändert auch die neue Beschwörung des Ziels im aktuellen Koalitionsvertrag nichts, solange nicht der Bundesverkehrswegeplan noch

einmal komplett umgeschrieben wird – mit einer massiven Mittelverschiebung von der Straße zur Bahn. Dies wäre eine absolut sinnvolle Maßnahme, die von Linken und Grünen in der Opposition auch gefordert wird, der sich die GroKo aber auch weiterhin verweigert.

Ähnlich sieht es bei den nächsten Versprechen des Koalitionsvertrags aus: „Bis 2025 wollen wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren. Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren. Wir wollen zudem mehr hindernisfreie Mobilität ermöglichen. Ein Schlüsselprojekt dabei ist das Programm zur Förderung von Barrierefreiheit auf Bahnhöfen. Wir wollen Bundesmittel für den Betrieb von Schienenstrecken zur Verfügung stellen sowie ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum auflegen. Wir wollen Bahnhöfe und -haltestellen in den Regionen halten. [...] Für ein ‚Tausend-Bahnhöfe‘-Förderprogramm zur Attraktivitätssteigerung gerade kleinerer Bahnhöfe, das Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld einbezieht, wollen wir die Länder, Kommunen und die Deutsche Bahn als Partner gewinnen.“<sup>10</sup>

Höchst erfreuliche Pläne, aber was auch hier wieder verschwiegen wird: Diese absolut sinnvollen Maßnahmen kosten Milliarden von Euro, wenn man sie ernsthaft angehen will. Aber auch im neuen Haushalt für das Jahr 2019 ist kein ausreichend großes Budget für entsprechende Maßnahmen eingestellt. Auch hier scheint die GroKo ihre eigenen vollmundigen Ankündigungen also selbst nicht sonderlich ernst zu nehmen.

Das Lieblingsthema seit einigen Jahren – sowohl bei der Regierung als auch im DB-Management – ist jedoch

das Thema Digitalisierung, das natürlich auch im Koalitionsvertrag nicht fehlen darf<sup>11</sup> – inklusive „Freies WLAN an allen öffentlichen Einrichtungen, Zügen und Bahnhöfen der Deutschen Bahn.“<sup>12</sup> Das Thema trägt auch der DB-Technikvorstand Ronald Pofalla gemeinsam mit der eigens dafür eingestellten Digital-Vorständin Sabina Jeschke wie eine Monstranz vor sich her. Dabei könnte man den Eindruck gewinnen, dass mit der Digitalisierung wie mit einem Zauber auf einen Schlag alle Probleme der Bahn gelöst werden könnten. Auch damit werden sich aber die täglichen Probleme im Bahnbetrieb von Wartungsmängeln bis hin zu knapper Personalplanung aber nicht in Luft auflösen. Zudem sind auch die Vorschläge für die flächendeckende Ausrüstung mit dem neuen Zugbeeinflussungssystem ETCS oder die Ausstattung der gesamten Bahninfrastruktur mit digitalen Sensoren wertlos, solange sie nicht mit einer konkreten Finanzierung unterlegt sind. Hier geht es um viele Milliarden Euro, für die bislang noch kein Budget oder auch nur eine Idee für ein Finanzierungskonzept in Sicht sind.

Dass die neue GroKo die Bahn wirklich voranbringen wird, ist in Anbetracht der vielen ungeklärten Fragen und vor allem der mangelnden Finanzierung mehr als fraglich. Immerhin scheint es inzwischen bei vielen der maßgeblichen Verkehrspolitiker angekommen zu sein, dass die Bahn ein Problem hat und dass etwas Grundsätzliches passieren muss, um die Qualität in den Griff zu bekommen und wirklich mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Mit großspurigen Ankündigungen ist aber leider noch nicht viel gewonnen.

#### Anmerkungen:

1 *Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD* 2018, S. 74

2 ebenda, S. 78

3 ebenda, S. 78

4 ebenda, S. 78

5 ebenda, S. 77

6 *Deutschlands Zukunft gestalten. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD* 2013, S. 31

7 Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 2018 (a.a.O.), S. 79

8 Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 2013 (a.a.O.), S. 31

9 BMVI, Bericht Z20/SeV/288.3/1324/LA15 2, Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/deutschland-takt-machbarkeitsstudie-schienerverkehr-bericht.pdf>

10 Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 2018 (a.a.O.), S. 78

11 ebenda, S. 78

12 ebenda, S. 12



Montage: J. Römer



ZUGL  
**ARGE**  
Tunnel Alabastieg

# Block II Großprojekte in Stuttgart, München und Hamburg und die Fast-Katastrophe in Rastatt

Der deutliche Abbau des Gleisnetzes und die massive Reduktion der Effizienz des Netzes durch Herausnahme von Weichen, Ausweichgleisen und Gleisanschlüssen steht in auffallendem Kontrast zu Großprojekten, die Milliarden Euro kosten und ineffizient, wenn nicht zerstörerisch sind. Auch wenn die Mainstream-Politik und insbesondere der baden-württembergische Ministerpräsident davon palavern, dass bei Stuttgart 21 „der Käse“ gegessen“ sei, ist dieses Monsterprojekt für *Bahn für Alle* weiterhin das Symbol für „verkehrten Verkehr“ auf der Schiene. Siehe die Artikel auf den Seiten 32 bis 35 und auf den Seiten 36 bis 39.

Die bayerische Staatsregierung und die Stadt München wollen sich da nicht lumpen lassen. Auch wenn das mit S21 vergleichbare Projekt „München 21“ bereits Ende der 1990er Jahre aufgegeben werden musste, soll es demnächst in der bayerischen Landeshauptstadt mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ein durchaus vergleichbar monströses, unnützes und extrem teures Projekt geben, in dessen Zusammenhang im Übrigen der gesamte Münchner Hauptbahnhof abgerissen und ein neuer Bahnhof gebaut werden muss (siehe die Seiten 45-47). In einem getrennten Artikel werden Stuttgart 21 und das Münchner Projekt einem Vergleich unterzogen. Und siehe da: Der Wettstreit, welches der beiden Projekte absurder und zerstörerischer ist, kennt keinen klaren Sieger (siehe die Seiten 40-44).

An der Alster gibt es seit einigen Jahren ein Vor-

haben, das ebenfalls Anleihen bei Stuttgart 21 aufnahm – der zentrale Kopfbahnhof Hamburg-Altona soll aufgegeben und dafür in absoluter Randlage ein neuer Bahnhof gebaut werden – womit man zugleich den lästigen Autoreisezug, den die ÖBB noch von Hamburg-Altona aus starten lässt, zu entsorgen gedenkt (siehe die Seiten 48/49).

Haben Sie schon lange nichts mehr aus Rastatt im Badischen gehört? War da nicht was – im Sommer des Bahn-Missvergnügens 2017? Richtig: Damals gab es einen Tunneleinbruch; eine sieben Wochen währende Sperrung der Aorta des Nord-Süd-Schienenverkehrs in Europa. Und was herrscht inzwischen auf der Großbaustelle? Richtig – die absolute Ruhe. Und der Baustillstand soll noch bis Mitte 2019 währen, weil die DB sich mit den Baufirmen nicht einig werden kann, wer für den Schaden in Höhe von zwei Milliarden Euro (!) aufkommen muss. Siehe unseren Artikel auf den Seiten 50 bis 52. Wir dokumentieren auch, dass bei dem Bauunglück in Rastatt nur mit extrem viel Glück eine Eisenbahnkatastrophe im Ausmaß von Eschede vermieden wurde: Die DB ließ nach dem Tunneleinbruch noch 15 Minuten lang ein halbes Dutzend Züge über die sich senkenden Gleise verkehren (siehe Seiten 53-55).

In einem letzten Beitrag in diesem Block – auf den Seiten 56f – wird eine Gesamtbilanz gezogen; sieben Thesen beschreiben die „Schienenverkehrsverhinderungspolitik“, die die Denke in der DB-Chefetage beherrscht.

# Gelaufen oder „absehbares Scheitern“<sup>1</sup>?

## Stuttgart 21 – der Stand der Dinge

### Werner Sauerborn

Wer mit dem Zug nach Stuttgart reist, dem künden schon weit vor der Einfahrt in den Kopfbahnhof Baucontainer, Güterzüge mit Tunnelaushub und Baustellenstraßen von Stuttgart 21. Vom um 150 Meter vorverlegten Gleisende aus wird der Reisende über eine breite Behelfsbrücke geleitet, durch deren Fenster Groß und Klein auf ein riesiges Baufeld schauen können: die Grube für den halb unterirdisch liegenden, um 90 Grad gedrehten Durchgangsbahnhof. Keine Frage: Stuttgart 21 ist im Bau und niemandem, der nicht hinter die Kulissen schaut, kann verübelt werden, dass er angesichts der schieren Dimension des Baugeschehens die Sache für gelaufen hält. Doch der Eindruck trügt. Das Projekt steckt weiter voller technischer Widersprüche und Risiken, die jede für sich zum Scheitern führen kann. Planungsrechtliche und strafrechtliche Fragen sind weiter offen, und schließlich beantwortet auch kein noch so weit entwickelter Baufortgang die Sinnfrage des Projekts.

### Kostensteigerungen – abgekartetes Spiel ohne Konsequenzen?

Den höchsten Erregungsfaktor in der öffentlichen Debatte hat die Kostenfrage und in deren Folge der Zeitpunkt der Inbetriebnahme, weil hier mehr als bei Themen wie Kapazität, Brandschutz oder Umweltbelastungen gilt, dass Lügen kurze Beine haben. Es kann eben nicht sehr lange verheimlicht werden, wenn das Geld ausgeht oder zugesagte Bauabschnitte noch nicht fertig sind. Die Leimrute war gleich zu Beginn ausgelegt: Stuttgart 21 sei zum Schnäppchenpreis von 4,807 Milliarden DM (2,46 Mrd. Euro) zu haben, hieß es 1995

und wäre laut dem bis 1999 gültigen Zeitplan schon vor 10 Jahren, also 2008, fertig gewesen. Immer wieder mussten Kosten und Zeitpläne nach oben korrigiert werden – und dies immer mit dem Argument, für einen Ausstieg oder Umstieg sei es zu spät, bei der *letzten* Steigerungsrunde wäre es vielleicht noch gegangen. Das letzte Eingeständnis der DB datiert von Januar 2018. Danach gehe man jetzt von 8,2 Milliarden Euro Kosten aus und wolle Ende 2025 fertig sein. Der Bundesrechnungshof und bahnunabhängige Experten gehen längst von 10 Milliarden Euro und weit mehr und von einer weit längeren Bauzeit aus.

Dabei lag die magische Kostengrenze des Projekts immer bei 4,5 Milliarden Euro. Nur bis dahin sei S21 wirtschaftlich, hatte schon der damalige Bahnchef Rüdiger Grube attestiert. 4,5 Milliarden maximal war auch das Versprechen bei der Volksabstimmung von 2011. Und nur 4,5 Milliarden sind bisher finanziert. Ohne Netz und doppelten Boden wird dennoch weiter gebaut in der sicheren Annahme, dass der Bürger, die Bahnreisenden oder die Steuerzahlenden am Ende schon dafür geradestehen werden. Ende 2016 hat die DB die Projektpartner Land und Stadt und Region auf Übernahme eines Anteils von 65 Prozent aller bisherigen und künftigen – über 4,5 Milliarden Euro hinausgehenden – Mehrkosten verklagt. Da es hier also nicht nur um die jetzt schon eingeräumten, sondern um alle weiteren Kostensteigerungen aus bekannten und noch unbekanntem künftigen Risiken geht, rüsten alle Beteiligten juristisch auf. So hat die Stadt Stuttgart beispielweise eine Juristin allein für den Rechtsstreit mit der DB eingestellt. Kosten, die in keiner S21-Bilanz auftauchen.

Würde das Stuttgarter Verwaltungsgericht zeitnah zu der Entscheidung kommen, dass die Stadt in Milliardenhöhe dabei wäre, dürfte im Gemeinderat der Teufel los sein. Ähnlich bei einer Entscheidung zu Lasten der DB AG. Also einigt man sich mit Billigung des Gerichts auf Prozessverschleppung. Je später die Entscheidung, desto mehr Fakten im Sinne einer Unumkehrbarkeit könnten derweil geschaffen werden. Neuerdings scheint sich DB-Chef Lutz aber zu sorgen, dass der Löwenanteil der ungedeckten Mehrkosten bei ihm hängen bleiben könnte, was die DB AG wenn nicht in die Insolvenz, so auf Jahre in die Handlungsunfähigkeit treiben würde. Da scheint man verstärkt den Bund als Rückfallebene ins Auge zu fassen. Es müsse, so Lutz kürzlich in einem Hintergrundgespräch<sup>2</sup>, geklärt werden, ob der Bund „Teil der Lösung sein will“. Ohne den Bund, der ja schließlich alleiniger Eigentümer der Bahn AG sei, hält Lutz die Finanzierung der bisher offiziell eingestandenen ungedeckten Kosten von fast vier Milliarden Euro für „nicht möglich“.

Dieser Rückgriff auf den Bund ist insofern grotesk, als der Bund seit mehr als einem Jahrzehnt betont, Stuttgart21 sei ein „eigenwirtschaftliches Projekt“ der Deutschen Bahn AG und kein Projekt des Bundes. Diese Definition wurde auch deshalb gewählt, damit der Bundestag über die Stuttgart 21-Kosten nicht diskutieren muss, diese nicht intensiv – z.B. im Haushaltsausschuss – untersuchen kann und vor allem, damit über das Monsterprojekt im Bundestag nicht immer wieder aufs Neue – mit jeder massiven Kostensteigerung – abgestimmt werden muss.

Die Unwirtschaftlichkeit von S21 hat auch eine strafrechtliche Dimen-



sion: Aufsichtsräte und Manager, die wissentlich unwirtschaftliche Entscheidungen zu Lasten ihres Unternehmens treffen, machen sich der Untreue schuldig. Schon 2013, als nach massiver Intervention des damaligen Kanzleramtsministers Pofalla der DB-Aufsichtsrat zu einem Weiterbaubeschluss trotz Kostensteigerung über die Wirtschaftlichkeitsgrenze hinaus genötigt wurde, erstattete Eisenhart von Loeper, Rechtsanwalt und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen S21, zusammen mit dem ehemaligen Vorsitzenden Richter am Landgericht Stuttgart, Dieter Reicherter, Anzeige gegen die DB-Verantwortlichen. Mit routinierter Regelmäßigkeit weigern sich Berliner Staatsanwaltschaft und Generalstaatsanwaltschaft, Ermittlungen aufzunehmen, obwohl die Anzeigerstatte ein unabhängiges Rechtsgutachten<sup>3</sup>, fachliche Stellungnahmen<sup>4</sup> und weitere Belege einbrachten. So hatte Bahnchef Lutz im Verkehrsausschuss des Bundestags erklärt, „mit dem Wissen von

heute würde man das Projekt nicht mehr bauen“<sup>5</sup> und der in den Zeiten der S21-Vertragsabschlüsse im DB-Vorstand für Infrastruktur zuständige Thilo Sarrazin äußerte ebenfalls im Verkehrsausschuss, es sei seinerzeit „aus völlig irrationalen Gründen [...] ein politisches Lieblingsprojekt“ gefördert worden, das „komplett unwirtschaftlich“ sei und die Kapazität des Bahnhofs verkleinern werde.<sup>6</sup>

Man wolle Lehren aus Stuttgart 21 ziehen, so der oft zu hörende Refrain zu dem, was der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann „die größte Fehlentscheidung der Bahngeschichte“ nennt. Wenn es keine juristische Aufarbeitung des Debakels gibt, bei dem am Ende die Steuerzahlenden mit vielen Milliarden für ein absurdes Rückbauprojekt geradestehen müssen, dann werden jetzige und künftig Verantwortliche daraus lernen: passiert ja nichts, weiter so!

Stand der Dinge: Die Sache liegt jetzt beim Grünen Berliner Justizsenator Dirk Behrendt. Er ist auf-

gefordert, seine Staatsanwälte zum Jagen zu tragen, bzw. ihnen dafür die nötigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

### Die Sinnfrage oder: kein „point of no return“ bei Stuttgart 21

Großprojekte würden ja immer teurer, das wisse man doch. Wahrscheinlich der Kölner Dom, ganz sicher der Berliner Großflughafen BER und die Hamburger Elbphilharmonie. Egal wie man jeweils zu Sakralbauten, Flugverkehr oder Hochkultur steht, im Rahmen ihrer Zweckbestimmung erfüllen die drei ihre Zwecke unabhängig von den Baukosten. Die Elbphilharmonie wird gefeiert, von der Verzehnfachung der Baukosten von 77 auf 800 Mio Euro ist längst keine Rede mehr. Viel wurde versucht, um diese Erzählung auch auf Stuttgart 21 zu projizieren. Bei Projekten, die letztlich im Sinne ihrer Zwecksetzung sinnvoll sind, und dazu dürfte die Elbphilharmonie zählen, ist irgendwann in der Bauentwicklung ein „point of no return“ erreicht, von

dem an Durchstarten sinnvoller als Abbrechen ist. Einen solchen Punkt kann es in Stuttgart aber bis zur letzten Bauminute nicht geben, weil dieser Tiefbahnhof keinen sinnvollen Zweck erfüllen kann. Stuttgart 21 stiftet nicht nur keinen Nutzen, sondern richtet einen unwiederbringlichen Schaden an:

### Drastischer Rückbau von Schieneninfrastruktur

Man braucht kein Bahnexperte zu sein, um zu verstehen, dass die Halbierung der Anzahl von Gleisen und Bahnsteigen die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs erheblich verringert. Um wie viel, hängt davon ab, wie man den Leistungsfähigkeitsvergleich von Kopf- und Durchgangsbahnhof bemisst.<sup>7</sup> Der aufgrund baulicher Gegebenheiten nie mehr zu heilende Kapazitätsverlust wird auch alle Chancen auf die Etablierung eines Integralen Taktfahrplans, im Koalitionsvertrag der Bundesregierung auch Deutschlandtakt genannt, zunichtemachen, zumindest im Südwesten. Inzwischen hat die Schweizer Bahn SBB mitgeteilt, dass sie „ab Fahrplan 2020 kein SBB-Rollmaterial mehr aus der Schweiz nach Stuttgart einsetzen wird“. Als Grund werden ziemlich unzweideutig „Einschränkungen bei der Infrastruktur S21“ genannt; gleichzeitig wird damit die gefährliche, regelwidrige hohe Gleisneigung angesprochen.<sup>8</sup>

### Hochsicherheitsrisiko Stuttgart 21

Ähnlich wie beim Beispiel BER verfügt Stuttgart 21 weiterhin über *keinen genehmigungsfähigen Brandschutz*. Das besondere Risiko bei einem Brandfall liegt bei S21 im geschlossenen System von Tiefbahnhof und seinen 60 Kilometern Tunnelzuführungen und der zu erwartenden Enge auf halb so vielen Bahnsteigen. Wichtige Fragen, an denen eine Inbetriebnahme am Ende scheitern dürfte, werden auf die Abnahmeprüfung verschoben, wenn der Bahnhof längst fertig gebaut ist. Zu befürchten ist, dass die Rauchabzugsflächen unterdimensioniert sind, die Bahnsteighalle schneller und stärker verrauchen wird als angenommen, und die Fluchtwege viel zu lang sind und

gefährliche Engpässe aufweisen.<sup>9</sup>

Weil in der engen Stuttgarter Kessellage auf der einen Seite über eine S-Bahnstrecke hinweg und auf der anderen Seite unter einer U-Bahnstrecke hindurchgebaut werden muss, ergibt sich zwangsläufig eine Schräglage von Gleisen und Bahnsteigen: 6 Meter beträgt der Höhenunterschied zwischen den Bahnsteigenden – eine Rekord-Gleisneigung von 15,143 Promille und damit sechsfach über dem Sollwert, weltweit einmalig bei vergleichbar großen Knoten-Bahnhöfen. Daraus ergeben sich Risiken wegen eines möglichen Wegrollens von Zügen sowie auf den abschüssigen Bahnsteigen eines möglichen Wegrollens von Koffern und Kinderwagen, wenn diese einen Moment unbeaufsichtigt sind. Den Nachweis, die Sicherheit mit wirkungsgleichen Maßnahmen zu gewährleisten, konnte die DB nicht erbringen.

Aus gutem Grund meiden Ingenieure den Tunnelbau durch Anhydrit, einem Gestein, das bei Kontakt mit Wasser unaufhaltsam quillt. Mit fast 20 Kilometern Tunnelstrecke durch dieses Gestein übertrifft Stuttgart 21 die Länge aller in Europa in den letzten 60 Jahren durch diese riskante Geologie gebauten Tunnel. Schon kleinste Hebungen können zu Zugentgleisungen bzw. – rechtzeitig erkannt – zu Streckensperrungen sowie lang andauernden und kostspieligen Sanierungen führen.

Mit seinem geschlossenen und stark frequentierten System aus Tiefbahnhöfen (neben dem Hauptbahnhof ist ein weiterer 26 Meter tief liegender Bahnhof am Flughafen geplant) bietet Stuttgart 21 außerdem erhebliche Angriffsflächen für Terrorattacken. Dies ist kein Horrorszenario der Gegnerinnen und Gegner, sondern die Erkenntnis eines Gerichts, das aufgrund von Terrorwarnungen des Bundeskriminalamts hier eine „ernsthafte und konkrete Gefahr“ sieht. Dies kam im Verlauf einer Klage der Ingenieure<sup>22</sup> auf Akteneinsicht in die Fluchtwege-Simulationen ans Licht. Das Verwaltungsgericht Stuttgart verweigerte diese mit der Begründung, es bestünden relevante Erkenntnisse für das Vorliegen der

Gefahr eines terroristischen Angriffs auf den Bahnbetrieb „im hochsensiblen Bereich der Tunnelsituation“. Deshalb müssten die Evakuierungspläne geheim gehalten werden.<sup>10</sup> Dabei stützt sich das Gericht auf aktuelle Warnhinweise des Bundeskriminalamts zu geplanten Terroranschlägen auf Züge. Als könnte durch Geheimhaltung der Evakuierungspläne Terroristen die Verwundbarkeit dieses riesigen unterirdischen Infrastrukturprojekts verborgen bleiben. Geheim gehalten werden sollen die Pläne nicht vor Terroristen, sondern vor der Öffentlichkeit, für die eine weitere dramatische Schwachstelle des Projekts sichtbar würde.

### Politische Bürgerbewegung

Ginge es bei Stuttgart 21 „nur um einen Bahnhof“, müsste sich diese Bürgerbewegung tatsächlich die Frage gefallen lassen, wieso Tausende mit so viel Energie und Durchhaltevermögen Widerstand leisten in Zeiten pogromartiger Übergriffe auf Minderheiten oder angesichts des sich dramatisch zuspitzenden Klimawandels. Von Anbeginn und ganz grundsätzlich ist das Selbstverständnis der Bewegung gegen Stuttgart 21, dass es um mehr als einen Bahnhof geht. Wenn Milliarden auf Kosten der Allgemeinheit in Richtung Investoren und Spekulanten fließen, ist das eine Verteilungsfrage. Wenn Ex-Ministerpräsident Mappus, der das Projekt mit Brachialgewalt durchsetzen wollte, in die Wüste geschickt wurde, oder wenn dessen Grüne Nachfolger kritisiert werden, weil sie sich aus Gründen des Machterhalts weiter auf eine Volksabstimmung berufen, die auf Falschinformationen beruhte, dann zeigt sich der S21-Widerstand als starke Demokratiebewegung.

Ähnliche Bezüge bestehen zum Thema Umwelt/Klima. Nach den Wetterextremen der letzten Monate scheint im öffentlichen Bewusstsein der Groschen allmählich gefallen zu sein – und damit auch die Bereitschaft zu wachsen, die klimabelastenden Wirkungen sinnloser, kontrainventionaler Großprojekte wahrzunehmen, allen voran Stuttgart 21. Denn das Projekt ist ein aktiver

Beitrag zur Verschärfung der Klimaproblematik. Die Verantwortlichen sind in hohem Maß unverantwortlich, da sie zusätzliche Umwelt- und Klimabelastungen akzeptieren und die Stadt in fahrlässiger Weise gewachsenen Risiken aussetzen:

- Es kommt zu gigantischen Betonverbräuchen und – durch den Kapazitätsabbau – zu einer massiven Verlagerung von Verkehr von der Schiene auf die Straße. Stuttgart 21 erhöht bis zum Jahr 2050 die globale CO<sub>2</sub>-Belastung je nach Szenario um 3,5 bis 5,6 Millionen Tonnen.<sup>11</sup>
- Diese Verkehrsverlagerung führt – ebenfalls bis 2050 – zu einer Stickoxid-Mehrbelastung im Umfang von 600 und 1700 Tonnen.
- Es kommt im gleichen Zeitraum zu zusätzlichen Feinstaubemissionen (PM 10 und PM 2,5) in der Größenordnung von 560 und 750 Tonnen.<sup>12</sup>
- Durch Tunnelfahrten statt auf freier Strecke und infolge der starken Anstiege vom Tiefbahnhof aus ergibt sich ein deutlich erhöhter Energieverbrauch.
- Durch verengte Wasserabflüsse und Staudammeffekt des quer liegenden Bahnhofsbrunnens bringt S21 in der ohnehin hochwassergefährdeten Stadt ein erhöhtes Überflutungsrisiko.<sup>13</sup>
- Trotz Expertenwarnung kommt es durch die geplante Bebauung im

Rosensteinquartier (Gleisvorfeld) zu großflächiger Bodenversiegelung, obwohl es sich hier für die extrem hitzeanfällige Stadt um wichtige Flächen für die nächtliche Abkühlung handelt.

Es gibt eine weitere massive Bodenversiegelung durch Umwandlung von hochwertigen Ackerböden in Bauland im Süden der Stadt.

Nach der Rodung großer Teile des Schlossgartens sind weitere Baumfällungen geplant (eine 150 Jahre alte Blutbuche absorbiert rund fünf Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr)...

All dies erfolgt inzwischen unter den Bedingungen Grüner Hegemonie.<sup>14</sup>

Der Ausstieg aus klimafeindlichen Projekten wie S21, das noch aus Zeiten blinder Wachstumswut stammt, gehört genauso auf die Agenda einer aktiven Klimaschutzpolitik wie der Ausstieg aus der Kohle. Also: *Kohle bleibt unten, Bahnhof bleibt oben!*

Es ist gerade dieses Mehr, um das es bei Stuttgart 21 geht, das Standfestigkeit und Stärke des Widerstands gegen das Projekt erklärt und ihn zu einer sehr politischen Bürgerbewegung macht. Demnächst wird die 440. Montagsdemo, eine Art „Volkshochschule unter freiem Himmel“, mit vielen, weit über das Bahnhofsthema hinausgehenden Beiträgen stattfinden. Mehrmals im Jahr finden Tausende zu zusätzlichen Samstagsdemos zusammen. Und all das ist ein buntes und lebendiges politisches Gegenbild zu den Pegida-Aufmärschen andersorts. Die Mahnwache am Bahnhof informiert inzwischen seit acht

Jahren in Zweier-Besetzung rund um die Uhr. Das Aktionsbündnis, viele Fachgruppen und Initiativen führen engagiert die politische, juristische, fachliche und publizistische Auseinandersetzung. Aus dem Alternativmodell Kopfbahnhof 21 der Anfangsjahre der Bürgerbewegung wurde im Laufe der Bauentwicklung das Konzept Umstieg 21.<sup>15</sup> Die Idee: Umnutzung der Baustellen im Sinne einer Konversion, so dass ein Ausstieg aus dem Projekt nicht, wie die Befürworter gern unterstellen und berechnen, einen kompletten Rückbau erfordert, sondern auf dem jeweiligen Stand der Bauentwicklung sinnvolle alternative Nutzungen ermöglichen würde. Alles auf Basis des Kopfbahnhofs, der ja bis zu einer theoretischen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 funktionsfähig bestehen bleiben muss. So könnten auf einer großen Baulogistikfläche 1000 Wohnungen entstehen („Die Neue Prag“). Der längst überfällige S-Bahn-Ringschluss im Süden der Stadt könnte realisiert werden. In der Bahnhofsrinne soll es nach dieser Konzeption eine Umschlagsstation für die City-Logistik und eine große Radstation geben; der ausgelagerte Fernbusbahnhof könnte hier untergebracht werden.

So gesehen verliert der Blick durch die Seitenfenster der Behelfsbrücke über der Baugrube viel von seiner entmutigenden Wirkung.

**Werner Sauerborn** war zuletzt Vorstandsssekretär bei Verdi Baden-Württemberg. Er ist für die GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21 im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 und Geschäftsführer dieses Aktionsbündnisses.

#### Anmerkungen:

1 So der Untertitel des 370-seitigen „Standardwerks“ zu S21 von Winfried Wolf „*abgrundtief+bodenlos Stuttgart21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands*“, Papyrossa 2018.

2 *Stuttgarter Zeitung* vom 14. August 2018.

3 Prof. Jens Bülte, *Gutachten zu ausgewählten Untreuefragen im Kontext des Projekts Stuttgart 21 der DB AG*, April 2018.

4 Wolfgang Neskovic, – Richter am Bundesgerichtshof a.D. – *Stellungnahmen zum Gutachten Bülte*, April 2018.

5 Verkehrsausschuss des Bundestages am 18. April 2018.

6 Verkehrsausschuss des Bundestages /Anhörung zum KonzeptUmstieg 21 am 11. Juni 2018.

7 Dr. Christoph Engelhardt kommt in vertieften Analysen der Behauptungen zur Leistungsfähigkeit zum Ergebnis, Stuttgart 21 sei „Der größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte“, s. [www.wikireal.org](http://www.wikireal.org).

8 Antwort von SBB-Kundendialog vom 23.8.2018 auf eine Anfrage von S21-GegnerInnen. Ob das kurz darauf erfolgte offizielle Dementi der SBB der Wahrheit oder eher der Loyalität zur DB geschuldet ist, muss offen bleiben.

9 Ausführliche Dokumentation und Erläuterung auf der website der Gruppe Ingenieure22: <http://www.ingenieure22.de/>

10 Urteil vom 16. November 2017 – 14 K 6356/16.

11 Quantifizierung der Treibhausgasemissionen des Projekts Stuttgart 21 / Karlheinz Rößler, 10/2017.

12 Quantifizierung der Stickoxid- und Feinstaubemissionen des durch Stuttgart 21 verursachten Autoverkehrs, Karlheinz Rößler, 3/2018.

13 *Überflutungsrisiken durch Stuttgart21 – der Tiefbahnhof als Stau-mauer bei Starkregen*, Dipl.-Ing. Hans Heydemann und Dr. Christoph Engelhardt, Juni 2018.

14 Grüner Ministerpräsident, Grüner Verkehrsminister, Grüner Regierungspräsident, Grüner OB und Grüner Baubürgermeister in Stuttgart.

15 [www.umstieg-21.de](http://www.umstieg-21.de)

# S21-Schrägbahnhof

## Die Sicht eines Lokführers



Grafik: J. Römer

## Thilo Böhmer

Aus meiner Sicht als Lokführer wird in Stuttgart mit dem Tiefbahnhof eine Bahnanlage mit einer eingeplanten Gefahr gebaut. Die Eisenbahnbau- und -Betriebsordnung (EBO) sieht vor, dass in Bahnhöfen die Gleisneigung den Wert von 2,5 Promille nicht überschreiten soll. Mit diesem Wert soll garantiert werden, dass ein angehaltener Zug, bei dem der Lokführer versehentlich vergisst, diesen zu sichern, nicht wegrollt oder zumindest nicht sofort wegrollt.

Andere Bahnhöfe, die ebenfalls aufgrund ihrer Topographie eine erhöhte Gleisneigung haben könnten, werden im Bereich der Bahnsteige ohne Gleisgefälle gebaut.

Die Eisenbahnbau- und -Betriebsordnung regelt auch, dass bei Abweichungen „Nachweise zur gleichen Sicherheit“ erbracht werden müssen. Nachweise zur gleichen Sicherheit können technisch, betrieblich oder durch zusätzliches Personal erbracht werden. Sie müssen ggf. durch den Bundesverkehrsminister genehmigt werden.

Stuttgart 21 soll mit 15,143 Promille eine gegenüber der EBO-Norm 6-fach höhere Gleisneigung haben. Der Betrieb dieser Bahnanlage ist damit mit mehreren Gefahren verbunden.

Da ist zunächst die Einfahrt in den Bahnhof mit diesem 15-Promille-Gefälle anzuführen: Die Züge transportieren über die Radumlaufflächen von der Strecke Schnee, Eis, Laub und Nässe in den Tunnel. Diese Umwelteinflüsse führen beim Bremsen zu einer Schmierfilmbildung. Durch nasses Laub kommt es beim Bremsen zu plötzlichen Zerrungen und Stößen im Zug und auf diese Weise zu Bremswegverlängerungen. Damit wird die Bremsung unkontrolliert. Es ist dann für jeden Lokführer eine schwer zu meisternde Herausforderung, den Zug am vorgesehenen Halteplatz zum Stillstand zu bekommen.

Bei Gefahrenbremsungen muss das Gleiten eines einfahrenden Zuges durch Sanden unterstützt werden, damit der Zug vor der beabsichtigten Stelle zum Halten kommt. Dies

gilt nicht für normale Bremsungen. Sollten bei Stuttgart 21 aufgrund spezifischer Auflagen (siehe oben die Vorgabe „gleiche Sicherheit“) Züge ständig mit Sand unterstützt einfahren, dann verfügt der Lokführer bei Vorliegen eines Notfalls – z.B. bei schlüpfrigen Schienen – nicht über die eigentlich erforderliche zusätzliche Maßnahme.

## Leistungsfähigkeit – Einschränkungen – Gefährdungen

Der Fahrplan für den S21-Tiefbahnhof sieht vor, dass in der Spitzenstunde bis zu 13 Doppelbelegungen gefahren werden. Das meint, dass zwei Züge in einem Gleis hintereinander stehen. Somit muss der zweite einfahrende Zug bereits in Höhe der Bahnsteigmitte anhalten. Kommt es trotz niedriger Einfahrtsgeschwindigkeit des zweiten Zugs zu Bremswegverlängerungen – bedingt durch schlüpfrige Schienen und das Gefälle – so besteht die Gefahr, dass auf den stehenden Zug aufgefahren wird. Bei Doppelbelegungen gibt es keinen Durchrutschweg zum stehenden Zug. Dies stellt eine zusätzliche Gefahr dar.

In einem weiteren Punkt erhöht sich das Haftungsrisiko für jeden Lokführer, der in diesen Bahnhof einfährt. Nachdem der Lokführer einen Zug angehalten hat, ist er allein für die Sicherung des Zuges verantwortlich.

Bei Triebzügen und Lokomotiven gibt es Festhaltebremsen, die bei jedem Halt den Zug sichern, bei S-Bahnen und Nahverkehrstriebzügen automatische Festhaltebremsen. Bei Steuerwagen und bei vielen Lokomotiven gibt es jedoch keine automatischen Sicherungen, die ein Wegrollen des Zuges verhindern. Bei Festhaltebremsen können plötzlich auftretende technische Störungen dazu führen, dass sich die Bremse löst. Angesichts des erhöhten Gefälles rollt dann der Zug sofort und sehr schnell weg.

Dabei muss bedacht werden: Alle neuen Fahrzeuge haben geringe Achslasten und ausgesprochen leichtläufige Lager, die sehr gut rollen. Bei ebener Gleislage kann man einen Wagen mit bloßer Muskelkraft weg-

schieben. Dies wird durch die geringe Aufstandsfläche eines Eisenbahnwagons, die geringe Rollreibung und durch die leichtläufigen Achslager begünstigt.

Ein wegwollender Zug wird vom Lokführer unter Umständen nicht sofort wahrgenommen; der Wegrollvorgang findet fast geräuschlos statt. Mögliche Ursachen: Der Lokführer kann durch Fahrzeugstörungen oder Zugfunkgespräche abgelenkt worden sein und dadurch die Sicherung des Zuges vergessen.

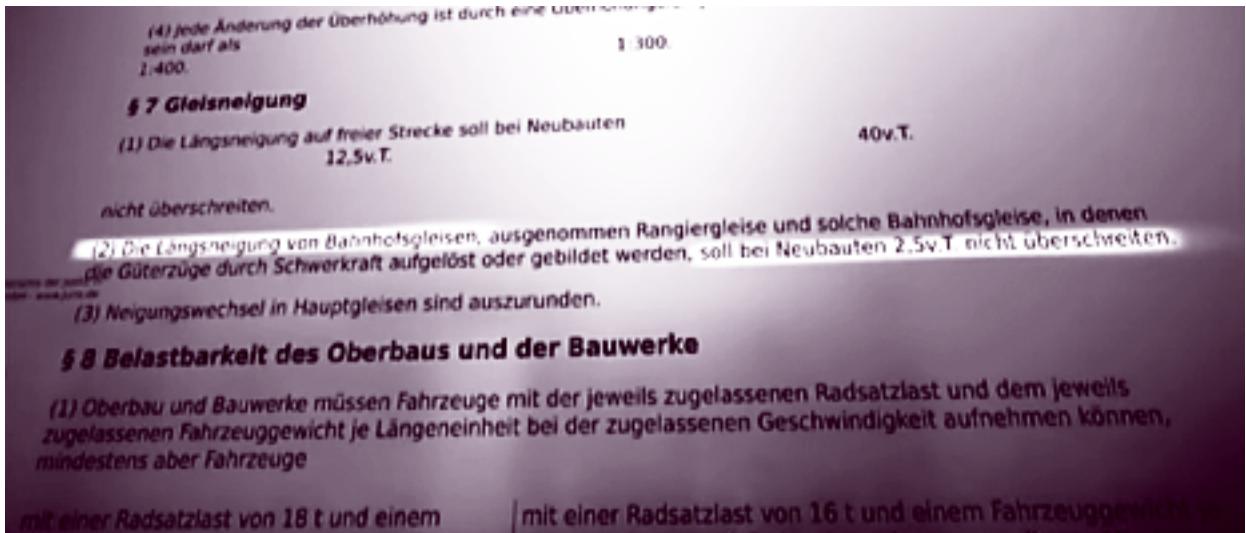
Bei Lok bespannten Zügen ist eine Sicherung der Lokomotive in diesem Gefälle nicht ausreichend. Der Wagenzug würde die Lokomotive wegschieben. Der Lokführer muss den ganzen Zug gegen ein Wegrollen mit der Druckluftbremse sichern. Das ist dann nur im S21-Bahnhof erforderlich. Alle anderen Bahnhöfe sind eben angelegt; damit ist es dort ausreichend, wenn die Lok gebremst steht.

Züge, die mit einem Steuerwagen vorausfahren (geschobene Züge) haben keine Haltebremse. Hier muss der Lokführer – und nur er – den Zug manuell sichern, und zwar immer mit der durchgehenden Bremse. Anderenfalls drücken der Wagenzug und die Lokomotive den Zug weg.

## Bedrückende Erfahrungen in Köln

Der Kölner Hauptbahnhof ist das praktische Beispiel, das demonstriert, wie leicht Züge wegrollen können. Hier gibt es im Vergleich zum S21-Tiefbahnhof nur eine eher geringe Gleisneigung mit 3,68 Promille (Richtung Hohenzollernbrücke). Doch seit 25 Jahren rollen in Köln Züge weg. Dabei ist die Dunkelziffer hoch, weil die Bahn nach jedem Ereignis selbst entscheidet, ob der entsprechende Wegrollvorgang der Aufsichtsbehörde gemeldet wird – oder eben nicht.

Das ZDF-Magazin *frontal21* berichtete am 18. Juni 2013 ausführlich über die vielen Wegrollvorgänge im Kölner Hauptbahnhof (Siehe: [https://youtu.be/RnmKbN3UB\\_s](https://youtu.be/RnmKbN3UB_s)). Auf diese Weise kommt es beim Fahrgastwechsel zu erheblichen Gefährdungen der Reisenden. Am Flachbahnsteig wurden Mitarbeiter der Bahn verletzt:



Sie hatten an den Speisewagen eine Rampe angebaut, die durch den rollenden Zug abgerissen wurde. Auch nach dem Bericht im ZDF, über den vor allem in den Kölner Zeitungen breit berichtet wurde, kam es zu weiteren Wegrollvorgängen.

Im Kölner Hauptbahnhof – ein Durchgangsbahnhof – ändern einige Züge die Fahrtrichtung. Hier ist nach jedem Fahrtrichtungswechsel eine Bremsprobe erforderlich. Dabei müssen die Bremsen gelöst, angelegt und wieder gelöst werden. Dabei kommt es vor, dass von den Kollegen anschließend vergessen wurde, den Zug zu sichern. Die Folge: weitere Wegrollvorgänge. Im Grunde müsste das hierfür verantwortliche Eisenbahn-Bundesamt in diesem Bahnhof das Wenden der Züge verbieten, um weitere gefährliche Vorgänge auszuschließen.

Die Bahn hat nach den immer neuen Wegrollvorgängen in Köln sogar die Bremsvorschrift geändert. Danach muss bei Bremsproben und während derselben immer das führende Fahrzeug gesichert bleiben.

Die Bahn kann nicht garantieren, dass ein Zug im Bahnhof immer, nach jedem Halt, gesichert stehen bleibt. Es hängt einzig und allein vom Lokführer ab, ob er den Zug sichert oder nicht.

## Was bedeutet das für Stuttgart 21?

Bei Stuttgart 21 kann es zu schweren Unfällen kommen, wenn ein Zug

rückwärts zurückrollt. Dieser Zug wird nicht durch die Zugsicherung zwangsgebremst. Rollt dieser Zug in den Fahrweg eines anderen Zugs, so kommt es zu einem schweren Unfall. Ein Zug, der in einer Doppelbelegung nach hinten rollt, prallt auf einen direkt dahinter stehenden Zug auf. Auch dieser Zug wird dann nicht zwangsgebremst.

Für den Laien sind 15 Promille keine Größe. Aber stellen Sie sich vor: Sie stehen am Bahnsteiganfang und ich am Bahnsteigende. Die Bahnsteiglänge beträgt 400 Meter. Dann beträgt der Höhenunterschied im S21-Tiefbahnhof 6,1 Meter!

Eine weitere Gefahr bei den S21-Bahnanlagen gibt es für Reisende mit Rollstühlen, Rollkoffern, Fahrrädern und Kinderwagen durch das Gefälle der *Bahnsteige*. Auch hierüber berichtete das ZDF-Magazin *frontal21* in einer weiteren Sendung, am 21. Mai 2015. Siehe: <https://youtu.be/E1R9x-KXaOCY>

Zum *Bahnsteiggefälle* hat die „Vorhabensträgerin“ – damit ist die Deutsche Bahn AG bzw. deren Tochter DB Netz gemeint – einen Nachweis „zur gleichen Sicherheit“ erbracht und diesen dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Die Ingenieure 22 in Stuttgart haben den Nachweis überprüft und alles nachgerechnet. Das Ergebnis: Es wurde kein Nachweis erbracht; es gibt eine solche „gleiche Sicherheit“ nicht. Dennoch hat sich das Eisenbahn-Bundesamt mit dem „Nachweis“ zufriedengegeben.

