



Wirklich „Starke Schiene“
oder „weiter so“?

**ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT
DEUTSCHE BAHN 2020/21**



**Bürgerbahn
statt Börsenbahn**

Inhalt

1	1 Klimanotstand, Krieg und Bahn	
	15 Jahre Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG	
	Oder: Es wackelt der Schwanz mit dem Hund.....	04
2	2 Der Schienenverkehr und das Monster Deutsche Bahn AG	06
3	3 Das Jahr 2021 – ein zweites Krisenjahr	12
	3.1. Personenverkehr 2021. Oder: die Mär von der Verdoppelung bis2030	13
	...	
	3.2. Elektrifizierung (1) Die Südbahn	15
	3.3. Güter gehören auf die Schiene - Die Realität sieht anders aus	18
	3.4. Infrastruktur	21
	3.5. Beschäftigung	23
4	4 Bilanz, Würdigung und andere besondere Aspekte	26
	4.1 Was die neue Ampel-Regierung will – Der Koalitionsvertrag	28
	4.2. Zur parlamentarischen Steuerung und Kontrolle des Bahnkonzerns	33
	4.3. Elektrifizierung (2) – Der Stau	36
	4.4 Entwicklung der Schienen-Infrastruktur:	
	Zwischen Konsolidierung, Deutschlandtakt und neuen Großprojekten.....	40
	4.4.1. Stuttgart 21 – Ergänzungsprojekte und Kostenexplosion	45
	4.4.2. Das Diebsteich-Projekt:	
	Schließung des (Kopf-)Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg – Altona	
	und seine Verlegung nach Diebsteich.....	47
	4.4.3. Der Fernbahntunnel in Frankfurt am Main –	
	Oder: Unter die Erde kommen wir noch früh genug.....	50
	4.4.4. Der Brenner-Nordzulauf –	
	Kampf um eine bedarfsgerechte und sinnvolle Lösung statt eines weiteren,	
	unnötigen Milliardengrabs.....	54
	4.5 Der Tunnelbau-Wahn – hat Methode	58

Inhalt

4.6. Was bedeutet „