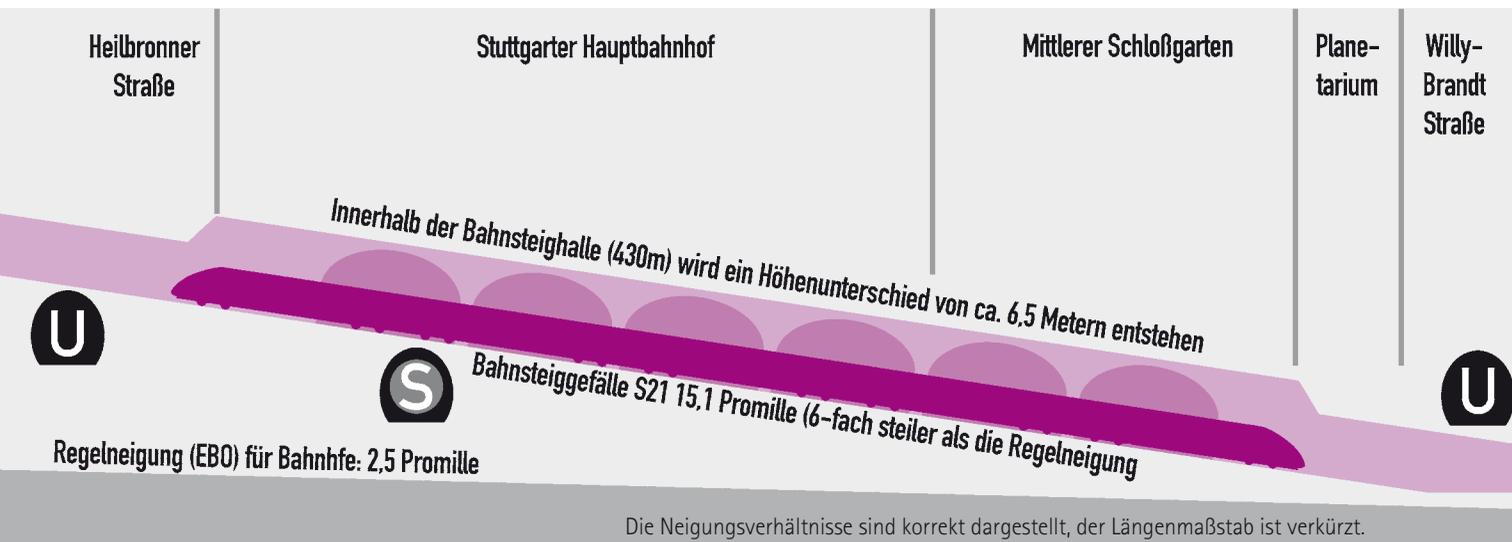
Dabei ging es hier nur um das

Gefälle des *BAHNSTEIGS*. Einen „Nachweis zur gleichen Sicherheit“ für die erhöhte *Gleisneigung* hat das Amt von der Deutschen Bahn bislang nicht gefordert.

Diese Aufsichtsbehörde konstatierte: Bei Stuttgart 21 würde das Betriebsprogramm „nur ein kurzes Halten der Züge“ vorsehen. Diese würden nach kurzem Halt weiterfahren. Ein Fahrtrichtungswechsel, Abhängen oder Kuppeln von Zügen, sei im S21-Tiefbahnhof verboten.

Nun geht die Eisenbahnbau- und -Betriebsordnung davon aus, dass Bahnhöfe kein größeres Gleisgefälle aufweisen, damit Züge nach dem Anhalten nicht wegrollen. Doch dies hat die Genehmigungsbehörde offenbar nicht erkannt; einen entsprechenden Nachweis hat sie für Stuttgart 21 nicht angefordert. Ich frage mich daher, wie das Eisenbahn-Bundesamt auf dieser Grundlage den Planfeststellungsbeschluss 1.1 zum 28. Januar 2005 für den Tiefbahnhof genehmigen konnte. Die erhöhte Gleisneigung bei Stuttgart 21 war Thema von mehreren Sitzungen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages. Eine davon fand am 15. März 2016 statt.

Den Mitgliedern des Ausschusses wurde vom Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes mitgeteilt, dass man sich bei der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 am Ende darüber einig werden würde, welche Maßnahmen zur „gleichen Sicherheit“ erbracht werden müssten. Zunächst



aber würde Stuttgart 21 erst mal fertig gebaut. Prof. Fengler von der TU Dresden trug dort vor, dass Stuttgart Neckarpark eine noch deutlich größere Gleisneigung als Stuttgart 21 aufweise und dass der Betrieb dort „reibungslös und ohne Zwischenfälle“ funktionieren würde.

Das sei ein Haltepunkt. Und wenn man diesen Haltepunkt zum Bahnhof umbauen wollte, müsste man diese Bahnanlage aufwendig und bei Einsatz von viel Geld umbauen. In Wirklichkeit ist Stuttgart Neckarpark ein Bahnhof. Dies scheint der Professor nicht gewusst zu haben.

Dieser Bahnhof, der beim Bau durch Zwangspunkte (Kreuzungsbauwerk unter der Fernbahn; anschließend ein Überwerfungsbauwerk über der Einfahrt Daimler Benz) beeinträchtigt war, wurde mit einer Gleisneigung von 18 Promille gebaut. Die Bahnanlage wird jedoch ausschließlich von S-Bahn-Triebzügen, die alle über eine automatische Festhaltebremse verfügen, angefahren. Es verkehrt hier auch nur eine einzige S-Bahn Linie. Und diese wiederum wird von einem kleinen Personenkreis von S-Bahn Lokführern, die mit der Besonderheit bei diesem Bahnhof vertraut sind, angefahren. Damit aber ist dieser Fall mit Stuttgart 21 nicht vergleichbar.

An dieser Sitzung nahm auch Michael Odenwald teil. Odenwald ist parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Dieser Herr erläuterte den Ausschussmit-

gliedern, dass der Betrieb im S21-Tiefbahnhof mit seinen 15 Promille Gleisneigung gar kein Problem sei. Schließlich gebe es die Schnellfahrstrecke Frankfurt/M. – Köln und diese weise auf Teilstrecken ein Gleisgefälle von 40 Promille auf. Herr Odenwald ist inzwischen Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn. Er hat bei dieser Sitzung des Verkehrsausschusses den S21-Bahnhof mit seinen Besonderheiten mit einer Fahrt auf der freien Strecke verwechselt. Und versuchte auf diese Weise, die Ausschussmitglieder zu beruhigen. Das ist ihm dann auch weitgehend gelungen.

Aus meiner Sicht hat das Eisenbahn-Bundesamt mit seinen Entscheidungen zu S21 den wirtschaftlichen Interessen gegenüber der Sicherheit den Vorrang eingeräumt. Die Ingenieure 22 in Stuttgart haben mit zahlreichen Einwendungen dargelegt, dass ein Nachweis der gleichen Sicherheit nicht erbracht werden kann. Sollte es Auflagen geben, wonach die Züge mit geringerer Geschwindigkeit in den Bahnhof einfahren müssen, um auf diese Weise die Sicherheit zu erhöhen, dann leistet der Bahnhof noch weniger die behaupteten Zugzahlen in der Spitzenstunde und der Leistungsabbau im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof ist ein nochmals größerer. Sollte das Eisenbahn-Bundesamt bei Inbetriebnahme die bislang vorgesehenen Doppelbelegungen verbieten, in denen auch ich eine große Gefahr sehe, dann kann

der Bahnhof nicht einmal 30 Züge in der Spitzenstunde abfertigen. Der Kopfbahnhof hat in optimierter Form jedoch eine Leistung von mehr als 50 Zügen in der Spitzenstunde.

Ich werde den Bahnhof Stuttgart 21 nicht befahren. Das Haftungsrisiko ist schlicht zu groß.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer unternimmt aktuell nichts gegen den Bau. Bei Unfällen, die durch Lokführer verursacht werden, wird sie jedoch ihre Mitglieder arbeitsrechtlich vertreten müssen.

Die Deutsche Bahn AG hat den Bau vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt bekommen. Von den Herren bei der DB und beim Eisenbahn-Bundesamt wird nach allen bisher gemachten Erfahrungen am Ende keiner dafür verantwortlich gemacht werden, wenn es im Stuttgarter S21-Tiefbahnhof zu einem schweren Unfall kommt.

Thilo Böhmer, Lokomotivführer, GDL-Mitglied



# Nichts gelernt!

Mit Münchens 2. S-Bahn-Stammstrecke wiederholt sich das Desaster von Stuttgart 21



## Christoph Engelhardt

Deutschlands größtes Großprojekt, der Neubau des Hauptbahnhofs in Stuttgart, ist etwa zur Hälfte umgesetzt. Und es haben sich praktisch alle Befürchtungen der Kritiker realisiert. Nicht nur dass die Kosten den einst erwarteten Nutzen um Faktoren überschreiten – nein, die Abermilliarden an Steuergeldern werden vielmehr in eine Schädigung der Infrastruktur investiert. Es wird ein Engpass geschaffen, der darüber hinaus große Risiken für Leib und Leben der zukünftigen Reisenden mit sich bringt. Doch nicht genug mit diesem Desaster in Stuttgart: München beeilt sich, nachzuziehen. Dort schickt sich die zweite S-Bahn-Stammstrecke an, in dieselbe Größenordnung der Wertvernichtung, Unsinnigkeit und Gemeingefährlichkeit vorzustößen. Die Parallelen zwischen beiden Projekten sind erschreckend. Sie bieten aber auch eine Chance – zu erkennen, wo die Defizite unserer Demokratie liegen.

In Stuttgart wird der heutige Kopfbahnhof, einer der pünktlichsten Großbahnhöfe Deutschlands, durch einen Neubau ersetzt. Der Bahnhof wird um 90 Grad gedreht und quer zum Grundwasserstrom und Hochwasserabfluss des Stuttgarter Tales um zwei Stockwerke tiefer gelegt. 60 km an Tunnelröhren sind nötig, um diesen Bahnhof wieder an das Streckennetz anzuschließen, gebohrt unter der Großstadt Stuttgart in schwierigster Geologie. Die Kosten stiegen von 1995 geplanten 2,5 auf zuletzt offiziell 8,2 Milliarden Euro. Unabhängige Gutachter und der Rechnungshof erwarten eher 10, und Insider sprachen schon 2013 von 11 Milliarden Euro. Eine Menge Geld für den Ersatz eines funktionierenden und zukunftssicheren Bahnhofs.

In München soll die chronisch überlastete S-Bahn-Stammstrecke durch einen Bypass entlastet werden. Dazu wird aber nicht der bestehende Südring ausgebaut, der seit Jahrzehnten dafür vorgesehen war und heute

schon als Ersatz im Notfall genutzt wird. Vielmehr wird ein zweiter Tunnel auf 7 km Länge parallel zur bestehenden Strecke gegraben. Er muss die Stadt in Bergwerkstiefe unter den bestehenden U- und S-Bahnen unterqueren. Von bisher 9 Halten werden nur noch 3 bedient. Zwei weitere fielen schon dem Sparzwang zum Opfer; dennoch stiegen die Kosten von anfangs 0,6 auf zuletzt 3,8 Milliarden Euro. Eine Summe, mit der man den gesamten Münchner Knoten insbesondere auch mit den überlasteten Außenästen zukunftssicher ausbauen könnte.

## Hier wie dort – Leistungsrückbau statt Kapazitätsplus

In Stuttgart wie in München ist es nicht etwa so, dass der Nutzen wie bei vielen Großprojekten hinter anfänglich rosigen Erwartungen zurückbleiben wird. Nein, vielmehr weiß man schon heute, der Nutzen wird negativ sein. Der Verkehrsinfrastruktur wird mittels

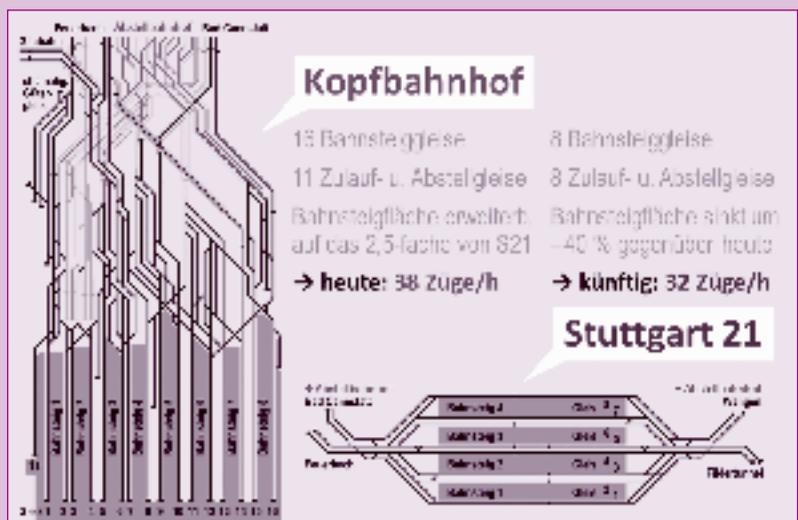
der Milliardeninvestitionen Schaden zugefügt. Die Bilanz für beide Projekte ist verheerend, während die viel günstigeren Alternativprojekte echten Nutzen bringen könnten.

Der Schaden in der Leistungsfähigkeit zeigt sich schon im Überblick: In Stuttgart halbiert sich die Zahl der Bahnsteiggleise von 16 auf 8, auch die Zulauf-/Abstellgleise und die Bahnsteigfläche werden deutlich reduziert. Versprochen wurde dennoch, dass sich die Leistung des Bahnhofs verdoppeln sollte. Geplant wurde hingegen ein Rückbau. Als im bestehenden Kopfbahnhof 38 Züge pro Stunde fahren, wurde der Tiefbahnhof auf lediglich 32 Züge ausgelegt – ein Minus von 16 Prozent.

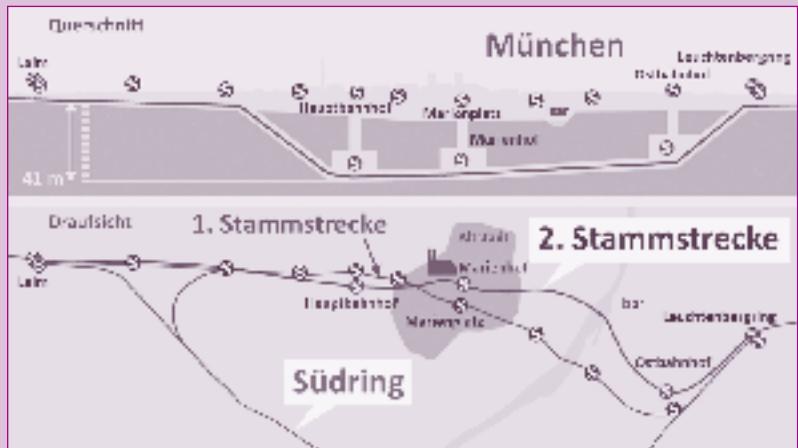
Auch in München erwarten die Bürger, mit der zweiten Röhre würde sich die Kapazität verdoppeln, was jedoch wegen der begrenzten Zulaufstrecken nicht möglich ist. Als Ersatz der heute 30 S-Bahnen pro Stunde und Richtung auf der 1. Stammstrecke werden dort zukünftig nur 21 und im Tunnel der 2. Stammstrecke lediglich 15 Züge pro Stunde fahren. Letztere werden aber im Zentrum von bisher 9 Stationen nur noch 3 anfahren – ein Minus von 13 Prozent in den bedienten Halten.<sup>1</sup>

Beide Bahnprojekte haben darüber hinaus auch eine schädliche Netz- wirkung. In Stuttgart kann mit den wenigen Bahnsteiggleisen kein voller Taktverkehr umgesetzt werden, der angestrebte Deutschlandtakt wird behindert. Stuttgart 21 (S21) verlängert für die meisten Reisenden die Fahrzeit, wogegen das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 (K21) tatsächlich für eine Verkürzung sorgt.<sup>2</sup>

Auch die 2. Stammstrecke schadet dem Netz in München, zwingt dauerhaft noch mehr Fahrgäste ins Zentrum, schafft aber selbst keine neuen Verknüpfungen. Das bietet nur das mit 600 Millionen Euro viel billigere Alternativprojekt, der Teilausbau des existierenden Bahn- Südrings. Hier würden mit drei teils neuen Bahnhöfen sämtliche U-Bahn- Linien und die südliche Innenstadt angeschlossen und der Anfang einer entlastenden Ringstruktur geschaffen. Dieses Zusatzangebot bringt



**Stuttgart 21:** Der Stuttgarter Hbf wird dramatisch verkleinert, sollte aber dennoch vermeintlich die Kapazität verdoppeln. Tatsächlich wird die Leistung zurückgebaut, was durch unvollständige und methodisch falsche Gutachten der DB verschleiert wurde



**2. S-Bahn-Stammstrecke in München:** Die bestehende 1. Stammstrecke erhält einen parallelen Entlastungstunnel, der jedoch nur 3 von bisher 9 Stationen anfährt und in extremer Tiefe verläuft. Der Südring wird dagegen nicht ausgebaut



**Desaströse Bilanz der Projekte Stuttgart 21 und 2. Stammstrecke in München:** Die Kosten haben sich seit Projektstart und Alternativenentscheidung vervielfacht, Nutzen und Komfort werden reduziert, die Risiken überschreiten die Referenzwerte (dunkel) teils vielfach. Die Alternativen Kopfbahnhof 21 und Südring bringen dagegen ein echtes Leistungsplus, bieten mehr Komfort und kaum bzw. unkritische Risiken (schraffiert)

Fahrzeitverkürzungen, während mit der Parallelstrecke in Bergwerkstiefe mit einem Drittel weniger Stationen die zeitraubenden Umstiege in Summe zu Fahrzeitverlängerungen führen. Und selbst der Nutzen der 2. Stammstrecke als Bypass im Notfall, wenn eine der beiden Röhren gesperrt ist, fällt geringer aus als mit dem alternativen Südring, der dann mehr Züge übernehmen könnte. Diese auch in Stuttgart immer wieder vorkommende Stammstrecken-Sperrung hat dort mit S21 verheerende Folgen, es können wegen des ohnehin überfüllten Tiefbahnhofs weit weniger Personen umgeleitet werden als das heute über den Kopfbahnhof möglich ist.<sup>3</sup>

### Kein Fortschritt für die Reisenden – Gravierende Komforteinbußen

Gemeinsam ist den beiden Großprojekten auch, dass sie nicht nur die Kapazität für die Züge beeinträchtigen, sondern insbesondere den Komfort für die Reisenden massiv einschränken. Der S21-Tiefbahnhof ist mit nur zwei Meter breiten Durchgängen im Zentrum der Bahnsteige zu eng für die Fußgänger. Das ist ein Problem sowohl in der Rush-hour wie bei einer Evakuierung. In München liegen die Stationen in bis zu 41 Metern Tiefe (entspr. 13 Stockwerken mit endlosen Ab- und Aufstiegen). Und die fehlenden Stationen der 2. Stammstrecke erzwingen häufige, teils sehr weite Umstiege.

### Risiken werden eingegangen – als gäbe es kein Morgen

In Stuttgart wie in München verkehrt sich der zugesagte Nutzen in einen Schaden. Daher ist es vollkommen ungerechtfertigt, welche Risiken hier wie dort mit der Verlagerung in den Untergrund eingegangen werden. Diese Risiken überschreiten oft sogar bestehende Sicherheitsanforderungen, was ohne Konsequenzen bleibt – teils weil sie trickreich verschleiert werden und teils offenbar auf politischen Druck hin.

In Stuttgart sollen doppelt so viele Züge am Bahnsteig halten wie bei einem Brand evakuiert werden

können. Zwischen den Engpässen auf den Bahnsteigen sind dann bis zu 2,3-mal mehr Personen zu evakuieren als im Brandschutzkonzept angenommen.<sup>4</sup> Das sechsfach überhöhte Gefälle im Tiefbahnhof schränkt zudem den Betrieb deutlich ein. Das Eisenbahn-Bundesamt will aber erst nach Inbetriebnahme des Neubaus klären, ob nicht die Sicherheitsanforderungen die geplante Leistung ausschließen. Auch das Gefälle in den Zulauftunneln ist extrem, in München wird der für S-Bahnen zulässige Höchstwert ausgereizt, in Stuttgart wird per Ausnahmegenehmigung das Doppelte des Regelwerts im Fernverkehr zugelassen.

Bei der 2. Stammstrecke beschleunigt die Rauchabsaugung einen Brand dermaßen, dass die Reisenden nicht mehr rechtzeitig evakuiert werden können. Und in den Zulauftunneln sind die Auslegungsparameter sämtlich auf Höchststrisikowerte ausgelegt, so dass die S-Bahn-Tunnel in München rund 6-mal riskanter als etwa der Citytunnel in Leipzig und die Fernverkehrstunnel in Stuttgart mindestens 5-mal so gefährlich wie der Gotthard-Basistunnel sind.

Im Untergrund lauern weitere Risiken: In Stuttgart lassen die 60 Kilometer Tunnel unter der Großstadt zahlreiche Gebäude absacken, dem Mineralwasser kommt man gefährlich nahe, Grund- und Hochwasserabfluss werden abgeschnürt. Zudem wird durch quellfähiges Gestein gebohrt, für das es bisher kein dauerhaft tragfähiges Bauverfahren gibt. In Stuttgart wird der oberflächliche Hochwasserablauf im Talkessel auf einen Bruchteil eingeschränkt. Selbst laut Stadt Stuttgart besteht gegenüber dem Jahrhundertregen kein nennenswerter Sicherheitspuffer mehr; die gebotene Klimawandel-Vorsorge ist unmöglich. Die Stadt schlussfolgert dennoch, dass das Risiko einer Flutung der unterirdischen Verkehrsanlagen inklusive U- und S-Bahn am Hauptbahnhof sich durch S21 nicht erhöhe.<sup>5</sup>

In München durchschneidet die 2. Stammstrecke den sogenannten „Lastkegel“ der Frauenkirche und gefährdet deren Standfestigkeit. Zur

Beruhigung wird argumentiert, bisher (bevor überhaupt gebohrt wurde) seien die Türme noch nicht abgerutscht und alles würde genauestens überwacht (so dass man wenigstens zuschauen kann, wenn es passiert).

In allen Kosten-, Nutzen- und Risikokategorien stechen die Alternativprojekte Kopfbahnhof 21 (bzw. Umstieg 21) in Stuttgart und Südring in München die von der Politik durchgedrückten Varianten aus. Bei deutlich weniger Kosten bringen sie ein echtes Leistungsplus, bieten mehr Komfort und kaum bzw. unkritische Risiken.

### Politik und Großprojekte – völlig losgelöst

Wie ist es aber möglich, dass milliardenteure Projekte umgesetzt werden, obwohl es dem Verkehr schadet und auch noch Komfort- und Sicherheitseinbußen bringt? Großprojekte sind einerseits ein Geschäftsmodell, das viel Geld in die Taschen der Wirtschaft spült, und andererseits eine Plattform für Politiker, sich als Macher zu präsentieren. Die Politik ist dabei eine leichte Beute, da ihr der Sachverstand fehlt. Und in den beiden Südländern hatten Jahrzehnte der CDU- bzw. CSU-Regierung die Institutionen auf Linie gebracht. Ziemlich losgelöst von der Kontrolle der Verwaltung, der Justiz und sogar der Medien konnte bei den beiden Infrastrukturprojekten schon „postfaktisch“ regiert werden, noch bevor dieses Unwort in der Welt war.

Besonders profitiert die Bauwirtschaft von den Großprojekten, und sie spendet auch. Der sowohl in Stuttgart wie in München beteiligte Tunnelbohrer Martin Herrenknecht ließ an CDU und CSU insgesamt sechsstellige Parteispenden fließen. Bei Maybrit Illner räumte er zu Stuttgart 21 freimütig ein, dass er mit dem Projekt einen vielfach höheren Millionengewinn machen werde. Ansonsten pflegt die Bauwirtschaft eher Diskretion – spendet gestückelt und über Strohänner.

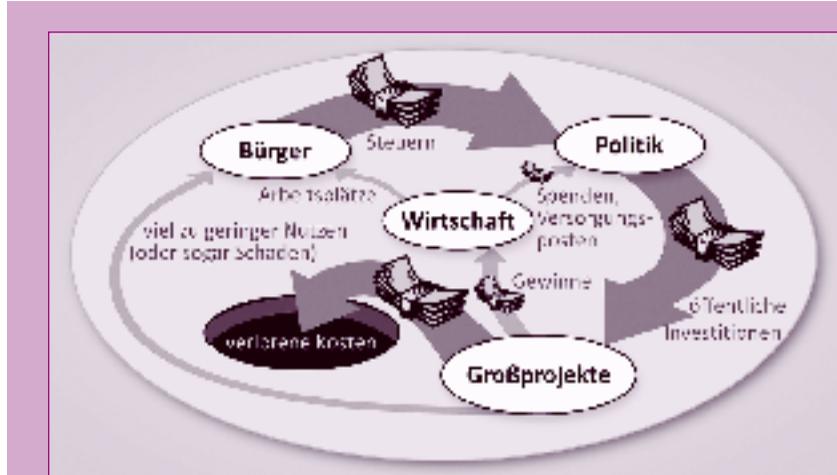
Solchermaßen motiviert können sich die Ministerpräsidenten für den Fortschritt begeistern und sprechen in Stuttgart wie in München vom „Jahrhundertprojekt“. Kanzlerin An-

gela Merkel macht Stuttgart 21 zum Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit“ Deutschlands, im Bundeskanzleramt werden die Bahn-Vorstände an „die politische Bedeutung“ der Verwirklichung des Projekts erinnert. Der Kanzleramtsminister vergattert DB-Aufsichtsräte am Telefon einzeln, den Weiterbau zu beschließen. Und der BW-Ministerpräsident Winfried Kretschmann verteidigt die mit unwahren Behauptungen geführte Volksabstimmung zu Stuttgart 21 mit dem Mantra der postfaktischen Politik, in der Demokratie entscheide die Mehrheit, nicht die Wahrheit.<sup>6</sup>

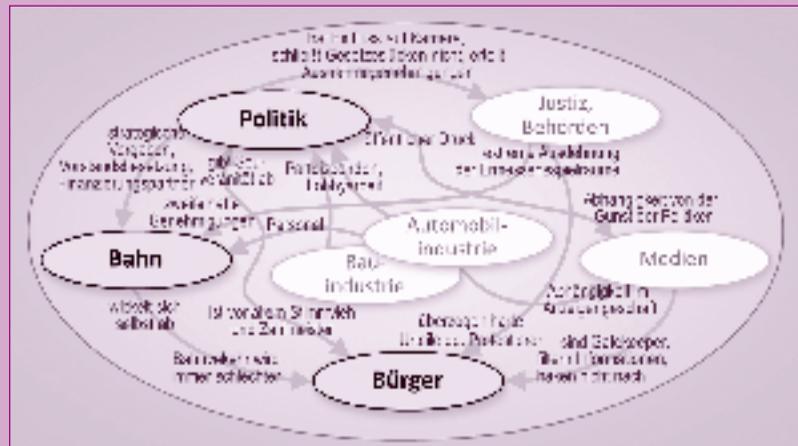
### Gutachten – sind keine Schlechtachten

Bei so viel Nachdruck von der Politik wundert es wenig, wenn schon die ersten Gutachten zu Stuttgart 21 den Kleinbahnhof schönrechneten. Die Auslegung von S21 im Jahr 1997 auf lediglich 32 Züge pro Stunde, als im bestehenden Kopfbahnhof 38 fuhren, fiel dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) nicht auf, weil die DB den Stuttgarter Gutachter Prof. Gerhard Heimerl angewiesen hatte, statt der hochbelasteten Hauptverkehrszeit am Morgen den entspannteren Nachmittag zu betrachten, und das Gutachten um fast alle relevanten Vergleichsdaten bereinigt worden war. Der Leistungsschummel setzte sich dann fort mit einer Arbeit von Heimerls Nachfolger Prof. Ullrich Martin auf Basis von aberwitzig kurzen Haltezeiten und mit dem Stresstest von 2011, zu dem die Bahnvertreter selbst inzwischen die größten Richtlinienv Verstöße schon faktisch eingestanden haben, die außerdem auch von einer internationale Autorität in einem Fachartikel bestätigt wurden. Ähnlich be„gut“achtet wurde in den Personenstromuntersuchungen und Brandschutzkonzepten auf Basis geschönter Parameter.

Gleiches Spiel in München: Obwohl schon 2001 bei Kosten von 0,6 Mrd. Euro ein Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von unter 1 erwartet worden war, erlangte der NKF dann bei Kosten von 1,5 ... 1,8 ... 2,3 und zuletzt 3,8 Mrd. Euro immer wieder knapp Werte über 1. Und das obwohl das Projekt aus Sparzwang um immer



**Der Kreislauf des Geldes bei Großprojekten, grob vereinfacht:** Das meiste Geld wird verbrannt oder ohne adäquaten Nutzen investiert, aber es bleibt genug bei Wirtschaft und Politik hängen, bei letzterer auch Macht und Prestige



**Schema der Abhängigkeiten und Fehlsteuerungen, beispielhaft und unvollständig:** Die Probleme hinter den Milliarden-Unsinnprojekten sind nicht Fehlleistungen der Ingenieure, sondern gesellschaftliche Fehlsteuerungen

mehr nutzenspendende Stationen und Verknüpfungen gekürzt worden war. Im Detail konnte seither nachgewiesen werden, welche Fehlannahmen dem überhöhten NKF zugrundeliegen: Risiken und Erschwernisse beim Umsteigen wurden ausgeblendet, Unterhaltskosten zu niedrig angesetzt und von der 2. Stammstrecke unabhängige Effekte eingerechnet.

Begonnen hatte die Einäugigkeit in München, als 2000 der mit knapp 600 Millionen Euro schon damals preiswertere Ausbau des „Südrings“ dennoch systematisch schlechtergerechnet worden war und setzt sich fort, wenn dieser selbst nach der Kostenexplosion bei der 2. Stammstrecke nicht mehr als Alternative

abgewogen wird. Gleichermäßen wurde in Stuttgart die Alternative „Kopfbahnhof 21“ fortlaufend unfair bewertet und die zuletzt mit immer noch mehreren Milliarden Euro günstigere und verkehrlich sinnvollere Variante „Umstieg 21“ vollkommen übergangen.

### Keine Kontrolle – wie Wissenschaft, Behörden, Justiz und Medien versagen

In den Gutachten zeigt sich die Abhängigkeit der Bahnwissenschaft von der in Deutschland beherrschenden Deutschen Bahn AG, die wiederum ihre Vorgaben direkt aus der Politik erhält. Auch die S21-Schlichtung von 2010/2011 war ein Beispiel der unhei-

ligen Allianz der Politik und vermeintlicher Fachleute, indem CDU-Mann Heiner Geißler als Schlichter mit einer beispiellos manipulativen Moderation und Bahnvorstand Volker Kefer mit einem Feuerwerk aus Falschaussagen und Täuschungen das „Demokratieexperiment“ statt zu einem Musterbeispiel für Bürgerbeteiligung zu einer Lehrstunde für Desinformation eines Millionenpublikums gemacht hatten.

Auch die Genehmigungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), versagt und knickt in vorausweisendem Gehorsam vor dem politischen Druck ein, etwa wenn es bei S21 erst zur Inbetriebnahme klären will, ob die geforderte Leistung bei Einhaltung der Sicherheit überhaupt erbracht werden kann.

Und selbst die Justiz versagt in ihrer Kontrolle: So wurde in Stuttgart mehrfach gerichtlich geurteilt oder im Verfahren eines Bürgerbegehrens beschieden, ein Leistungsrückbau (gegenüber den heute 38 Zügen/h im Kopfbahnhof) sei nicht gegeben, denn der neue Tiefbahnhof könne ja 32 Züge pro Stunde leisten. Als vor dem Bundesverfassungsgericht beklagt wurde, auch diesbezüglich sei vor dem Verwaltungsgerichtshof kein rechtliches Gehör gewährt worden, entschied das oberste Gericht<sup>7</sup>, das sei eine Frage des unteren Gerichts.

In München wurde die fehlerhafte NKF-Berechnung in die Strafanzeige der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig von 2017 eingebracht. Diese wurde dann aber von der Staatsanwaltschaft München offenbar auf Geheiß der Politik abgewiesen, wozu sogar Rechtsgrundsätze aufgehoben wurden: Subventionen seien keine Subventionen, Betrug sei unmöglich vor einer prüfpflichtigen Stelle

also dem EBA (dann gäbe es auch keinen Kredit- oder Sozialbetrug), die Unterschlagung von Pflichtaufgaben sei lediglich ein „Schweigen ohne Erklärungswert“ und eine Verschwörung zugunsten der 2. Stammstrecke sei schlichtweg „unvorstellbar“.

Und über all das wird nicht berichtet. In Stuttgart wurden die Redaktionen der Platzhirsche Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten nach einem kurzen Frühling der Pressefreiheit in den ersten Jahren nach der S21-Schlichtung wieder auf stramme Befürworter-Linie gebracht, Redakteure wurden umbesetzt, ganze Artikel verschwanden in den Schubladen. Deutschlandweite Medien sagen zu S21 ab mit: „Das wollen die Leute jetzt nicht hören.“ Stuttgart 21 und die 2. Stammstrecke werden so zu regionalen Themen degradiert. Und in München schirmt die Süddeutsche Zeitung ihre Leser zuverlässig von kritischen Informationen zum örtlichen Großprojekt ab.

### Fazit – Nichts gelernt?

So wie sich in München das Desaster von Stuttgart 21 wiederholt, kann man schließen: Nichts gelernt. Die beiden Großprojekte zeigen aber auch, was in unserer Gesellschaft nicht mehr funktioniert. Wo Wahrheit, Fakten und Vernunft von Mehrheiten, Machterhalt und Netzwerken ausgestochen werden, zerfällt die Demokratie. An



den beiden Großprojekten in Süddeutschland wird in dem Ausfall der Institutionen, der Politik und ihrer unabhängigen Kontrolle deutlich, dass desaströse Großprojekte weniger ein Versagen der Ingenieurwissenschaft als vielmehr unseres demokratischen Systems sind. Der Bürger zahlt die Zeche, von der unangenehmen Wahrheit abgeschirmt durch eine Medienglocke. Was ihm bleibt, ist nur sich selbst zu informieren und Aufklärung zu fordern – möglichst noch vor der nächsten Wahl. Lernen können wir aus den Großprojekten Stuttgart und München noch viel.

**Dr. Christoph Engelhardt**, ist Physiker, Analyst und Sozialunternehmer. Engelhardt war Experte in der Stuttgart 21-Schlichtung zum Thema Stresstest, gründete das Faktencheck-Portal WikiReal.org, für das er Geschäftsführer ist und das inzwischen auch die 2. Stammstrecke behandelt. Er war Gutachter und Experte in Planfeststellungsverfahren, vor dem Verwaltungsgerichtshof Mannheim, dem Bundestag und dem Stuttgarter Gemeinderat.

#### Anmerkungen:

allgemein: [http://wikireal.org/wiki/2.\\_Stammstrecke\\_München](http://wikireal.org/wiki/2._Stammstrecke_München) und [http://wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21)

1  $(6 \times 21 + 3 \times 36) / 9$  Stationen = durchschnittl. 26 Züge / Station ggü. heute 30 Zügen / Station

2 SMA und Partner AG, „Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21, Vergleichende Analyse der Reisezeiten“ ([https://web.archive.org/web/20120119112834/http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/103129/SMA\\_Reisezeiten\\_26\\_11\\_2010.pdf?command=downloadContent&filename=SMA\\_Reisezeiten\\_26\\_11\\_2010.pdf](https://web.archive.org/web/20120119112834/http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/103129/SMA_Reisezeiten_26_11_2010.pdf?command=downloadContent&filename=SMA_Reisezeiten_26_11_2010.pdf)), dort: Vergleich der viel genutzten Verbindungen.

3 Wolfgang Grethen, *Notfallkonzepte S-Bahn*, 31.08.2014

4 Hans Heydemann, Christoph Engelhardt, *Risiken und Auswirkungen eines*

*Brandes bei Stuttgart 21 und Bewertung des aktuellen Brandschutzkonzepts der DB AG*, 11.2018 ([http://wikireal.org/w/images/8/8a/S21-Brandschutzgutachten%2C\\_Online-Version.pdf](http://wikireal.org/w/images/8/8a/S21-Brandschutzgutachten%2C_Online-Version.pdf))

5 Hans Heydemann, Christoph Engelhardt, „Überflutungsrisiken durch Stuttgart 21“, 25.05.2018 ([http://www.parkschuetzer.de/assets/termine/2018/Studie\\_S21\\_Ueberflutung\\_Juni2018.pdf](http://www.parkschuetzer.de/assets/termine/2018/Studie_S21_Ueberflutung_Juni2018.pdf)), S. 46 ff

6 18.03.2013, *Es gibt kein Zurück mehr*, <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-91568101.html>

7 C. Engelhardt, *Pressemitteilung Stuttgart 21: Das Bundesverfassungsgericht verschließt die Augen vor Grundrechtsverletzung!*, 24.04.2013 ([http://wikireal.org/w/images/4/46/2013-04-24\\_PM\\_-\\_Stuttgart\\_21%2C\\_Bundesverfassungsgericht\\_verschlie%C3%9Ft\\_Augen\\_vor\\_Grundrechtsverletzung.pdf](http://wikireal.org/w/images/4/46/2013-04-24_PM_-_Stuttgart_21%2C_Bundesverfassungsgericht_verschlie%C3%9Ft_Augen_vor_Grundrechtsverletzung.pdf))

# Ringausbau vor Tieftunnel-Korridor

## Plädoyer für einen zukunftsfähigen Bahnknoten München

Wolfgang Hesse

Im Oktober 2016 hat die bayerische Landesregierung den Bau eines zweiten, parallel zur bestehenden („ersten“) Stammstrecke gelegenen S-Bahntunnels beschlossen und mit einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Freistaat, Stadt München und der Deutschen Bahn besiegelt.

Die (wenigen) Vor- und (gravierenden) Nachteile dieses schon in der Planung sündhaft teuren und mit unabsehbaren Risiken und Kosten verbundenen Tieftunnel-Projekts, das in mehrfacher Hinsicht an das Katastrophen-Projekt „Stuttgart 21“ erinnert, sind im vorherigen Beitrag von Christoph Engelhardt ausführlich dokumentiert. Im Mai 2018 stellte sich zudem heraus, dass sich aufgrund bautechnischer Schwierigkeiten am Münchner Hauptbahnhof keine Baufirma bereit erklärte, die geplanten Arbeiten auszuführen.<sup>1</sup> Im Juli 2018 reagierte die Deutsche Bahn darauf mit einer beschönigenden Erklärung, den Bauplan „optimieren“ zu wollen – u.a. mit der Verlegung der geplanten, über 40 Meter tiefen Station um weitere 80 Meter stadtauswärts. Dazu sollen außerdem Vorkehrungen für eine später zu bauende, kreuzende und ebenfalls umstrittene U-Bahnlinie („U 9“) getroffen werden.<sup>2</sup>

Diese deutlichen Anzeichen einer wenig ausgereiften Gesamt- und Detailplanung könnten und sollten für einen sofortigen Baustopp, ein Moratorium der jetzt laufenden (Vor-) Arbeiten und eine gründliche Planrevisi- on genutzt werden. Im Folgenden werden die Grundzüge einer solchen Planrevisi- on dargestellt: Jetzt lassen sich endlich die richtigen Prioritäten

setzen und man kann Alternativen den (zeitlichen und finanziellen) Vorzug geben, die z.T. schon lange diskutiert werden und den Belangen der dynamischen Stadt- und Verkehrsentwicklung der Münchner Metropolregion besser gerecht werden.

### Was dem Münchner Verkehrssystem fehlt – eine Bedarfsanalyse

Die Münchner Bevölkerung wächst seit Jahren rapide – allein innerhalb der Stadtgrenzen um ca. 20.000 (entsprechend 1,5 %) pro Jahr. Heute hat die Stadt München rund 1,5 Millionen Einwohner, der umliegende Großraum noch einmal so viel und bei anhaltendem Wachstum könnten beide zusammen um 2050 etwa 4 Millionen Bewohner aufweisen. Mit der Bevölkerung hat auch der Verkehr ständig zugenommen – und er wächst unvermindert weiter.

Das Münchner Verkehrssystem, das aufgrund des Olympia-Schubes um 1972 lange als vorbildlich galt, hat sich seitdem nur unwesentlich verbessert. Gelder flossen vorrangig in den Straßenbau – z.B. in den Ausbau eines Autobahn- und eines städtischen Schnellstraßen-Rings mit vielen aufwändigen Tunnelbauten. Der öffentliche Verkehr und speziell der Schienenverkehr wurden dagegen – abgesehen vom Ausbau des U-Bahn-Netzes in den 1980/90er Jahren – eher stiefmütterlich behandelt.

Dies betrifft vor allem die Münchner S-Bahn, deren dringend erforderlicher Ausbau seit den späten 1990er Jahren systematisch blockiert wird. Anstatt die schon von der damaligen Bundesbahn vorgeplanten Ausbauten des vorhandenen Bahn-rings um München (Süd- und Nordring) für

S-Bahnverkehr voranzutreiben, wurde das umstrittene Tieftunnel-Projekt (von den Betreibern „2. Stammstrecke“ genannt) propagiert und mit fragwürdigen Gutachten unterfüttert. So wurde der dringend notwendige Ausbau des Münchner Schnellbahnsystems über 20 Jahre lang sträflich verzögert.

Die dramatischen Folgen dieser Hinhalte-Strategie sind heute unübersehbar: Die Pendlerströme aus dem Münchner Umland sind ständig gewachsen, das öffentliche Verkehrssystem stößt an seine Kapazitätsgrenzen; viele Straßen sind von ständigen Staus chronisch verstopft. Maßnahmen im Rad- und Fußgängerverkehr können zwar punktuelle Erleichterungen bringen, aber die großen Verkehrsprobleme einer dynamisch wachsenden Metropole und der umliegenden Region nicht lösen.

Mit den gegenwärtigen Planungen wird der dringende Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten auf den S-Bahn-Außenästen für (mindestens) ein weiteres Jahrzehnt ignoriert und die Möglichkeit für einen möglichst flächen- und zeitdeckenden 10-Minuten-Takt auf unabsehbare Zeit ausgehebelt. Statt dem dringenden Bedarf zu begegnen und auf Expansion zu setzen, soll ausgerechnet dort eine gigantische Summe investiert werden, wo die S-Bahnen schon jetzt im 2-Minuten-Takt fahren: in der Münchner Innenstadt.

### S-Bahnnetz München 2030

Ein Blick auf die Landkarte und die dort verzeichneten bestehenden Eisenbahnlinien weist dagegen einen besseren Weg in die Münchner S-Bahn-Zukunft.<sup>3</sup> Das Bahnsystem ist offenkundig in West-Ost-Richtung



Abb. 1:  
Mögliches  
S-Bahn-  
Netz 2030

ausgelegt, Linien aus Nord und Süd biegen in Pasing bzw. Laim und am Ostbahnhof in die West-Ost-Achse ein oder haben geringere Bedeutung. Eine durchgehende Achse für den S-Bahnverkehr von Pasing über den Hauptbahnhof zum Ostbahnhof (die sogenannte „Stammstrecke“) wurde 1972 in Betrieb genommen und zur Hauptader des gesamten Münchner öffentlichen Verkehrs. Anders als z.B. in Berlin bietet sich eine Zusammenfassung der nord-südlich verlaufenden Linien durch einen Nord-Süd-Innenstadttunnel nicht an, denn diese Funktion wird inzwischen weitgehend durch zwei U-Bahnlinien wahrgenommen.

Ähnlich wie Berlin wird München von einem Bahnring umschlossen, bestehend aus dem vom Regional- und Fernverkehr genutzten Südring sowie dem bisher dem Güterverkehr vorbehaltenen Nordring. Beide Trassen bieten sich hervorragend für die S-Bahn-Nutzung an (s. Abb. 1). Anders als in Berlin erscheint ein Rundum-Ringbetrieb in München allerdings weniger sinnvoll – und zwar aus drei Gründen: Erstens ergibt sich aus der Stadt-Expansion und speziell der Gewerbe-Konzentration entlang des Nordrings ein erhöhter Bedarf an Direktverbindungen von den Außenästen zu den Ringstationen im Süden und Norden. Zweitens erfordern zusätzliche Züge (z.B. für den 10-Minuten-Betrieb) auf den Außenästen zusätzliche Gleiskapa-

zitäten im Innenbereich, die genau durch die Inbetriebnahme der Ringe abgedeckt werden können. Drittens können die Ringe im Falle von Störungen oder Wartungsarbeiten auf der Stammstrecke als Bypass dienen – das gilt im Besonderen für den Südring als die bevorzugende „Zweite Stammstrecke“.

Durch die Erschließung der Ringstrecken für den S-Bahnverkehr lassen sich also in idealer Weise drei Kernprobleme gleichzeitig lösen: (1) viele neue Direktverbindungen, speziell von Wohn- zu Gewerbebezirken, (2) Verdichtung des Verkehrs auf den Außenästen – vorzugsweise zum 10-Minuten-Betrieb, (3) System-Redundanz und Betriebssicherheit bei Störungen und Wartungsarbeiten.

### Mögliches S-Bahn-Liniennetz nach Ringausbau

Sind die Ringe erst einmal für den S-Bahnverkehr geöffnet – was im Falle des Südrings in rund fünf 5 Jahren, für den Nordring in rund acht Jahren erreichbar wäre – könnte die Münchner S-Bahn ihre Kapazitäten nahezu verdoppeln, neue Stadtteile im Süden und Norden erschließen, viele neue Verkehrsverknüpfungen mit U- und Trambahnen schaffen und einen fundamentalen Qualitätssprung für den gesamten Münchner Nah- und Regionalverkehr bieten.

Ein mögliches Betriebskonzept könnte wie folgt aussehen: Auf allen zwölf S-Bahn-Außenästen wird der

Verkehr der bisherigen Linien (S1 – S7) durch zusätzliche Linien (S11 – S18) verstärkt. Damit werden die bestehenden 20-Minuten-Takte faktisch zu 10-Minuten-Takten. Fünf bis sechs der zusätzlichen Linien werden über den Süd- bzw. Nordring tangential um das Zentrum herumgeführt. Insgesamt zehn neue S-Bahnstationen (drei auf dem Südring, sieben auf dem Nordring), die direkt mit den kreuzenden U- und Trambahnlinien verknüpft sind, sorgen für komfortable neue Direkt- bzw. Umsteigeverbindungen aus dem Umland ins Zentrum und zu den wichtigen Gewerbe-, Wohn- und Freizeitzentren im Münchner Norden und Süden. Einen zweiten Innenstadt-Tunnel braucht es dazu zunächst nicht.

Das Konzept bietet den weiteren Vorteil, dass es sich schrittweise umsetzen lässt, z.B. zunächst durch die kurzfristige Eröffnung je eines Bahnhofs auf dem Südring (Heimeranplatz) und dem Nordring (BMW-FIZ/Knorrstr.) für je eine Linie und stufenweise Hinzunahme weiterer Stationen und Linien.

### R-Bahn-System München 2030/50

Mittel- bis langfristig muss auch die Region außerhalb des bisherigen S-Bahnbereichs besser durch Bahnverkehr erschlossen werden. Dazu dienen die jetzt schon rudimentär vorhandenen, aber großzügig auszubauenden Regionalbahn- („R-“) Linien. Sie



# Altona 21: Es geht um den Kopf



nicht sagen. Die Busanlage am Bahnhof Altona verzeichnet täglich 57.200 Fahrgäste, davon 31.900 Umsteigerinnen und Umsteiger zwischen allen vorhandenen Bus- und Bahnlinien.

In einem Umkreis von einem Kilometer befinden sich nach einer Auswertung der Initiative „Prellbock Altona - Unser Bahnhof bleibt, wo er ist“, gut 2.600 Betriebe. Geschäfte, Arztpraxen, Dienstleistungseinrichtungen, Start-up, Gewerbe, Handwerk – alles ist dabei. Der Bahnhof Altona liegt also mitten im Leben. Im direkten Einzugsbereich wohnen 50.000 Menschen, im mittelbaren Umfeld sind es insgesamt rund 100.000 Menschen, die zu Fuß oder mit

dem Rad den Bahnhof bequem erreichen können. Viele Pendlerinnen und Pendler aus dem Regionalverkehr wie auch Fernreisende haben ihren Ziel- oder Startpunkt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Altona bzw. ein paar Busstationen entfernt.

An der heutigen S-Bahn-Haltestelle Diebsteich, wo der neue Bahnhof entstehen soll, sieht die Welt komplett anders aus. In fußläufiger Entfernung leben dort lediglich ca. 5.000 Menschen. Ein großer Friedhof, Kleingärten sowie ein Industrie- und Gewerbegebiet grenzen an den Bahnhof. Restaurants und Einzelhandelsgeschäfte sind rar. Derzeit gibt es dort zwei S-Bahn-Linien (S 3 und S 21) sowie eine Buslinie. Ob und welche weiteren Verbindungen kommen (S4-neu, neue S32, mehr Buslinien) steht noch nicht fest. Sechs Fern- und Regionalgleise sollen neben den zwei vorhandenen S-Bahn-Gleisen errichtet werden. Alle Gleise sind nur über Treppen oder Aufzüge zu erreichen. Eine Autoverladung wird es nicht geben. „Die DB AG erwartet durchschnittlich 20.400 Fahrgäste (Fernbahn, Regionalbahn, S-Bahn), davon 13.000 Umsteiger (zwischen Fernbahn, Regionalbahn, S-Bahn und Bus) und 6.600 Ein- und Aussteiger.“<sup>2</sup> Ein späterer Ausbau des neuen

## Heike Sudmann

Es läuft zur Zeit in Hamburg nicht gut für die DB AG. Seit 1990 betreibt sie Planungen für eine Verlegung des Kopfbahnhofs Altona mit seinen Regional- und Fernzügen. Das Planfeststellungsverfahren für einen neuen Durchgangsbahnhof am Diebsteich, der einige Kilometer vom jetzigen Bahnhof entfernt liegt, endete im Dezember 2017. Gegen den Planfeststellungsbeschluss hatte u.a. der VCD (Verkehrsclub Deutschland) eine Klage sowie einen Eilantrag eingereicht. Im August 2018 hat dann das Obergericht (OVG) Hamburg dem Eilantrag des VCD (Verkehrsclub Deutschland) stattgegeben.<sup>1</sup> Damit müssen alle vorbereitenden Arbeiten für den neuen Bahnhof gestoppt werden.

## OVG stoppt Arbeiten für Bahnhofsverlegung

Ausschlaggebend für diese Gerichtsentscheidung ist der Wegfall der Verladeeinrichtung für Autoreisezüge in Altona. „Der Planfeststellungsbeschluss sieht keinen gleichwertigen Ersatz vor und stellt einen rechtzeitigen Ersatz auch weder zeitlich noch inhaltlich sicher. [...] Davon abgesehen

kann ohne Kenntnis des künftigen Standorts einer neuen Verladeeinrichtung für Autoreisezüge die der Planung zugrunde liegende Variantenabschätzung (zugunsten einer Ersetzung des Kopfbahnhofs) nicht sachgerecht vorgenommen werden.“ Diese Ohrfeige sitzt. Weitere könnten folgen, denn das Gericht kündigte an, die anderen vom VCD angesprochenen Fragen zur Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses im sogenannten Hauptsacheverfahren zu prüfen. Wann dieses Verfahren stattfinden wird, ist noch nicht bekannt.

## Mitten im Leben oder am Rande – ein Vergleich der Standorte

Der Bahnhof Altona gehört zu den 20 größten Bahnhöfen in Deutschland, die von der DB als Fernverkehrsknoten in die Kategorie 1 eingestuft werden. Alle Gleise des Fern- und Regionalbahnhofs sind ebenerdig und somit barrierefrei zu erreichen. 130.000 Reisende frequentieren den Bahnhof täglich, die meisten – ca. 117.000 – nutzen eine der fünf S-Bahn-Linien (S1, S11, S3, S31 und S2). Wie viele Reisende den Fern- und Regionalverkehr nutzen, kann oder will die DB

Bahnhofs, der weit weniger Gleise als der Kopfbahnhof hat, ist nicht vorgesehen und platzbedingt auch schwerlich möglich.

## Der Kopfbahnhof muss weg?

Der Kopfbahnhof Altona sei nicht effizient, weil hier wichtige (Fahr)Zeit verloren gehe und Verspätungen oder Engpässe an anderer Stelle entstünden, so die DB. Unabhängige Bahnfachleute zeichnen ein ganz anderes Bild: Gerade die Engpässe am Hauptbahnhof und die dortigen Verspätungen können für den Verkehr aus und in Richtung Norden am Kopfbahnhof Altona gut aufgefangen werden.

Ein wichtiges Argument in der Diskussion war lange Zeit die Entlastung des völlig überbelasteten Hamburger Hauptbahnhofs. Mittlerweile geben auch die DB und der Hamburger Senat zu, dass der geplante Durchgangsbahnhof zu keiner Entlastung führen werde. Die Gegnerinnen und Gegner des Durchgangsbahnhofs befürchten gar eine zusätzliche Belastung durch die Fahrgäste aus dem Hamburger Westen, die sich den dann erforderlichen Umweg über Diebsteich sparen und stattdessen direkt im Hauptbahnhof in die Fernbahn einsteigen.

Die Variante einer Sanierung des jetzigen Bahnhofs Altona wurde angeblich von der DB geprüft. Gutachten hierzu wurden bis heute nicht veröffentlicht. Die Variantenabschätzung ist nicht nur für das OVG, sondern auch für die interessierte Öffentlichkeit sehr wichtig.

## Grundstücksgeschäfte und Wohnungsbau

14 Hektar Bahngelände sollen durch die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona frei werden. Für 40 Millionen Euro kauft die Stadt Hamburg diese Grundstücke von der Bahn. Weshalb die Stadt dafür zahlen muss, bleibt ein Rätsel. Denn Ende des 19. Jahrhunderts hat die damals selbständige Stadt Altona der Bahn diese Flächen kostenlos zur Verfügung gestellt, um die öffentliche Beförderung von Personen und Gütern zu gewährleisten. Jetzt kauft die öffentliche Hand

quasi ihre eigenen Grundstücke zurück und darf zu allem Überfluss auch noch den Rückbau der Gleisanlagen und die Bodensanierung bezahlen.

Auf den Bahnflächen will die Stadt 1.900 Wohnungen bauen, was nur möglich sei, wenn das extrem laute, fast 100 Jahre alte Bahnviadukt für die Ferngleise durch die Verlegung des Bahnhofs überflüssig werde. Die Alternative, die Ferngleisverbindung zu sanieren und am Rande des geplanten Wohngebietes neben den S-Bahn-Gleisen verlaufen zu lassen, wird von der Stadt mit fadenscheinigen Begründungen abgelehnt. Umso lautstärker wird denjenigen, die die Verlegung des Fernbahnhofs kritisieren, vorgeworfen, sie würden den Wohnungsbau verhindern. Dass eine Verlegung der Gleise schneller gehen würde als ein Bahnhofsneubau und damit der Wohnungsbau sogar eher starten könnte, wird dabei geflissentlich ignoriert.

## Der Kampf für den Kopfbahnhof geht weiter

Das fehlerhafte und undurchsichtige Planfeststellungsverfahren zur Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs wurde durch das Oberverwaltungsgericht Hamburg vorläufig gestoppt. Für die DB und die Stadt Hamburg wächst das Risiko einer Niederlage im Hauptverfahren vor dem OVG. Der Bund der Steuerzahler warnt bereits vor Kostensteigerungen durch die Verzögerung der weiteren Planung. Spätestens jetzt muss die DB umdenken und eine Neuplanung mit Erhalt des jetzigen Kopfbahnhofs Altona starten. Die Initiative „Prellbock Altona“ und kritische Stadtplanerinnen und Stadtplaner haben die Vorarbeit dafür bereits geleistet.

**Heike Sudmann** ist Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE in der Bürgerschaft der Hansestadt Hamburg und dort stellvertretende Fraktionsvorsitzende. Arbeitsschwerpunkte: Stadtentwicklung, Wohnen, Verkehr. Sie ist aktiv in unterschiedlichen Verkehrsinitiativen.

### Anmerkungen:

- 1 <https://justiz.hamburg.de/aktuellepresseerklarungen/11545668/pressemitteilung/>
- 2 Bürgerschaftsdrucksache 21/9926, S. 3 <https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/vorgang/53662>

## Ein Bürgermeister ohne Fachkenntnis

Hamburgs neuer Erster Bürgermeister Peter Tschentscher erklärte Anfang Dezember 2018 im Elbe Wochenblatt: „Der Betrieb im Sackbahnhof Altona ist kompliziert, weil sich die ein- und ausfahrenden Züge alle kreuzen müssen. Sobald ein Zug Verspätung hat, können die anderen nicht rein oder raus. Viele ICE-Züge fahren deshalb schon mit Verspätung in Altona los und bringen dann den Bahnverkehr in ganz Deutschland durcheinander.“ Herr Tschentscher hat die Bahnhöfe verwechselt. Kreuzen tun die Züge im Hauptbahnhof, in den vier zweigleisigen Strecken münden, aus dem aber nur eine zweigleisige Strecke hinausführt. Da blockieren sich die Züge auf den acht Fernbahngleisen ständig gegenseitig.

In Altona hingegen überqueren einfahrende Züge auf einer Brücke das Gleisvorfeld und enden auf Gleis 5 bis 8. Dann fahren sie unter der Brücke hindurch zur Reinigung ins Betriebswerk. Auf anderen Gleisen fahren sie unter der Brücke hindurch zu den Abfahrtsgleisen 9 bis 12 und verlassen Altona auf einer zweiten Brücke. Dank zusätzlicher Weichen können beide Brücken in beiden Richtungen benutzt werden. Damit ist Altona der betrieblich flexibelste Bahnhof Hamburgs. Für den studierten Mediziner Dr. Tschentscher: Die Gleise in Altona „kreuzen“ sich ebenso wenig wie Arterien und Venen. Sie führen übereinander hinweg und aneinander vorbei. Da noch eine direkte Verbindungskurve nach Norden führt, ist Altona sogar ein Bypass. Wer den herausoperiert und in die zweigleisige Strecke einen Bahnhofspropfen setzt, auf dem sich zwangsläufig Züge kreuzen, der provoziert den Infarkt des Systems.

Ach ja: Für die verspäteten Abfahrten aus Altona gibt es zwei Hauptgründe: Es war so viel zu reparieren, dass der Zug im Betriebswerk nicht rechtzeitig fertig wurde – oder die Gleise im Hbf sind nicht frei, sodass der Zug in Altona warten muss.

Joachim Holstein



# Der Super-GAU Rastatt

## Beispielhaft für die Inkompetenz der DB und hinsichtlich der Lehren für Stuttgart 21

**Bernhard Knierim**

Samstag, 12. August 2017, 11:03 Uhr:  
In der Nähe von Rastatt in Baden sackt der Schienenstrang der Rheintalbahn um bis zu einem halben Meter ab. Hintergrund ist der längst überfällige Ausbau dieser Bahnstrecke, auf der täglich hunderte von Personen- und Güterzügen verkehren und die die wichtigste Nord-Süd-Strecke durch Deutschland ist. In Rastatt soll dafür ein 4,3 km langer Bahntunnel gebaut werden, der zukünftig den Hochgeschwindigkeits-Personen- und den Güterverkehr unter der Stadt hindurchleiten soll und der eigentlich bis Juli 2018 im Rohbau fertiggestellt werden sollte. Gemäß der Vereinbarung mit der Schweiz, die unter anderem den Gotthard-Basistunnel als Teil der Alpentransversale rechtzeitig fertiggestellt hat, sollte eigentlich diese wichtige Zulaufstrecke in Deutschland schon seit Jahren durchgehend viergleisig ausgebaut sein. Bei den Bauarbeiten für einen Bahntunnel, der die beiden neuen Gleise aufnehmen soll, kam es dann aber zum Bahnbau-GAU: Die Tunneldecke brach

ein; Geröllmassen und Wasser stürzten in den Bau. In letzter Minute konnten die Züge auf der absackenden Strecke gestoppt werden. Eine Eisenbahnkatastrophe mit Zugentgleisung war im Bereich des Möglichen (Siehe den folgenden Artikel).

Nach dem Einbruch wurden die Hohlräume hastig mit Beton verfüllt. Die Wieder-Freigabe der Strecke hat trotzdem mehr als sieben Wochen gedauert; bis zum 2. Oktober 2017 konnte kein Zug den Abschnitt passieren. Teil der Füllmasse ist auch die 18 Millionen Euro teure Tunnelbohrmaschine, die nicht mehr evakuiert werden konnte. Die Bauarbeiten der neuen Trasse sind dadurch wiederum um Jahre zurückgeworfen worden; bis Mitte 2018 wurde nach Angaben der DB AG der 10.500 Kubikmeter große Betonpfropf vorsichtig wieder entfernt. Ende 2018 lautet die Prognose: Mit dem eigentlichen Tunnelbau kann frühestens Mitte 2019 begonnen werden. Das wären dann zwei Jahre Baustillstand, was mit zusätzlichen Kosten in Höhe von einigen hundert Millionen Euro verbunden sein dürfte.

Die Ursache des Tunneleinbruchs ist rund ein Jahr später nicht gefunden. Die Verantwortung soll in einem Schlichtungsverfahren zwischen DB AG und der Baufirma Züblin geklärt werden. Bemerkenswert ist jedoch, dass die DB AG das Verfahren mit einer besonders großflächigen Vereisung des Bodens unter der bestehenden Strecke bei nur sehr geringem Abstand zwischen dem neuen Tunnel und dem bestehenden Gleis vor dem Unglück als revolutionäres, neues Tunnelbauverfahren pries. Nach der Beinahekatastrophe, die von der DB bis heute beschönigend als „Vorfall“ oder „Havarie“ bezeichnet wird, stellte die DB das gewählte Verfahren als gut erprobt hin. Es sei eben zu einem bedauerlichen Unfall gekommen. Tatsächlich scheinen bei dem gewählten Bauverfahren für den Tunnel erhebliche Risiken in Kauf genommen worden zu sein. Dazu heißt es in einem aktuellen Gutachten zu dem Unglück: „Ob die außergewöhnliche Lage des Kreuzungsbauwerks – die beiden Tunnelröhren der Umfahrung Rastatt kreuzen die Bestandsstrecke



in einem spitzen Winkel auf 350 m Länge und die Überdeckung zwischen den Tunnelbohrmaschinen und der Strecke betrug lediglich etwa fünf Meter – bei den Risikoabschätzungen der Baubetriebsplanung adäquat eingeschätzt wurden, ist äußerst zweifelhaft. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass der vergleichsweise instabile Untergrund in der durchfahrenen Rheinebene für derartige Bauwerke als wenig geeignet eingestuft wird. Vermutlich aus Kostengründen wurde vom ursprünglich geplanten Bauverfahren (Spritzbetonvortrieb) abgewichen und mittels zweier Tunnelvortriebsmaschinen weitergearbeitet. In den genannten Quellen wird auch ausgeführt, dass es bereits eine Reihe von Vorfällen bei vergleichbaren Tunnelprojekten gegeben hat. Das bauausführende Unternehmen war demnach stets die Firma Züblin.“<sup>1</sup>

### Zwei Jahre Baustopp

Die lange Dauer des Baustillstands ist kaum technisch bedingt. In der *Stuttgarter Zeitung* heißt es dazu treffend: „Die Mühlen der Bahn mahlen erkennbar langsam.“ Das Blatt zitiert dabei den Sprecher des DB-Geschäftsfeldes Infrastruktur, Michael Baufeld mit den Worten: „Sorgfalt geht hier vor Schnelligkeit.“ Das klingt grotesk, wenn bedacht wird, dass im Fall der Anwendung dieses Grundsatzes beim

Bau des Rastatter Tunnels es kaum zu dem dramatischen Einbruch gekommen wäre.

Der extrem lange Baustillstand hat höchst spezifische Gründe: Es geht um das Feilschen bei der Frage, wer den gigantischen Schaden ganz oder weitgehend bezahlen muss. Vieles spricht dafür, dass die Deutsche Bahn AG selbst als oberster Bauherr die Verantwortung trägt. Dies aber würde heißen, dass alle Gewinnvorhersagen des DB-Vorstands in die Tonne zu treten sind und die Schulden des Bahnkonzerns umgehend die 20-Milliarden-Euro-Marke reißen würden. Und genau dies will der Bahnkonzern um alles in der Welt vermeiden. Und so führen sachfremde Aspekte dazu, dass der dringend benötigte Ausbau der wichtigsten Nord-Süd-Schienenverbindung blockiert wird. Just in diesem Sinne äußerte der Ministerialdirektor Uwe Lahl im Landesverkehrsministerium, es bestehe der Eindruck, dass vor dem Hintergrund der Schadenersatzfragen der Aufklärung größere Priorität eingeräumt werde als den Fragen des Weiterbaus. „Wenn dies so wäre, wäre es fatal.“<sup>2</sup>

### Zwei Milliarden Euro Schadenskosten

Aufgrund der Totalsperrung wurden über Wochen täglich 20.000 Fahrgäste

mit Bussen hin- und hergekarrt; sie mussten erheblich längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. 200 Güterzüge pro Tag mussten riesige Umwege fahren. Viele fuhren erst gar nicht – so wie auch ein NightJet der ÖBB und ein privater Autoreisezug. Es handelt sich um die folgenreichste Sperrung des Schienenverkehrs seit Jahrzehnten. Dutzende Unternehmen haben noch immer mit den langfristigen Folgen zu kämpfen. Offensichtlich sind besonders den Güterbahnunternehmen durch das Desaster langfristig Kunden verloren gegangen; noch mehr Unternehmen setzen nach der Erfahrung von Rastatt offensichtlich dauerhaft auf den Lkw. Der Gesamtschaden für die Schienengüterverkehrsbranche liegt einem Gutachten des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) bei über 2 Milliarden Euro; insgesamt 8200 Güterzüge konnten nicht auf der vorgesehenen Strecke fahren.<sup>3</sup> Nicht zu reden von dem enormen Vertrauensverlust für die Schiene grundsätzlich, der insbesondere dem ohnehin in der Krise befindlichen Schienengüterverkehr zusetzt.

Der Chef von DB Netz, Ronald Pofalla, tauchte sofort nach dem Unglück im selbst gebuddelten medialen Tunnel unter – schließlich möchte er so bald wie möglich selbst Bahnchef werden. Da wäre es sehr hinderlich, mit dem folgenschwersten

Unglück beim Bahnbau der letzten Jahrzehnte in Verbindung gebracht zu werden. Also gab er lieber keine Interviews und machte sich rar, statt der Öffentlichkeit Rede und Antwort zu stehen, wie es seine Aufgabe als zuständiger Vorstand gewesen wäre. Die Bahngewerkschaft EVG bemängelte im September 2017: „Unsere Kolleginnen und Kollegen reiben sich in diesen Tagen regelrecht auf, um auch unter widrigen Umständen den Reisenden so viel Zugverkehr wie möglich zu bieten. Wenn dann mal was nicht klappt, sind sie nicht der Verursacher.“<sup>4</sup>

### Lehren, auch für Stuttgart 21

Zwei zentrale Lehren lassen sich aus „Rastatt“ ziehen:

Erstens, dass das System Bahn besser für Unglücke und Sperrungen vorbereitet werden muss und sowohl die Bundespolitik als auch das Management der DB AG bislang viel zu wenig tun, um für eine höhere Zuverlässigkeit zu sorgen. So gab es auf der wichtigen potentiellen Ausweichroute Gäubahn zur gleichen Zeit auch eine Sperrung und Bauarbeiten, so dass sie nicht als Umfahrung zur Verfügung stand. Andere mögliche Ausweichrouten sind bis heute nicht elektrifiziert und konnten daher nur mit erheblichem Mehraufwand (Umspannen auf Dieselloks) und in geringem Umfang als Umfahrungsstrecken eingesetzt werden; mögliche Ausweichrouten durch Frankreich scheiterten zudem an den Sprachbarrieren und dem Fehlen entsprechend ausgerüsteter Mehrsystem-Lokomotiven. Ein Ausbau des Schienennetzes mit dem Ziel einer höheren Zuverlässigkeit auch im Falle von Problemen und besonders mit Ausweichmöglichkeiten für wichtige Strecken ist daher überfällig. Zudem muss es sofort umsetzbare Notfallpläne für unterschiedliche

Sperrungs-Szenarien auf den Bahn-Hauptstrecken geben. Nur so kann die Bahn auch bei Problemen weiter funktionieren, anstatt Kundinnen und Kunden zu verschrecken.

Zweitens ist der Tunneleinbruch bei Rastatt ein Menetekel für das andere baden-württembergische Bahn-Großprojekt „Stuttgart 21“: Im Badischen gab es das Desaster bei Tunnelbauarbeiten, die fünf Meter unter den Gleisen und im nicht bewohnten Gebiet stattfanden. In Stuttgart sollen Tunnelbauten mit einer gesamten Länge von 60 Kilometern in dicht bewohntem Gebiet realisiert werden. Teilweise beträgt die Distanz zwischen der Tunneldecke und Kellerboden von Gebäuden ebenfalls nur wenige Meter. Die Beteuerungen der Bahn, man habe das technisch alles im Griff, wirken in Anbetracht des Tunneleinbruchs in Rastatt und des am Ende mindestens zweijährigen Baustopps wenig glaubwürdig.

Die Bodenbeschaffenheit in Rastatt war dabei im Prinzip berechenbar. In Stuttgart verlaufen hingegen 16,7 Kilometer der Tunnel für Stuttgart 21 durch Gipskeuper (Anhydrit), der immer wieder für erhebliche Probleme für Tunnel bis hin zur Vollsperrung verantwortlich ist, wenn er mit Wasser in Verbindung kommt und dann aufquillt. Ein solcher Kontakt mit Wasser lässt sich im Bau und auch später im Betrieb jedoch kaum zuverlässig ausschließen. Viele Tunnel durch Gipskeuper müssen daher im Abstand weniger Jahre immer wieder aufwändig und teuer saniert werden, manche müssen sogar dauerhaft gesperrt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass sich in einem Straßentunnel leichte Hebungen tolerieren lassen, während bei einem Bahntunnel schon Hebungen von wenigen Zentimetern eine Vollsperrung zur

Folge haben. Die Folge davon könnte sein, dass wichtige Zulaufstrecken zum neuen Stuttgarter Tiefbahnhof dauerhaft gesperrt werden müssten – mit katastrophalen Auswirkungen auf das gesamte Bahnnetz.

Einen sehr bösen, aber völlig zutreffenden Kommentar zum Versagen der Bahn und der Politik von Beni Gafner veröffentlichte die Basler Zeitung am 18. August 2017:

„Die großsprecherische Politik Deutschlands, die gerne mal Vorgaben für Drittweltländer und andere beinhaltet, sie verdient in Anbetracht des Chaos im Güterverkehr nur Hohn und Spott. Es ist diese großspurige Politik, die anderen gerne vorgibt, wie erfolgreiche Klima-, Wirtschafts- oder Sicherheitspolitik auszusehen hat. [...] Es ist genau dieselbe Politik, die es zulässt, zwei von drei europäischen Nord-Süd-Achsen zwecks Sanierung zu schließen, während die dritte in offensichtlich dilettantischer Weise untertunnelt wird. [...] Die Schweiz täte gut daran, Deutschland künftig als Drittweltstaat einzustufen, insbesondere, wenn es dort um Infrastruktur- und Verkehrspolitik geht. Die Schweiz muss sich deshalb überlegen, ihr Entwicklungshilfebudget aufzustocken, um so im Krisengebiet vor Ort dringend benötigte Planer und Ingenieure zum Einsatz bringen zu können. Nach Deutschland reisen könnten gleich auch ein paar Juristen, die in Berlin die Bedeutung von Unterschriften erklären. Deutschland hat sich 1996 per Staatsvertrag verpflichtet, seinen Neat-Zubringer auf eigenem Territorium fertigzustellen. Rechtzeitig. Der Termin ist verstrichen, ein neuer ist nicht in Sicht.“<sup>4</sup>

#### Anmerkungen:

1 Studie *Volkswirtschaftliche Schäden aus dem Rastatt-Unterbruch - Folgenabschätzung für die schienenbasierte Supply-Chain entlang des Rhine-Alpine Corridor 2017* der Hanseatic Transport Consultancy" (HTC) im Auftrag des NEE; online unter: [https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/pdf/20180420\\_htc\\_nee\\_vowi\\_schaeden\\_rastatt\\_final.pdf](https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/pdf/20180420_htc_nee_vowi_schaeden_rastatt_final.pdf); Seite 20

2 Zitiert in: *Stuttgarter Zeitung* vom 9. August 2018. Dort auch die vorangegangenen Zitate aus dieser Tageszeitung.

3 Studie *Volkswirtschaftliche Schäden aus dem Rastatt-Unterbruch*, a.a.O.

4 Pressemitteilung der EVG vom 7.9.2017; <https://www.evg-online.org/meldungen/details/news/sperrung-der-rheintalbahnhof-unsere-kolleginnen-und-kollegen-freuen-sich-gerade-jetzt-ueber-ein-fr/>

5 *Drittweltland Deutschland*, *Basler Zeitung Online* vom 18.8.2017; online: <https://bazonline.ch/schweiz/standard/drittweltland-deutschland/sto-ry/17089785>

# Rastatt konkret

## Eine verleugnete Beinahe-Eisenbahnkatastrophe

Winfried Wolf

Der Tunneleinbruch bei Rastatt wird seitens der Deutschen Bahn AG auch heute noch als ein eher harmloser Vorfall präsentiert. Und gebetsmühlenartig hieß es immer wieder, es habe „keine Gefährdung des Schienenverkehrs und der Reisenden gegeben“. Doch genau dies gab es. Konkret haben bei der Beinahe-Katastrophe in Rastatt die DB-Verantwortlichen und Roland Pofalla als Chef von DB Netz auf vier Ebenen versagt.

### 1. Entscheidung für ein höchst riskantes und „einzigartiges“ Bauverfahren

Die Bahn und die ausführenden Baufirmen entschieden sich bei der erforderlichen Unterfahrung für ein spezifisches, im vorliegenden Fall einzigartiges Verfahren. Auf einer Länge von 205 Metern wurde der den Tunnel umgebende Erdboden mithilfe eines ringförmigen Vereisungskörpers stabilisiert.<sup>1</sup> Die nach dem Rastatt-Desaster von der DB AG vielfach vortragene Behauptung, das Verfahren sei im gegebenen Kontext „erprobt“, wird von der DB AG selbst widerlegt. In der Sendung swr aktuell vom 3. August führte der DB-Vertreter Frank Roser mit einem gewissen Ingenieursstolz aus, das gewählte Verfahren sei „insofern einzigartig [...], dass eine Unterfahrung einer im Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecke mit einer Tunnelvortriebsmaschine im Eiszyylinder meines Wissens noch nie irgendwo in Deutschland bewerkstelligt wurde.“

Das Gesamtrisiko wurde bei diesem „einzigartigen“ Bauverfahren noch dadurch erhöht, dass bei dem Tunnel der Abstand zwischen der Tunneloberkante und der Geländeoberfläche außerordentlich gering war. Die DB spricht von „lediglich fünf Metern“ Überdeckung. Auf der Website von DB Netze ([www.karlsruhe-basel.de/tunnelbau-tunnel-rastatt.html](http://www.karlsruhe-basel.de/tunnelbau-tunnel-rastatt.html); abgerufen am 24. 9.



2017) heißt es sogar: „An einigen Stellen beträgt die Überdeckung des geplanten Tunnels weniger als vier Meter. Dies gilt für [...] die Fußgängerunterführung Niederbühl.“ Letzteres war exakt der Bereich des „Schadensereignisses“ (siehe unten).

### 2. Die Untertunnelung ohne Streckensperrung war unverantwortlich und unnötig.

Das Risiko bei der Realisierung der gewählten Tunnelvariante und Unterführung der Bestandsstrecke wurde deutlich erhöht, indem die Unterführung der Bestandsstrecke während des uneingeschränkten Bahnbetriebs erfolgen sollte. Tatsächlich kam es dann auch am helllichten Tag und während dichten Schienenverkehrs zum Tunneleinbruch. Nach DB-Vorgaben durfte es auch keine zeitweilige Sperrung der Strecke geben. Eine besondere Gefahr für die Sicherheit ergab sich in einem solchen Fall dadurch, dass dieser äußerst dichte Schienenverkehr – mit S-Bahnen, Regionalbahnen, IC-EC-

Zügen, ICE-Zügen und Güterzügen – mit Erschütterungen verbunden ist, die dynamisch auf den Erdboden einwirken. Das musste sich „auflockernd“ auf die Vereisung auswirken – und dies ohne Zweifel in einem solchen Umfang, dass dadurch ein Tunneleinbruch begünstigt wurde.

Dabei war eine Untertunnelung bei laufendem Betrieb nicht notwendig. Die Leistung der eingesetzten Tunnelvortriebsmaschine (TVM) mit Namen „Wilhelmine“ wurde von der DB mit „bis zu 23 Metern“ pro Tag angegeben. Damit hätte die rund 30 bis 45 Meter lange direkte Unterführung der Bestandsstrecke einschließlich einer ersten Aushärtung des Betons, der zur Stabilisierung der Tunnelbauelemente (der „Tübbinge“) eingespeist wird, im Zeitraum eines verlängerten Wochenendes durchgeführt werden können. Bei entsprechender kluger Planung von Umleitungsverkehren (u.a. über die Gäubahn Stuttgart – Singen und über die linksrheinische, französische

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10

Bahnhoftafel Rastatt neo - Startzeit: 12.08.17, 10:13 Uhr

12.08.17 10:18 0 Min 10 Min Abfahrtsfahrplan H-11 H-12 S-Bahn L114 D114 6 Fahrten

Fahrer	Spezialführung	Abfahrtsfahrplan	Ankunft	Abfahrt	Stops	TP	Aktuelles
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:14	10:18 (92)	2		
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:14	10:21			
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:20 (92)	10:22	3		
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:22 (92)	10:23 (92)	3		Wartungsgang im Bestandslauf
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:24	10:24	5		
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:28	10:29	3		
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:28	10:29			
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:33 (92)	10:34 (92)	4		Wartungsgang im Bestandslauf Wartungsgang im Bestandslauf
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:35	10:35	8		
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:37 (92)	10:38 (92)	5		
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:40	10:40			
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	10:56 (92)	10:57	3		Wartungsgang im Bestandslauf Wartungsgang im Bestandslauf
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	11:02 (92)	11:02 (92)	4		
RE 94701	Karlsruhe Hbf	Oberrhein	11:05	11:05			

Verbindungsstrecke) hätten sich in einem solchen Fall die Einschränkungen im Schienenverkehrs auf ein akzeptables Maß reduzieren lassen.

### 3. Es gab keineswegs nur ein „plötzliche Schadensereignis“. Vielmehr kam es vor und nach dem eigentlichen Tunneleinbruch zu Gleisbewegungen und Gleissenkungen.

Bereits am 3. August kam es laut *Eisenbahn-Kurier* „unmittelbar im Bereich der Unterquerung der Ost-röhre unter der Rheintalbahn zu einer Gleisverwerfung“. Die DB versuchte dies, so der Bericht, durch „Handstopf-arbeiten“ im Schotterbett zu beheben. Ein Monat vor dem Baustellenunfall wurde die DB über YouTube von „Trainboy 111143146“ über Auffällig-keiten im betreffenden Bahnabschnitt hingewiesen (Bericht *Deutsche-Verkehrs-Zeitung* v. 18.8.2017). Die DB bedankte sich explizit für die Hinweise und fügte hinzu: „Wir werden die Information an die zuständige Stelle im Unternehmen weiterleiten.“ Die Bundesregierung antwortete auf entsprechende Fragen wie folgt: „Nach Angaben der DB AG befand sich die Tunnelvortriebsmaschine zum Zeit-punkt dieses Hinweises noch nicht im Bereich der Rheintalbahnquerung. Ein Zusammenhang zum Tunnelvortrieb ist daher ausgeschlossen.“ Selbst-verständlich gab es diesen „Zusammenhang“: Wenn es „Auffälligkeiten“ in der unterirdischen Führung im

Vorfeld der Rheintalquerung gab, dann mussten diese als Warnzeichen dafür gewertet werden, dass solche Auffällig-keiten auch bei der Rheintalbahn-Unterquerung auftreten könnten.

### 4. Die DB und die Rastatt-Tunnel-Baufirmen ließen es zu, dass nach dem Tunneleinbruch noch 16 Minuten lang bis zu einem Dutzend Züge über die Stelle mit den sich absenkenden Gleisen rollten.

Die DB behauptete nach dem Bauun-fall und bis zum 22. September, es sei am Samstag, dem 12. August, „gegen 11 Uhr“, zu dem „Schadensereignis“, einem plötzlichen Einbruch des Tun-nels unter der Bestandsstrecke gekom-men. Man habe dann sofort, und zwar exakt um „11.03 Uhr“, den gesamten Zugverkehr für beide Richtungen ge-stoppt. Diese Darstellung war *definitiv unwahr*.

Die DB-Vertreter vertuschten, dass nach dem Tunneleinbruch mehr als eine Viertelstunde lang Züge über die Gefahrenstelle rollten. Die Bundesre-gierung musste inzwischen in der Be-antwortung eines Fragenkatalogs des MdB Matthias Gastel (Die Grünen) eingestehen: „Nach Mitteilung der DB AG stellte der Schicht-Ingenieur am 12.8.2017 um 10.47 Uhr Wassereintritt im Tunnel fest. Nach Bewertung des Schadens und [in] Abstimmung mit dem Bauleiter informierte dieser um 11.02 Uhr den Fahrdienstleiter über das Ereignis. Die Streckensper-rung erfolgte [...] um 11.03 Uhr.“

(Drucksache 18/13475).

Das heißt: Nach dem „Scha-densereignis“ Tunneleinbruch fuhren noch 16 Minuten lang Züge über die sich senkenden Gleise. Der letzte Zug in Fahrtrichtung Karlsruhe – Basel war nach Angaben der Bundesregie-rung ein „Güterzug Bau 94701 gegen 10.53 Uhr“ und der letzte in Fahrtrich-tung Basel – Karlsruhe ein „Regional-zug DPN-L 85543 um 11.03 Uhr“.

Verschwiegen wird dabei, wie viele Züge insgesamt nach dem teilweisen Tunneleinbruch über den nunmehr labilen Streckenabschnitt – für den Monate zuvor eine Langsamfahrstelle (La) eingerichtet worden war, die jedoch eine Geschwindigkeit von 80 km/ gestattete – rollten.

Nach unserer Aufstellung passier-ten drei Züge die Gefahrenzone nach dem Tunneleinbruch. Oben sehen Sie einen Screenshot des bahninternen Informationssystems, das zum Zwe-cke der folgenden Erklärungen in eine Tabelle kopiert wurde. Dokumentiert werden die fahrplanmäßigen („Soll“) und die realen („Ist“) Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie die Abwei-chungen; in einigen Fällen werden die Gründe für die Abweichungen genannt. Der Screenshot enthält nur Nahverkehrszüge. Die als S-Bahn be-zeichneten Züge sind mehrsystemfä-hige Straßenbahnen, also vergleichs-weise leichte Fahrzeuge.

Die Züge mit den folgenden [von uns eingefügten] Ziffern am linken Rand 2, 4, 5, 7 und 8 fuhren planmä-

Big nicht über die Unfallstelle.

Die Züge 1, 3 und 6 fuhren vor dem „Schadensereignis“, den Bahn und Bundesregierung inzwischen mit 10:47 Uhr angeben, über die Unfallstelle. Zug 6, der RE aus Konstanz, tat dies nur wenige Minuten vor dem Wassereinbruch – möglicherweise haben schon die von diesem Zug verursachten Vibrationen dem instabilen Gebilde oberhalb der Tunnelbohrung „den Rest gegeben“.

Zug Nummer 10 ist der in der Antwort der Bundesregierung genannte „Regionalzug DPN-L 85543 um 11.03 Uhr“. Er erreichte Rastatt um 11:05 Uhr. Dieser Zug befand sich also im Bereich der Unfallstelle, als geschlagene 15 Minuten nach dem Wassereinbruch endlich jemand von der Baustelle aus den Fahrdienstleiter informierte, der dann die Strecke sofort sperrte und somit – buchstäblich in letzter Sekunde – die Abfahrt des Zuges Nummer 9 verhinderte: Dieser stand wegen seiner Verspätung noch abfahrtsbereit in Rastatt.

In der Tabelle nicht enthalten sind Fern- und Güterzüge. Aus der Antwort der Bundesregierung geht hervor, dass etwa sechs Minuten nach dem Wassereinbruch der „Güterzug Bau 94701 gegen 10:53 Uhr“ die Unfallstelle passierte. Der einzige Fernzug, der an jenem Tag planmäßig gegen oder nach 10:47 Uhr die Unfallstelle passieren sollte, war ICE 200 auf der Fahrt von Basel nach Köln mit planmäßiger Abfahrt in Offenburg um 10:33 Uhr und planmäßiger Ankunft in Karlsruhe um 10:58 Uhr. Gemäß DB-Informationssystem war dieser Zug an beiden Bahnhöfen pünktlich und müsste somit zwischen 10:47 Uhr und 10:49 Uhr die Unfallstelle überfahren haben, also genau zu dem Zeitpunkt, als der Wassereinbruch erfolgte.

**Bilanz:** Die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG bewiesen in Rastatt ihr Unvermögen beim Tunnelbau und bei der Reaktion auf das Unglück. Sie handelten in hohem Maß unverantwortlich und nahmen in Kauf, dass die Gesundheit und das Leben hunderter Fahrgäste und Anrainer gefährdet wurden.



Grafik: J. Römer

## Die Krise des Schienengüterverkehrs

Der Schienengüterverkehr (SGV) befindet sich in einer tiefen Krise. Das gilt insbesondere für die SGV-Tochter der Deutschen Bahn, DB Cargo. Beförderte DB Cargo 1998 noch 289 Millionen Tonnen Güter, so waren es 2017 nur noch 205 Millionen Tonnen (innerhalb Deutschlands). Auch die Transportleistung (gemessen in Tonnenkilometer) war in diesem Zehnjahreszeitraum rückläufig. Und dies trotz eines erheblichen Wachstums des Schienengüterverkehrsmarktes. Das heißt, die privaten Güterbahnen, die sich in starkem Maß als Rosinenpicker unterwegs sind, haben massiv Anteile gewonnen. Die Deutsche Bahn hat aber auch massiv Kapazitäten abgebaut. So wurde bei DB Netz die Zahl der Gleisanschlüsse im selben Zeitraum von 6252 auf 2367 reduziert (wobei es 1991 sogar noch 15.000 waren). Die Beschäftigtenzahl bei DB Cargo lag 1998 bei 44.500; 2017 waren es noch 28.257. Bei solchen Zahlen ist nachvollziehbar, wenn die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* titelte: „Die Güterbahn kämpft ums Überleben“ (27.10.2016).

Bei einem solchen Niedergang spielen natürlich Management-Fehler eine erhebliche Rolle. Doie erwähnte Rosinenpickerei der privaten Bahnen, eine logische Folge des eingeführten Wettbewerbsprinzips, kommt hinzu. Und natürlich hat dies auch viel mit den ungerechten Kostenstrukturen zu tun.

Rastatt hat zu einem weiteren erheblichen Vertrauensverlust und der Verlagerung von Transporten auf die Straße geführt. Die Forderung einer Anpassung der Kostenstrukturen zugunsten des Schienengüterverkehrs ist berechtigt. Die viel beschworene Verlagerung auf die Schiene wird nur auf diese Weise möglich sein. Notwendig sind

- die Abschaffung des Dieselsteuerprivilegs
- eine deutliche Anhebung der Lkw-Maut
- die Befreiung der elektrisch betriebenen Bahn von der EEG-Umlage
- ein dauerhaftes Verbot von „Gigalinern“
- mehr Kontrollen von Lkw zur Verhinderung von Überladung und der Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten sowie illegalem Lohndumping.

Der Bund wäre nach dem Unglück in Rastatt in der Pflicht gewesen, den Schienenverkehrsunternehmen auch finanziell unter die Arme zu greifen. Während diese Unterstützung offensichtlich lange auf sich warten lässt, ist die Bundesregierung bei der Autoindustrie traditionell immer sehr spendierfreudig. Siehe die „umweltschädlichen Subventionen“ im Verkehrssektor in Deutschland, die das Umweltbundesamt wie folgt auflistet:

- 7,4 Milliarden Euro pro Jahr für das Dieselsteuerprivileg
- 192 Millionen Euro im Jahr 2017 (und für 2018: 270 Mio. Euro) für die Elektroauto-Kaufprämie
- 300 Millionen Euro für Elektroauto-Ladesäulen
- 30 Millionen Euro Förderung an Kommunen für „Elektromobilität“
- mindestens 3,1 Milliarden Euro für das Dienstwagenprivileg



# Sieben Fahrten aufs Abstellgleis

## Wie man ein weitgehend vorbildliches System Schiene zugrunde richtet

Eberhard Happe

Betrachtet man die vergangenen 25 Jahre seit der Bahnreform, so könnte man von einer Verschwörung gegen das System Bahn sprechen: Man mache die Bahn unflexibel, inkompatibel, teuer! Was kommt da nicht alles zusammen:

### 1 Scheinwettbewerb führt zu nicht kompatibelem Rollmaterial

Unter der semantischen Betrügerei „Wettbewerb“ werden im Regionalverkehr Fahrzeuge von den ausschreibenden Stellen verlangt und in Betrieb genommen, die nicht miteinander kuppelbar und schon gar nicht gemeinsam steuerbar sind. In den 70er Jahren war der Rückzug der Bahn aus der Fläche zum politischen Credo erhoben worden. Die Verantwortlichen bei der Deutschen Bundesbahn taten sich

deshalb enorm schwer, den seit Jahren währenden faktischen Stillstand im Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) zu überwinden. Dennoch wurde mit der Entwicklung sowohl eines einteiligen (VT 627), wie eines zweiteiligen (VT 628) Dieseltriebzuges begonnen. Nach intensiven Erprobungen des VT 628 durch die Bundesbahn-Versuchsanstalten und in der Praxis, bei denen dieser sich sowohl betrieblich als auch wirtschaftlich hervorragend bewährt hatte, wurden von der Deutschen Bundesbahn – nachdem der vertaktete SPNV von der Politik endlich als Mobilitäts-Chance begriffen worden war – ca. 470 Triebzüge zu Preisen zwischen 2,2 und 2,8 Millionen DM beschafft und bundesweit eingesetzt. Einige ausländische Bahnen übernahmen dieses Fahrzeugkonzept. Als nach der Bahnreform die Verantwortung des SPNV auf die Länder übergang, wurde dieser geradezu zu einer Spielweise von Repräsentanten regionaler

Eitelkeiten. Diese zu hofieren, war die einschlägige Industrie nur allzu gerne bereit. Mit der von dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG veranlassten Quasi-Schleifung der Bundesbahn-Versuchsanstalten, fehlte es außerdem fortan an einem von der Industrie unabhängigen Prüf- und Erprobungs-Institut. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn dauerten Erprobung und Zulassung neuer Eisenbahnfahrzeuge wenige Wochen; heute dauert es Jahre. Der vom gesamten politischen Spektrum gefeierte Erfolg der Regionalisierung des SPNV unterliegt bei kritischer Betrachtung durchaus massiven Zweifeln.

### 2 Teure ETCS-Sicherungstechnik: Es droht der totale Betriebsstillstand

Es war eine lange von katastrophalen Unfällen begleitete Entwicklung bis mit Streckenblock und Gleisfreimel-

derung die menschliche Unzulänglichkeit bei der Fahrwegesicherung überwunden war. Der Unsicherheitsfaktor Mensch auf der Seite des Triebfahrzeugpersonals bestand jedoch unter dem Begriff des Signalvergehens fort. Dieser Gefahr konnte nur begegnet werden, indem die Fahrwegesicherheit unmittelbar – ohne menschliches Zutun – auf die Zugeinheit übertragen wurde. Die Deutsche Reichsbahn entwickelte in den 30er Jahren das System *Induktive Zugsicherung (Indusi)*, eine *Punkt-Zug-Beeinflussung (PZB)*, bei der neben seiner primären Funktion, Züge daran zu hindern, ein Halt zeigendes Signal zu passieren, zugleich der Fahrtverlauf dokumentiert wird. Dieses System wurde bei der Deutschen Bundesbahn mit den Jahren verfeinert und auf die Funktion Geschwindigkeitsüberwachung erweitert. Das System Indusi eignet sich jedoch nur bis zu Geschwindigkeiten bis 140 km/h (in Sonderfällen 160 km/h). Für höhere Geschwindigkeiten wurde das System *Linienzugbeeinflussung (LZB)* entwickelt, bei dem die auf der Strecke fahrenden Triebfahrzeuge induktiv mit einer Rechnerzentrale verbunden sind. Das System ist nach dem *fail safe-Prinzip* ausgelegt und braucht theoretisch keine ortsfesten Signale. Es ermöglicht *Fahren auf elektrische Sicht* und lässt sicherheitstechnisch keine Wünsche offen. Dennoch waren die im internationalen Verband der Eisenbahnen, der Union Internationale de Chemin de fer' (UIC), zusammengeschlossenen Bahnen und die Europäische Kommission nicht bereit, dieses bewährte System als europäischen Standard zu übernehmen. Mit dem *European Train Control System' (ETCS)*, einem nicht mehr fahrweg-, sondern fahrzeug-basierten System, sollte ein europaweit einheitliches Zug-Sicherungs-System geschaffen werden. Dieses System ist durch nationale Sonderentwicklungen jedoch längst an den Rändern zerfasert. In Deutschland wurde das extrem teure ETCS-System zunächst nur auf den neuen Fernverkehrsstrecken eingeführt. Da die dort verkehrenden Züge aber auch auf allen anderen Netzbereichen fahren müssen, ist die eingeführte zuverlässige fahrwegbasierte Sicherungstechnik

auf den Triebfahrzeugen unverzichtbar. Zur wenigstens teilweisen Kostenkompensation wurde bei den kürzlich in Betrieb genommenen Neubaustrecken auf konventionelle Signaltechnik verzichtet. Damit gibt es auf diesen Strecken bei Störungen des Systems keine unmittelbare sichere Rückfallebene mehr, so dass es als Folge einer solchen Störung zum totalen Betriebsstillstand kommen kann.

### 3 Synergieverlust durch Segmentierung

Mit der Separierung der Verkehrsbereiche und mit dem nahezu vollständigen Verzicht auf Betriebsreserven sind schnelle Not- und Störfalleingriffe u. U. durch einen anderen Verkehrsbereich nicht möglich bzw. extrem erschwert. Zu Zeiten von Reichs- und Bundesbahn war es üblich, bei einer im Betrieb schadhaft gewordene Lokomotive eines Fern-Reisezuges kurzerhand die Lokomotive des örtlich und zeitlich nächsten Güterzuges abzuspannen und als Ersatzlok vor den Fern-Reisezug zu kuppeln. Nach den Konzernregeln der Deutschen Bahn AG ist es praktisch unmöglich, selbst eine im „Stillager“ stehende Güterzuglokomotive ad hoc als Ersatzlok für ein schadhaftes Reisezug-Triebfahrzeug zu verwenden. Man lässt den Reisezug lieber ausfallen.

### 4 Abbau von Flexibilität

Das einerseits mit Sicherheits-, andererseits mit Verrechnungs-Defiziten begründete Verbot adhoc-disponierter Zugfahrten ohne expliziten Fahrplan – quasi eine *conditio-sine-qua-non* für eine situationsgerechte flexible Betriebsführung – ist eine Ursache insbesondere für Anfangsverspätungen und macht u. U. lebensrettende Einsätze unmöglich.

### 5 Elektronische Stellwerke. Oder: Früher war tatsächlich vieles besser

Die netzweite Einführung elektronischer Stellwerke, die keine situationsbezogenen Anpassungen zulassen, führen dazu, dass es im Störungsfall

regelmäßig zu betrieblichem Totalstillstand kommt. Signalstörungen waren zu Zeiten mechanischer, elektromechanischer oder Relais-Stellwerke so gut wie nie Ursachen für Zugverspätungen. Die verschiedenen bewährten Rückfallebenen und ein funktionierendes Störfallmanagement sorgten dafür, dass derartige Störungen für den Reisenden nahezu unbemerkt blieben. Die früher insbesondere auf den Magistralen viel größere Anzahl von Überhol-Gleisen und Überleitverbindungen zusammen mit der Möglichkeit sogenannte Bauweichen in die Stellwerkstechnik zu integrieren, sorgten auch bei Gleisbaustellen für einen im wesentlichen reibungslosen und pünktlichen Betrieb.

### 6 „Feste Fahrbahn“ – Sinnbild für Betonpolitik und Politik für die Betonlobby

Mit der ‚festen Fahrbahn‘ ist ein Fahrweg geschaffen, der nicht anpassungsfähig ist, nicht ohne langdauernde Streckensperrung reparaturfähig ist, wegen mangelhafter Federung das Materialgefüge der Radsätze allmählich zerrüttet, keine längere Lebensdauer erwarten lässt und erheblich teurer ist als klassischer Schwellen-Oberbau.

### 7 Profitwohl versus Bahnnutzerwohl

Eine diversitiv-vernetzte Lobby ist neben einer indifferenten Bahnpolitik mit verantwortlich dafür, dass aus einem Vorzeige-Bahnland, auf das die Welt geschaut hat, eine Bahnwirklichkeit geworden ist, bei der die unternehmerischen Entscheidungen der Bahnführung nicht mehr vom Wohl der Bahn-Nutzenden bestimmt werden, indem sie vor allem außerhalb der Bahn liegenden Gewinn-Interessen dienen.

---

**Eberhard Happe** war Dezernent für Zugförderung bei der Bundesbahndirektion Hamburg. Aktiv u.a. bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)



Gleis

14

unbestimmt verspätet

**Klimaanlage defekt**

Bitte besetzen Sie einen anderen Wagen

**Sehr wichtiger Fahrgast**

Bitte beachten Sie, dass die Bahnstrecke wegen eines technischen Defekts für einige Minuten gesperrt ist. Die Züge werden entsprechend verspätet.



Bitte beachten Sie, dass die Bahnstrecke wegen eines technischen Defekts für einige Minuten gesperrt ist. Die Züge werden entsprechend verspätet.

7a3

Zug fällt aus

**Fahrscheine**

**Automat**  
"Ist vorübergehend außer Betrieb!"

Störungsbildung am  
0100 227-12876



**Noch mal kuscheln** statt  
am Bahnsteig warten.

Der DB Streckenplan ist möglich.



kehr.  
smer rechtzeitig

# Block III Der Alltag im Schienenverkehr

Mit was sehen sich die Millionen Fahrgäste, die Jahr für Jahr die Züge der Deutschen Bahn AG benutzen, konfrontiert? Mit dem Tarifschub, mit dem Abbau von wesentlichen Angeboten, mit überfüllten Zügen. Block III in diesem Bahn-Heft widmet sich dem Alltag im Schienenverkehr.

Das im Dezember 2016 durchgesetzte Aus für die Nachtzüge der Deutschen Bahn wird im ersten Beitrag (auf den Seiten 60 bis 64) beschrieben. Dort – und am Ende des Heftes (Seite 95f) – wird auch berichtet, dass die Nachtzüge der ÖBB mit wachsendem Erfolg verkehren und expandieren und dass es engagierte Initiativen für ein Nachtzug-Revival – für ein „back on track“ – und für die Entwicklung eines europaweiten Nachtzugnetzes gibt.

Ende 2018 schaukelte sich die Kritik an der Performance der Deutschen Bahn AG hoch: Debattiert wurde über die unbefriedigende Pünktlichkeitsquote, über eine größere Zahl von Unfällen mit einem lichterloh brennenden ICE und über die Recherche, dass nur ein Fünftel der ICE-Züge, die im Netz verkehren, auch ohne Mängel unterwegs sind. Wie antwortete darauf die DB? Mit: „Wir haben verstanden. Wir erhöhen die Tarife!“ Diese Erhöhung erfolgt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018. In dem Beitrag zum Thema Fahrpreise (auf den Seiten 65-67) verdeutlichen wir: Seit 2003 stiegen die Fahrpreise um 50 Prozent – doppelt so schnell wie die Inflation. Das wohl größte Ärgernis im Schienenverkehr ist der immer absurdere und immer undurchdringlichere Tarifschub. In einem ausführlichen Beitrag auf den Seiten 68 bis 73 beschreibt der Autor das DB-Tarifsystem in Detail – und eröffnet erstaunliche Möglichkeiten, wie man mit banalen Tricks die Ticket-

preise radikal senken kann. In einem weiteren Artikel zum selben Thema, auf den Seiten 74 bis 77, wird in Frage gestellt, dass die steigende Auslastung der Züge (die die DB bejubelt, die aber zugleich für Hunderttausende Reisende, die nur noch einen Platz auf dem Fußboden in den Wagenübergängen finden, ein heftiges Ärgernis ist), ein Resultat einer pfiffigen Fahrpreispolitik, dem sogenannten Yield-Management, ist. Während die Zahl der Fahrgäste stieg, wurden schlicht die Kapazitäten gekappt, wurde die Zahl der Sitzplätze und die Zahl der täglich verkehrenden Züge deutlich reduziert.

Im Oktober 2018 brannte ein ICE bei Dierdorf/Montabaur lichterloh. In den Jahren zuvor hatte die DB immer wieder bestritten, dass ein ICE überhaupt in Flammen stehen kann. Bis zum Unfall in Dierdorf ahnte kaum jemand, dass Aluminium nicht nur schmelzen, sondern auch brennen kann. In dem Beitrag eines Lokführers (siehe die Seiten 79-81), der aus nahe liegenden Gründen namentlich nicht erwähnt sein will, wird der Unfallhergang beschrieben und verdeutlicht, dass auch hier die Gefahr einer Eisenbahnkatastrophe bestand. Die Ursache für das Unglück ist keine Art „Verkettung unglücklicher Umstände“: Das Sparen bei der Sicherheit, der Abbau der Ausbildungsstandards bei Lokführern, sonstigem Zugpersonal und bei den Feuerwehren und die unzureichende Instandhaltungsarbeiten – gefährliche „Überbrückungen“ oder Abschaltungen von elementaren Sicherheitseinrichtungen inklusive – trugen wesentlich zu diesem hochgefährlichen Unfall bei. Wobei dies kein Einzelfall ist: Im vergangenen Jahrzehnt gab es 40 ICE-Brände, einen je Vierteljahr (siehe Seite 78).

# Doch ein Fortsetzungsroman

## Nachtzüge – trotz immer neuer Mordversuche nicht totzukriegen

Joachim Holstein

Als im Mai 2016 das *Lunapark21*-Extraheft<sup>1</sup> zum Thema Nacht- und Autozüge erschien, betrieb die DB solche Züge noch, hatte aber deren Abschaffung zum Dezember 2016 bereits beschlossen – Vorstandsmitglied Ronald Pofalla hatte im November 2015 im Sonder-ICE zum Pariser Klimagipfel (!) die Nachtzüge für beendet erklärt<sup>2</sup> und diese Entscheidung ausgerechnet mit der hohen Nachfrage nach nächtlichen Verbindungen begründet, weshalb man aus Kostengründen Schlaf- und Liegewagen durch ICEs ersetzen wolle.

Die Logik dieser Argumentation erschließt sich wahrscheinlich nur

Menschen, die verspätete ICEs auf Nebenstrecken umleiten wollen<sup>3</sup> oder die beim Stichwort »Förderung der Elektromobilität« grundsätzlich die Bahn ausschließen – also Bahnmanagern und Mitgliedern der Bundesregierung.

In der seitdem verstrichenen Zeit ist einiges passiert: Während große bundesdeutsche Medien zuvor immer wieder die falschen Zahlen und Behauptungen aus dem Bahntower ungeprüft nachgeplappert hatten, erschienen nach der Pressekonferenz zum LP21-Extra und der Vorstellung des fiktiven „LunaLiner“-Nachtzugnetzes<sup>4</sup> plötzlich Artikel, die die Vorstandszahlen einem Faktencheck unterzogen: »So rechnet die Deutsche

Bahn die Nachtzüge krank« lautete beispielsweise die Schlagzeile in der Tageszeitung *Die Welt*.<sup>5</sup>

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) kauften der DB alle 42 Schlafwagen der Baureihe 173 und 15 behindertengerechte Liegewagen ab und schafften es, im Dezember 2016 sechs neue Nachtzuglinien einzuführen, die ungefähr die Hälfte dessen ersetzten, was die DB strich.<sup>6</sup>

Die als Betreiberin von Sonder- und Charterzügen bekannte private Firma BahnTouristikExpress (BTE) sprang auf der Stammstrecke der Autozüge (Hamburg-Lörrach) in die Bresche und weihte im Dezember 2016 ihren ersten Autozug ein.<sup>7</sup>

Ein anderes Firmenkonglomerat, bekannt unter der Marke »Train-4You«, erweiterte sein Netz um »Urlaubsexpress«-Züge mit Autobeförderung, vor allem nach Kärnten und Italien.<sup>8</sup>

Im Oktober 2016 stellten ÖBB („Nightjets“<sup>9</sup>) und DB (ICEs und ICs<sup>10</sup>) gemeinsam ihre jeweiligen Konzepte für den Nachtverkehr vor. Dabei verschwieg die DB, dass es viele der präsentierten Features schon in ihren bisherigen CNL-Nachtzügen gegeben hatte (Sitzplätze, Verbindungen für Pendler oder zum Frankfurter Flughafen, Anerkennung der BahnCard, gedämpftes Licht, Verzicht auf Lautsprecherdurchsagen usw.), und unterschlug ebenfalls, dass einige der vorgestellten »neuen« Linien nur an wenigen Tagen im Jahr bedient werden sollten, während dort früher täglich ein echter Nachtzug unterwegs war. Sie räumte aber ein, dass die Beförderungsleistung der Nachtzüge von 2015 auf 2016 teilweise um 30 Prozent gestiegen war.<sup>11</sup>

Manches aus der DB-Präsentation kam über Ankündigungen nie hinaus. Die »Tests« mit zum Verkauf angebotenen Nackenkissen, Ohrstöpseln und Schlafmasken (nur im Paket zu erwerben!) sowie Decken (die waren im CNL inclusive) erwiesen sich als Luftnummer. 2018 räumte die DB auch ein, dass die großspurig angekündigte Komfortsteigerung durch Dimmen des Lichts und Weglassen der nächtlichen Durchsagen „aus Sicherheitsgründen“ nicht eingeführt worden war.

Allerdings war eine Zunahme der Diebstähle zu verzeichnen, da ja im Vergleich zu richtigen Nachtzügen weniger Personal an Bord war und es keine Abteile mehr gab, die man von innen verriegeln konnte.<sup>12</sup>

Auf der anderen Seite gaben die ÖBB bekannt, dass sie wegen zukünftiger Änderungen der Sicherheitsvorschriften auf italienischen Strecken 91 neue Nachtzugwagen für 13 Nachtzuggarnituren sowie weitere Garnituren für den Tagesverkehr anschaffen werde, so dass die bisher eingesetzten Fahrzeuge zur Verstärkung bestehender Linien und zur Erweiterung des Netzes genutzt werden könnten; im August 2018 wurde der Auftrag zum Bau der Wagen erteilt<sup>13</sup>

Um günstigere Fahrplanlagen zu erreichen, wurde der von Zürich zunächst im Ganzen über Berlin nach Hamburg geführte Zug ab Dezember 2017 in Hildesheim geteilt, wobei der Zugteil nach Hamburg acht Fahrradstellplätze bekam.

Flixbus stieg ins Zuggeschäft ein und bietet seither als »Flixtrain« nicht nur Tagesverbindungen zwischen Stuttgart und Berlin sowie Hamburg und Köln an, sondern auch Liegeplätze im BTE-Zug Hamburg-Lörrach mit Stopps in Hannover und Freiburg.<sup>14</sup>

Nachdem die ungarische MAV-Start den Nachtzug „Metropol“ von Budapest und Wien via Prag nach Berlin ab Ende 2017 nur noch bis Prag verkehren ließ und die DB nicht einmal bereit war, durch passende Tagesrandverbindungen zwischen Dresden und Prag mehrstündige Umsteigezeiten zu vermeiden<sup>15</sup>, führten die ÖBB im Dezember 2018 einen neuen Nachtzug ein, der Wien und Budapest via Polen mit Berlin verbindet, dabei eine Tagesrandverbindung zwischen Wrocław (Breslau) und Berlin herstellt und durch eine Kursgruppe Przemysl-Berlin neue interessante Verbindungen mit dem südöstlichen Polen und der westlichen Ukraine bietet.<sup>16</sup>

In den Niederlanden haben hochrangige Vertreter der Fluggesellschaft KLM, des Flughafens Amsterdam-Schiphol und der Chef der niederländischen Bahn gemeinsam erklärt, sie wollten mehr Verkehr auf die Schiene

bekommen, damit der Flughafen Schiphol nicht erweitert werden müsse.<sup>17</sup> (Kann man sich Vergleichbares aus dem Munde der Chefs von Fraport und Lufthansa vorstellen?)

Das Hamburger Oberverwaltungsgericht stoppte im August 2018 alle Maßnahmen zum Abriss des Bahnhofs Hamburg-Altona, weil beim von DB und Stadt vorgesehenen „Ersatz“ am S-Bahnhof Diebsteich kein Autoverlade-Terminal eingeplant ist: Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) verbietet nämlich, Bahn-Infrastruktur abzubauen, für die Bedarf besteht – und ÖBB, BTE und Train4You wollen auch in Zukunft Nachtzüge mit Autobeförderung von und nach Hamburg betreiben. Das Gericht hat sich nicht von der DB-Negativpropaganda („Nischengeschäft für Nostalgiker“) in die Irre führen lassen, sondern hat sich an den Fakten orientiert.<sup>18</sup>

Schließlich gab die DB im August 2018 bekannt, dass wegen der steigenden Nachfrage nach nächtlichen Verbindungen das Angebot der Nacht-ICEs und -ICs durch längere Züge und zusätzliche Verkehrstage erweitert werde.<sup>19</sup>

Es lässt sich also feststellen: Die Nachfrage nach nächtlichen Zugverbindungen ist hoch und stammt sowohl von den klassischen Nachtzugreisenden als auch von Früh- und Spätpendlern sowie von Menschen, die mitten in der Nacht an einem Flughafen ankommen müssen oder von dort wegkommen wollen – mehrere Züge fungieren zu einem beträchtlichen Teil als Zubringer für Frankfurt-Rhein/Main.

Feststellen lässt sich ferner, dass viele Reisende auch »Downgrades« akzeptieren und unbequeme Sitze im ICE in Kauf nehmen, einfach weil ihr Terminkalender keine Zeit für eine fünf- oder siebenstündige Reise am Tag lässt. Aber sobald auf ihrer Strecke Schlaf- oder Liegewagen angeboten werden, sind diese schneller ausgebucht als die Chefs von DB, SNCF und Co. vor dieser Tatsache weglaufen können.

Feststellen lässt sich schließlich auch, dass die Nachfrage schon 2016 gestiegen war: Im Dezember 2016 berichtete die Presse<sup>21</sup> über

ein durchgesickertes „Nachtzug-Monitoring“ der DB, das für Januar bis September 2016 fast 15 Prozent Zuwachs bei der Verkehrsleistung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ergab; bei den wichtigsten Netzen waren es sogar mehr als 20 Prozent. Anhand von Detailergebnissen ließ sich nachvollziehen, dass dort, wo die DB die Anzahl der eingesetzten Sitzwagen verdoppelt bzw. verdreifacht hatte, die Anzahl der Sitzwagenreisenden sich – Überraschung! – verdoppelte bzw. verdreifachte. Die Anzahl der Schlaf- und Liegewagen war zwar nicht erhöht worden, aber auch hier stiegen die Reisendenzahlen teilweise um über 10 Prozent, im Durchschnitt waren es 6 Prozent.<sup>21</sup> Das Defizit der Nachtzüge, zwischen 2012 und 2014 durch Buchhaltungstricks von 8,5 auf 39 Mio. Euro getrieben, sank 2015 (30 Mio. Euro) und 2016 (Prognose: 20 Mio. Euro) derart drastisch, dass man für 2018 schon mit einer „schwarzen Null“ rechnen durfte.<sup>22</sup>

Man muss es so deutlich sagen: Die eigenen Zahlen der DB strafen die Negativ-Propaganda des Bahntowers Lügen. Mit den Zahlen und Trends, die Ende 2016 an die Öffentlichkeit gelangten, wäre bei objektivem Herangehen nie und nimmer die Einstellung der Nachtzüge zu rechtfertigen gewesen. Besonders dreist war und ist dabei, dass die DB, die ihre jetzt verkehrenden nächtlichen ICEs und ICs dem »Nachtverkehr« zurechnet und die steigenden Fahrgastzahlen zum Anlass für einen Ausbau nimmt, zu Zeiten der CNL-Nachtzüge die Reisenden in deren Sitzwagen dem Tagesverkehr zurechnete, sie also weder bei den Fahrgastzahlen noch bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Nachtzüge mitzählte. Der nicht berücksichtigte Erlös wurde für 2013 mit 5,4 Mio. Euro angegeben, das entsprach fast zwei Dritteln des für 2012 bzw. fast ein Drittel des für 2013 behaupteten Verlustes.<sup>23</sup> Zu Zeiten, als die DB unverdrossen behauptete, nur 1,3 Millionen Reisende seien in ihren Nachtzügen unterwegs gewesen, waren es Betriebsräte und Wirtschaftsausschussmitglieder der DB-Tochtergesellschaft für Nachtzü-

ge, DB European Railservice GmbH DB ERS, die Abmahnungen und Strafanzeigen in Kauf nahmen, um Vertreter des DB-Eigentümers darauf hinzuweisen, dass es in Wirklichkeit doppelt so viele Reisende und eine rund viermal so hohe Beförderungsleistung (in Personenkilometern) waren.<sup>24</sup>

Nacht- und Autozüge waren zweimal Thema einer Anhörung im Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur. Im Januar 2015 waren die Abgeordneten der Regierungskoalition noch voller Vertrauen in die Zahlen der DB und demonstrierten wie schon in einer Bundestagsdebatte im September 2014 teilweise eine gewisse Geringschätzung gegenüber Nacht- und Autozügen, die als überholte Verkehrsmittel für Nostalgiker abqualifiziert wurden. Daher war es ein Paukenschlag, als Ulrich Homburg als Vertreter des Bahntowers mit seiner Antwort auf die allererste Frage einräumen musste, dass entgegen der vorherigen DB-Propaganda bei Nachtzügen die Nachfrage stabil und die Buchungslage gut sei.<sup>25</sup>

Zwei Jahre später saß für die DB Homburgs Nachfolger Berthold Huber vor diesem Ausschuss; ebenfalls geladen war Kurt Bauer, sein Pendant bei den ÖBB, die kurz zuvor die Nachtzüge übernommen hatten. Kurt Bauer konnte zufrieden berichten, dass man mit den Nachtzügen Gewinn einfahre, weil die Nachtzüge „den gleichen Stellenwert“ wie die anderen Produkte hätten, und dass die Plätze in den Schlafwagen sich quasi von selber verkaufen würden.<sup>26</sup> Fakten statt Fiktion bewirkten, dass auch die zuvor skeptischen Regierungsfractionen die Argumente der Nachtzugbefürworter ernst nahmen und Linkspartei und Grüne im Ausschuss nicht mehr allein auf weiter Flur standen. Das führte dazu, dass der Bundestag vier Monate nach der Anhörung nicht nur über den ursprünglichen Antrag der Linkspartei, sondern auch über Anträge der Grünen und der Regierungskoalition debattierte.<sup>27</sup> Entsprechend der Mehrheitsverhältnisse stimmte der Bundestag am 22. Juni 2017 dem Antrag der Koalition zu. Dieser blieb zwar

inhaltlich hinter dem Antrag der Linken zurück, stellte aber „wachsenden Kundenzuspruch“ fest, thematisierte die schon beschlossene Senkung der Trassenpreise in den Nachtstunden und forderte die Bundesregierung unter anderem auf,

- als Vertreter des Bundes gegenüber dem Vorstand der DB AG anzuregen, dass die bisherigen Kooperationen auch in den kommenden Jahren aufrechterhalten werden und eine regelmäßige Überprüfung zur Ausweitung der Streckenangebote gerade im grenzüberschreitenden Nacht- und Autoreisezugverkehr auch in kooperativer Zusammenarbeit mit anderen Bahnunternehmen erfolgt;
- gegenüber dem Vorstand der DB AG anzuregen, dass auch weiterhin nicht mehr benötigtes Rollmaterial der DB AG über europaweite Ausschreibungen anderen Nacht- bzw. Autozugbetreibern angeboten wird;
- gegenüber dem Vorstand der DB AG dafür einzutreten, dass die Beschäftigten der DB European Railservice GmbH sozialverträglich in alternative Beschäftigungsbereiche innerhalb der DB AG und an andere Nachtzugbetreiber weitervermittelt werden;
- einmal je Legislaturperiode dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen, der die Entwicklung des Nachtreiseverkehrs auf der Schiene bewertet und dabei die preisliche Entwicklung und die Entwicklung der Kundenzahlen aller Nachtzugbetreiber und die intermodalen Wettbewerbsbedingungen beinhaltet.

Die Aufforderungen an die Regierung, sie möge auf die Geschäfts- und Personalpolitik der DB Einfluss nehmen, stellte eine Kehrtwende gegenüber dem zuvor vertretenen Dogma dar, so etwas sei gemäß Aktienrecht verboten. Die Aktivisten aus Belegschaft, Verbänden und Oppositionsparteien, die bei diesem Thema zuvor belächelt worden waren, konnten sich somit bestätigt fühlen. Sie hatten ja nie gefordert, die Regierung solle sich ins Tagesgeschäft einmischen und etwa die Menüauswahl im Speisewagen oder die Anzahl der pro Nachtzug eingesetzten Mitarbeiter vorgeben,



sondern sie solle der DB-Spitze sagen, wo es nach Meinung des Eigentümers langzugehen habe: anstatt weltweit Firmen aufzukaufen sich zuhause um das „Brot- und Buttergeschäft“ zu kümmern. Interessanterweise berichtete *Die Welt*, dass Verkehrsminister Dobrindt am 22. Juli 2016 eine solche klare Ansage gemacht hatte, indem er bei einem Presserundgang mit Bahnchef Rüdiger Grube „den Journalisten nebenbei erzählte, Gewinnmaximierung stehe bei der Bahn nicht mehr im Vordergrund. Wichtiger sei ein verlässlicher und stabiler Schienenverkehr.“ Laut *Welt* war Grube über die Aufforderung, er solle sich eher um Kundenzufriedenheit als um Profite kümmern, so erbost, dass er nicht mehr Bahnchef sein wollte.<sup>28</sup>



der Nachtzüge in Europa einsetzt und sich 2018 bereits zweimal in Brüssel mit Abgeordneten des EU-Parlaments bzw. Vertretern der EU-Kommission getroffen hat.<sup>32</sup> Im Oktober 2018 haben „Back on Track“ und das internationale Netzwerk zur Eindämmung des Luftverkehrs „Stay Grounded“<sup>33</sup> in Wien eine gemeinsame Konferenz<sup>34</sup> durchgeführt – dort, wo viele Nacht-

züge in alle Himmelsrichtungen ihren Ausgangspunkt haben und der Flughafenausbau noch verhindert werden kann. Die gemeinsame – alle einigende – Forderung dabei lautet: „Züge statt Flüge“. Denn so, wie Tageszüge viele Kurzstreckenflüge ersetzen können oder schon ersetzt haben, können Nacht- und Autozüge dies auf der Mittelstrecke tun. Mit diesen Zügen

zu reisen, ist die komfortabelste Art, das Klima zu schützen.

**Joachim Holstein** war viele Jahre lang Zugbegleiter in Nacht- und Autoreisezügen, Betriebsrat und Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB European Railservice sowie Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Bundestags. Er ist aktiv u.a. im Rahmen von „Back on Track“ (siehe oben) und in der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB).

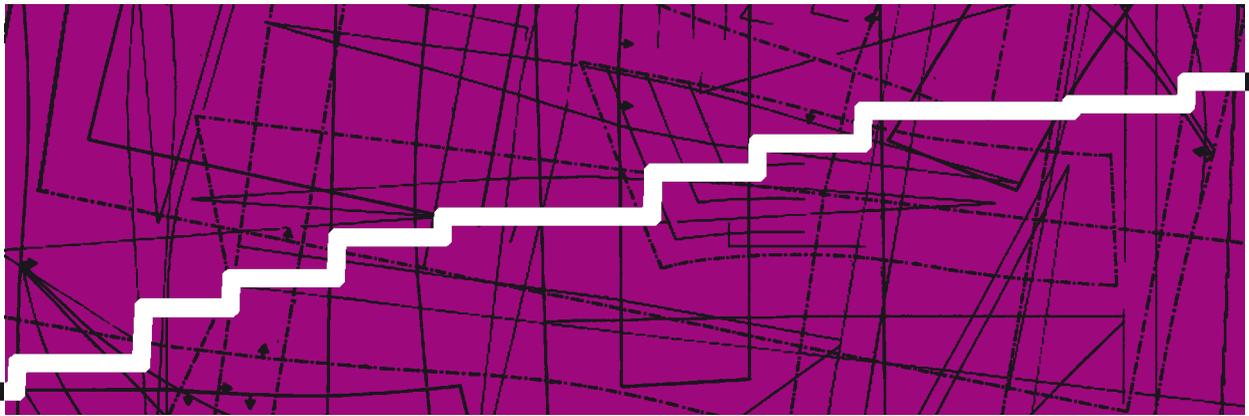
#### Anmerkungen:

- 1 LunaPark21 extra 12/13 *Stopp! das Nachtzug-Aus!*; Sommer 2016
- 2 <http://www.klimaretter.info/politik/nachricht/20158-die-bahn-ueberdenkt-ihr-nachtzugkonzept-2>
- 3 <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/deutsche-bahn-wie-ice-fuer-die-puenktlichkeit-geopfert-werden-sollen/22992930.html>
- 4 <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/pressemitteilungen/2016/breites-buendnis-praesentiert-innovatives-nachtzugnetz-bdquotunlineridquo.php>
- 5 [https://www.welt.de/print/die\\_welt/wirtschaft/article155920107](https://www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article155920107)
- 6 <https://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/5097989/OeBB-uebernehmen-Nachtzugsverbindungen-der-Deutschen-Bahn>
- 7 <http://www.badische-zeitung.de/loerrach/neuer-autozug-nimmt-fahrt-auf--131388044.html>
- 8 <https://www.urlaubs-express.de>
- 9 <https://presse.oebb.at/de/presseinformationen/oebb-weiten-nachreisezug-angebot-in-deutschland-aus>
- 10 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2016-10/nachtzuege-deutsche-bahn-ice-ic-schlafwagen-nightjet>
- 11 Folienpräsentation der DB, vorgestellt von Berthold Huber am 7.10.2016
- 12 <https://www.abendblatt.de/reise/article215281163/Bahn-weitert-naechstliches-Angebot-aus.html>
- 13 [https://diepresse.com/home/wirtschaft/unternehmen/5481480/MilliardenDeal\\_Siemens-liefert-OeBB-neue-Zuege](https://diepresse.com/home/wirtschaft/unternehmen/5481480/MilliardenDeal_Siemens-liefert-OeBB-neue-Zuege)
- 14 <https://www.flixbus.de/nachtzug>
- 15 <http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Dresden-verliert-auch-den-letzten-Nachtzug-nach-Budapest-und-Wien>
- 16 <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/neue-verbindungen-nachtzug-fahrt-bald-von-berlin-nach-wien--budapest-und-kraukau-30924634>
- 17 <https://nos.nl/artikel/2225807-de-trein-als-alternatief-voor-kortevluchten-lijkt-nog-ver-weg.html>
- 18 Siehe den Artikel von Heike Sudmann in diesem Heft. Und: <https://www.mopo.de/hamburg/politik/hamburgs--stuttgart-21--das-bahnhofs-desaster-von-altona-31150900> · [http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2018/08/24.08.2018\\_-\\_Pressemitteilung-zum-Urteil-Eilverfahren\\_pp.pdf](http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2018/08/24.08.2018_-_Pressemitteilung-zum-Urteil-Eilverfahren_pp.pdf)
- 19 <https://www.abendblatt.de/reise/article215281163/Bahn-weitert-naechstliches-Angebot-aus.html>
- 20 <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.deutsche-bahn-nachtzuege-sind-staerker-gefragt.1e2f51a1-a1b9-4f87-9754-8bcf823ca194.html>
- 21 *Nachtzugmonitoring. Ergebnisse per September 2016*: DB Fernverkehr AG | V.FMP 4 | 02.12.2016
- 22 Zahlen für 2015 und die von Januar bis September auf das ganze Jahr 2016 hochgerechnete Prognose finden sich im vorgenannten Monitoring. Zahlen für 2014 und 2015 wurden den Beschäftigtenvertretern der DB European Railservice GmbH (DB ERS) im Januar 2016 in einem „Infopaket Status Nachtzugverkehr“, erstellt von DB Fernverkehr AG | V.FMP 4 vorgestellt, um die Einstellung der Nachtzüge und damit die Schließung der DB ERS zu begründen. Zahlen zur Wirtschaftlichkeit für 2012 und 2013 siehe folgende Anmerkung.
- 23 Im ersten Halbjahr 2014 fanden monatlich so genannte „Steuerkreise“ mit dem Thema „Weiterentwicklung Nachtzugverkehr“ statt. Im Januar 2014 wurden Zahlen für 2012, im April 2014 Zahlen für 2013 präsentiert. Der Wirtschaftsausschuss der DB ERS monierte mehrfach gigantische Kostensteigerungen bei „Vertrieb“ und „Overhead“ sowie die Nichtberücksichtigung der Erlöse aus den Sitzwagen.
- 24 Die DB stellte eine Strafanzeige gegen den Sprecher des Wirtschaftsausschusses der DB ERS (und Verfasser dieses Artikels) am selben Tag,

- als seine Benennung zum Sachverständigen bei der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Januar 2015 kommuniziert wurde. Vorgeworfen wurde ihm, Bundestagsabgeordnete, die in der Bundestagsdebatte vom 25. September 2014 falsche Zahlen der DB wiedergegeben hatten, über die von der DB verbreiteten »Fake News« aufgeklärt und die richtigen Zahlen genannt zu haben. Das Büro eines CDU-Abgeordneten hatte die betreffende E-Mail postwendend an die DB weitergeleitet. Die Anzeige wurde eingestellt, weil es sich bei von der DB selbst verbreiteten Zahlen nicht um Geschäftsgeheimnisse handeln konnte.
- 25 Protokoll 18/26 der 26. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, 14.01.2015, Seiten 3 und 4; auf die Frage des CDU-Abgeordneten Dirk Fischer antwortete Ulrich Homburg: *Die erste Frage, Nachfragesituation der Nachtzüge: Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.*
- 26 Protokoll 18/95 der 95. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, 15.02.2017, Seite 4: „Bei uns haben die Produkte den gleichen Stellenwert, auch im Management, und so lässt sich für uns der Nachtzug in Summe profitabel betreiben. Man muss aber auch sagen: eine Cashcow ist er nicht. Es ist ein solides Geschäft, aber es ist nicht so, dass man damit reich werden könnte.“
- Seite 9: „In der Tat ist der Schlafwagen praktisch ein Selbstläufer. Da gibt es ein sehr treues Publikum, das auch eine signifikante Zahlungsbereitschaft für dieses Segment besitzt.“
- 27 Antrag der LINKEN: BT-Drucksache 18/7904; Antrag Bündnis 90/Die Grünen: 18/12560; Antrag CDU/CSU und SPD: 18/12363. Die Betonung der „Kooperation“ im Antrag der Koalition ist in zweifacher Hinsicht brisant: Erstens hatte sich die DB mit Bezug auf die ÖBB-Nachtzüge darauf zurückgezogen, dass sich ja jemand um Schlaf- und Liegewagenreisende kümmern und die DB dieses Angebot mit ihren eigenen ICEs und ICs nur noch ergänzen müsse (bezeichnenderweise wurden beide Konzepte mit einer gemeinsamen Präsentation in der Österreichischen Botschaft in Wien vorgestellt). Zweitens war zu diesem Zeitpunkt schon bekannt, dass die Tarifkooperation zwischen DB und ÖBB im Juni 2018 enden sollte; das bedeutete: die deutsche BahnCard wird seitdem in den ÖBB-Zügen auch bei innerdeutschen Verbindungen nicht mehr entsprechend anerkannt, und es werden keine durchgehenden Fahrkarten mehr ausgestellt. In den dadurch entstandenen Konflikt um die Fahrgastrechte bei Verspätung und verpassten Anschlusszügen schaltete sich sogar die Bundesministerin für Justiz und Verbraucherschutz ein: <http://www.spiegel.de/reise/europa/nachtzuege-ministerin-katarina-barley-appelliert-an-db-und-oebb-a-1199663.html>
- 28 *DIE WELT* vom 19.02.2018; Nikolaus Doll: *Meine Vorbilder sind älter und noch voll im Job*. Siehe den Artikel zu Rüdiger Grube von Winfried Wolf in diesem Heft.
- 29 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-brandbrief-von-richard-lutz-an-den-vorstand-a-1227262.html>
- 30 <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/deutsche-bahn-eisenbahner-wehren-sich-gegen-sparplaene-von-bahnchef-lutz/23058088.html>
- 31 <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20181106IPR18319/meps-vote-for-upgrade-to-rail-passenger-rights>
- 32 <http://traintracks.eu/nachtzug-konferenz-bruessel/> · <https://back-on-track.eu/night-trains-discussed-with-dgmove/>
- 33 <http://www.ftwatch.at/stay-grounded-network-meeting/>
- 34 <https://back-on-track.eu/meeting-in-vienna-12-14-october-2018/> · <https://traintracks.eu/nachtzug-konferenz-wien/>

# Neustart dringend notwendig

Ein Tarifsystem der Bahn, das von Reform zu Reform intransparenter wird



## Bernhard Knierim

An regelmäßige Preiserhöhungen ist die Kundschaft der Bahn gewöhnt, auch wenn es in den letzten Jahren mehrere „Nullrunden“ gab, die wohl vor allem der neuen Billig-Konkurrenz durch die Fernbusse geschuldet waren. Mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2018 hat die DB ihre Normalpreise im Fernverkehr um 1,9 Prozent im Fernverkehr und um 1,5 Prozent im Nahverkehr erhöht. Im Jahr zuvor waren es 0,9 Prozent Tarifsteigerung im Fernverkehr und sogar 2,3 Prozent im Nahverkehr. Dabei gelten die bahn-offiziellen Angaben für eine Mischrechnung, die nicht nachvollziehbar ist. Und auf einigen Strecken fallen die Erhöhungen oft deutlich stärker aus. So schlug im Dezember 2017 die Eröffnung der Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Erfurt massiv zu Buche: Dort wurden die Tickets auf einen Schlag um immerhin 13,6 Prozent teurer. Begründet wurde dies mit der kürzeren Fahrzeit durch die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke. Diese Strecke wurde jedoch nicht von der DB finanziert, sondern vom Bund. Trotzdem will die DB seither ihre Kasse mit der deutlichen Zunahme von Bahnreisenden auf dieser Verbindung füllen.

Das Bündnis *Bahn für Alle* erfasst die Preisentwicklung der Bahn schon seit 15 Jahren kontinuierlich.

Und diese Analyse zeigt: Die Preise wurden über den ganzen Zeitraum betrachtet um durchschnittlich 3,5 Prozent im Jahr erhöht. Sie stiegen damit konstant ziemlich genau doppelt so stark wie die allgemeine Inflation. Die Grafik der Fahrpreisentwicklung – siehe S. 66 links im Automaten oben – in den letzten 15 Jahren (seit der grundlegenden Bahnpreisreform „PEP“) zeigt, dass die Preise im Fernverkehr insgesamt um 47 Prozent gestiegen sind und im Nahverkehr sogar um 53 Prozent.

Damit sind die Preiserhöhungen über den 15-Jahres-Zeitraum *rund doppelt so hoch wie die allgemeine Inflation* (die Inflation wird in der Grafik unten schraffiert angezeigt). Im Nahverkehr lagen die Steigerungen in den letzten Jahren oft nochmals höher als diejenigen im Fernverkehr. Das dürfte damit zusammenhängen, dass die DB AG hier, anders als im Fernverkehr, keine Konkurrenz durch Fernbusse hat. Zudem sind wichtige Zusatzleistungen noch deutlich stärker im Preis gestiegen: Die BahnCard 50 als Mobilitätskarte für Vielfahrende ist um 85 Prozent teurer geworden. Platzreservierungen haben sich im Preis sogar mehr als verdoppelt. Da vor 15 Jahren Platzreservierungen eher selten waren und heute oft – zu Recht – als notwendig erachtet werden, entwickeln sich diese Reservierungskosten

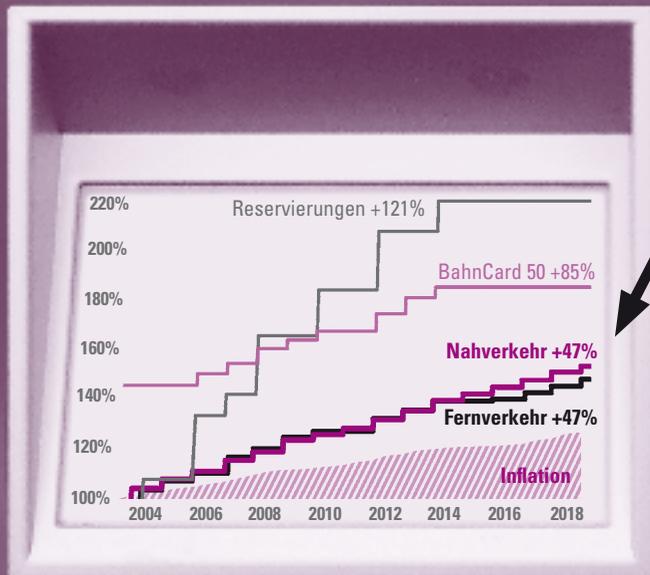
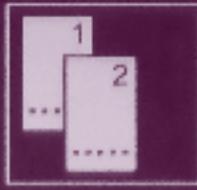
analog der „zweiten Miete“ wie zu einer Art „Zusatz-Fahrpreise“. Was die DB natürlich gerne in ihren Angaben zur Fahrpreisentwicklung „übersieht“. Auch die BahnCard 100 ist im betrachteten Zeitraum um 46,5 Prozent teurer geworden; alleine zum aktuellen Fahrplanwechsel steigt ihr Preis erneut um 125 auf dann 4395 Euro.

## Kritik im Grundsätzlichen

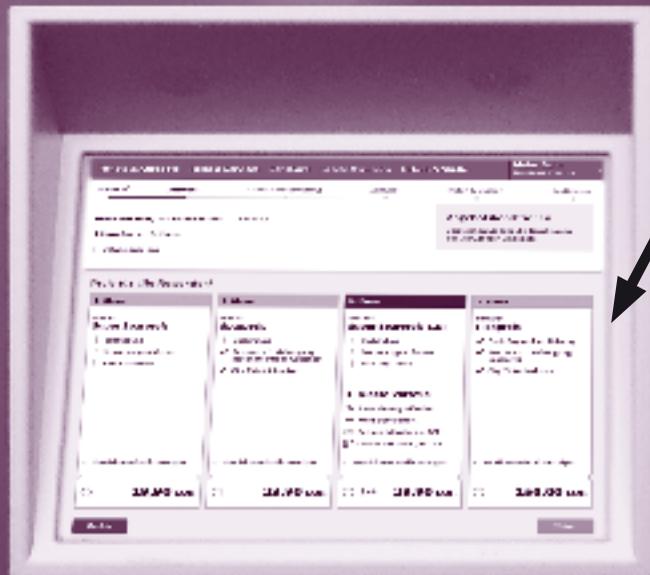
Neben dem reinen Preisniveau ist das Tarifsystem grundsätzlich zu kritisieren: Das Zustandekommen der Preise ist absolut intransparent zwischen den Extremen eines inzwischen enorm teuren Normal-/, „Flexpreises“ auf der einen Seite und Sparpreisen bzw. den neu eingeführten „Super-Sparpreisen“ auf der anderen Seite, wobei letztere für dieselbe Reise kaum mehr als ein Zehntel des Flexpreises betragen. Es kann passieren, dass zwei Fahrgäste im Zug nebeneinander sitzen, von denen einer 19 Euro für sein Ticket gezahlt hat (oder mit BahnCard25 sogar nur 14,25 Euro) und der andere für dieselbe Strecke 150 Euro. Eine grundlegende Neukonzeptionierung der Bahn-Tarife ist deswegen eigentlich seit Jahren überfällig. Mit den in den letzten beiden Jahren eingeführten Veränderungen geht die DB AG allerdings leider in eine ganz andere Richtung: Sie macht das ohnehin schon sehr komplexe System mit jeder

# Fahrkarten

Tickets / Billets / Biglietti



Fahrpreisentwicklung der Normal- bzw. neuerdings „Flexpreise“ seit 2003. Hinweis: Die Sparpreise können in dieser Statistik nicht herangezogen werden, da ihr Zustandekommen und deren jeweilige Anzahl von der DB AG geheim gehalten werden. Abgesehen davon sind Sparpreise immer nur mit Glück verfügbar, während nur die Normal- / „Flexpreise“ verlässlich sind.



Ein kaum zu überblickendes Wirrwarr an Preisen und Bedingungen macht das Buchen von Bahntickets zu einem Insider-Job (Screenshot des Angebots auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de)).



So einfach kann das Buchen von Zügen auch sein: In der Schweiz hat man nur die Wahl zwischen 1. und 2. Klasse – und kann die Rückfahrt ggf. gleich mit buchen; Flexibilität ist hier keine teure Zusatzleistung (Screenshot des Angebots auf [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch))

Erneuerung nochmals komplizierter und kundenfeindlicher. Schon mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2016 wurde der bereits als „Flexpreis“ umbenannte Normalpreis nämlich schlichtweg abgeschafft. Sein angeblicher Nachfolger, der sogenannte „differenzierte Flexpreis“ ist das Gegenteil von dem, was sein Name suggeriert.

Er verliert nämlich einen Großteil der Flexibilität, die der Normalpreis einmal hatte. Während Tickets bis Dezember 2012 noch vier Tage gültig waren, waren es bis Dezember 2016 immerhin noch zwei Tage. Und nun muss die Reise immer zwingend am ersten Gültigkeitstag angetreten werden. Wer eine Hin- und Rückfahrt zusammen bucht, konnte die Rückfahrt bis Dezember 2016

flexibel innerhalb eines Monats antreten. Seitdem gibt es diese Rückfahrregelung jedoch nicht mehr, so dass man sich auch mit dem „Flexpreis“ jeweils ganz genau auf einen Hin- und Rückfahrtstag festlegen muss.

Der Grund für diese Verschlechterungen ist die neue „Differenzierung“ des sogenannten „Flexpreises“. Anders als der frühere Normalpreis ist er nämlich mitnichten immer gleich, sondern er variiert je nach Reisetag.

Die viel nachgefragten Reisetage – Freitag, Sonntag, Montag und die Tage rund um Feiertage – werden im Vergleich zu den anderen Tagen teurer, und die Spanne zwischen beiden wurde auch zum letzten Fahrplanwechsel weiter gesteigert. Damit wird der „Flexpreis“ den sehr viel günstigeren Sparpreisen, bei denen das Zustandekommen bestimmter Preise überhaupt nicht nachvollziehbar ist, vom Grundgedanken her immer ähnlicher.

Aber die DB wäre nicht die DB, wenn sie nicht gleichzeitig auch noch die komplett umgekehrte Strategie verfolgen würde: Immer wieder werden nämlich Sondertickets über Dis-



counter oder als Beigabe zu irgendwelchen Süßwaren verkauft. Dass sich auf diese Weise Bahnkunden, die gerne flexibel reisen möchten, auf Dauer gewinnen lassen, dürfte eher unwahrscheinlich sein. Stattdessen verärgert die DB mit solchen Aktionen ihre Stammkundschaft, besonders wenn die Züge kurz vor dem Ende der Gültigkeit solcher Aktionen nochmal extra-voll werden.

Bei dieser Preispolitik – ob es die immer wieder wechselnden Sparpreise sind oder solche Lockangebote – vergisst die DB AG immer wieder eines: Schnäppchenkunden sind keine Dauerkunden. Wer einmal günstig gereist ist, wird nicht automatisch beim nächsten Mal teuer reisen, sondern nimmt im Zweifel dann doch das Auto oder den Flieger. Umgekehrt sind nicht einmal mehr viele der Dauerkunden der Bahn bereit, die teureren Preise zu bezahlen. Man wird als Bahnfahrer durch die Preispolitik der DB AG immer mehr dazu erzogen, sich ständig nach neuen Schnäppchen umzusehen. Das führt dazu, dass solche Preise, die für Bahnfahrten früher ganz normal waren, inzwischen teuer erscheinen, wenn man für die gleiche Reise ein paar Wochen vorher nur einen Bruchteil gezahlt hat. So verdirbt sich die DB AG ihre eigenen Preise. Erfreulich daran ist lediglich, dass tatsächlich immer mehr Menschen mit der Bahn fahren. Es wäre jedoch sehr viel nachhaltiger, diese durch ein nachvollziehbares Preissystem und deutlich niedrigere Grundpreise von der Nutzung der Bahn als ihr ständiges Verkehrsmittel zu überzeugen.

Die DB AG verweist als Rechtfertigung für ihr Preissystem auf die Konkurrenz zu den Fernbussen und teilweise auch zum Luftverkehr, wo es ebenfalls differenzierte Preise gibt – wenn auch nicht mit solch extremen Unterschieden wie bei der Bahn. Dies ist jedoch eine sehr einseitige Betrachtung. Tatsächlich treffen die meisten Menschen ihre Entscheidung für eine Reise nämlich nicht zwischen Bahn und Fernbus oder zwischen Bahn und Flugzeug, sondern zwischen Bahn und Auto. Und das Auto hat den unschlagbaren Vorteil, dass

es zu jeder Tages- und Nachtzeit und unabhängig vom Reisetag die gleichen Kosten verursacht. Zudem können Autofahrende immer genau dann fahren, wenn sie möchten. Sie sind nicht an irgendwelche Zeiten gebunden – zumindest wenn sie bereit sind, schlimmstenfalls „zäh fließenden Verkehr“ in Kauf zu nehmen. Diese extreme Flexibilität wird die Bahn so nie bieten können, aber sie steht im Vergleich dennoch eigentlich nicht schlecht da: Auf den meisten Strecken sind die Fernzüge im Ein- oder Zwei-Stunden-Takt unterwegs, manchmal sogar noch häufiger. Die Idee der Einführung dieses Taktfahrplans war es, den Fahrgästen eine ähnliche Flexibilität wie mit dem Auto zu ermöglichen. Genau diesen Vorteil macht sich die DB AG mit ihrem Preissystem aber wieder zunutze: Wenn man mit den Sparpreisen, die ja inzwischen rein mengenmäßig die neuen „Normalpreise“ sind, eben nicht flexibel unterwegs sein kann, sondern an einen bestimmten Zug gebunden ist, und wenn man für die immer weiter eingeschränkte Flexibilität der „Flexpreise“ einen enorm hohen Betrag zahlen muss, dann ist das Auto vielfach im Vorteil. Und das ist für eine immer wieder beschworene Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene exakt die falsche Strategie – wie die vollen Autobahnen eindrucksvoll belegen.

All das ist im Übrigen keine Einzelmeynung von *Bahn für Alle*, sondern es entspricht den Wünschen einer großen Mehrheit der Bevölkerung: Im letzten Bahntest des Verkehrsclub Deutschland (VCD) gaben in einer repräsentativen Umfrage fast 95 Prozent der Befragten an, dass ein Tarifsystem bei der Bahn vor allem möglichst einfach und transparent sein sollte.<sup>2</sup> Leider ist es genau dies aber momentan nicht.

Was wäre also zu tun? Das Preissystem der DB AG muss ganz grundlegend neu gestaltet werden anstatt es mit jeder Reform noch komplizierter und intransparenter zu machen. Es sollte wieder einen Normalpreis geben, der den Namen verdient: Er sollte die flexible Nutzung der Bahn ermöglichen, und zwar mit bezahlbaren Kosten. Für Menschen mit geringem Einkommen sollte es außerdem noch soziale Preise geben, um auch ihnen Mobilität zu ermöglichen. Statt dreier paralleler Preissysteme („Flexpreise“, „Sparpreise“ und „Super-Sparpreise“) sollte es ein nachvollziehbares Preissystem auf einem mittleren Preisniveau geben. Extrem hohe Preise schrecken die Fahrgäste ab, aber extrem billige Lockangebote führen auch nicht zum dauerhaften Gewinn von Kunden, sondern erzeugen nur viel Ärger gegen die Bahn, weil Fahrgäste für die gleiche Leistung zu extrem unterschiedlichen Preisen unterwegs sind. In der Umfrage im Auftrag des VCD wären 81 Prozent der Befragten bereit gewesen, auf Sparpreise völlig zu verzichten, wenn es dafür insgesamt niedrigere Normalpreise gäbe. Mehr als die Hälfte der Befragten sprach sich explizit für niedrigere Normalpreise aus, die wirklich wieder normal sein könnten.<sup>3</sup>

Also, liebe Strateginnen und Strategen im DB-Tower: Schluss mit der ewigen Flickschusterei und her mit einem Tarifsystem, das für die Verkehrswende geeignet ist. Wenn dann immer mehr Menschen auf die Bahn umsteigen, dann stimmt am Ende sogar die Kasse wieder, und das Fernverkehrsangebot könnte weiter verbessert und auf all die Städte ausgeweitet werden, die ihre Fernverkehrsbindung in den letzten 20 Jahren verloren haben.

#### Anmerkungen:

1 Mit dem Jahr 2003 hat die DB AG eine Preisreform („PEP“) durchgeführt und dabei Festpreise für einzelne Verbindungen statt Kilometerpreise eingeführt. Dadurch ist eine Vergleichbarkeit mit den Preisen vor dem Jahr 2003 nicht möglich. Für die Vergleiche hier wurden die jährlichen Pressemitteilungen der DB AG für die Normalpreise in der 2. Klasse herangezogen; die realen Preiserhöhungen könnten teilweise sogar noch höher liegen.

2 VCD & Quotas GmbH: VCD Bahntest 2015/2016 – Preise und Tarife im Schienenfernverkehr aus Sicht der Fahrgäste. Berlin (VCD) 2015, Seite 14. Download unter <https://www.vcd.org/themen/bahn/vcd-bahntest/vcd-bahntest-20152016/>

3 Ebenda, S. 12.

# Das Preissystem der Deutschen Bahn



Grafik: J. Römer

## Andreas Kegreiß

Die meisten Entscheidungen für Fahrten im Fernverkehr sind sehr einfach:

Autoschlüssel nehmen, vor die Tür gehen und losfahren. Egal, ob längerfristig geplant oder kurzfristig entschieden – preislich ist das kein Unterschied.

Eine entsprechende Entscheidung im öffentlichen Verkehr ist dagegen immer aufwändiger: Günstige Preise

gibt es in der Regel nur, wenn man sich frühzeitig um die Fahrt kümmert. Und wenn man das DB-System verinnerlicht hat. Das heutige Sparpreis-Tarifsystem bietet zwar immer wieder ein gutes Angebot und lockt Sparfüchse an.

Es ist aber weder verlässlich noch attraktiv, um Kunden längerfristig an das System Bahn zu binden und um für ein besseres Image zu sorgen.

Vor wenigen Wochen hat sogar der Verkehr-Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) das Rabattsystem der Deutschen Bahn deutlich infrage gestellt.<sup>1</sup> Er kritisierte zu Recht, dass der Kunde nur schwer den Überblick behalten könne. Billigst-

Sparpreise könnten die Kosten nicht decken.

Nun sind günstige Preise grundsätzlich nicht zu kritisieren. Eine entsprechende Übersteuerung bei der Preisgestaltung allerdings schon. Von der Politik selbst forciert (hier spielt auch die Liberalisierung des Fernbus-Marktes eine Rolle), wollte die DB die wirtschaftlichen Steuerungsmöglichkeiten intensivieren. Grundlage bei dieser dynamischen Preisgestaltung ist das von den Fluggesellschaften abgekupferte „Yield-Management“. Damit soll jedem Kunden ein für ihn zugeschnittener Preis geboten werden. Bei dieser Preisgestaltung werden jedoch Verlässlichkeit und Planbarkeit bewusst in den Hintergrund gestellt.

Das von der DB für das Yield-Management angeführte Argument, man müsse günstige Fahrkarten auch für weniger zahlungskräftige bzw. „preissensitive“ Fahrgäste anbieten, ist nur bedingt richtig. Wer als Geringverdiener in der Regel selten längerfristig planen kann und darüber hinaus die Lücken im System nicht kennt, der ist und bleibt ausgegrenzt.

Während also dieses Yield-Management immer mehr ausgeweitet und Billigst-Tickets angeboten werden, stieg der Flexpreis immer weiter. Dabei liegt dieser Anstieg deutlich oberhalb der Inflationsrate (siehe den voranstehenden Artikel).

Lorenz Wünsch von der DB Fernverkehr AG äußerte sich am 24. November 2017 bei den Horber Schientagen zur Preispolitik und zu den Ende 2017 um 1,9 Prozent angestiegenen Preisen in der Zweiten Klasse wie folgt: Eigentlich müsste man erst pünktlicher werden, um dann mit den Preisen wieder anzuziehen. Doch seither war die Fünf-Minuten-Pünktlichkeit deutlich rückläufig. Seit April 2018 sank diese Quote sogar auf nunmehr unter 70 Prozent (Stand August 2018).<sup>2</sup> Dennoch gab es zum Jahresende 2018 die nächste DB-Preiserhöhung.

Nach Angaben der Bundesnetzagentur liegt im Nahverkehr der Preis im Schnitt bei 18,9 Cent pro Kilometer. Bei kurzen Strecken von um die 5 km liegt er in Verkehrsver-

bänden sogar oft beim Dreifachen! Demgegenüber ist im Fernverkehr der Ertrag pro km zurückgegangen. Er liegt inzwischen bei nur noch 10,2 Cent je Kilometer.<sup>3</sup> Dieser Preis liegt bei einem Drittel der Kosten für eine PKW-Fahrt, für die – richtig gerechnet – der Kilometerpreis bei mindestens 30 Cent liegt.<sup>4</sup>

Es ist die *Verteilung der Preise*, die die große Preisspanne zwischen Billig- und Billigst-Tickets und den Flexpreisen, die zu kritisieren ist. Immer wieder treffe ich im Zug auf Fahrgäste, die dies beklagen. Unlängst war dies ein junger Mann, der meinte, 90 Euro für 350 km seien einfach zu teuer. Im Übrigen daure die Fahrt auch zu lange; beim nächsten Mal würde er sich wieder für das Auto entscheiden. Auf der einen Seite werden Neukunden mit Billigangeboten gelockt. Auf der anderen Seite stehen diejenigen, die sich spontan für eine Fahrt entscheiden, und die – aus ihrer Sicht und beim Abgleich mit den Billig-Tickets – zu viel bezahlen. Dabei werden letztere ja nicht nur durch den teuren Flexpreis verprellt. Hinzu kommt die Pünktlichkeit, um die es jedoch in diesem Artikel, nur am Rande geht.

### Probleme des Preissystems

Der Unterschied zwischen Sparpreisen und dem Flexpreis ist oft sehr groß. Faktoren von 15 und mehr schrecken Kunden ab. Auf diese Weise werden kaum nachhaltig Bahnkunden gewonnen. Schließlich wird eine Zugfahrt nicht um Faktoren günstiger, nur weil diese langfristig geplant wird. Das ist weder wirtschaftlich logisch, noch für den Kunden nachvollziehbar. Insbesondere viele BahnCard50-Stammkunden ärgern sich. Selbst wenn Fluggesellschaften Flüge unter 20 Euro anbieten, muss die DB diesen Preiskampf noch lange nicht mitmachen. Niemand muss sich unter Wert verkaufen – um dann auf der anderen Seite überteuerte Flexpreise anzubieten oder über mangelnde Einnahmen zu klagen. Die Eisenbahn könnte durchaus mit der deutlich besseren Ökobilanz und attraktiven, spontanen Fahrpreisen und Fahrtmöglichkeiten, mit hoher Pünktlichkeit, die auch die Reisekette absichert, punkten – und

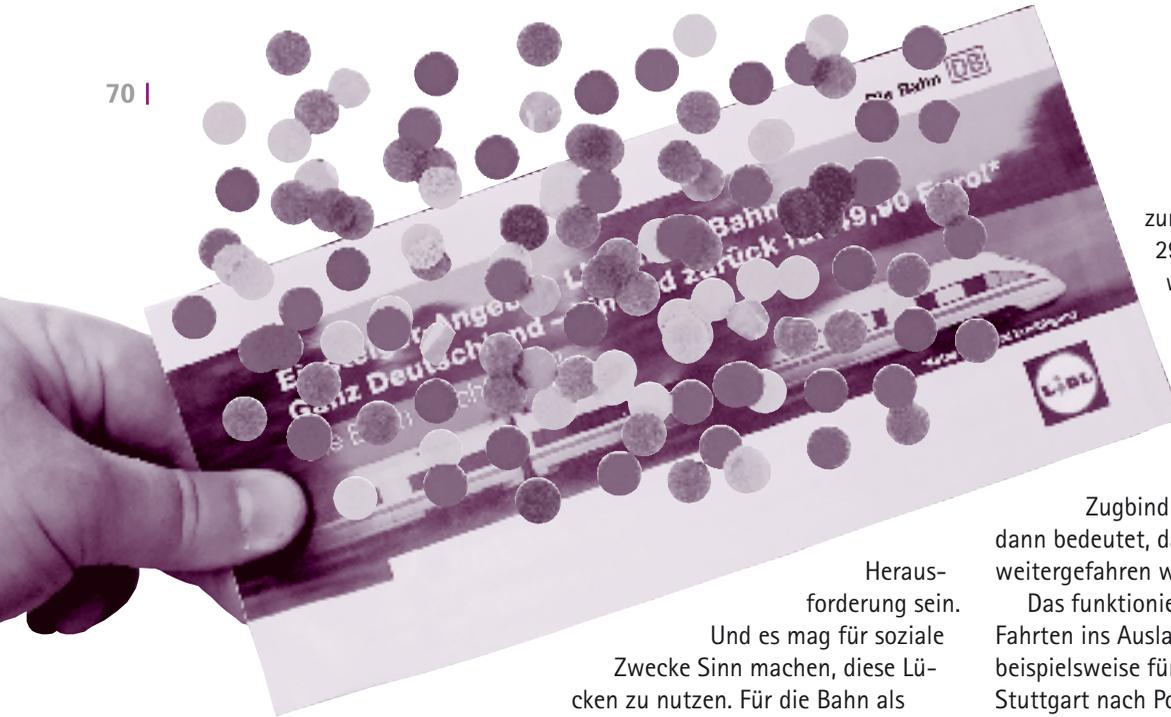
auf diese Weise Fahrgäste gewinnen und insgesamt ihr Image erhöhen. Die Zugbindung der Sparpreise und damit langfristig zu planende Fahrten sind für Neu- und Bestandskunden zu einem echten Hindernis geworden. Dies hat deutlich abschreckende Wirkung, auch wenn es bei meinen Fahrten in der Regel kein Problem war, bei den Zugbegleitern mit gutem Zureden zu erreichen, dass mit anderen Zügen gefahren werden kann.<sup>5</sup>

Bei einem Anschlussverlust in der Reisekette ist die gesamte Zugbindungs-Planung ohnehin verloren. Dies ist schließlich für die DB selbst von Relevanz: Eine Auslastungssteuerung kann damit nur noch bedingt erfolgen; der Nutzen der Zuteilung in die Züge findet dann überwiegend nicht statt. Die DB argumentiert, die durchschnittliche Auslastung der Fernzüge sei in den letzten fünf Jahren um fünf Prozentpunkte auf inzwischen etwas mehr als 55 Prozent gestiegen. Doch der dafür zu entrichtende Preis mit fast täglich stattfindenden Zugräumungen, zu denen es wegen Überfüllung kommt, ist deutlich zu hoch.

Die 30 Euro Kosten für die DB, die Fahrgästen im Fall eines überfüllten Zugs für einen Umstieg angeboten werden, sind dabei noch das Wenigste. Welchen Beitrag die Zugbindung für eine höhere Auslastung wirklich gebracht hat, ist auch völlig unklar. Eine bessere Aussteuerung geht jedenfalls anders. Um mit dem Auto konkurrieren zu können, braucht es mehr Freiheitsgrade. Ein sehr hoher Unterschied bei den Sparpreisen selbst und gegenüber dem Flexpreis spricht aber gegen diese Flexibilität, und damit gegen die Zielsetzung „höhere Auslastung“, weil dann eben doch immer wieder auf das Auto zurückgegriffen wird.

Auch die recht spontane Zielgruppe „junge Erwachsene“ geht trotz Aktionspreisen immer mehr an den Fernbus und an Mitfahrzentralen wie „Blablacar“ verloren. Grund ist hier auch die oft mangelnde Möglichkeit, kurzfristig zu angemessenen Preisen mit der Bahn fahren zu können.

Hinzu kommt, dass inzwischen auch die Flexpreise keine Normalpreise mehr sind. Auch hier wird diffe-



renziert. Dabei ist diese vor zwei Jahren eingeführte Differenzierung an Tagen mit höherer Auslastung (nicht nur vor Weihnachten und am Ostermontag) nicht transparent. Die Preise schwanken derzeit mit plus / minus 7,5 Prozent. Die Tage, an denen die Preise auch bei den Flexpreis-Tickets höher sind, finden sich auf keiner Bahnseite. Sie können nur durch systematisches Abfragen ermittelt werden.

Selbst wenn das im Vergleich zu den Sparpreisen ein geringer Unterschied und damit weniger relevant ist, so verwirrt die Preispolitik doch auch hier. Transparenz sieht anders aus. Ein Steuerungseffekt dürfte kaum messbar sein.<sup>6</sup>

Hinzu kommt: Das aktuelle System hat Löcher wie ein Schweizer Käse. Diese laden flächendeckend dazu ein, zu nochmals niedrigeren Bahntarifen auf der Schiene unterwegs zu sein. Das mag für den Einzelnen eine

Herausforderung sein. Und es mag für soziale Zwecke Sinn machen, diese Lücken zu nutzen. Für die Bahn als Ganzes stellen diese Lücken jedoch ein Armutszeugnis dar. Im Folgenden wenige Beispiele.

### Tipps und Tricks, Lücken im aktuellen System: aus Nahverkehr nach Fernverkehr

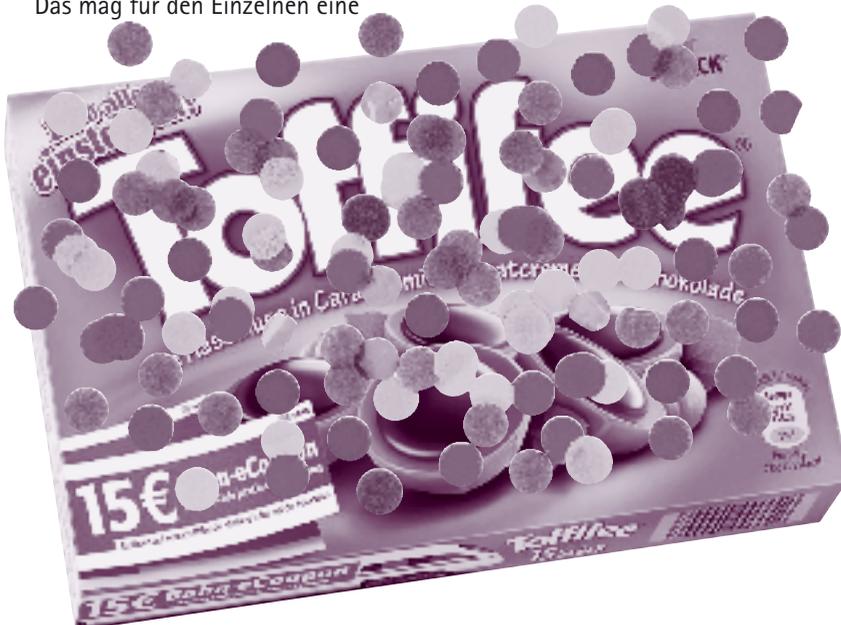
Verlängert man eine lange Nahverkehrsfahrt um ein sehr kurzes Stück mit Fernverkehr, kann der günstige Basis AktionsSparpreis für 29,90 erworben werden, Strecken unter 250 km oft sogar für 19,90 Euro. Mit dieser Methode kann man von Stuttgart z.B. jederzeit für 29,90 Euro nach Berlin fahren. Die Nahverkehrsfahrt (mit dreimal umsteigen) wird hier einfach durch eine kurze ICE-Weiterfahrt (z.B. von Berlin nach Berlin-Spandau) verlängert – und der günstigste Fernverkehrs Sparpreis ist verfügbar. Nach diesem Prinzip kann praktisch im Nahverkehr an jede Bahnstation in Deutschland

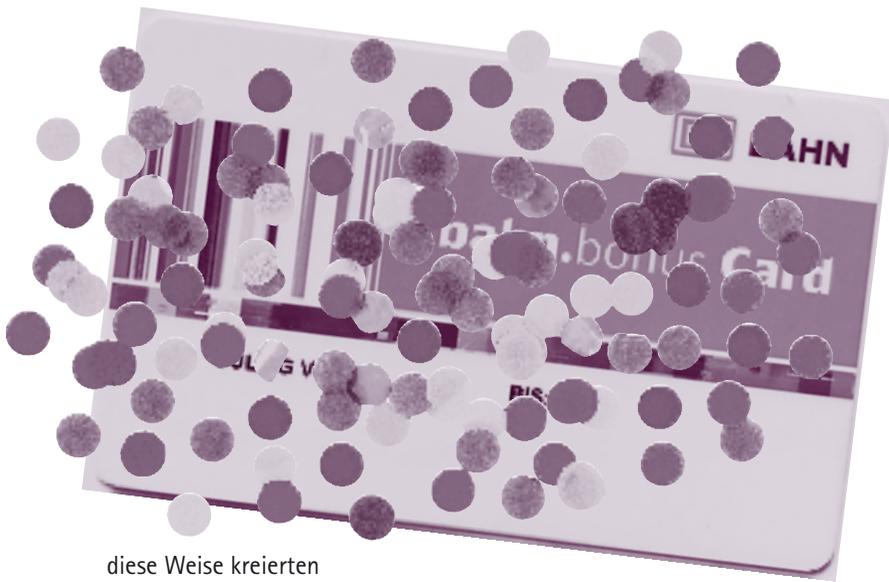
zum Basispreis von 29,90 EUR gefahren werden. Bei einer Verspätung gelten zudem die Fahrgastrechte im vollen Umfang. Ein verpasster Anschluss lässt die Zugbindung aufheben, was dann bedeutet, dass mit allen Zügen weitergefahren werden kann.

Das funktioniert oft auch für Fahrten ins Ausland. So kann beispielsweise für 29,90 Euro von Stuttgart nach Poschiavo gefahren werden. Wenn z.B. statt ab Stuttgart schon zuvor der IC von Böblingen nach Stuttgart dazu gebucht wird (erweiterte Verkehrsmittelwahl: nur IC für diese Teilstrecke) und weiter nur Nahverkehr über Ulm, Lindau, Bregenz, Chur gebucht wird, geht das immer, auch bis zu wenigen Stunden vor der Abfahrt. Während der Flexpreis hier bei 129,00 EUR liegt, reduziert sich dieser durch den zusätzlichen IC auf 29,90 EUR.

### Kostenlose Über-Wege

Wer eine Fernverkehrsfahrt zu einem Fernverkehrsknotenpunkt erwirbt, kann in der Regel eine kostenlose Schleife dazu buchen. Wie groß die Schleife sein kann, hängt davon ab, wie weit der nächste Fernverkehrsknotenpunkt weg ist. Spätestens vor diesem muss sozusagen umgedreht werden. Die Deutsche Bahn kennt das Problem und sagt, dass an der Behebung gearbeitet werde. Da diese Aussage bereits im Jahr 2014 erfolgte, kann davon ausgegangen werden, dass die DB hier entweder datentechnisch überfordert ist, oder das Problem, wie bei vergleichbaren Fällen auch, wird einfach ignoriert. So kann z.B. von Stuttgart nach Ulm eine Fernverkehrsfahrtkarte gelöst werden und mit zwei eingepflanzten Über-Wegen (Herrenberg und Biberach) von Herrenberg nach Biberach gefahren werden. Dabei bleibt es beim Preis für die Relation Stuttgart nach Ulm. Am nächsten Tag vor 10 Uhr (solange gilt die Sparpreisfahrtkarte maximal) kann damit von Biberach auch wieder zurück nach Ulm gefahren werden. Mit einer auf





diese Weise kreierte  
Fahrkarte lassen sich über 40 Prozent  
des Fahrpreises einsparen.

Die mit dem neuen AktionsSparpreis abgeschaffte CityOption für BahnCard Kunden kann mit der Überwege-Konstruktion für Zugstrecken so übrigens kompensiert werden, sogar deutlich über den City-Bereich hinaus.

### Fahrtunterbrechungen, Überbrückungen mit Nahverkehr und alternative Routen

Bei den Sparpreisen können die Unterschiede am gleichen Tag von Fahrt zu Fahrt durchaus erheblich sein. Da die Fahrkarten abschnittsbezogen kontingentiert sind, können Pausen und Umwege helfen, einen günstigeren Sparpreis zu finden.

Bei einer längeren Reise ist ohnehin eine Pause in einer schönen Stadt auf der Strecke empfehlenswert, was

sich bei entsprechender Planung auch günstig auf den Fahrpreis auswirken kann. Gegen Ende einer längeren Fernverkehrsfahrt erhöht eine Weiterfahrt mit dem Nahverkehr (hier gibt es keine Zugbindung) die Flexibilität für eine Reiseunterbrechung – und macht den Preis oft günstiger. Auch hoch ausgelastete Strecken können abschnittsweise mit Nahverkehr überbrückt werden, um an günstige Sparpreise zu kommen.

Während der Sparpreisfinder der DB keine Überwege-Auswahl anbietet, kann bei der normalen Abfrage mit dieser Anforderung gezielt gesucht werden. So sind Bahnfahrten von Stuttgart nach Berlin über Würzburg oder Nürnberg oft günstiger als die beim Sparpreisfinder der DB angezeigten Sparpreise.

### DB Sparpreis-Aktionen

Zu besonderen Anlässen oder aus heiterem Himmel gibt es immer wieder Aktionen der DB (z.B. „1 Mio neue Sparpreis Tickets ab 19 Euro im System“). So wurden schon Sparpreise von 95 Euro auf 19 Euro herabgesetzt. Dies führte oft zu Stornierungen und Neubuchungen, sofern die Fahrkarte dies zuließ.

Ob die DB sich mit solchen kannibalisierenden Angeboten nach Einführung des dauerhaften AktionsSparpreises ohne Stornierungsmöglichkeit künftig etwas zurückhält, ist unklar.

### Bonus Punkte für Bonus Freifahrten

Bei der DB können Bonuspunkte nicht nur gesammelt werden, sondern über Aktionen auch äußerst günstig er-

worben werden. Im Sommer 2018 gab es beispielsweise beim Jahres-Online Abo der FAZ 21.000 Bonuspunkte, was 21 Freifahrten für 26,80 Euro pro Fahrt entspricht (ohne das Online Zeitungsabonnement zu rechnen). Die Bonus-Freifahrten gelten zwei ganze Tage, die Verfügbarkeit ist in der Regel großzügig und bis wenige Tage vor der Fahrt gegeben. Erst wenn der Sparpreis über 80 Prozent des Flexpreises steigt, ist die Bonusfreifahrt für den gewünschten Zug nicht mehr verfügbar. Die Bonus-Freifahrt bietet sich damit sehr gut für kurzfristige Fahrten an.

### Vorabverkäufe

Mit vorab gekauften Ticket-Gutscheinen, wie sie LIDL und andere immer wieder angeboten haben, muss man zwar die Anzahl der Fahrten qualifiziert abschätzen. Die Fahrten selbst waren dann aber ohne Zugbindung möglich, auch wenn zuletzt beim Buchen mit den Online-Codes eine Verbindung ausgewählt werden musste.

Zudem hatte MyTrain ([www.mytrain.de](http://www.mytrain.de)) im Jahr 2017 für 25 Euro Buchungscodes mit Zugbindung angeboten. Inzwischen hat sich der Preis zwar deutlich auf 115 Euro für zwei Fahrten erhöht, kann aber gegenüber dem DB-Sparpreis dennoch günstiger sein. Um es auch da nicht zu einfach zu machen: Die Verfügbarkeit ist hier anders als bei den DB Sparpreisen gesteuert.

### Fahrkarten von anderen Bahn-Anbietern und Gruppenfahrten

Fahrkarten nach Berlin sind über die tschechische Bahnseite mit Abfahrt in einer grenznahen Stadt in Tschechien oft deutlich günstiger buchbar. Auch die ÖBB kennt andere Preise, wenn es um Verbindungen nach Österreich geht. Dann gibt es immer wieder Anbieter wie Ltur, die teilweise besondere Preise führen. Die Deutsche Bahn hatte auch mal die Absicht, sich unter die Zielgruppe der Fernbusinteressierten zu begeben und auf Portalen wie [www.fromatobe.de](http://www.fromatobe.de) DB-Fahrscheine günstiger anzubieten. Da ist es inzwischen mit günstigeren DB-Angeboten ruhiger geworden. Die DB Preise wer-



den aber nach wie vor angezeigt.

Andere Preise gibt es auch bei der DB selbst. Gruppenfahrten ab sechs Personen sind anders kontingentiert und haben andere Preise. Und die Reservierung ist im Fernverkehr immer dabei.

### Pauschalpakete mit Übernachtung

Bahnfahrten mit Hotelübernachtung sind bei Ltur<https://www.ltur.com/de/hotel/urlaub/hotel-flug-bahn-schiff> und Ameropa <https://www.ameropa.de/> oft günstiger und ohne Zugbindung. Auf das Hotel im Mehrbettzimmer kann dabei auch verzichtet werden.

### Aktionismus mit eCoupons und Gutscheinkarten

Preise können oft durch eCoupons über Süßwaren (Nutella, Hanuta/Duplo, Toffifee) oder sonstige Aktionen um 5 – 20 Euro bei Überschreitung eines Mindestbestellwertes direkt gesenkt werden. Entgegen den Angaben der DB können diese eCoupons auch bei Nahverkehr, z. B. bei den Ländertickets eingesetzt werden. So lassen sich wohl auch künftig wieder Ländertickets sehr günstig erwerben, – z.B. das BaWü-Ticket für zwei Personen beim Einsetzen von zwei Gutscheinen für 10 statt 30 Euro.<sup>7</sup>

Bei einem Fahrtpreis von 14,90 Euro (mit BahnCard 25) und einem Mindestbestellwert von 29 Euro ist es damit günstiger für zwei Personen zu buchen und zwei eCoupons zu nutzen. Damit senkt sich der Preis auf 9,80 Euro. Die auf diese Weise deutlich reduzierten Fahrkartenpreise lassen sich auch stückeln, so dass z.B. auch recht kurzfristig zwei Personen von Stuttgart nach Norden mit BahnCard und mit vier Abschnittskarten für circa 20 Euro fahren können. Es sind dann zwar 16 eCoupons für 10 Euro erforderlich, aber Süßigkeiten gibt es ja genügend zu kaufen. Wenn solche Aktionen überhaupt als sinnvoll erachtet werden, dann wäre der Bahn im Übrigen zu empfehlen, diese mit gesundheitlich und ökologisch eher vertretbaren Produkten zu machen. Da geht es doch auch ums Image.

Zudem werden inzwischen praktisch jährlich fünf Jahre gültige 29 Euro Gutscheinkarten in Lebensmittelmärkten verkauft, mit denen sich 13–17 Prozent sparen lassen.<sup>8</sup>

### Verbundhopping im Nahverkehr

Bei längeren Nahverkehrsfahrten über eine Verbundgrenze hinweg ist es oft günstiger, zwei oder mehrere Verbundtickets zu lösen. Das ist online mit dem Smartphone machbar – ohne aus dem Zug auszusteigen. Im Nahverkehr lassen sich auf diese Weise vor 9 Uhr werktags (dann gibt es das BaWü-Ticket) z.B. auf der Strecke von Ulm nach Karlsruhe 42 Prozent und von Herrenberg über Tübingen/Sigmaringen nach Friedrichshafen 61 Prozent der „eigentlichen“ Fahrtkosten sparen. Das Ausfahren von Verbänden ist in der Regel tariflich deutlich günstiger als der Nahverkehrstarif (C-Tarif) der DB.

**Bilanz:** Das Tarifsystem der DB ist nicht nur absolut intransparent. Es bietet auch Lücken in großem Umfang, um die ohnehin oft preiswerten Ticket-Preise weiter zu unterbieten. Die Deutsche Bahn AG hat davon durchaus Kenntnis. Doch sie ignoriert diese Schwächen überwiegend.

Notwendig ist eine Kurs-Korrektur. Die Preispolitik braucht mehr Vernunft und Verlässlichkeit.

Es kann nicht sein, dass nur der, der sich auskennt und weiß, wie der Hase läuft, vom derzeitigen Preissystem profitiert und sich die günstigen Fahrten zusammenbaut. Verlässliche Angebote, pünktliche Züge und normale Preise für kurzfristige Fahrten stärken die Akzeptanz des Systems und damit die Bahn selbst.

### Lösungsansätze für ein solideres System

Viele der oben genannten Systemlücken sind zu beheben. Die Trennung von Nah- und Fernverkehr sollte



In Mannheim wurden Fahrtscheinautomaten zwischen 2005 und 2011 künstlerisch gestaltet (Foto: Archiv)

wieder aufgehoben werden. Das würde dem Fahrgast den Wechsel in die andere Zugart erleichtern. Der Preis der Fernverkehrsfahrt sollte den Nahverkehr nicht unterlaufen; der ICE ist nun mal das Premium-Produkt. Stark unterschiedliche Preise führen zudem auch zu Problemen bei der Einnahmen-Aufteilung zwischen Nah- und Fernverkehr. Die Vertreter der Nahverkehrsbahnen (TBNE) sind kaum mehr bereit, Nahverkehrsleistungen im Sparpreisticket unter dem Wert anzubieten.

Der Flexpreis soll normaler werden. Er ist um rund 30 Prozent nach unten anzupassen. Sparpreise sollten eher die Ausnahme und nicht die Regel sein. Derzeit fahren nach DB-Angaben 56 Prozent der Fahrgäste im Fernverkehr auf der Basis von

Sparpreisen. Diese Sparpreise sollten nicht zu billig angeboten werden. Stattdessen sollten sie planbarer sein.

Es braucht eine neue Transparenz bei den Preisen. So sollte bei den Sparpreisen angegeben werden, wie viele Fahrkarten bis zu welchem Zeitpunkt zum angebotenen Preis zu haben sind. Bei der Preisbildung sollten die Einflussfaktoren der Preisbildung transparent dargestellt werden.

Ein Mindestpreis von fünf Cent pro km muss gelten. Dieser kann gezielt für Züge mit schwacher Auslastung zur Verfügung stehen. Da der DB die auslastungsschwachen Züge bekannt sind, sollten diese entsprechend mit günstigeren Preisen beworben werden.

Bei der Buchung von Fahrkarten und Sitzplatzreservierungen sollten diese für 30 Minuten geblockt sein, damit diese bis hin zur Bezahlung auch zur Verfügung stehen (wie bei FlixBus/Flixtrain).

Es sollte kurzfristig gegen eine geringe Bearbeitungsgebühr möglich sein, vom gebuchten Zug auf einen anderen mit geringerer Auslastung zu wechseln. Für Fahrgäste in Zügen mit sehr hoher Auslastung soll die Zugbindung frühzeitig aufgehoben und mindestens Züge genannt werden, auf die ausgewichen werden kann. Oder die Zugbindung wäre komplett aufzuheben. Es bringt ja nichts, Fahrgäste mit Zugbindung an den Zug zu binden, wenn bei diesem Überfüllung droht und der Fahrgast möglicherweise selbst ein Eigeninteresse hat, vom geplanten Zug abzuweichen.

In Zeiten von Big Data sollte auch

die zu erwartende Pünktlichkeit, die Stabilität der Reisekette, eine Rolle spielen. Schon vor dem Kauf soll sich der Fahrgast anhand statistischer Daten ein Bild über die Wahrscheinlichkeit der Anschlüsse machen, um entsprechend planen zu können.

Wenn es bis vor dem Reiseantritt eine gute Alternative gibt, bei der die Reisekette deutlich sicherer erscheint, sollte die Aufhebung der Zugbindung einfach, direkt und proaktiv ermöglicht werden. Dies wird von der DB teilweise auch schon unterstützt, in Online-Zugängen wie dem DB-Navigator wird vor Abfahrt des Zuges die zu erwartenden Verspätung anhand historischer Daten angezeigt. Was allerdings auch schon zu Irritationen geführt hat.

Interessant wäre es auch, die Attraktivität der Reise selbst zu bewerben. Nicht jede Reise hat das Ziel, möglichst schnell anzukommen. „Reisen statt Rasen“ kann durchaus auch in die Fahrempfehlung eingehen. Fahrten durch landschaftlich schöne Gegenden (beispielsweise entlang des Rheins oder der Saale) zur Entschleunigung oder zur Inspiration (auch beim mobilen Arbeiten) sind sehr zu empfehlen.

Bei der Preisgestaltung kann man auch von den Verbänden und der Neugestaltung des Baden-Württemberg-Tarifs lernen. Ein Schachbrett über Deutschland könnte Grundpreise vorgeben, von denen nachfrageorientiert und begründet zur Auslastungssteuerung abgewichen werden kann. Mit einem transparenten System und klaren Regeln kann es besser

gelingen, Autofahrten auf die Schiene zu verlagern und neue Fahrgäste in die Züge zu bekommen. Eine bessere transparente Preisgestaltung ist somit auch ein Mittel für die dringend benötigte Verkehrswende.

Dass eine Preisreduzierung grundsätzlich möglich ist, zeigen die Pläne für die Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs. Damit werden die Preise im Nahverkehr wohl um durchschnittlich 25 Prozent gesenkt (ab 80 km ist sogar an 30 Prozent gedacht).<sup>9</sup>

(Flex-)Preise runter, weniger Zugbindung und ein einfacheres System für alle: Für eine Bürgerbahn muss sich nicht nur tariflich grundlegend viel ändern.

**Andreas Kegreiß**, Dipl. Ingenieur (BA), 46 Jahre, ist seit sieben Jahren beim Fahrgastverband PRO BAHN in der bundesweiten Arbeitsgruppe Tarif aktiv und seit fünf Jahren Mitglied im Bahn-Expertenkreis „Bürgerbahn statt Börsenbahn“. Als sparsamer Schwabe knobelt er gern nach Bahnpreisen auf Seiten der Deutschen Bahn oder am Automaten. Als vor 10 Jahren sein Arbeitgeber nur wenige Seiten im Internet freigeschaltet hatte, war seine Präferenz beim Surfen in der Pause klar: die DB-Page, [www.bahn.de](http://www.bahn.de). Auch wenn er sagt, für ihn selbst könnte das Preissystem kaum besser sein, kritisiert er das Tarifsystem scharf: Es grenzt aus und ist ungerecht. Er informiert sich bei [www.zugreiseblog.de](http://www.zugreiseblog.de) über die angekündigten Neuerungen und Angebote und prüft, ob Brauchbares dabei ist. Andreas hält auch Vorträge zum DB Tarifsysteem. Er hat sich bei der SWR-Fernsehreportage „Die Bahn und ihre Kunden – Anschluss verpasst“ zum Tarifthema eingebracht und berät im Freundeskreis bei anstehenden Bahnreisen. Als Gegner von Stuttgart 21 plant Andreas die Berlin Demo-Reisen zur Begleitung der Aufsichtsratsitzungen. Er begeistert oft Bahnreisende, die autoaffin sind und erfährt so auch viel über das Mobilitätsverhalten junger Erwachsener.

#### Anmerkungen:

1 <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/bahnbeauftragter-der-regierung-kritik-am-rabattsystem-der-bahn-100.html>.

2 [https://www.bahn.de/p/view/service/auskunft/puenktlichkeit\\_personenverkehr.shtml](https://www.bahn.de/p/view/service/auskunft/puenktlichkeit_personenverkehr.shtml).

3 [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2017.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2017.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

4 <https://www.zukunft-mobilitaet.net/2487/strassenverkehr/die-wahren-kosten-eines-kilometers-autofahrt/>

5 Meine persönliche Erfolgsquote liegt hier nahe 90 Prozent bei über 20 Fahrten mit falscher Zugbindung. Schließlich gibt es ja auch hinreichend oft Verspätungen, auf die verwiesen werden kann und die eine Chance bieten, aus der Zugbindung herauszukommen.

6 Diese Differenzierung der Flexpreise wurde von der DB bislang als positiv bewertet. Es geht dabei allerdings wohl um Mitnahmeeffekte: Durch mehr Tage mit erhöhten als reduzierten Preisen und die höhere

Auslastung an diesen Tagen, ergibt sich ein doppelter Effekt für Mehreinnahmen.

7 <https://www.mydealz.de/deals/ab-2-personen-20eur-rabatt-auf-deutsche-bahn-schones-wochenende-ticket-landertickets-ab-9eur-fur-ca-4eur-muss-man-duplohanuta-oder-direkt-db-ecoupons-auf-ebay-bzw-ebay-kleinanzeigen-kaufen-1110307>.

8 <http://verdienter-urlaub.de/bahn/db-rewe-ticket-aktion-bahnfahren-guenstig-79-eur-fuer-2-einfache-fahrten-in-der-2-klasse/>. Dabei es nicht gerade einfach ist, eine zweistellige Anzahl an Gutscheinkarten zu erwerben. REWE z.B. argumentiert hier damit, dass nur haushaltsübliche Mengen abgegeben werden.

9 <http://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/millionen-zur-senkung-der-oePNV-tarif>. Auch wenn das Verbundhopping im Nahverkehr weiterhin noch günstiger als der Baden-Württemberg-Tarif sein kann und das Thema Auslastungssteuerung im Fernverkehr etwas komplexer ist: Der Fernverkehr kann hier viel von der Methodik des Nahverkehrs lernen.

# Bahntarife – eine etwas andere Sicht

Nicht das Yield-Management, sondern die Angebotsverknappung bewirkt die höhere Auslastung

## Winfried Wolf

Das Ärgernis Bahntarife existiert nun mehr als eineinhalb Jahrzehnte. In den 1990er Jahren gab es diese Art ausufernde Diskussionen über die Bahnpreise nicht. Es gab auch keine solche umfassende Kritik an den Tarifen im Schienenverkehr wie wir dies seit gut eineinhalb Jahrzehnten erleben. Die Bahntarif-Kritik brandete so richtig auf, als Hartmut Mehdorn 2001 „seine“ Bahnpreisreform PEP durchzog.<sup>1</sup> Bis 2001/2002 gab es zwar auch einige Sondertarife, mit denen Kundschaft für Züge in Schwachlastzeiten gewonnen wurde. *Insgesamt* dominierten jedoch – wie dies die seit mehr als einem Jahrhundert bewährte Praxis im Eisenbahnwesen war – feste Normalpreise, weitgehend linear orientiert an den Entfernungen. Diese Normalpreise waren für die damaligen Einkommensverhältnisse nicht niedrig. Doch sie erschienen auch nicht als deutlich überhöht. So kostete 2001 eine Fahrt Berlin – Hannover mit dem ICE 101 DM; mit dem InterRegio 78,60 DM. Heute liegt der Normalpreis (Flexpreis) bei 72 bis 75 Euro. Aus DM wurden weitgehend Euro. Auch wenn die Inflation herausgerechnet wird, ergibt sich ein erheblicher Preisan-

stieg. Den preiswerten Fernverkehrszug IR gibt es nicht mehr. Er wurde zeitgleich mit der Bahnpreisreform PEP aufs Abstellgleis gefahren.

Das *Wichtigste* aber ist: Bis 2001 gab es mehr als drei Millionen Bahnkunden mit einer BahnCard. Und dies waren alles BahnCards zur *Halbierung* der Normalpreise. Den Begriff „BC50“ gab es damals nicht. *Rund ein Drittel aller Fernbahnreisen wurden von BahnCard-Reisenden unternommen.* Diese Stammkundschaft halbierte damit die Normalpreise. Und diese Preise wurden dann als ausgesprochen günstig empfunden.

Die Bahnpreisreform PEP ist die Mutter aller Zerstörung im Bahntarifsystem. Mit PEP wurde die BahnCard

zur Fahrpreishalbierung komplett aufgegeben.

Eingeführt wurde die Schnäppchenkarte BC25. Auch die festen Bahntarife wurden abgeschafft. „Loco“-Preise – unterschiedliche Preise für die einzelnen Strecken und in Bälde noch ergänzt um unterschiedliche Preise zu den unterschiedlichen Zeiten – wurden eingeführt. Damals konnte die ein Jahr zuvor neu gebildete Bahnfachleutegruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn – BsB“ ihre Kritik auf einer offiziellen Bundespressekonferenz vortragen. Was wir dort formulierten, hat auch heute Bestand. Wie folgt:

„Gelingt dem Bahnchef die Umerziehung der Fahrgäste? [...] Das neue Tarifsystem der Bahn wird – so behauptet Hartmut Mehdorn – die Grundphilosophie des Bahnreisens



ändern.' Die Expertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn stellt fest: Der Stress beginnt in der angekündigten Tarifzukunft schon lange vor der Bahnreise. Wann buche ich welchen Zug zu welcher Zeit im Voraus? Dies bestimmt den Preis. Änderungen kosten extra! Flexibilität oder der Wunsch, spontan auf die Bahn abzufahren, kosten Maxipreise! Stammkunden werden vergrault. Die BahnCard komplett entwertet. Die preiswerten Alternativen zum ICE, die IR-Züge, sollen beseitigt werden. Wo findet die DB neue Kunden, die bereit sind, Preise-Frust statt Reise-Lust in Kauf zu nehmen?"<sup>2</sup>

Seither gab es immer neue Modifikationen des Bahnpreissystems PEP. So musste – nach massiven Protesten – die alte BahnCard wieder eingeführt werden – nunmehr als BC50. Allerdings wurde der Preis für diese Karte derart unsäglich erhöht – und dabei zugleich die Einsatzmöglichkeiten dieser Mobilitätskarte derart deutlich relativiert –, dass heute nur 1,35 Millionen Menschen eine solche BC50 haben.<sup>3</sup>

Das aktuelle Bahnpreissystem stellt im Grunde „nur“ eine Weiterentwicklung von all dem dar, was Hartmut Mehdorn bereits 2001 plante. Immer weniger Flexibilität, eine immer größere Zurichtung der Fahrgäste auf den Markt. Es geht eben um die „Umerziehung“ der Bahnreisenden. Ich hatte damals, 2001, bereits argumentiert, dass dies an das Politbüro der SED erinnern würde. Der „Plan“ (Politbüro Honecker) oder der „Markt“ (Politbüro Mehdorn-Grubelutz) sind alles, der Mensch oder der Kunde ist ein Nichts.

In den vorausgegangenen beiden Artikeln von Bernhard Knierim und Andrea Kegreiß finden sich überzeugende Kritikpunkte an diesem Bahnpreissystem. Ergänzend möchte ich vier Aspekte in die Debatte einbringen, die teilweise übergeordnet zu dem sind, was die beiden genannten Autoren anführen.

## Die Sicht der Fahrgäste (der Kundschaft)

Ähnlich wie beim System der Besteuerung, für das ein gewisser Merz

die demagogische Bierdeckel-Formel entwickelte, wünscht sich der normale Bahnkunde ein einfaches Tarifsysteem. Diesem ist jede Art von Sparfuchsmentalität zuwider. Dies trifft auf alle Fälle auf ein Massenprodukt wie Bahnfahrten oder auf die Dienstleistung für die Mobilität im Alltag zu. Das Auto – was ja als Wort und im Griechischen (autos = selbst) bereits dieses Einfache zum Ausdruck bringt – verkörpert dieses einfache Prinzip. Andreas Kegreiß greift das in seinem Artikel im ersten Satz auf. Und so wie ein Auto im Idealfall einfach dasteht, man einsteigt und losfährt – so wünscht man sich den Bahnverkehr. Einfach einsteigen und losfahren. Am besten mit einer allgemeinen Mobilitätskarte – der Netzkarte, oder mit einer Karte, mit der sich alle Preise halbieren lassen. Mit der Möglichkeit, im Notfall im Zug ohne größeren Aufpreis nachlösen zu können. Mit einer Sitzplatzgarantie, weil es so gut wie immer freie Plätze gibt.

Der Vergleich mit dem Telefon ist hier interessant. Da gab es früher auch ein höchst ausgeklügeltes Yield-Management: 20 Pfennig als Nahtarif. Dann die Telefonkosten nach Entfernung und Zeit... Bei der Abrechnung erhielt man lange Listen über die einzelnen Telefonate, die zu unterschiedlichen Zeiten mit einem Dutzend Tarifen geführt wurden ... Doch das war einmal. Inzwischen dürfte bei 85-90 Prozent der Kundschaft bzw. bei mehr als 90 Prozent aller Telefonate die *Flatrate* Gültigkeit haben. Warum wohl? Einfach weil man sich bei der Quasselitis nicht

verkopfen will. Die Einnahmen der Telefongesellschaften sind nicht nur nicht gefallen. Sie sind gestiegen.

Vergleichbares gilt für das Internet und viele Angebote im Internet. Auch der eher steigende Anteil der Fahrten mit Monatskarten im Nahbereich, die Beliebtheit der 365-Euro-Jahrestickets in Wien und Vorarlberg und der erstaunliche Erfolg der Studi-Semester-Tickets gehen in diese Richtung.<sup>3</sup>

All das spricht für das Modell der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Es gibt Mobilitätskarten als Massenprodukte. Der Markt wird von Normalpreisen beherrscht. Sondertarife sind die Ausnahmen (auch wenn diese natürlich auch die Funktion haben, in Schwachlastzeiten für eine bessere Auslastung zu sorgen bzw. die Spitzenbelastungen zu mindern). Es gibt eine ausreichende Platzvorhaltung und damit nicht die Notwendigkeit von Reservierungen. Würde man die Verhältnisse, die in der Schweiz seit rund zwei Jahrzehnten im Bahnverkehr vorherrschen, auf Deutschland übertragen, dann sähe die Tariflandschaft in einer BRD, übersetzt als Bahnsinnige Republik Deutschland, aus wie in Tabelle 1 dargestellt.

In einer solchen – erstrebenswerten – Bahnsinnigen Republik Deutschland müsste dann, wenn die Verhältnisse in der Schweiz übertragen würden, die Zahl der BahnCard50 um den Faktor 17,8 gesteigert werden (oder die Zahl von BC50 und BC25 addiert um den Faktor 4,6 erhöht werden). Die Zahl der BC100 müsste sich gar um das 92,9-fache erhöhen.

**Tabelle 1: Die Mobilitätskarten BC50/BC25/BC100 in Deutschland im Vergleich zum Halbtax-Ticket und dem Generalabonnement in der Schweiz** (Angaben für 2017 in Tausend)

	BC50 bzw. Halbtax-Ticket	BC25	BC100 bzw. Generalabonnement (GA)
BRD[alt] = Beförderungsfall-Republik Deutschland	1 365	3 953	50,3
Schweiz	2 500	-	480
BRD : Schweiz	82,8 Mio zu 8,5 Mio = BRD-Bevölkerung 9,74 fach größer		
BRD[neu] = Bahnsinnige Republik Deutschland	24 300	-	4 675
Steigerung BRD[neu] gegenüber BRD[alt]	17,8 (oder 4,6 fach)*	-	92,9 fach

\* Die Zahl der BC50 in BRD[neu] dividiert durch die Summe von BC50 + BC25 = 5,318 Millionen



Unter solchen Bedingungen macht ein in größerem Maßstab betriebenes Yield-Management keinen Sinn. Hier ist nicht der Technokrat Kaiser, hier ist der Kunde König.

### Die unternehmerische Sicht

Das Yield-Management bei der Deutschen Bahn wird nunmehr seit mehr als einem Jahrzehnt betrieben. Offiziell soll es erfolgreich sein. So wird immer wieder auf „Fahrgastrekorde“ verwiesen. Tatsächlich gab es 2017 in Deutschland im Schienenpersonenfernverkehr 142,2 Millionen Fahrgäste (Reisende). Im Jahr 2000 waren es 145 Millionen. 1998 149 Millionen. Und 1994 139 Millionen. Das ist der rasende Stillstand; von „Fahrgastrekord“ ist da nichts zu sehen. Der Hinweis, es habe bis 2001 die Zuggattung InterRegio gegeben und mit dem IR-Wegfall sei natürlich auch Fernverkehr aufgegeben worden, überzeugt nicht.

Es war die Entscheidung der DB, diese außerordentlich erfolgreiche Zuggattung aufzugeben (die im Übrigen zuvor den D-Zug ersetzt bzw. das alte D-Zug-System ausgebaut hatte). Und der Fernverkehr ist immerhin die einzige Personenverkehrssparte, die eigenwirtschaftlich verkehrt – und die erklärtermaßen daran, an dem eigenen Erfolg und an deren Wirtschaftlichkeit, gemessen sein will.

Also: Einen größeren Fahrgasterfolg gibt es nicht. Und es gibt auch keinen wirtschaftlichen Erfolg. Der Fernverkehr leistet einen äußerst geringen Beitrag zum (formellen) Gewinn der DB. Die Magistralen, auf denen der Fernverkehr verkehrt, sind zu einem großen Teil vom Bund finanziert. Würden deren Kosten (in Form von Abschreibungen) lediglich zu einem relevanten Teil eingerechnet – wie dies im Übrigen bei der Bahnreform 1994 vorgesehen war! – dann

würde die Fernverkehrssparte tiefrote Zahlen schreiben. Der Umsatz der Sparte Fernverkehr stagniert faktisch; er lag 2000 bei 3,5 Milliarden Euro; 2017 waren es 4,3 Milliarden Euro. Damit wuchs der Umsatz nicht einmal im Umfang der Inflation; es gab real einen Rückgang. Das verdeutlicht auch der Anteil des Fernverkehrs am Gesamtumsatz der DB: Im Jahr 2000 machte der Fernverkehr noch 22,5 Prozent des Gesamtumsatzes der DB (von damals 15,5 Milliarden Euro) aus. 2017 sind es noch 10,1 Prozent (von aktuell 42,7 Milliarden Euro). Tatsache ist: Dort, wo das Yield-Management Einzug hielt, hat sich die finanzielle Lage der DB nicht verbessert. Eher trifft das Gegenteil zu.

### Die stoffliche Sicht. Oder: Höhere Auslastung durch weniger Angebot

Das gängige Argument für das Yield-Management lautet: Dadurch werde die Auslastung der Züge erhöht. Dies wiederum heißt, dass das in dem rollenden Material gebundene Kapital besser ausgelastet wird. Tatsächlich stieg laut Angaben der Deutschen Bahn AG die (durchschnittliche) Auslastung der Fernverkehrszüge von gut 40 Prozent vor einem Jahrzehnt auf 2017 rund 54 Prozent.

Aber stimmt es denn, dass das Yield-Management zur höheren Auslastung beitrug? Die Zahlen in

Tabelle 2: Grunddaten Verkehr per DB, mit Pkw und Inlandsflüge 1994–2017<sup>5</sup>

	1994	1998	2000	2014	2017	2017/2000
1 Sitzplätze; DB gesamt (in Tsd)	1 147	1 360	1 463	1 255	1 157	- 21,0 %
2 Sitzplätze DB Nahverkehr* (in Tsd)	-	1 084	1 182	1 052	941	- 20,4 %
3 Sitzplätze DB Fernverkehr (in Tsd)	-	258	281	203	216	- 23,1 %
4 Züge je Stichtag Nahverkehr*	32 055	31 000	28 995	23 446	22 769	- 21,5 %
5 Züge je Stichtag Fernverkehr	1 119**	rd.1 000	1 557	1 290	1 358	- 12,8 %
6 Personenkilometer DB gesamt (in Mio Pkm)	60 119	65 559	74 387	79 675	82 424	+ 10,8 %
7 Pkm Nahverkehr* (in Mio)	30 272	31 324	38 162	43 573	41 876	+ 9,7 %
8 Pkm Fernverkehr (in Mio)	29 847	34 275	36 226	36 102	40 584	+ 11,9 %
9 Reisende Nahverkehr* (in Mio)	1 171***	1 450	1 568	1 898	1 930	+ 23,1 %
10 Reisende Fernverkehr (in Mio)	139	149	145	129	142	- 2,0 %
11 Zahl Pkw in BRD (in Mio)	39,8	41,7	42,8	43,8	45,8	+ 7,0 %
12 Pkm per Pkw (in Mrd.)	732,4	755,7	849,6	935,0	960,0	+ 13,0 %
13 Flugverkehr Inland (Fluggäste in Mio.)	14,8	17,9	22,4	23,7	23,7	+ 32,4 %

<sup>5</sup> Ab 1998 = DB Regio | \*\* 1993 (= letztes Jahr vor der Bahnreform waren es noch 1368 Züge je Tag) | \*\*\* 1993 1288 Mio

Tabelle 2 dokumentieren, dass es andere Faktoren sind, die zur besseren Auslastung führen.

Danach wuchsen bei der DB die Verkehrsleistungen, seit es das Yield-Management gibt, nur mäßig – im gesamten Zeitraum 2000 bis 2017 um rund 10 Prozent (plus 11,9% im Fernverkehr und um 9,7% im Nahverkehr). Die Zahl der Reisenden wuchs ausschließlich im Nahverkehr. Im Fernverkehr gab es, wie bereits beschrieben, faktisch eine Stagnation bzw. der Anstieg der Zahl der Reisenden in den letzten Jahren macht das wett, was nach 2000 abgebaut wurde.

Im gleichen Zeitraum wurde jedoch die Sitzplatzzahl radikal abgebaut – und zwar im Fernverkehr um 23,1 Prozent noch stärker als im Nahverkehr (-21%). Und es kam zu einem deutlichen Rückgang bei der Zahl der Züge, die an einem Stichtag verkehren. Unter diesen Bedingungen ist dieser Abbau im Angebot der entscheidende Faktor dafür, dass die Auslastung eine höhere ist. Gleichbleibende Reisendenzahlen und wachsende Verkehrsleistungen bei einem deutlichen Abbau der Sitzplatzzahl und einer Reduktion der Zahl der eingesetzten Züge müssen in eine höheren Auslastung münden. Das Yield-Management mag zusätzlich dazu beitragen; doch die wesentlichen Faktoren sind die Reduktionen im Angebot.

Besonders bedrückend: Die per Pkw zurückgelegten Personenkilometer wachsen schneller als die auf der Schiene absolvierten Personenkilometer. Und die Zahl der Fluggäste im Inland wächst um ein Vielfaches

schneller als die Reisendenzahlen auf der Schiene. Das heißt, der Anteil der Schiene im Modal Split reduziert sich weiter.

### Die Klima-Perspektive

Faktisch hat das Yield-Management (und die Liberalisierung des Busfernverkehrs) dazu beigetragen, dass inzwischen der Schienenfernverkehr zu Preisen angeboten wird, die nicht nur die Kosten nicht decken, sondern die vor allem die Klimafolgen nicht berücksichtigen. Andreas Kegreiß dokumentiert in seinem Beitrag, dass der Kilometerpreis inzwischen oft bei weniger als 5 Cent liegt.

Wenn es faktisch immer billiger wird, je weiter man fährt (was ja auch beim Fliegen zutrifft), dann ist das ein krass falscher Anreiz: Man fährt möglichst weit, um zu „sparen“ – während man damit gleichzeitig die Klimabelastungen (und andere Faktoren wie die Umweltbelastung, die Zerschneidung von Landschaft und Versiegelung von Gelände, die Lärmbelastung für die Bevölkerung) erhöht.

Die Schiene mag deutlich weniger die Umwelt und das Klima belasten. Aber natürlich bringt sie auch solche Belastungen mit sich. Und der eher bescheidene Zuwachs auf der Schiene ist ja nicht einer Verlagerung von der Straße und aus der Luft auf die Schiene geschuldet. Nein, es wächst buchstäblich *alles*: es gibt mehr Schienenverkehr, mehr Straßenverkehr und vor allem mehr Luftverkehr.

Das Resultat: Im bereits mobilitätsgesättigten Deutschland gibt es in allen Segmenten mehr motorisierten Verkehr. Und damit in

der Gesamtbilanz erheblich mehr Klima- und Umweltbelastung. Das Yield-Management trägt nicht zu einer Verbesserung der Performance der Schiene bei. Es zerstört Systemvorteile der Schiene. Dies trifft zu auf die massiv reduzierte Flexibilität der Reisenden. Es beschädigt das Ansehen des Schienenverkehrs. Dies trifft zu auf das Heranzüchten einer Schnäppchenmentalität und auf die Präsentation der Schiene als Billigheimer. Und es trifft zu auf die hunderttausende Fahrgäste, die sich Jahr für Jahr darüber ärgern, dass sie keinen Sitzplatz finden (die offizielle „Steherquote“ liegt nach bahninternen Unterlagen höher als 2 Prozent!) und auf die vielen zehntausend Fahrgäste, die in jedem Jahr in einem derart überbelegten Zug saßen, dass dieser geräumt werden musste. Auf einem internen Treffen mit Bahnmanagern gestand ein Top-Mann des Bahnkonzerns, dass es am letzten Wochenende im Oktober 2016 zu 33 Zugräumungen kam. Man habe, so der Mann, „die Feier- und Brückentage falsch eingeschätzt“.

Das mag ein besonders krasser Fall sein. Doch so besonders ist der Fall wieder nicht. Zugräumungen gab es in den Eisenbahnzeiten vor 2001/2002 praktisch 175 Jahre lang nicht. Inzwischen kann fast jeder, der oft mit der Bahn unterwegs ist, von einem solchen traumatischen Erlebnis berichten. Und die Trauma-Produzenten sind die Yield-Manager. Zugräumungen und „Steherquote“ sind logische Bestandteile dieses Bahnpreis-Systems, das die Schiene zu billig macht und den Eisenbahnverkehr so teuer zu stehen kommt.

#### Anmerkungen:

- 1 PEP wurde damals übrigens mit Christoph Franz als Top-Mann im Fernverkehr durchgezogen: ein Manager, der von der Lufthansa zur Deutschen Bahn AG kam und der ein Flugverkehrs-Preissystem auf die Schiene setzte. Franz musste 2003 dann als Bauernopfer wegen PEP-Pech gehen. Er gelangte dann auf dem Umweg über den Chefposten bei Swiss Air Lines zurück zur Lufthansa, brachte Swiss in den Lufthansa-Konzern ein und wurde selbst Lufthansa-Chef. Allein die Karriere dieses PEP-Stichwortgebers ist mit Blick auf den zerstörerischen Charakter der damaligen Bahnpreisreform bezeichnend.
- 2 Positionspapier von Bürgerbahn statt Börsenbahn zur Bundespressekonferenz am 24. Juli 2001.
- 3 Die alte BahnCard kostete bis 2001 135 DM bis zum 26. und ab dem 60. Lebensjahr bzw. 270 DM (oder 140 Euro) für alle übrigen Kunden. Als sie Ende 2002 wieder eingeführt wurde, kostete sie einheitlich 200 Euro. Eine Preiserhöhung um 43 Prozent. Zum weiteren Anstieg der BC50-

Preise siehe die Grafik im Beitrag von Bernhard Knierim. Hinzu kommt, dass die BC50 bei vielen Angeboten nicht mehr (oder mit nur minimalen Rabattsätzen) einsetzbar ist und auf diese Weise systematisch entwertet wurde.

- 4 Der Allinclusive-Urlaub sei hier erwähnt, der sich auch zunehmender Beliebtheit erfreut. Verwiesen sei auch auf Strom- und andere Energiepreise bzw. auf den Wasserzins. Bislang kommt (noch!) niemand auf die Idee, da ein Yield-Management einzuführen, auf dass dann viele ihr Menu in der Nacht gegen 23 Uhr bruzzeln, weil es da den Supersparstrompreis gibt. Oder dass die Leute um 2:30 Uhr in der Frühe duschen, weil da es da einen Wasserzins gibt, der bei 20% des Flex-Aqua-Tarifs liegt.
- 5 Quellen: *Deutsche Bahn AG Daten und Fakten*, Hefte 1994, 1998, 2000, 2014 und 2017. *Verkehr in Zahlen* (Ausgabe für dieselben Jahre. Pkw-Zahl und Pkm per Pkw für 201z: Bundesamt für Statistik.

# Das Brandereignis von Dierdorf

ICE-Brände sind nicht ungewöhnlich – Wurde die wesentliche Sicherheitseinrichtung überbrückt oder war diese ausgeschaltet?

## Ein Lokführer [anonym]

Am frühen Freitagmorgen, dem 12. Oktober 2018, war der ICE 511, Triebzug 326 „Neunkirchen“, als Doppelzug von Köln mit Ziel München auf der Schnellfahrstrecke in Richtung Frankfurt / M. unterwegs. Die Fahrt endete wegen eines eingetretenen Brandereignisses am Trafowagen in Dierdorf vor Montabaur abrupt.

Einem Bundespolizisten im Zug sowie Fahrgästen, die als Feuerwehrmann und Mitglieder eines Rettungsdienstes auf dem Weg zur Arbeit waren, ist es zu verdanken, dass nach der buchstäblich brandgefährlich-rasanten Ausbreitung des Feuers schnell reagiert wurde.

Nach Betätigung der Notbremse durch den Bundespolizisten, was dem Lokführer gemeldet wurde, wurde der ICE durch den Lokführer außerhalb eines Notbremsüberbrückungsabschnittes (also außerhalb eines Tunnels und nicht auf einer hohen Talbrücke) um 6.23 Uhr sicher zum Halt gebracht.

Nach dem Halt und dem Absetzen eines Notrufes gegen 6.25 Uhr wurde

durch das Zugpersonal festgestellt, dass im Wagen 32 – dem vorletzten Wagen – ein Vollbrand ausgebrochen war. Die Evakuierung des Zuges wurde sofort eingeleitet. Jegliche Löschversuche – beispielsweise mit Feuerlöschern – wären erfolglos gewesen. Durch den Fahrdienstleiter Köln/Rhein-Main wurde um 6.29 Uhr sofort nach dem Eingang der Meldung „Feuer im Zug“ die Fahrleitung abgeschaltet, der Zugverkehr eingestellt und die Strecke gesperrt.

Die Notfalleitstelle in der Betriebszentrale Frankfurt/M. alarmierte daraufhin sofort den Notfallmanager der Deutschen Bahn AG und die Rettungsleitstelle des Landkreises Neuwed über dieses Brandereignis „Brand eines ICE Zuges in km 72,2 „.

11 Minuten nach der Alarmierung, um 6.40 Uhr, traf die Feuerwehr Dierdorf am Einsatzort ein. Die Feuerwehr verschaffte sich von beiden Seiten der Strecke bis kurz vor den Gleisen durch angelegte und gesicherte Steckleiterteile die Böschung hoch einen Zugang zum Zug. Die Entfernung zur Autobahn A3 betrug 50 m.

## Notfallmanagement

Das Brandschutzhilfeleistungsgesetz in Rheinland-Pfalz erlaubt es den eingesetzten Kräften der Freiwilligen Feuerwehren nicht, bei Bahnbetriebsunfällen ohne den Notfallmanager der DB tätig zu werden. Eine solche Regelung existiert in vielen Bundesländern. Da die Feuerwehren für solche Unfälle nicht ausgerüstet und nicht ausreichend ausgebildet sind und auch keine Kenntnisse über die Gefahren des Eisenbahnbetriebes haben, dürfen sie nur tätig werden, wenn der Notfallmanager vor Ort ist. Es handelt sich gewissermaßen um den Einsatzleiter der Bahn. Die Freiwillige Feuerwehr musste also in diesem Fall auf das Eintreffen des Notfallmanagers warten – und dies bis 7.05 Uhr.

## Erdungskonzept

Das Erden der Fahrleitung in beiden Gleisen wurde sodann durch den Notfallmanager durchgeführt. Damit konnte gegen 7.15 Uhr mit den Löscharbeiten begonnen werden.

Die Lokführer und die Bundespolizei wurden früher von der Bahn

im Bahnerden ausgebildet. Das wird inzwischen nicht mehr gemacht – aus Kostengründen. Es ist ausschließlich Aufgabe des Netzbetreibers und der (wenigen) Berufsfeuerwehren, die mit Erdungsstangen ausgerüstet sind.

Früher gab es auf den Lokomotiven Erdungsstangen. Damit konnte vor Ort sofort geerdet werden. Inzwischen bringt der Notfallmanager in seinen Einsatzfahrzeug die Erdungsstangen mit.

Erst wenn bestätigt ist, das

- der Zugverkehr eingestellt ist
- die Strecke gesperrt ist
- die Fahrleitung abgeschaltet und bahngeerdet ist

darf die Feuerwehr zur Menschenrettung vorgehen. Die Evakuierung der Fahrgäste durch den Bundespolizisten war im vorliegenden Fall glücklich verlaufen. Sie rettete vielleicht sogar Menschenleben. Dennoch gab es dafür keine Befugnis – und keine Gewährleistung, dass es z.B. auf der Strecke keinen Zugverkehr gab.

Bis der Löschangriff eingesetzt war, ist viel Zeit vergangen. In dieser Zeit hat sich der Vollbrand vollständig ausgebreitet und hat auch auf den Wagen 33, den Stromrichterwagen, übergegriffen.

In einem Einsatzmerkblatt der DB Netz AG für den ICE 3 steht unter Punkt 3, dass der Zug geerdet werden muss. Anderenfalls kommt es zu Rückkopplungen von Zwischenkreisspannungen. Diese Spannungen von 2800 Volt sind sehr hoch und für Menschen bei Berührung tödlich.

Der Zug selbst kann durch den Lokführer geerdet und damit die Restspannung des Zugs abgebaut werden. Dies erfolgte im vorliegenden Fall *nicht*. Der Lokführer hätte, um diese Erdung durchzuführen, mehrere Erdungsschalter, die auf 400 m Zuglänge verteilt sind, betätigen müssen. In dem unter Vollbrandbedingungen stehenden Mittelwagen 32, dem Trafowagen, hätte der Lokführer dabei im Deckenbereich eine Klappe öffnen und mit einer Ratsehe den Erdungsschalter betätigen müssen. Dies wäre selbst für einen Feuerwehrmann mit Feuerschutzkleidung unmöglich gewesen. Damit erfolgte keine Erdung des Zuges zur

Schiene und kein Abbau der gefährlichen hohen Spannungen der Kondensatoren.

### Notfallkonzept Schnellfahrstrecke

Bei Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke im Jahr 2002 sagten die Verantwortlichen des Bahnkonzerns den Feuerwehrleuten immer wieder, dass die ICE-Züge nie brennen würden. Ich erinnere mich noch an das Sicherheitskonzept, das für diese Schnellfahrstrecke ohne Tunnelrettungszüge ausgearbeitet wurde: Die Feuerwehren entlang der Strecke wurden ausgerüstet, um mit entsprechend ausgebildeten Mannschaften und angepassten modernen Gerät ein schnelles Eingreifen zu gewährleisten. Wie das inzwischen funktioniert bzw. eben teilweise nicht (mehr) funktioniert: siehe oben.

Hinzu kommt: Das Notfallkonzept der Schnellfahrstrecke greift nicht durchgängig von Hessen über Rheinland-Pfalz nach Nordrhein Westfalen, weil die Feuerwehren unterschiedlich ausgebildet oder für diese Einsätze nicht ausgebildet sind. Vergleichbares gilt für die Ausrüstung. Und überall gibt es das Problem, dass auf dieser 177 km langen Strecke auf den Notfallmanager der DB gewartet werden muss – mit Zeitverzögerungen bis zum Einsatz, die oft – wie beschrieben – beträchtlich sind.

Alle drei Jahre werden – entsprechend den Vorgaben der Tunnelrichtlinie – Großübungen durchgeführt.

Inzwischen gibt es, von Siemens entwickelt, neue Oberleitungsspannungsprüfeinrichtungen (OLSP). Damit kann die Feuerwehr die Fahrleitung vor Ort abschalten und erden. Allerdings sind diese OLSP nur an Tunnelportalen und dann für die im Tunnel verlaufenden Streckenabschnitte vorgesehen, nicht jedoch für die freie Strecke.

### Bericht über Brandereignis

Report Mainz hat Anfang November 2018 aufgedeckt und ausführlich darüber berichtet, wie es möglicherweise zu diesem Brandereignis gekommen ist. Über den ganzen Zug sind potentielle Brandquellen verteilt: unter dem

Wagenkasten, im Fahrgastbereich und auf dem Dach. Der ICE 3 ist sowohl als Einsystem-Zug sowie als Mehrsystem-Zug mit sehr viel Technik verbaut – mit einer Hochspannungsanlage, mit zwei Trafos über Stromrichter bis hin zu den 16 Fahrmotoren.

Die Brandereignisse der letzten Jahre haben immer aufs Neue verdeutlicht, wo es im Zug überall brennen kann. Und an all diesen Stellen hat es auch schon überall gebrannt.

Die Bahnverantwortlichen erzählen den Feuerwehrleuten, es sei viel wahrscheinlicher, dass bei den Reisenden ein Koffer brennt, bevor einmal ein ICE in Brand geraten würde. Spätestens mit dem ICE-Brand vom 12. Oktober 2018 ist diese Behauptung widerlegt. Der Frust und die Enttäuschung bei den Feuerwehren ist erheblich.

Die ICE-3-Triebzüge haben keine Branddetektoren, keine Rauchmelder, keine Brandmeldeanlage und auch keine Objektlöschanlage, die einen kleinen Entstehungsbrand, der meist unentdeckt bleibt, sofort löschen könnte. Auf dem italienischen Streckennetz ist seit geraumer Zeit bei jedem Schienenfahrzeug mit einer Antriebseinheit – sei es eine Lokomotive oder ein Triebwagen – eine Objektlöschanlage (das ist dann meist eine Kohlendioxidlöschanlage) verpflichtend.

Im Maschinenraum einer Lokomotive sind mehrere Flaschenbatterien zusammengeschlossen, die im Fall eines entdeckten Brands sofort den Brandherd fluten. Bereits in den 1960er Jahren musste der Luxuszug TransEuropaExpress (TEE) eine Feuerlöschanlage haben, um das italienische Streckennetz befahren zu dürfen. Siemens baut in Krefeld Hochgeschwindigkeitszüge für die ganze Welt. Diese Züge werden mit hochmodernen Brandmeldeanlagen ausgeliefert – nach Spanien, Russland, die Türkei, Saudi Arabien.

Wenn das Eisenbahn-Bundesamt die Brandschutzvorschriften der anderen Länder in Deutschland übernehmen würde, dann würden hierzulande nur noch Züge die Werkhallen verlassen, die mit den neuesten Brandmeldeanlagen ausgerüstet

sind. Der Betrieb wäre dann deutlich sicherer.

Der Fall Dierdorf sollte jetzt umgehend das Amt dazu veranlassen zu verfügen, dass ältere Züge nachgerüstet werden und neue Züge von vornherein mit den neuesten Brandmeldeanlagen ausgeliefert werden.

## Brandausbreitung

In der „Report Mainz“-Sendung berichtete eine Augenzeugin über den Ausbruch des Feuers. Auf Grundlage dieses Berichts gehe ich davon aus, dass sich im Trafo Hitzenester gebildet haben, die ihrerseits das Trafoöl stark erhitzten. Die schlagartige, plötzliche Erhitzung des Trafos passt auch zum Fahrtverlauf des Zuges: Bei der Abfahrt des Zuges in Siegburg/Bonn beschleunigte der Doppelzug bis auf 300 km/h auf über 40 Streckenkilometer mit einer durchgehenden Steigung von 40 Promille, um die Höhenmeter ins Siebengebirge zu überwinden. Dabei wird die Höchstleistung angefordert, so dass die Trafos, die Stromrichter und die Fahrmotoren stark und lange belastet werden.

Es ist daher sehr gut möglich, dass sich bei dieser starken Belastung Hitzenester im Transformator gebildet haben. Beispielsweise dort, wo der Trafo in der Wicklung einen Windungsschluss gehabt haben könnte. Der Bruch einer ganzen Kupferbahn im Trafo kann auch einen derartigen hochohmigen Widerstand gebildet haben, dass dadurch das Trafo-Öl so heiß wurde, dass der „Flammpunkt“ überschritten wurde.<sup>1</sup>

Es kam dann – so meine Rekonstruktion – zu einer heftigen Gasbildung und einer Trafo-Explosion im Bereich des Kühlkreislaufes zwischen dem Trafo und der Kühlanlage, so dass die Stichflammen aus der Seitenverkleidung herausgeschossen. Das Trafoöl – ein Mineralöl, eine Art Ester – hat sich kochend heiß mit dem Luftsauerstoff verbunden und hat dann die Innenausstattung des Zuges sofort in Brand gesetzt. Nach einer solchen Energiefreisetzung brennt sofort alles. Da braucht sich auch niemand mehr über den Unterschied zwischen entflammaren oder schwer entflammaren Materialien, die im Zug

verbaut sind, zu unterhalten.

In diesem Zusammenhang stelle ich mir die Frage nach dem Funktionieren des *Buchholzschutzrelais*.<sup>2</sup> Es handelt sich hier um die einzige Schutzeinrichtung, die den Trafo vor genau solchen Bränden schützen soll. Es bleibt hier dahingestellt, ob diese Schutzeinrichtung abgeschaltet oder überbrückt war (dazu gibt es unter Lokführer-Kollegen seit Wochen Diskussionen). Die Deutsche Bahn AG gibt inzwischen zu, dass es bei den ICE 1 und ICE 2-Zügen zu Abschaltungen des Buchholzschutzrelais kam und kommt. Die DB erklärt gleichzeitig, dass es jedoch beim ICE 3, also ausgerechnet bei derjenigen ICE-Generation, von der ein Zug in Dierdorf brannte, keine Abschaltungen und Überbrückungen des Buchholzschutzrelais gegeben hätte. Im Gegensatz dazu erklärt im TV-Beitrag von „Report Mainz“ ein Lokführer, dass es schon mehrfach beim ICE 3 solche Überbrückungen gegeben habe und dass dies auch durch andere Kollegen bestätigt worden sei.

Informiert man sich bei Energieversorgungsunternehmen – also außerhalb des Bereichs Bahn – nach Sicherheitseinrichtungen bei Trafos, dann findet man in VDE-Vorschriften Hinweise auf Trafoanlagen, die auch bei ausgeschalteten (oder nicht funktionierenden) Buchholzschutzrelais zusätzlich über Temperaturfühler verfügen, die im Fall einer Überhitzung den Trafo abschalten.

Es ist dringend geboten, das Eisenbahn-Bundesamt der Deutschen Bahn AG und damit dem Betreiber nicht weiter allein die Verantwortung darüber zugesteht, welche Schutzeinrichtungen verbaut sind und wie

damit umgegangen wird. Das EBA muss weitere Schutzmaßnahmen für Hochspannungsanlagen einfordern. Die Deutsche Bahn schreibt ihre Regelwerke selbst. Sie überwacht sich selbst. Sie behauptet bei gefährlichen Ereignissen immer, alles richtig gemacht zu haben. Nun gibt es jedoch Leute mit Insiderwissen, so Lokführer, die da ganz anderer Meinung sind, und die die im Unternehmen vorherrschenden Missstände in die Öffentlichkeit brachten.

An dieser Stelle ist auch der Bund als Eigentümer gefordert. Da genügt es nicht, wenn der FDP-Bundestagsabgeordnete Christian Jung eine „Nachrüstung von Rauchmeldern“ fordert. Diese hätten vor dem Trafo-Brand nicht schützen können.

Hier ist vielmehr die Verantwortung des Betreibers gefragt. Notwendig sind Garantien dafür, dass die Wartung in einer Art und Weise durchgeführt wird, dass Schutzeinrichtungen an Hochspannungsanlagen ordnungsgemäß funktionieren. In einem Beitrag des TV-Magazins „Kontraste“ vom rbb wurde jüngst festgestellt, dass nur ein Fünftel der verkehrenden ICE ohne größere Mängel unterwegs sind.

In der Bilanz sei festgestellt: Die Deutsche Bahn AG – und die Fahrgäste – hatten enormes Glück, dass durch das Brandereignis niemand verletzt oder gar zu Tode kam. Wäre der ICE beispielsweise im Tunnel zum Halt gekommen, wäre der Schaden sehr viel größer geworden. Der Rauch wäre nicht nach oben abgezogen und hätte sich im Tunnel verdichtet. In der Folge hätte es Tote und Schwerverletzte gegeben.

### Anmerkungen:

1 In einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel u.a. von der Fraktion Die Grünen (Bundestagsdrucksache Nr. 19/6275) vom 3. Dezember 2018 heißt es: „Als Isolieröl wurde in dem Transformator Mineralöl der Marke Shell Diala S3 ZX-1 Dried verwendet“. Auf dem entsprechenden Datenblatt von Shell ist als „Flammpunkt“ vermerkt: 138 Grad Celsius. Andere Shell-Transformatoröle haben deutlich höhere Siedepunkte – z.B. liegt dieser beim Produkt „Shell Naturelle Transformer Oil S4 I“ laut Firmenangabe bei 275 Grad Celsius. Der Link zum im Unglücks-ICE verwendeten Öl siehe: [http://schmierstoff-datenbank.de/uploads/tx\\_albertbeck/1632524014d3ed532b4bef.pdf](http://schmierstoff-datenbank.de/uploads/tx_albertbeck/1632524014d3ed532b4bef.pdf)

2 Das Buchholzschutzrelais wurde im Jahre 1923 von Max Buchholz zum Patent angemeldet und 1925 erstmalig bei einem Transformator der Firma Siemens eingesetzt. Es handelt sich um ein Gerät zur Erkennung innerer Fehler ölgekühlter Transformatoren. Der Einbau erfolgt in die Verbindungsleitung zwischen Ölwanne und Ausdehnungsgefäß. Es erfasst die Fehlerauswirkung Gasentstehung, Ölverlust und erhöhte Ölströmung. Siehe ausführlicher: <https://www.vde-leipzig-halle.de/de/facharbeit-regional/ets/objekt-des-monats/buchholzschutzrelais>

39 Brände in ICEs in den vergangenen 10 Jahren

# Kritik an Bahn nach ICE-Brand in Montabaur

Lokführer: „Bahn überbrückt Schutzrelais“  
Feuerwehr: Notfallmanagement unzureichend

Seit 2008 hat es 39 Mal in ICEs der Deutschen Bahn gebrannt. Das erklärte die Bundesstelle für Eisenbahnunfall-Untersuchung (BEU) auf Anfrage des ARD-Politikmagazins REPORT MAINZ. In 36 Fällen musste der Zug ganz oder teilweise evakuiert werden. Das haben weitere Recherchen von REPORT MAINZ ergeben.

Allein in diesem Jahr hat es bisher in drei ICEs Feuer oder Rauch gegeben, davon zweimal auf der Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main. Auch 2006, 2014 und 2017 gab es auf dieser Strecke je einen Brand. Die Strecke gilt als sehr anspruchsvoll, auf ihr werden nur ICEs der Baureihe 3 planmäßig eingesetzt. Bahnexperte Prof. Markus Hecht begründet die hohe Zahl der Brände auf der Schnellfahrstrecke: „Die Leistungsanforderung dort ist sehr hoch, gleichzeitig gibt es zu wenige Fahrzeuge. In der Folge werden Züge mit Schäden auf die Strecke geschickt.“ Angesichts der Gesamtzahl der Brände in ICEs fordert er: „Wir brauchen eine zuverlässige Bahn. Und eine unsichere Bahn kann nicht zuverlässig sein.“

Zuletzt waren am 12. Oktober dieses Jahres in der Nähe von Montabaur zwei Waggons des ICE 511 völlig ausgebrannt. Im Interview mit REPORT MAINZ bewertet Professor Hecht Zeugenaussagen zu diesem Unfall. Sie deuteten „ganz stark auf eine Explosion im Kühlkreislauf des Transformators hin“. Hecht erklärt weiter: „So etwas tritt auf, wenn das Buchholzrelais nicht funktioniert.“ Dieses Bauteil ist dafür zuständig, das Transformatoröl zu überwachen, eine Überhitzung zu melden und notfalls den Transformator abzuschalten.

Derzeit wird die Ursache des Brandes von der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung ermittelt. Mit einem Abschlussbericht wird erst

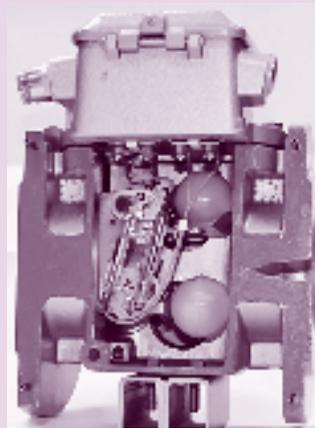
in einigen Monaten gerechnet.

Ein Sprecher der Deutschen Bahn räumte gegenüber REPORT MAINZ ein, dass die Deutsche Bahn gelegentlich das Buchholzrelais überbrücke, aber nur bei ICE 1 und ICE 2. Eine Überbrückung des Buchholzrelais sei beim ICE 3 und ICE T grundsätzlich nicht zulässig und in den Wartungsprozessen der Bahn nicht vorgesehen. „Eine Überbrückung ist nach unserem Kenntnisstand bei ICE 3 und ICE T nicht vorgekommen“, so der Bahn-Sprecher.

Ein Lokführer wirft gegenüber REPORT MAINZ der Deutschen Bahn dagegen vor, dass sie auch ICE-3-Züge mit einem überbrückten Buchholzrelais fahren lasse. Weitere Lokführer berichten schriftlich, dass sie schon ICE 3 gesteuert hätten, bei denen eines der Relais überbrückt gewesen sei.

Die Transformatoren befinden sich beim ICE 3 nicht wie bei den ICEs älterer Bauart in einem Triebkopf, sondern sind unter den Waggons verteilt. Jeder Trafo wird mit 1640 Litern Öl gekühlt.

Bahnexperten halten das Überbrücken des Relais für ein Sicherheitsrisiko. Prof. Arnd Stephan von der TU Dresden meint: „Das ist ein wichtiger Schutzmechanismus, der sollte nicht außer Betrieb gesetzt werden. Grundsätzlich ist ja auch in den Betriebsregimen und in den Instandhaltungsanweisungen solcher Transformatoren und Fahrzeuge



Buchholzrelais (Foto: wikipedia)

vorgeschrieben, dass der Schutz als einer der wesentlichen Schutzmechanismen im Betrieb sein soll.“ Prof. Markus Hecht sagt: „Das Buchholzrelais ist ein Basissicherheits-Element, das darf ich nicht überbrücken.“

Im Gespräch mit REPORT MAINZ kritisiert der Feuerwehrinspekteur des Kreises Neuwied, Werner Böcking, dass die Bahn die Feuerwehren nicht ausreichend über

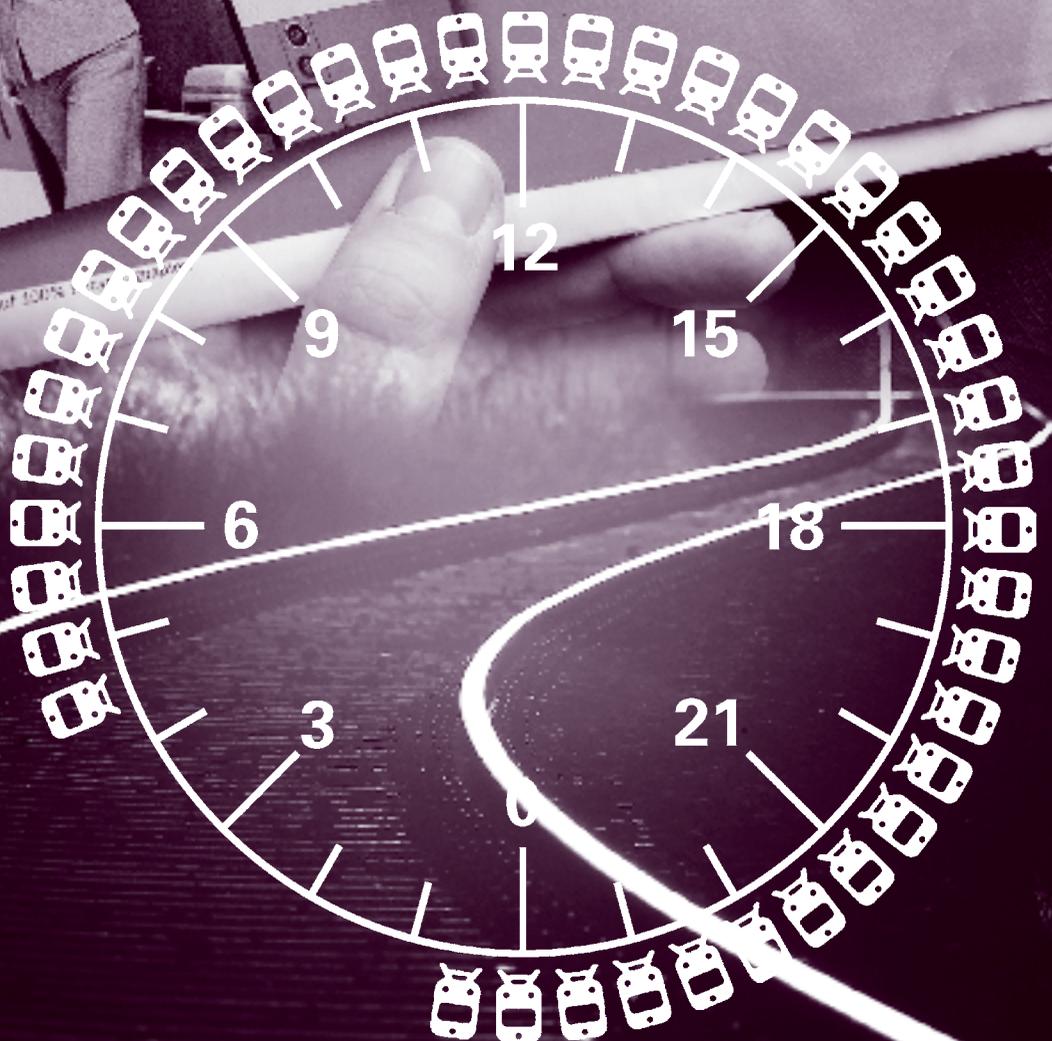
Gefahrenquellen an Bord von ICEs aufgeklärt habe. Böcking war am 12. Oktober beim Brand vor Ort und sagte gegenüber REPORT MAINZ, dass er sich einen Brand solchen Ausmaßes nicht habe vorstellen können. Böcking: „Ein solches Brandszenario wurde seitens des Notfallmanagements der Deutschen Bahn immer so dargestellt: ‚Das kann doch eigentlich gar nicht passieren. Was soll denn da brennen?‘“

Böcking fordert im Interview mit REPORT MAINZ von der Bahn eine engere Zusammenarbeit mit den Rettungskräften und ein besseres Notfallmanagement. Böcking berichtet, dass der Notfallmanager beim Brand am 12. Oktober erst etwa 40 Minuten nach der Alarmierung vor Ort gewesen sei, vorgesehen seien maximal 30 Minuten. Die Rettungskräfte dagegen hätten den brennenden Zug bereits nach etwa elf Minuten erreicht. Sie haben demnach fast eine Dreiviertelstunde darauf warten müssen, dass der Notfallmanager die Oberleitung erdet. Erst dann durfte die Feuerwehr mit dem Löschen beginnen.

Bericht vom 6. November 2018; wiedergegeben mit freundlicher Genehmigung des swr.

Erstklassige Entscheidung:  
**bequem verreisen -  
entspannt ankommen!**

Zug für die Umwelt: getrocknet auf 100%



# Block IV Antworten und Alternativen

*Bahn für Alle* versteht sich als Lobbygruppe für eine andere Bahn, für eine Bürgerbahn, für eine Bahn, die dem Wohl der Allgemeinheit und der Fahrgäste dient und die dafür eintritt, dass die Deutsche Bahn AG als sozialer Arbeitgeber Vorbild ist.

Wir bringen in diesem vierten Block Beiträge, die diesen konstruktiven Ansatz verdeutlichen. Auf den Seiten 84/85 gibt es Antworten auf häufig gestellte Fragen, FAQ eben. Im darauf folgenden Beitrag entwickelt *Bahn für Alle* einen Sieben-Punkte-Plan für eine andere, nachhaltige Verkehrs- und Bahnpolitik.

Was hören wir seit 25 Jahren? Dass die Deutsche Bahn AG eine Aktiengesellschaft sei und dass sie deshalb „sich in erster Linie auf eine Gewinnerzielung“ zu konzentrieren habe. Das ist grundfalsch! Siehe Artikel 87e Grundgesetz. Dort steht im Übrigen auch, dass es eines Bundesgesetzes für die Etablierung eines Fernverkehrs bedürfe, der sich „am Allgemeinwohl“ und an „den Verkehrsbedürfnissen“ orientiert. Seit einem Vierteljahrhundert ignoriert die Politik diesen Verfassungsauftrag – obgleich selbst der Bundesrat ein solches Gesetz einfordert. Siehe den an den Bundestag gerichteten Brief von Verkehrsexperten, endlich ein solches Schienenfernverkehrsgesetz zu beschließen (Seite 89). Was behaupten Bundesverkehrsminister Scheuer und Bahnchef Lutz seit September 2018? Es gebe ja demnächst einen „Deutschlandtakt“, mit dem alles anders, also besser, werden würde. Einmal abgesehen davon, dass wir als *Bahn für Alle* einen solchen Taktfahrplan seit mehr als einem Jahrzehnt fordern und dass uns immer wieder auf Neue gesagt wurde, einen solchen Fahrplan könne man in Deutschland nicht verwirklichen – „Deutschland ist nicht die Schweiz“ – belegt der Beitrag auf den Seiten 90/91: Dieses konkrete Projekt DeutschlandTakt ist voller Lücken und Tücken. Große Regionen sind für den DeutschlandTakt erst gar nicht vorgesehen. So wird in Stuttgart weiter investiert, um in

Deutschlands Südwesten einen Taktknoten zu verhindern.

Dieses Heft zu „25 Jahre Deutsche Bahn. 9131 Tage Störungen im Betriebsablauf“ verdeutlicht: Die Krise der Deutschen Bahn hat ein Niveau erreicht, bei dem ein System-Kollaps droht. Notwendig ist die Bündelung aller Kräfte, um dies zu verhindern und um eine Bahn im Sinne der Verfassung – für das „Allgemeinwohl“, um die „Verkehrsbedürfnisse“ zu befriedigen – zu verwirklichen. Auf den Seiten 92/93 wird für die Bildung eines Komitees „Rettet die Bahn“ plädiert und ein Vorschlag dafür unterbreitet, auf welcher Grundlage ein solches Komitee aktiv werden sollte.

Es ist ja oft so banal. Während Politiker und die Herren aus der Chefzentrale der Deutschen Bahn AG gerne Milliarden-Projekte verkünden und Bänder durchschneiden, mit denen der Startschuss für Großprojekte (oft zerstörerische: siehe oben) – gegeben wird, gibt es tausende Maßnahmen, die im Bereich Schiene unternommen werden müssten, um gewaltige Effizienzsteigerungen zu erreichen. Das Dumme ist nur: Diese Maßnahmen kosten „nur“ ein paar Millionen; in der Summe vielleicht ein paar hundert Millionen, sind wenig spektakulär – aber absolut essentiell für eine Bürgerbahn und für eine Flächenbahn. Siehe – als ein Beispiel – auf Seite 94 die Liste von eingleisigen Strecken, die dringend als zweigleisige auszubauen sind. Am Schluss des Heftes bleibt, dass wir uns als *Bahn für Alle* vorstellen. Und so wie wir auch schon mal während des Höhepunktes des Kampfs gegen den Bahnbörsengang die Frontseite des Berliner Hauptbahnhofs mit einem Riesenplakat verziert und auch schon mal, im Oktober 2007, einen SPD-Parteitag gerockt haben, so steht im Zentrum der Vorstellung unseres Bündnisses eine konkrete Aktion: die Begrüßung eines neuen Nachtzugs 10. Dezember 2018 bei seiner Ankunft im Hauptbahnhof Berlin – siehe die Seiten 95 und 96

# Was Sie schon immer gern erfahren wollten

## Frequently Asked Questions: Erfahrene Bahnexperten antworten

### 1. Warum gibt es mehr Zugverspätungen?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat infolge ihrer Rationalisierungspolitik so viele Stellen in Wartung und Reparatur eingespart, dass immer wieder Mängel in der Infrastruktur und bei Fahrzeugen auftreten, die Verspätungen verursachen. Außerdem wurden viele Überhol- und Überleitgleise abgebaut: Bei Störungen gibt es daher weniger Ausweichrouten.

Die längere Dauer der Verspätungen ist verursacht durch die Reduktion der Betriebssteuerstellen: Bei Störfällen sind die wenigen im Dienst befindlichen Fahrdienstleiter extrem überlastet, betroffene Züge müssen länger auf deren Entscheidungen warten.

### 2. Warum gibt es immer wieder Überfüllungen von Zügen?

Die DB AG kämpft mit Kapazitätsengpässen bei Fahrzeugen wegen nicht ausreichender Werkstattkapazitäten und mit Streckenengpässen, weil einzelne Streckenabschnitte trotz extremer Belastung bisher nicht ausgebaut wurden (z.B. Frankfurt-Mannheim, Kornwestheim-Stuttgart). Im Zuge des Großprojekts „Stuttgart 21“, das von Politikern initiiert wurde und forciert wird, werden sogar vorhandene Gleisanlagen reduziert! Insgesamt wurde die Zahl der Sitzplätze, die im gesamten Personenverkehr zur Verfügung stehen, in den letzten 15 Jahren um mehr als 30 Prozent reduziert.

### 3. Warum ist das Bahnnetz so marode, dass Strecken gesperrt werden müssen?

Die DB AG verwendete Milliarden DM/Euro zum Erwerb von hunderten Firmen in allen Erdteilen. Dies erschien ihr wichtiger als die Pflege und der Ausbau des Bahnverkehrs in Deutsch-

land. Als Begründungen galten u.a. Globalisierung, Gefühle wie Napoleon (Mehdorn), das Angebot einer schönen Braut (Grube). Dadurch konnten Anlagen und Fahrzeuge nicht entsprechend dem Verschleiß erneuert werden – dies verursacht nun hohen Nachholbedarf und erfordert mehr Großbauvorhaben. Der von der DB avisierte Verkauf von „Auslandstöchtern“ wird von der Bundesregierung bislang abgelehnt, da es sich hier um „Tafelsilber“ handle. Zum Verfall trägt bei, dass die Bundesmittel bislang auf wenige Großbauvorhaben konzentriert wurden, die jeweils Milliarden Euro kosten.

### 4. Warum dauern die Streckensperrungen so lange?

Erneuerungen im Rahmen des Bahnbetriebs erfordern Planungen und Dispositionen, die die DB AG offensichtlich nicht ohne Weiteres leisten kann bzw. will. Der immense Nachholbedarf im Schienennetz erfordert Mittel des Bundeshaushalts, die vom Eisenbahn-Bundesamts (EBA) so disponiert werden, dass das preisgünstigste Verfahren bzw. Angebot gewählt wird. Durchgehendes Bauen von 7 bis 17 Uhr ist wesentlich billiger als zwischen Zugfahrten. Anlieger der Bahn wollen keinen Lärm in ihrer Freizeit. Schäden durch wochenlang ausfallende Zugfahrten, Verlust von Kunden und Marktanteilen erscheinen nicht quantifizierbar und werden daher de facto wenig berücksichtigt.

### 5. Warum benötigt der Bahnverkehr heute mehr Steuermittel als die Bundesbahn?

Der Aufkauf hunderter Unternehmen in allen Erdteilen kostete Milliarden Euro, der von den Ländern mit Steuergeldern des Bundes bestellte



Schienenbahnverkehr wurde ausgeweitet. Vorzeitige Pensionierungen führten zum Verlust an Kompetenzen, fehlende Mitarbeiter für Planungsvorhaben verursachen hohen Ausgaben für externe Büros. Fehlplanungen, die Beschaffung ungeeigneter Fahrzeuge, höhere Gehälter und Bonuszahlungen an Führungskräfte und vom Bund geforderte Gewinnabführungen führten insgesamt zur Unterfinanzierung des Netzerhalts und erfordern nun höhere Bundesleistungen.

Weiterhin wurden wesentliche Schienenverkehre, vor allem das InterRegio-Zugsystem, der Nachtverkehr mit Schlaf- und Liegewagen und die Autoreisezüge gänzlich beseitigt. Die Bedienung von Gleisanschlüssen von Firmen sowie der Wagenladungsverkehr weitgehend aufgegeben: Damit verlor die DB AG wesentliche Marktanteile und Milliarden Euro Einnahmen. Die Abstellung noch nicht abgeschriebener Fahrzeuge (IR-Wagen, ICE-Dieseltriebzüge, InterCity-Night-Züge u.a.) führte zu weiteren Verlusten.

### 6. Warum favorisieren Spitzenpolitiker und Bahnvorstände teure Bauvarianten, obwohl es nach dem Urteil von Experten einfachere, billigere und bessere Alternative gibt und obwohl für viele dringende Ausbauwünsche im Netz die Finanzmittel fehlen?

## Klimaanlage defekt

Bitte benutzen Sie einen anderen Wagen

Sie tragen einen Fahrgastpart, dessen Funktion nicht funktioniert. Bitte benutzen Sie einen anderen Wagen.



Bitte benutzen Sie einen anderen Wagen.



Teurere Bauten schaffen mehr Umsatz für Bau-

unternehmen und schaffen mehr Einnahmen bei der DB AG, die einen Teil der Baukosten als Eigenleistungen verbucht. Für kleinere Projekte fehlen der DB AG die dann notwendigen Planungskapazitäten.

Spektakuläre Bauten fördern das Prestige und Andenken an die Entscheider, vor allem dann, wenn sie gegen Widerstände realisiert wurden. Der „Verbrauch“ von 8.000 oder sogar 10.000 Millionen Euro für das Großprojekt „Stuttgart 21“ verschlechtert sogar die Bahninfrastruktur und führt damit de facto zur Förderung des Straßenverkehrs.

### 7. Warum sind Zugreisen teurer als Fernbusfahrten?

Das Bahnnetz gehört der DB Netz AG. Sie erhebt zur Kostendeckung „Trassenpreise“, die für Tages-Fernzüge 4,5 bis 11,60 Euro je Zugkilometer betragen: Bei einer 300 km-Reise verursacht dies Kosten von 5 bis 10 Euro je Fahrschein. Diesel-betriebene Züge werden mit der vollen Mineralölsteuer belastet und müssen damit de facto Straßen mitfinanzieren. Fernbusse nutzen Straßen und Autobahnen ohne Maut. Busfahrer werden deutlich schlechter entlohnt als Lokführer; meist auch schlechter als Zugbeglei-

ter. damit deren Zugfahrten sind diskriminiert, höhere Preise sind offensichtlich politisch gewollt.

### 8. Warum sind die Platzverhältnisse in den neuen ICE-Zügen so reduziert?

Hatte bei der Bundesbahn und bei der ersten Generation des ICE das Wohlbefinden der Fahrgäste höchste Priorität, so war für die neueste Generation der ICE-Züge das Erreichen maximaler Platzzahlen maßgebend: Dafür wurde der Sitzabstand der 2. Klasse gegenüber dem ICE1 um ca. 12 cm reduziert.

Das Verlangen der Kunden nach extrem niedrigen Fahrpreisen trägt dazu bei.

Um mehr Plätze je Wagen zu haben, wurden die Reisezugwagen der neuesten ICE-Generation länger gebaut. Das wiederum erfordert, um die Kurvenradien durchfahren zu können, dass diese neuesten ICE-Züge im Vergleich zu den Vorgänger-ICE 22 cm schmaler sind. Dies wäre vermeidbar, würden Fahrgäste und Mitarbeiter in den Focus der Entwicklungsarbeiten genommen!

### 9. Warum fahren Schweizer Bürger durchschnittlich zweieinhalb so viele Kilometer Bahn wie die Einwohner der Bundesrepublik?

Auf der Grundlage von Volksent-

scheiden wurde in der Schweiz eine Quer-durchs-Land-Neubau-Magistrale verworfen zugunsten des Ausbaus der Bahnstrecken im ganzen Land und Basistunnel für mehr Güter auf der Schiene: Nun fahren überall Züge meist im Viertel- oder Halb-Stunden-Takt, stets zu gleichen Minutenzeiten in einem „integralen Taktfahrplan“, der an Knotenbahnhöfen Anschlüsse zwischen allen Zügen, Straßenbahnen, Bussen und ggf. Schiffen herstellt. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben ein Statut, das sie nicht zu Gewinn, sondern zu hoher Leistungsfähigkeit verpflichtet. Die Bahnanlagen werden weitgehend vom Staat finanziert; die Fahrzeuge werden gut gewartet und zeigen selten Ausfälle. Gut geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit hoher Identifikation mit ihrem Beruf und mit ihrem Unternehmen schaffen trotz hoher Streckenbelegungen einen zuverlässigen und pünktlichen Bahnbetrieb. Viele Bürger kaufen „Generalabonnements“, mit denen sie alle Züge, Straßenbahnen und die meisten Busse ohne Extra-Fahrkarten benutzen können. Auch der Güterverkehr rollt zu einem weit höheren Anteil als in der Bundesrepublik auf Schienen, vor allem, weil in der Schweiz die Straßenmaut viel höher ist.

Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), September 2018

# Ausstieg aus der Autogesellschaft Verkehrswende und Umstieg – JETZT

## Ein Sieben-Punkte-Sofortprogramm von Bahn für Alle

Der systematische Betrug der Auto-konzerne bei den Diesel-Motoren hat eine breite Debatte über die Zukunft der Mobilität von Personen und dem Transport von Gütern ausgelöst. Diese Grundsatzdiskussion ist vor allem deshalb erforderlich, weil die Klimaerwärmung und ihre katastrophalen Folgen immer deutlicher zu erkennen sind. Dabei sind der Straßen- und der Luftverkehr für rund ein Viertel der für die Klimaerwärmung relevanten Emissionen verantwortlich. Tendenz deutlich steigend.

Notwendig ist deshalb eine Politik der Verkehrswende, die in enger Verbindung mit der Energiewende steht. Im Zentrum der neu ausgerichteten Verkehrspolitik müssen die Menschen, die Umwelt und das Klima stehen. Wir brauchen die grundsätzliche Abkehr von fossilen Energieträgern im Bereich Verkehr und Transport. Oberstes Ziel sollte sein, dass der heute vielfach existierende strukturelle Zwang, ein Auto für die individuelle Mobilität zu nutzen, beseitigt wird. Jeder, der dies wünscht, soll in fünf Jahren seine individuelle Mobilität ohne einen eigenen Pkw – und möglichst ganz ohne Auto – realisieren können. *Bahn für Alle* fordert die

politischen Parteien auf, mit Hilfe der folgenden sieben Punkte die Verkehrswende einzuleiten.

### Die Strukturpolitik der kurzen Wege

Erforderlich ist eine systematische Strukturpolitik der kurzen Wege. Gefördert werden muss Dezentralität in den Bereichen Einkaufen, Kitas, Schulen, im Gesundheits- und Verwaltungsbereich. Neue Zentralisierungen von Verwaltungseinheiten („Gebietsreformen“; „Landeskreisfusionen“ usw.) sind abzulehnen, da mit Verkehrsinflation und Demokratieabbau verbunden. Im Bereich des Städtebaus wird die fortschreitende Zersiedelung gestoppt. Innenstädte müssen wieder bezahlbar werden. Die Subvention langer Arbeitswege wird umgewidmet in eine Förderung der Nähe von Wohnen und Arbeit.

### Systematische Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs

Diese „Politik der kurzen Wege“ stellt zugleich eine entscheidende

Förderung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr dar. Die Anteile dieser nichtmotorisierten Verkehrsarten an allen Wegen bzw. Fahrten (am „Modal split“) können verdoppelt werden. In den Städten sollten – nach den Vorbildern in den Niederlanden und in Dänemark – die Fahrradwege in Form von Radstreifen in die Straßen integriert werden. Erforderlich sind dafür die Einstellung aller Subventionen für den Straßenverkehr und für den Flugverkehr (Diesel- und Kerosinbesteuerung; dazu eine massive Anhebung der Lkw-Maut). Es gibt keinen neuen Straßenbau, keine neuen Landebahnen und keine neuen Airports. Bei Straße und Luftverkehr kommt es zu einem ersten infrastrukturellen Rückbau bzw. zu Umwidmungen.

### Umfassender Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Notwendig ist umfassender Ausbau aller Formen des öffentlichen Verkehrs. Auch hier ist eine Verdopplung der Modal-split-Anteile das Ziel. Dabei

sollten insbesondere oberirdisch geführte und schienengebundene Verkehrsmittel gefördert werden. Unterirdisch geführte Bahnen sind nur noch dort sinnvoll, wo dies baulich absolut unabänderlich ist. Busse sollten so weit wie möglich als Oberleitungsbusse verkehren (in einigen Fällen als Busse mit Akkubetrieb oder mit ergänzendem Akkubetrieb). Carsharing mit E-Pkw und Sammeltaxen – letztere z.B. auch verstärkt in ländlichen Bereichen – runden diesen Programmpunkt ab. Es gelten deutliche Tempolimits (120 km/h auf Autobahnen und 30 km/h in Städten und Wohngebieten. Busse und Bahnen werden durch Vorrangschaltungen beschleunigt.

### Flächenbahn und Bürgerbahn

Ziel ist eine Flächenbahn und eine Bürgerbahn. Damit ist ein Schienenverkehr gemeint, der in der gesamten Fläche des Landes präsent ist, in dem Nah-, Regional- und Fernverkehr gut vertaktet sind und der sich unter öffentlicher, dabei dezentraler und bürgernaher Kontrolle befindet. Im Fernverkehr wird die Orientierung auf einzelne Hochgeschwindigkeitsstrecken beendet. Oberstes Ziel ist die Verwirklichung des Integralen Taktfahrplans als Halbstundentakt auf den wichtigen Verbindungen („Deutschland-Takt“).

Dafür ist der Ausbau des Schienennetzes mindestens auf den Stand von 1990 erforderlich (rund 10.000 km neue – meist reaktivierte – Schienenstrecken), womit das Schienennetz wieder eine Betriebslänge von gut 45.000 km erhält. Insbesondere muss das Schienennetz in den Bereichen Weichen, Ausweichgleise und Gleisanschlüssen so ausgebaut und verstärkt werden, dass der Stand von 1996 wieder erreicht wird (was eine Verdopplung bei Weichen und Ausweichgleisen und eine Verfünfachung der Gleisanschlüsse erfordert).

Eine besondere Bedeutung erhält die *umfassende Elektrifizierung der*

*Schiene* – bis auf Stichstrecken sollte das Schienennetz zu 100 Prozent elektrifiziert werden (wie dies in der Schweiz schon seit Jahrzehnten der Fall ist).

Die Nachtzüge und der Autoreisezug werden wieder eingeführt. Zusammen mit den Nachbarländern wird das europaweite Nachtzugnetz wieder ausgebaut. Das Ziel dabei ist, eine Alternative zu allen Kurz- und Mittelstreckenflügen zu schaffen und den größten Teil der Flüge im Bereich bis zu 1500 km auf die Schiene zu verlagern.

Die Struktur der Schienenunternehmen sollte grundsätzlich öffentlich, bürgernah und dezentral sein. Anstelle einer Gewinnorientierung muss das oberste Ziel sein, Verkehr auf die Schiene zu verlagern und einen optimalen Service für die Fahrgäste zu bieten. Notwendig sind dafür neue Strukturen (Unternehmensformen) für die Schienenverkehrsunternehmen und die Einrichtung demokratischer Kontroll- und Steuerungsgremien. Die Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG werden komplett verkauft. Es erfolgt die Konzentration auf das Kerngeschäft, den Schienenverkehr in Deutschland. Insbesondere darf die Schieneninfrastruktur (Netz) nicht mehr der Gewinnorientierung unterworfen sein. Die Entgelte für die

Nutzung von Trassen und Bahnhöfen werden halbiert.

### Unsinnige Großprojekte stoppen

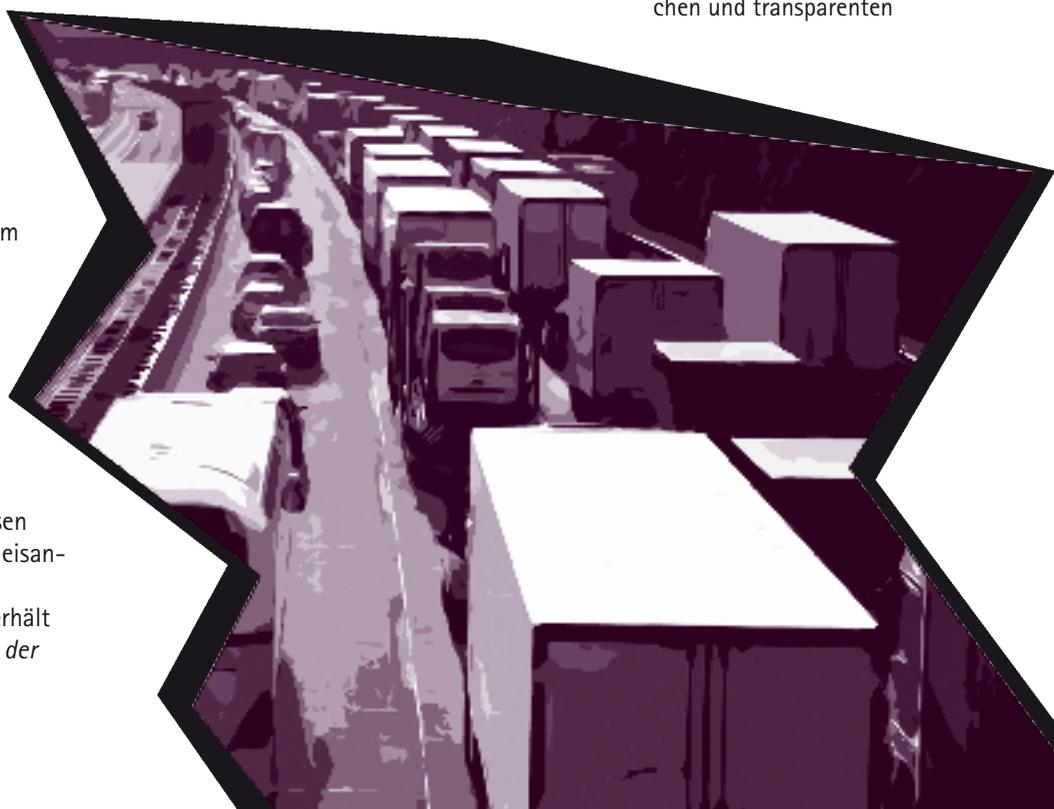
Bislang fließt ein erheblicher Teil der öffentlichen Gelder im Verkehrssektor in zerstörerische oder unnötige Großprojekte. Wir fordern den Stopp solcher Projekte – aktuell in Hamburg den Stopp von Altona/Diebstreich, in München der „2. S-Bahn-Stammstrecke“, in Frankfurt/M. des neuen Fernbahntunnels, auf Fehmarn den Stopp der Arbeiten an einer Fehmarnbelt-Querung.

In Stuttgart fordern wir den Ausstieg aus Stuttgart 21. Stattdessen sollen die bislang getätigten S21-Investitionen so umgenutzt werden, wie im Programm „Umstieg 21“ ausgeführt.

Wir unterstützen alle, die sich gegen Fluglärm, für Nachflugverbote und gegen neue Start- und Landebahnen bzw. gegen meist hoch subventionierte Regionalairports engagieren.

### Für ein transparentes Tarifsystem – für einen preiswerten öffentlichen Nah- und Fernverkehr – für Nulltarif-Modelle

Grundsätzlich erforderlich ist die Umsetzung eines völlig neuen, einfachen und transparenten



Systems der Tarife im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei der Deutschen Bahn AG. Notwendig ist darüber hinaus eine allgemeine Reduktion der Tarife im öffentlichen Verkehr (ÖPNV und Schiene insgesamt) um mindestens ein Drittel. Die Preise für die Mobilitätskarten (BahnCard 50 und 100, Monatskarten) sollten deutlich reduziert werden. Modelle mit „Nulltarif“ müssen in ersten Modellregionen erprobt werden. Junge Erwachsene dürfen die öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem 19. Lebensjahr kostenfrei nutzen, um eigene Alternativen zu Auto und Führerschein erkunden zu können.

### Den Güterverkehr drastisch reduzieren – den verbleibenden Güterverkehr auf Schiene und Binnenschiff verlagern

Der Güterverkehr stieg insgesamt zwischen 1993 und 2016 um 75 Prozent; der Straßengüterverkehr hat sich verdoppelt. Er soll laut offizieller Verkehrspolitik weiter massiv wachsen.

Diese Transportinflation ist vor allem einer mit der Globalisierung absurd gestiegenen Transportintensität geschuldet: Immer mehr Transportkilometer stecken in einer Ware von ein und derselben Qualität. Durch ein Bündel von Maßnahmen – höhere Lkw-Besteuerung, Beschränkung der Lkw-Größen keine „Gigaliner“ Nachtfahrverbote u.a.m.

– ist eine Rückführung der Transporte insgesamt auf mindestens das Niveau von Anfang der 1990er Jahre und der Lkw-Transporte auf maximal ein Drittel des aktuellen Niveaus erforderlich. Erst in einem solchen Rahmen kann eine Verlagerung von verbleibenden Transporten auf Schiene und Binnenschiffe erfolgen. Alle anderen Szenarien sind mit nicht akzeptablen Belastungen – z.B. mit noch mehr Schienenlärm – verbunden.

\*\*\*

Gegen ein solches 7-Punkte-Programm gibt es drei Standardeinwände: Dieses sei „zu teuer“; es würden

„800.000 Arbeitsplätze gefährdet“; dafür gebe es „keine Mehrheiten“.

### Finanzen

Grundsätzlich ist – außer punktuellen Startfinanzierungen – für die Umsetzung des 7-Punkte-Programms kein zusätzliches Geld erforderlich. Es geht vielmehr um umfassende Umschichtungen. Die realen, zum Teil nicht sichtbaren („externen“) Kosten des Straßen- und des Luftverkehrs sind extrem hoch und werden auf fünf bis acht Prozent des Bruttoinlandsprodukt geschätzt. Diese Kosten werden im Rahmen der Umsetzung der Verkehrswende gegen Null gesenkt. Allein ein Verkauf der Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG und Stopp von Stuttgart 21, ein Verzicht auf die oben genannten Großprojekte, ein Stopp des Ausbaus von Flughäfen und der Verzicht auf den Bau neuer Fernstraßen brächte beim aktuellen Stand eine Ersparnis von 35 bis 40 Milliarden Euro. Damit könnte man die umfassende Elektrifizierung des Schienennetzes und dessen Ausbau (u.a. die Zweigleisigkeit einiger bislang eingleisiger Strecken) finanzieren.

### Arbeitsplätze

Seit 1994 wurden allein im Bereich der Eisenbahn, der Bahntechnik und dem ÖPNV mehr als 350.000 Arbeitsplätze zerstört. Da gab es keinen öffentlichen Aufschrei. Im Gegenteil: Die Politik feierte dies als „Einsparungen“ und begünstigt sie mit „Bahnreform“, Privatisierungen, Outsourcing und der Förderung von Leiharbeit und Billigjobs. In der Autoindustrie sind es sodann die Konzerne selbst, die die Jobs in Frage stellen. Die Autostadt Bochum ist bereits Geschichte. Die Autostadt Rüsselsheim dürfte bald Vergangenheit sein. Das Beispiel der Autostadt-Ruine Detroit zeigt: Es

könnte eine Frage der Zeit sein, bis auch in Wolfsburg, Ingolstadt oder Stuttgart Hunderttausende Jobs durch Roboter oder Industrieabwanderung nach China gefährdet sind.

Die in der Autoindustrie und im Straßenbau getätigten Investitionen sind „kapitalintensiv“: eine Einheit eingesetztes Kapital „beschäftigt“ viel Maschinerie und schafft oder erhält wenig Arbeitsplätze. Das hier skizzierte 7-Punkte-Programm besteht hingegen vor allem aus „arbeitsintensiven“ Investitionen: Es schafft mit demselben Geld rund eine Million neue, sinnvolle Arbeitsplätze.

### Mehrheiten

Eine Mehrheit in der Bevölkerung weiß um die Dramatik der Klimaveränderung. Sie ist offen für eine Verkehrswende-Debatte. So gibt es seit Jahrzehnten deutliche Mehrheiten für Tempolimits. In einer Stadt wie Berlin hat die Mehrheit der Haushalte kein Auto. In Hamburg sind es 40 Prozent. Bei den jungen Menschen in Nordamerika, Japan und Westeuropa gibt es seit mehr als 15 Jahren eine weitreichende Umorientierung. Das eigene Auto hat erheblich an Wertschätzung verloren.

Aktuell kommt es darauf an, durch ein konkretes, überzeugendes Programm die Menschen für die Verkehrswende zu gewinnen. *Bahn für Alle* appelliert an die Parteien und die Verkehrs- und Umweltverbände: Engagieren wir uns zusammen für eine Politik der wirklichen Verkehrswende.



**Bahn  
Für  
Alle**

# Verkehrsexperten appellieren an die Abgeordneten des Deutschen Bundestags: **Gesetz für „Mehr Verkehr auf der Schiene“**

Das Grundgesetz verpflichtet in Artikel 87e Abs.4 den Bund, einen Schienenpersonenfernverkehr zu gewährleisten, so dass „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen ...Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“.

Dementsprechend hat der Bundesrat zuletzt am 23.März 2018 einen „Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz - SPFVG)“ beschlossen. Die Bundesregierung hat dazu ablehnend Stellung genommen und den Entwurf an den Bundestag überwiesen (BT-Drs.19/2074). Er wurde – nach unserer Kenntnis – bislang nicht behandelt.

In diesem Gesetzentwurf wird der Bund – entsprechend der Forderung des GG – dazu verpflichtet, einen Plan zu erstellen, der die zukünftig im Fernverkehr zu bedienenden Orte und Linien im Tages- wie auch für den Nachtverkehr festlegt. Dies wird begründet damit, dass entgegen der Forderung des GG seit 1996:

- das Fernverkehrsnetz in der Bundesrepublik um 3700 km gekürzt wurde,
- die Zahl der im Fernverkehr bedienten Orte um etwa 220 reduziert wurde,
- Städte mit insgesamt 5,5 Millionen Einwohnern ihre Fernverkehrsanbindung verloren haben.

Die Ursachen werden in der Verpflichtung der DB AG zur Eigenwirtschaftlichkeit gesehen, obwohl das Bundesverfassungsgericht entschieden hatte, dass sich der Staat durch privatrechtliche Gestaltungsformen seiner Verantwortung für das Gemeinwohl nicht entziehen kann (BVerfGE 128, 226, Urteil vom 22.2.2011).

Die Ankündigungen der Bundesregierung und der DB AG, den Fernverkehr zu erweitern, sind unverbindlich und werden daher der Forderung des GG nicht gerecht: Zu einer nennenswerten Ausweitung des Fernverkehrs werden hohe Investitionen vor allem in Fahrzeuge benötigt, die aus aktuellen Erlösen nicht finanzierbar und bislang nicht veranschlagt sind. Die DB AG wird solche Investitionen nur dann tätigen (können), wenn die politischen Rahmenbedingungen sicherstellen, dass deren finanzielle Risiken ggf. vom Bund getragen werden.

Mit der Erstellung eines Fernverkehrsplans hat es die Bundesregierung in der Hand, diesen in den Rahmen eines Finanzbudgets zu stellen, jährlich fortzuschreiben und die DB AG entsprechend zur Umsetzung zu verpflichten.

Das Projekt „Deutschlandtakt“ kann einen solchen

Plan nicht ersetzen, weil es nur einen *möglichen* Fahrplan darstellt, ohne dass dadurch eine reale Nutzung verbindlich wird.

Mit dem Schienenpersonenfernverkehrsgesetz (SPFV) würde auch der Regional- und Nahverkehr neuen Schwung erhalten, weil durch mehr Fernverkehrszüge in den Länderhaushalten Finanzmittel für weitere Regionalverkehre frei werden, die derzeit dafür benötigt werden, fehlende Fernverkehrsverbindungen durch weiträumige Regionalzüge zu ersetzen. *Sowohl das Grundgesetz wie auch das Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ erfordern dringend dieses längst überfällige Schienenpersonenfernverkehrsgesetz:*

Bitte sorgen Sie dafür, dass es kurzfristig im Bundestag behandelt wird!

Mit freundlichen Grüßen

**Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack** M.S., 17.11.2018  
kdbodack@icloud.com · Starenweg 11a · 82194 Gröbenzell ·  
08142 53477 als verantwortlicher Ansprechpartner und die  
folgenden Verkehrsexperten:

**Dipl.-Ing. Dieter Bantleon** 73079 Süssen

**Thilo Böhmer** 63110 Rodgau

**Rainer Bohnet** 53229 Bonn

**Dr.-Ing. Rudolf Breimeier** 29549 Bad Bevensen

**Peter Corneliu** 10501 Berlin, für den Vorstand des PRO BAHN  
Landesverbands Berlin-Brandenburg e.V.

**Dipl.-Ing Frank-Dietrich Frick** 82256 Fürstenfeldbruck

**Prof. Dr. Wolfgang Hesse** 81925 München

**Dipl.-Ing. Eberhard Happe** 12229 Celle

**Johannes Hauber** 68199 Mannheim

**Dr.-Ing. Klaus Huber** 82319 Starnberg

**Andreas Kleber** 73614 Schorndorf

**Thomas Kraft** Frankfurt am Main, PRO BAHN, Hessen

**Arthur Iren Martini** 14193 Berlin

**Prof. Dr. Heiner Monheim** 23714 Malente

**Dr. Horst Petry** 82194 Gröbenzell

**Prof. Dr. Jürgen Rochlitz** 35099 Burgwald/Frankenber/Eder

**Dr. Georg Speck** 65934 Frankfurt

**Dr. Winfried Wolf** 14552 Michendorf

# Deutschland-Wackel-Takt

## Rede auf der 445. Montagsdemonstration auf dem Kleinen Schlossplatz in Stuttgart am 10.12.2018

Wolfgang Hesse, München

Liebe Freundinnen und Freunde, vor 30 Jahren – im Jahr 1988 – gab es in unserem Nachbarland Schweiz eine Volksabstimmung, bei der die Bevölkerung vor die Wahl gestellt wurde, ob man für ca. 6 Milliarden Franken eine Hochgeschwindigkeits-Rennstrecke quer durch das Land (von St. Gallen nach Genf) bauen oder für das gleiche Geld die Strecken und Bahnhöfe im *ganzen Land* so ertüchtigen solle, dass für möglichst viele (im Idealfall: alle) Quell- und Zielbahnhöfe optimale Reisezeiten garantiert werden. Wie wir alle wissen, entschieden sich die Schweizer für das letztere – dem Integralen Taktfahrplan (kurz: ITF) war der Weg geebnet, d.h. dem Prinzip, die Züge an den Bahnknoten möglichst gleichzeitig ankommen und abfahren zu lassen, um damit optimale Umsteigezeiten zu erreichen und unnötiges Warten zu vermeiden.

In Deutschland war man zur gleichen Zeit mit dem Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken beschäftigt, dazu wurde die verhängnisvolle Bahnrückbau-Politik fortgesetzt. [...] Auch die „Bahnreform“ von 1994 brachte keinen Systemwechsel [...] sondern neben endlosen Privatisierungs-Debatten, weiterem Streckenabbau und [...] unter dem damaligen Bahnchef Dürr die „21er-„ Bahnhofsprojekte“ in Frankfurt, Stuttgart und München – alles verkappte Immobilienprojekte, die die Bahn möglichst tief unter die teure innerstädtische Erde verbannen sollten. Ausgerechnet das widersinnigste, teuerste und gefährlichste dieser Projekte, Stuttgart 21, hat sich immer wieder wie Phönix aus der Asche erhoben und dabei immer weiter zum Dauer-Pleitegeier gemausert – dagegen protestieren wir hier heute zum 445. Mal.

Ich erinnere mich weiter: 11 Jahre

und 10 Monate ist es jetzt her, dass ich zum ersten Mal im Februar 2007 in Stuttgart zusammen mit Kollegen von unserer Gruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ auf einer Pressekonferenz vor diesem Projekt gewarnt habe, u.a. weil es mit dem ITF-Prinzip absolut unverträglich ist. Um das zu erkennen, braucht man kein Mathematik-Studium [...] ein einfaches Abzählen der Gleise genügt: Für jedes Fahrziel eines – das sind in Stuttgart genau 14, plus 2 für die Reserve – exakt, was der Kopfbahnhof bietet.

Dazu habe ich schon damals einen Fahrplan vorgestellt, der zeigt, wie es gehen kann. [...] Der ist auch heute noch nachlesbar – googeln Sie einfach: *Stuttgart: Nullknoten ist möglich*. Man könnte ihn immer noch problemlos umsetzen, aber natürlich nur zusammen mit dem Umstiegs-Konzept – mit einem 8-Gleis-Torso von der Größe des Bahnhofs Aschaffenburg oder Friedberg in Hessen geht so etwas dagegen nicht!

Nun hat Verkehrsminister Scheuer den Deutschland-Takt eingeläutet. Das grenzt schon fast an ein Wunder: Aus diesem seit 10 Jahren CSU-geführten Bundesministerium, dem Mekka der Autorepublik Deutschland, wo sich die Diesel- und *Freie Fahrt für freie Bürger*-Lobbyisten gegenseitig die Türklinken in die Hand geben, kommt mal eine Nachricht, die richtig gut nach *Bahnzukunft* klingt.

Doch sollten wir uns nicht zu früh freuen: Diese Ankündigung ist eher eine Beruhigungsspielle, mit der von den gravierenden aktuellen Problemen der Bahn abgelenkt werden soll – als da sind: Unpünktlichkeit, Zugausfälle, allgegenwärtige Baustellen, weiter wachsende Verschuldung, aus dem Ruder laufende Großprojekte, nicht mehr beherrschbare Risiken usw. [...]

Vor allem gemahnt die Vorgesichte zur Skepsis: Das Scheuer-

Programm beruht nämlich auf einer Machbarkeits-Studie zum Deutschland-Takt, die „schon“ 2013 (immerhin 25 Jahre nach dem Schweizer Volksentscheid) beauftragt und im März 2015 fertiggestellt wurde. Darin gab es zwei Nachrichten: eine gute und eine schlechte. Die gute lautete: Ein optimierter Fahrplan in Deutschland ist möglich und kann erhebliche Fahrzeit-Verringerungen sowie einen deutlichen Nachfrage-Zuwachs bewirken. Dazu die schlechte Nachricht: In den konkreten Fahrplan-Entwürfen im Anhang kommen Stuttgart und Ulm als ITF-Knoten gar nicht erst vor. Das heißt: Weite Teile von Baden-Württemberg werden vom Deutschland-Takt (wenn er dann mal kommen sollte) abgehängt bleiben.

Das kann kaum verwundern, denn wie will man in einem zum Provinz-Haltepunkt heruntergestuften Stuttgarter Tiefbahnhof 14 Züge gleichzeitig abfertigen? Ähnlich verhält es sich mit gerade eröffneten Neubaustrecken wie die von Nürnberg nach Erfurt und Halle/Leipzig. Dort hat man, nachdem viele tausende Tonnen Beton vergossen wurden, festgestellt, dass die Fahrzeiten partout nicht zum ITF passen wollen und flugs drei wichtige und (im Prinzip) gut funktionierende Bahnknoten (Nürnberg, Halle und Leipzig) ausgehebelt und ist zu den früheren Kraut- und Rüben-Fahrplänen zurückgekehrt.

Der Verdacht ist also nicht von der Hand zu weisen, dass die Deutsche Bahn vorhat, weiter zu murksen wie bisher – aber dem Murks das schön polierte, glitzernde Schild „Deutschland-Takt“ umhängen will. Für Stuttgart, Ulm und weite Teile im Südwesten bedeutet das: Weiter *Murks* mit *Kraut und Rüben*, d.h. Umsteigen nach dem Zufalls-Prinzip (wann gerade im engen Bahnhof ein Gleis frei ist) – und wenn's ganz eng wird, weichen wir nach Untertürk-

heim oder Kornwestheim aus – da ist ja noch genügend Platz.

Nun, auch das Folgende kann für Stuttgart und Ulm leider kein Trost sein – auch München hat seine Takt-Probleme. Dort ebenfalls mit einem Tunnelprojekt, aber mehr die S-Bahn betreffend. Als das Bahnhofs-(Immobilien-)Verwertungsprojekt „München 21“ (vermeintlich) gestorben war, hat man auch dort den Phönix aus der Asche geborgen und das Projekt *Zweite Stammstrecke* aus der Taufe gehoben. Da soll nun neben dem bestehenden Tunnel ein neuer gegraben werden, mit nur noch 3 Stationen (statt bisher 8) und einem Kostenaufwand von (zur Zeit) knapp 4 Milliarden Euro.

Dazu kommt – neben vielen anderen ungelösten Problemen – nun der Schildbürgerstreich: Mit der Tunnel-Eröffnung soll der S-Bahn-Takt von 20 Minuten, aber möglichen und auf einigen Linien bereits heute zur Hauptverkehrszeit schon praktizierten 10 Minuten auf 15 Minuten zurückgestuft werden. *Wie das* – wo Städte wie Stuttgart oder Frankfurt gerade am liebsten vom 15- auf den 10-Minuten-Takt umstellen würden? Weil man in München sogenannte „Express-S-Bahnen“ im Mischverkehr auf die engen 2-gleisigen Strecken schicken und damit den viergleisigen Ausbau einsparen will – aber damit ist natürlich ein weiteres dauerhaftes Bahn- und Plan-Chaos vorprogrammiert. Nicht genug damit: Wegen des auszuhebenden Tiefbahnhofs soll der gesamte Münchner Hauptbahnhof abgerissen und durch einen gigantischen Glaspalast ersetzt werden: Kostenpunkt (zur Zeit) knapp 1 Mrd. Euro – und die natürlich zusätzlich zum Tunnelprojekt!

Erst vor kurzem hat Bahnchef Lutz mit einem Aufsehen erregenden Brandbrief auf die prekäre finanzielle Lage der Bahn hingewiesen und drastische Sparmaßnahmen sowie Ausgabenkürzungen angekündigt. „Einschneidende Maßnahmen“ seien notwendig, um die „wirtschaftliche Stabilität“ der Bahn zu erhalten. [...] Das Nächstliegende fiel ihm dazu allerdings nicht ein: An den *grandi opere inutiles* – den großen unnützen

und z.T. sogar schädlichen Projekten in Stuttgart, München und Hamburg-Diebsteich anzusetzen.

Was könnte man also tun? Nun, in Stuttgart ist die Antwort fast schon wieder einfach: Baustopp SOFORT und UMSTIEG 21 schon ab morgen. Das Projekt S21 ist so abgründig verfahren, dass der sofortige Abbruch stets die beste Lösung ist und bleibt – wie hoch auch immer die sunk costs – d.h. die versenkten Geldbeträge – sein mögen. Dass sie natürlich mit jedem zur Umkehr versäumten Tag weiter steigen, ist eine traurige Wahrheit und ein fortdauernder Skandal dazu.

Es ist nicht zuletzt die jüngste Beinahe-Katastrophe der Bahn, die wie ein Menetekel über dem Stuttgarter Katastrophenprojekt schwebt: der ICE-Brand von Montabaur. Was ist dort passiert? Aufgrund eines „technischen Defekts“ geriet ein überhitzter Transformator in Brand und 1 ½ ICE-Wagen brannten lichterloh aus – bei so hohen Temperaturen, dass die Aluminium-Verkleidungen nicht nur schmolzen, sondern brannten. In einer beherzten Reaktion brachte der Lokführer den Zug auf freier Strecke zum Stehen, dort, wo man die Fahrgäste gefahrlos evakuieren konnte. Unausdenkbar, wenn ein solcher Brand etwa bei der Einfahrt von Wendlingen in den Fildertunnel ausbrechen würde. Ein zügiges Durchfahren des Tunnels mit dem Ziel, ins Freie zu gelangen, schloße sich wegen der widersinnigen Tunnel-Anlage (Tunnelmitte am *tiefsten* Punkt, dort mit einem Tiefbahnhof und höchstwahrscheinlich voll belegten Gleisen) aus. Der Zug müsste im Tunnel, im Bahnhof oder in dessen Nähe gebremst werden – die Folgen entziehen sich unserer Vorstellungskraft. An einem solchen Projekt weiter zu bauen – noch dazu ohne jeden erkennbaren Nutzen – ist (gelinde ausgedrückt) *mehr als grob fahrlässig*.

Als ich das vorletzte Mal hier in der Nähe stand und zu Euch sprach – es war die 297. Montags-Demonstration – habe ich auf die deutsche Weltmeister-Mentalität hingewiesen: Wir sind die Größten und können



alles: unbegrenzt rasen auf Autobahnen, mit raffinierter Diesel-Software die Umwelt schonen, einen Phantom-Flughafen bauen, der niemals fertig wird, und eben einen gut funktionierenden Großstadt-Bahnhof für 10 Milliarden oder mehr in ein gefährliches Nadelöhr pressen.

Wie sagte doch die Bundeskanzlerin: „An Stuttgart 21 erweist sich Deutschlands Zukunftsfähigkeit“. Wünschen wir ihr und uns, dass die Geschichte diesen Satz widerlegt: Wünschen wir Deutschland eine bessere Zukunft, als sie dieses Projekt verheißt. Wünschen wir uns allen eine Bahn-Zukunft mit Deutschland-Takt, Kopfbahnhof in Stuttgart und 10-Minuten-Takt in München – ohne widersinnige Großprojekte, Chaostage und vorgeplante Katastrophen.

Auf dass wir das gemeinsam erreichen, schließe ich auch dieses Mal wieder mit Cato dem Älteren: „Ceterum censeo Stuttgart 21 esse terminandum“ und rufe Euch zu: **OBEN BLEIBEN!**

Rede leicht gekürzt. Angaben zur Person siehe Seite 47.

# Projekt: Komitee „Rettet die Bahn!“

Nachfolgend dokumentieren wir einen Vorschlag zur Bildung eines überparteilichen Komitees als Antwort auf den drohenden Kollaps der Bahn. *BfA/LP21-Redaktion.*

Spätestens seit der Aufsichtsratsitzung der Deutschen Bahn vom 12. Dezember 2018, auf der der gewaltige Investitionsrückstand registriert, eine neue Finanzierungslücke konstatiert und ein weiterer dramatischer Rückzug der Schiene (bei der Güterbahn kein Einzelwagenverkehr mehr!) diskutiert wurden, ist deutlich: Der Konzern steuert auf einen Kollaps zu. In diesem Zusammenhang könnte 2019 erneut eine Teilprivatisierung auf der Tagesordnung stehen. Das ist jedoch der falsche Weg. Erforderlich ist vielmehr eine grundlegende Neuaufstellung der DB als öffentliches Unternehmen, die Konzentration auf Schienenverkehr in Deutschland und die Aufgabe der zerstörerischen Großprojekte. Menschen, Umwelt und Wirtschaft brauchen den Ausbau einer ökologisch verträglichen Elektromobilität und das ist diejenige auf der Schiene. *Ein Komitee Rettet die Bahn* steht auf der Tagesordnung. Grundlage dafür könnten die folgenden zwölf Punkte sein, die die Unterzeichnenden hiermit zur Diskussion stellen.

## 1. Das Ziel: Eine öffentliche Bahn für die Bürgerinnen und Bürger

Das grundsätzliche Ziel besteht in einer integrierten Bahn in öffentlichem Eigentum. Die weltweiten Erfahrungen mit den in den letzten drei Jahrzehnten erfolgten Privatisierungen und Aufspaltungen der Eisenbahnunternehmen sind eindeutig negativ. Die jüngst gefallene – positiv zu bewertende – Entscheidung für einen Deutschlandtakt unterstreicht erneut, wie sinnvoll eine solche integrierte Bahn ist und wie kontraproduktiv jede Aufspaltung,

Privatisierung und alle Modelle einer Scheinkonkurrenz sind kontraproduktiv. Die Schweiz konnte den Integralen Taktfahrplan (ITF) nur

umsetzen, weil es eine kooperative Schienenorganisation im Land gibt. Unter den Bedingungen eines bunten Straußes von öffentlichen und privaten und scheinprivaten Eisenbahnverkehrsunternehmen wäre das in dieser fast perfekten Form nicht machbar gewesen.

## 2. Unternehmensform und Statut müssen dem Ziel entsprechen

Die DB muss eine Unternehmensform und ein Statut erhalten, die ausschließlich den Zielsetzungen dienen: A Mehr Verkehr auf die Schiene, B Optimale Sicherheit, C Hoher Komfort für die Fahrgäste, D Gemeinwohlorientierung anstelle von Gewinnmaximierung.

Vergleichbar müssen auch die allgemeinen Vorgaben für die Bundes-Schienenpolitik sein. Die gut 12 Milliarden Euro, die jährlich an Steuermitteln in das System Schiene fließen, müssen in diesem Sinn verantwortungsbewusst eingesetzt und an die oben genannten Ziele gebunden werden.

## 3. Das Betätigungsfeld der DB muss Deutschland sein

Die DB ist für die Schieneninfrastruktur und für den Schienenverkehr in DEUTSCHLAND verantwortlich. ALLE ausländischen Töchter und Beteiligungen sind grundsätzlich abzugeben. Zu vereinbarenden Ausnahmen bestätigen diesen Grundsatz.

Die DB ist ein SCHIENENunternehmen. Alle Engagements außerhalb des Bereichs Schiene sind grundsätzlich aufzugeben. Ausnahmen (z.B. dort, wo es tatsächlich um die *Ergänzung* des Schienenverkehrs geht), bestätigen diesen Grundsatz.

Die aus diesen Verkäufen resultierenden Einnahmen dienen dem Netzerhalt bzw. der Netzmodernisierung.

## 4. Schädliche Großprojekte aufgeben

Die zerstörerischen Großprojekte Stuttgart 21, Hamburg-Altona/Diebstich, München Zweite S-Bahn-

Stammstrecke sind aufzugeben. Pläne für ein Wiederaufleben von „Frankfurt21“ – bzw. von Teilen dieses Projektes – sind einzustellen. Die damit frei werdenden Mittel dienen ebenfalls der Netzmodernisierung.

## 5. Infrastruktur in einer Hand

Die drei Schieneninfrastruktur-Unternehmen DB Netz, Station & Service und DB Energie sind in einem Unternehmen zusammenzufassen.

Solange ein größeres Marktsegment im Schienenverkehr von Nicht-DB-Bahnen betrieben wird, muss die Infrastrukturgesellschaft (bzw. müssen die bisherigen drei Infrastrukturgesellschaften) aus dem DB-Konzern herausgelöst werden, unter einer unabhängigen Kontrolle und Unternehmensführung stehen und dem Grundsatz absoluter Gleichberechtigung gegenüber allen, die das Netz nutzen, verpflichtet sein. Vorstellbar für diesen Zweck ist die Bildung einer Anstalt des öffentlichen Rechts, der die Verwaltung der Infrastruktur obliegt. Ein Erhalt des gemeinsamen Arbeitsmarktes könnte dadurch erreicht werden, dass die neue Infrastrukturgesellschaft eine DB-Tochter mit der Netzinstandhaltung beauftragt.<sup>1</sup>

## 6. Trassengebühren senken – Ungleichbehandlung beenden

Die Gebühren und Entgelte für Trassennutzung, Bahnhofsnutzung und Energie müssen deutlich gesenkt werden und auf einem Niveau liegen, das die generelle Zielsetzung „Verlagerung auf die Schiene“ unterstützt. Die Ungleichbehandlung der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern muss beendet werden (siehe u.a. Nicht-Besteuerung von Kerosin, Diesel-Subventionen, Besteuerung der Schiene mit Umsatz- bzw. Mehrwertsteuer).

## 7. Attraktive reguläre Fahrpreise

Der Abstand zwischen dem – von vie-

len als zu teuer beklagten – normalen Fahrpreis („Flexpreis“) und dem Niveau der Sparpreise ist viel zu groß. Notwendig ist eine generelle Tarifreform mit deutlicher Senkung der regulären Preise (der „Flexpreise“) und einer preislichen Gestaltung und Bewerbung von BC50 und BC100 in Umfang bzw. Art und Weise, dass diese zu MASSEN-PRODUKTEN wie in der Schweiz werden. Ziel ist eine Erhöhung der Zahl der BC50-Cards um das Fünfzehnfache und eine Steigerung der BC100-Cards um das Hundertfache [siehe S. 74ff]. Ein Yield-Management bei Preisen und der Auslastungspolitik wird grundsätzlich in Frage gestellt. Sonderpreise sind strikt zu begrenzen.

## 8. Der Deutschlandtakt ist so schnell wie möglich einzuführen

Das Ja der Politik zum Deutschlandtakt bzw. zu einem Integralen Taktfahrplan ist grundsätzlich zu begrüßen. Dafür bedarf es jedoch erheblicher Konkretisierungen. Vor allem ist darauf zu verweisen, dass dieses Ja in einem offenen Widerspruch steht zu einer drei Jahrzehnte lang praktizierten Konzentration auf eine Hochgeschwindigkeitsbahn.

Die notwendige Neuorientierung würde auch bedeuten, dass *zum ersten Mal* Artikel 87e Grundgesetz mit Leben erfüllt wird. Wer die GG-Forderungen der Orientierung am „Allgemeinwohl“ und an den „Verkehrsbedürfnisse“ ernst nimmt, braucht vor allem eine Bahn in der Fläche. Dies erfordert auch eine Erweiterung des bestehenden Schienennetzes um mindestens 20 Prozent (was einer Rücknahme des Abbaus seit 1991 entspricht). Notwendig ist damit auch eine Zuggattung im Fernverkehr, die die Fläche erschließt, also eine Neuaufgabe des InterRegio-Systems.

## 9. Der Nachtzugverkehr ist wieder aufzunehmen

Notwendig ist der Wiederaufbau eines Netzes von Nachtzügen mit Schlaf-, Liege- und Sitzwagen und dessen Erweiterung hin zu einem europaweiten Nachtzugnetz mit dem Ziel, den Kurz- und Mittelstreckenflugverkehr massiv zu reduzieren und auf die Schiene



zu verlagern. Hierzu wird eine enge Kooperation mit den maßgeblichen europäischen Eisenbahnunternehmen verwirklicht.

## 10. Mitarbeiter stärken

Das wichtigste Gut der Bahn sind die Beschäftigten. Doch gerade gegenüber diesen haben sich das DB-Management und die Politik versündigt. Notwendig sind *erstens* – ein deutlicher Wiederaufbau der Zahl der im Bahnbereich Beschäftigten (geschätzt um mindestens 30%); *zweitens* – eine deutlich bessere Entlohnung der Bahnbeschäftigten in den unteren und mittleren Lohn- und Gehaltsgruppen; *drittens* – eine Überarbeitung der Arbeitsbedingungen, Schichtsysteme usw. nach der Maßgabe, dass die weitgehend zerstörte Identifikation der Beschäftigten mit dem Unternehmen wieder hergestellt wird. Das wird nur möglich sein, wenn viel Stress und viele Beschwerden aus den heute bestehenden Arbeitsbedingungen herausgenommen und diese grundsätzlich u.a. familienfreundlich um- und ausgestaltet werden. Diese Ziele sind nur in enger Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften zu erreichen.

## 11. Beim Top-Management sind ein Umbau und Neuanfang erforderlich

Notwendig ist eine Besetzung des Führungspersonals der Bahn mit Menschen, die die Eisenbahn lieben und die „Schiene leben“, also mit Personen, die sich mit den Zielen „Allgemeinwohl“ und „Orientierung an den Verkehrsbedürfnisse“ identifizieren. Notwendig ist eine Verschlinkung der

Bahn OBEN und ein deutlicher Ausbau der Beschäftigtenzahlen UNTEN, also im operativen Segment.<sup>2</sup>

## 12. Stärkung der Unabhängigkeit

Zahlreiche Fehlsteuerungen der letzten Jahre haben ihren Ursprung in schädlichen Vorgaben der Politik, sei es bei der Besetzung des Top-Managements oder Einflussnahme über den Aufsichtsrat. Diese Einflussnahme ist zurückzuführen. Der Aufsichtsrat sollte mit einer Höchstzahl an unabhängigen, ausgewiesenen Fachleuten besetzt werden. Auch die Unabhängigkeit der Überwachungsbehörden wie dem Eisenbahn-Bundesamt ist zu stärken.

### Unterzeichnende Personen

**Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack** M.S.; Gröbenzell · **Thilo Böhmer** Lokführer und GDL-Mitglied; Rodgau · **Dr. Christoph Engelhardt** Geschäftsführer WikiReal.org; Garching bei München · **Klaus Gietinger** Regisseur, Autor, Sozialwissenschaftler; Frankfurt/M. · **Dipl.-Ing. Eberhard Happe** Bundesbahndirektor a. D.; Celle · **Johannes Hauber** Betriebsratsvorsitzender i. R.; Mannheim · **Prof. Dr. Wolfgang Hesse** Informatiker & Fahrplan-Experte; München · **Joachim Holstein** ehem. Zugbegleiter, BR & Wirtschaftsausschuss Mitropa & DB ERS, Nachtzug-Bündnis „Back on Track“; Hamburg · **Dipl.-Ing.(BA) Andreas Kegreiß** Aktionsbündnis gegen S21, SPD-Mitglied; IHK Verkehrsausschuss Region Stuttgart · **Andreas Kleber** Schorndorf · **Dr. Bernhard Knierim** Biophysiker & Verkehrswissenschaftler; Werder/Brandenburg · **Thomas Kraft**, Landesvorsitzender PRO BAHN Hessen; Rodgau · **Katrin Kusche** Redaktion „Ossietzky“; Berlin · **Monika Lege** Politologin; Hamburg · **Sabine Leidig** MdB, bahnpolitische Sprecherin Fraktion DIE LINKE; Kassel · **Volker Lösch** Regisseur; Berlin · **Arno Luik** „Stern“-Autor; Hamburg · **Prof. Dr. Heiner Monheim** Geograph, Stadt- & Verkehrsplaner, Mitinhaber von raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation; Trier/Bonn/Malente Dipl.-Physiker · **Roland Morlock** Deutscher Bahnkundenverband Baden-Württemberg; Stuttgart · **Dipl.-Ing. Carl Waßmuth** Gemeingut in BürgerInnenhand – GiB; Berlin · **Dr. Winfried Wolf** Michendorf

### Anmerkungen:

1 Eine vergleichbare Struktur gab es in Frankreich 1997-2014. Die Netzgesellschaft RFF (Réseau ferré de France) war Eigentümerin und Verwalterin der gesamten Infrastruktur. Sie hatte jedoch nur 750 Beschäftigte. RFF beauftragte eine SNCF-Tochter mit der Durchführung der Netzinstandhaltung. Diese Struktur wurde zwar 2014/15 aufgegeben; seither ist das Netz wieder komplett bei der SNCF angesiedelt. Dies erfolgte jedoch als eine Art Schulterchluss mit der DB. Das zuvor praktizierte Modell scheint grundsätzlich funktioniert zu haben.

2 „In den vergangenen drei Jahren wurden allein 700 Millionen Euro für Beratungsfirmen ausgegeben, gebracht hat es nichts“, sagt ein Bahn-Manager.“ In: *Welt am Sonntag* vom 9. Dezember 2018.

# Eine (noch lange nicht vollständige) Liste Dringend benötigte ZWEIFLEISIGKEIT auf DB-FERN- oder/und andere STRECKEN

## Andreas Kleber

### Weimar – Glauchau

\* Abschnitte Töppeln-Gera Hbf; Glauchau-Schönbörschen (gleichzeitig Elektrifizierung für eine schnelle, leistungsfähige FERN-VERBINDUNG NRW – Chemnitz – Dresden)

### Sömmerda – Astern

(Strecke Erfurt – Sangerhausen)

\* u.a. Umleitungsstrecke Erfurt – Halle. Wurde nach WKII auf eingleisig zurückgebaut

### Jüterbog – Falkenberg

\* geeignete elektrifizierte Umleitungs- und Entlastungsstrecke Berlin-Dresden. War zweigleisig.

### Hamburg-Westerland

\* einzelne Abschnitte

### Münster (Westf) – Lünen

\* ein Nadelöhr im Fernverkehr

### SORSUM – HIMMELSTHÜR

\* statt zweigleisig überworfenen Einfädungen in die HGS Hannover-Göttingen wurde eine eingleisige Abzweigung errichtet, was zu betrieblichen Behinderungen führt.

### Weddel – Fallersleben

\* im Verspätungsfall ein weiteres Nadelöhr im Fernverkehr

### Salzwedel – Uelzen

\* bis 1945 zweigleisig; wichtig für Umleitungs- wie auch für den Güterverkehr; sowie für Entlastungszüge des Fernverkehrs

### Friedrichshafen Stadt – Lindau

\* wenn auch LEIDER nur ein IC nach/von Innsbruck verkehrt, ist die Strecke wegen des hohen Verkehrsaufkommens dringend ausbaufähig. Es stehen auch nur noch 4 Ausweich-/Kreuzungsmöglichkeiten zur Verfügung. Das Problem eines möglichen Ausbaus der zweiten Trasse besteht darin, dass die DB das Gelände dafür schon vor längerer Zeit verkauft hat.

### Friedrichshafen Stadt – Stahringen

\* wenn auch für den Fernverkehr unbedeutend, ist der Verkehr doch deutlich angewachsen

### Ulm – Kempten (Allg)

\* eine der am stärksten belasteten Strecken. Zumindest bis Memmingen sollte diese Strecke zweigleisig ausgebaut werden. Zwischen Illertissen und Memmingen sind nur noch zwei Ausweich-/Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden.

### Buchloe – Memmingen – Kißlegg – Hergatz

\* der Abschnitt BUCHLOE – MEMMINGEN ist durch den Allgäu-Schwaben-Takt ein Nadelöhr; zumal auch noch die EC-Züge nach Zürich darüber geleitet werden. Dieser Abschnitt wird zwar elektrifiziert, aber ein zweigleisiger Streckenausbau wäre dringender.

\* Memmingen-Leutkirch-Kißlegg: Es gibt zwischen Memmingen und Kißlegg nur noch drei Überhol-/Kreuzungsmöglichkeiten; in Kißlegg und Leutkirch sind die Bahnsteiglängen für längere Züge nicht ausreichend. Ob alleine die Elektrifizierung Abhilfe schaffen kann? Wobei sich die Fra-

ge stellt, wie man die Interessen Bayerns und Württembergs im Regionalverkehr unter einen Hut bringen kann.

### Ergenzingen – Waldshut

\* ist heute schon ein Flaschenhals der Strecke Singen (Hohentw) – Basel.

### Goldshöhe – Crailsheim

\*beeinträchtigt den Fernverkehr der IC-Züge Nürnberg-Stuttgart bei Unregelmäßigkeiten, die sich zwischen Aalen und Goldshöhe begegnen. Behindert u.a. auch die Erweiterungen des Nahverkehrs (z.B. können auf Grund der Kapazität die neuen schnellen Züge Karlsruhe – Aalen nicht weiter verkehren), was sich auf den Knoten Aalen (Brenztalbahn, Remsbahn und Verbindungen nach Donauwörth) auswirkt.

### GÄUBAHN (Horb (Neckar) – Tuttlingen)

\* dieses ewig andauernde Drama der Wiedereinsetzung des zweiten Gleises: Es wurde von der französischen Besatzungsmacht 1945 entfernt, um die Strecke Belfort-Besançon wieder zweigleisig herzustellen. Auch wenn im Zeitraum 1945-1990 durch die Teilung Deutschlands die Verbindung Berlin-Stuttgart-Zürich „gekappt“ wurde, gewann der Verkehr nach Zürich und Italien zunehmend an Bedeutung. Seit den 50er Jahren stand die Forderung eines zweigleisigen Ausbaus ganz oben auf der Wunschliste Baden-Württembergs.

### Ergänzende Maßnahmen:

\* Wiederherstellung der ZWEIFLEISIGKEIT der Eifelhauptstrecke Köln – Gerolstein – Trier: Diese WAR bis in die 70/80er durchgehend ZWEIFLEISIG mit durchgehenden D-Zügen Köln-Saarbrücken, u.a. mit Kurswagen nach Luxemburg und München (über Saarbrücken mit dem Nachtzug D 35/6), ein Eilzugklassiker Emden – Saarbrücken u.a. verkehrte auf ihr. Es WAR ein Fehler, bedeutende, auch im Fernverkehr dienende Linien gegeneinander auszuspielen; anstatt BEIDE zu fördern: nach der Elektrifizierung der Moselstrecke wurde die Eifelhauptstrecke zur „Nebenbahn“ degradiert.

Ähnliches widerfuhr der Oberen Ruhrtalbahn, der früheren direkten D-Zugverbindung Köln-Leipzig und dem D 29/30 Aachen-Düsseldorf-Hagen-Kreienzen-Magdeburg-Berlin, der D-Zug Verbindung Amsterdam-Bad Wildungen, der Verbindung Köln-Kassel-Bebra (nach der Elektrifizierung der Strecke Hamm-Paderborn-Kassel wurde sie zwischen Brilon Wald und Scherfede eingleisig zurückgebaut und dient ausschließlich dem Regionalverkehr).





# Züge statt Flüge

## Wer ist Bahn für Alle?



Foto: Katrin Kusche

Katrin Kusche

**Der Plan** Montagmorgen. 8.30 Uhr. Ebene Null des Berliner Hauptbahnhofs. Draußen ist es windig und kalt. Drinnen, auf der Plattform zwischen den Rolltreppen, herrscht reges Treiben: Berufsverkehr. Leute hasten zu den Fern- und Regionalzügen oder zur S-Bahn. Andere streben Richtung Ausgang. Doch etwas ist heute anders. Nach und nach treffen sie ein, die etwa 30 Aktivistinnen und Aktivisten der Berlin-Brandenburger Gruppe von *Bahn für Alle*, unterstützt von Aktiven der Initiative *back on track* aus ganz Europa. Das Bahn-für-Alle-Markenzeichen sind Signalkellen, überdimensionale Signalkellen – jede misst einen Meter im Durchmesser. Die eine Seite ist mit einem roten Rand versehen, die andere mit einem grünen. Forderungen und Wünsche sind in knappen Sprüchen auf den Kellen notiert. Der heutige 10. Dezember ist ein Freudentag für die Gruppe: Der erste neue Nachtzug aus Wien/Budapest/Krakau/Przemyśl soll um 9.16 Uhr begrüßt werden: Endlich bewegt sich etwas in die richtige Richtung. Das will die

Gruppe mit den Ankommenden feiern. Flugblätter werden verteilt, Reden und Appelle für mehr und besseren Bahn- und Nachtzugverkehr sind zu hören. Hurra? Nein, am 10. Dezember 2018 läuft nichts nach Plan.

**Die Realität** „Heute könnte es Verletzte geben“, sagt der Mann hinter mir und fährt fort, „das wird die *Tagesschau* dann sicher bringen“. Sein Gesicht kann ich nicht sehen. Ich kann nur seinen Körper spüren. Gewalt bei *Bahn für Alle*? Krimi? Erotik? Nein, Bahnstreik. Da kommt man sich ungewollt näher; zwischen die Reisenden der U-Bahnlinie 5 passt an diesem Morgen kein Blatt Papier, denn auch die Berliner S-Bahn ist in den Streik einbezogen. Auf den Bahnsteigen der U-Bahn-Knotenpunkte drängen und schieben sich Hunderte von Wartenden; es grenzt fast an ein Wunder, dass niemand auf die Gleise gedrückt wird. Der Mann hinter mir hat recht: Es könnte Verletzte geben. Aber: Die Berlinerinnen und Berliner reagieren besonnen, gelegentlich mit Humor, haben Verständnis für das streikende

Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Im Bündnis sind vertreten: Attac, autofrei leben!, Bahn von unten, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz BBU, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten, Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, ProBahn Berlin-Brandenburg, ProBahn Hessen, ROBIN WOOD, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und ver.di.

Weitere Informationen zur Arbeit von Bahn für Alle finden Sie auf der Website unter: [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de).

Die vorliegende Publikation wurde von Bahn für Alle herausgegeben und finanziell getragen. Die Arbeit des Bündnisses finanziert sich aus Spenden. Unterstützen Sie die Arbeit des Bündnisses mit einer Spende. Nähere Informationen finden Sie unter <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/spenden.php>

Personal. Kurz nach halb neun erreiche ich den Alexanderplatz. Seit einer Viertelstunde wollte ich eigentlich an der Aktion von *Bahn für Alle* teilnehmen. Am Alex sitze ich fest. Busse halten nicht mehr. Der Taxistand ist leergefegt. 9 Uhr. Streik-Ende. Mit der ersten Regionalbahn ab Alex fahre ich zum Hauptbahnhof. Ich haste zur Ebene null. Dort stehen fünf oder sechs Aktive von *Bahn für Alle* und *back on track*. Am Ende sind es gut zehn Personen, die es irgendwie trotz des Streiks aus Brandenburg oder Berlin zum Hauptbahnhof geschafft haben, sich mit Bannern und Flugblättern durcharbeiten. Der Aktive mit den berühmten Signalkellen steckt noch irgendwo aufgrund des Streiks fest. Die vereinzelt Reisenden, die an dem Streikmontag durch den Hauptbahnhof eilen, haben nur Blicke für ihr Smartphone: Wann geht der nächste Zug? Flugblätter und Informationen zum Nachtzug interessieren heute nur wenige. Aber es sind Aktive aus Dänemark da. Ein Reisender aus Moskau tritt zur Gruppe und überbringt die Nachricht, dass am 13. Dezember Russland und Weißrussland ein Abkommen zur gegenseitigen Visa-Anerkennung unterzeichnen, das ab Januar gelten soll. Das spart Zeit und Geld für Nachtzugreisende, die dann kein Transitvisum mehr benötigen, wenn sie von Berlin nach Moskau wollen. Die PolitikerInnen, die den Nachtzug mit empfangen wollten, darunter Gesine Lötzsch von der Linken, sind inzwischen schon wieder weg. Denn auch der Nachtzug aus Wien/Budapest/Krakau/Przemyśl steckt fest.

Die Gruppe von *Bahn für Alle* hat Kontakt zu Reisenden im Zug. Während die Bahn-App gegen 9.42 Uhr die Ankunft des Zuges signalisiert, wissen es die Aktiven besser: Der Zug steht noch in Frankfurt an der Oder. An verschiedenen Punkten hatten seit Abfahrt des Zuges Bahnfreunde den neuen Nachtzug begrüßt, einige fahren grössere Abschnitte mit. Betrieben wird die neue Linie von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Die ungarischen Staatsbahnen (Magyar Államvasutak – MÁV) hatten den beliebten „Metropol“, den Nachtzug zwischen Budapest, Wien und

Berlin, vor einem Jahr aufgegeben und aufgrund hoher Trassenpreise nur noch die Strecke zwischen Prag und Budapest bedient. Jetzt rollt er wieder. Freude bei den Aktiven. Die Aktion steht unter dem Motto „Züge statt Flüge – für ein menschliches Reisen und für Klimaschutz!“

Das Bündnis *Bahn für Alle* ist bekannt für seinen Biss. In den letzten Jahren kämpfte es unter anderem gegen das Ansinnen der Deutschen Bahn, die Nachtzüge zu streichen. Vergeblich: Im Dezember 2016 beging die Deutsche Bahn den „Mord am Nachtzugexpress“ (Winfried Wolf) und setzte einen Schlussstrich unter eine 134-jährige Nachtzugtradition. Doch es gibt Lichtblicke: So begannen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) parallel eine Nachtzugoffensive. Das Bündnis *Bahn für Alle* sieht sich in seinen Analysen bestätigt: Nachtzugverkehr ist kein Verlustgeschäft. Wer ihn will und mit Kopf und Herz betreibt, bietet nicht zur ein zeitgemäßes, europäische Metropolen verbindendes Mobilitätsangebot, sondern auch ein geschichtenumwobenes, das sich rechnet.

Zurück in die Bahnhofshalle. Dort ist heute also kein Protest angesagt, sondern ein Empfang. Vier Polizisten bewachen die kleine nun doch noch etwas in Schwung kommende Freudendemo der AktivistInnen, bis die Kundgebung offiziell beendet ist. Inzwischen ist es weit nach zehn, und die Kälte kriecht unter die Kleidung. Was nun geschieht, ist nicht mehr Teil der Demonstration. Aktivistinnen und AktivistInnen, die den Zug direkt auf dem Bahnsteig empfangen wollen, tun dies in Eigenregie, denn für den Bahnsteig besteht keine Demonstrationserlaubnis. Kurz vor elf die Nachricht: Der Zug hat Köpenick passiert. Banner werden für wenige Minuten ausgerollt. Der Zug fährt am Hauptbahnhof ein; mit zwei Stunden Verspätung, das ist ärgerlich, dennoch: Ankommende und *Bahn für Alle* freuen sich. Großer Bahnhof. Der Nachtzug lebt. Fehlt nur noch der rote Teppich. Die Bahn greift nicht ein, die Akteure niemanden an. Warum auch, im Grunde ist man auf der Seite der Bahn, man will sie nur

besser und mehr und Besseres von ihr, als sie derzeit liefert.

Gegründet wurde *Bahn für Alle* 2005 – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Großen Koalition unter Angela Merkel, die Deutsche Bahn AG zu privatisieren. Erschüttert wurden die Börsengangabsichten im September 2007, als eine Mehrheit auf dem SPD-Parteitag in Hamburg eine Bahnprivatisierung ablehnte. *Bahn für Alle* hatte wesentlichen Anteil an diesem Erfolg. Geplatzt ist der – dann modifizierte – Privatisierungsplan schließlich am 9. Oktober 2008. Da war das Börsenprospekt schon gedruckt und der Börsengang bereits terminiert. Das sichere öffentliche Anlagevermögen der Deutschen Bahn von Banken in zweifelhaften Wertpapieren umwandeln zu lassen, war zu diesem Zeitpunkt angesichts der Lehman-Pleite politisch nicht mehr vermittelbar.

Die Bahnreform vor 25 Jahren und die Börsengangpläne vor mehr als zehn Jahren haben jedoch gravierende Spuren bei der Deutschen Bahn hinterlassen. Abbau und Kahlschlag bei der inländischen Schieneninfrastruktur und beim Personal auf der einen Seite, Prestigeprojekte ohne verkehrlichen Nutzen und teure Zukäufe bahnfremder Unternehmen weltweit auf der anderen. Seit elf Jahren legt *Bahn für Alle* unter anderem jährlich einen alternativen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn zur Bilanzpressekonferenz der DB AG vor, macht auf Mängel und Schwachstellen aufmerksam und legt Positionspapiere für eine zukunftsfähige Mobilität vor. Und immer wieder interveniert das Bündnis, wenn neue (Teil-)Privatisierungsabsichten ruckbar werden.

Bei aller Kritik vergisst das Bündnis nicht, auch Erfolge im Bahnverkehr sichtbar zu machen. So heute bei der etwas streikverhagelten Begrüßung des Nachtzugs.

---

**Katrin Kusche** arbeitet als freiberufliche Journalistin und Redakteurin unter anderem für die kultur- und wirtschaftspolitische Zeitschrift „Ossietzky“.

Der globale Lunapark:  
das große Vergnügen  
**Auf wessen Kosten?**,  
das Glitzern der Verkaufs-  
meilen **Wer kann da noch  
kaufen?**, das Feuerwerk  
über der Alster, über Hong-  
kong und Sydney **Wer  
bezahlt, was da funkelt?**  
und die Verteidigung am  
Hindukusch, Guantánamo  
und Staatsempfänge  
**Der Dalai Lama segnet  
Angela Merkel!**

Rolf Becker

**4 Ausgaben im Jahr  
jeweils 72 Seiten  
Abo = 26 Euro**

**[www.lunapark21.net](http://www.lunapark21.net)**

# lunapark 21

zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

## impressum

Die vorliegende Publikation **Lunapark21 Extra Nr. 18/19** wird herausgegeben von dem Bündnis Bahn für Alle, in Kooperation mit der Gruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) und der Lunapark21-Redaktion. Die Redaktion lag in den Händen von Bernhard Knierim und Winfried Wolf. | **Preis des Einzelheftes: 5,00 Euro** | **Adressen, Registrierung & Druck In allen Abo- und Vertriebsangelegenheiten bitte wenden an** E-Mail [abo@lunapark21.net](mailto:abo@lunapark21.net) · Postadresse AVZ · Storkower Str. 127a · 10407 Berlin · Tel 030 - 42804030 | **Adresse Redaktion** Lunapark21 GmbH · An den Bergen 112 · D-14552 Michendorf · E-Mail-Adresse (ausschließlich für Redaktionsangelegenheiten) [ww@lunapark21.net](mailto:ww@lunapark21.net) | **Geschäftsführung** Dr. Hannes Hofbauer | Registrierung der Lunapark21 GmbH beim Amtsgericht Potsdam unter HRB 21525P | **Heftgestaltung** Joachim Römer | **Druck** Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH | Lunapark21 wird auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt. | © Copyright 2018 by Lunapark21 GmbH | ISSN 1866-3788 | **Erscheinungsweise & Abonnement Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie** erscheint vier Mal im Jahr. Zusätzlich gibt es pro Jahr zwei Extra-Hefte zu Schwerpunktthemen (wie das vorliegende) | **Einzelpreis des normalen Heftes** (der Quartalszeitschrift) 6,50 Euro + Porto | **Normalabo** (= vier Ausgaben im Jahr und für Deutschland/Österreich) 26,00 Euro. | **AboPLUS** (sechs Ausgaben im Jahr, davon zwei Sonderhefte LP21-Extra zu Schwerpunktthemen; ebenfalls für Deutschland/ Österreich) 35 Euro | Alle Abopreise siehe [www.lunapark21.net/service/](http://www.lunapark21.net/service/) | Abo-Bestellmöglichkeiten // per Post AVZ · Storkower Str.127a · 10407 Berlin // per E-Mail [abo@lunapark21.net](mailto:abo@lunapark21.net) // per web [www.lunapark21.net](http://www.lunapark21.net) | Die Rechte für Fotos und Texte liegen bei den Autorinnen und Autoren. Die Verwendung ist nur mit deren Einwilligung und mit Quellenangabe gestattet. | **LP21-Redaktion:** Dr. Winfried Wolf (Chefredakteur; v.i.S.d.P.; Michendorf) · Dr. Daniel Behruzi (Frankfurt am Main) · Dr. Jürgen Böning (Hamburg) · Dr. Hannes Hofbauer (Wien) · Dr. Bernhard Knierim (Werder) · Dr. Gisela Notz (Berlin) · Therese Wüthrich (Bern).



FSC  
[www.fsc.org](http://www.fsc.org)

MIX

Papier aus ver-  
antwortungsvollen  
Quellen

FSC® C081629

# Basis-Kurs für Bahn-Manager

„Die Funktionsweise eines schienenbasierten, flächendeckenden und fahrgastorientierten Verkehrssystems in einem dicht besiedelten industrialisierten Land“

## Modul1

I Geschichte „*Wie alles anfing*“

**I Beachten Sie bitte die geänderte  
Wagenreihung**

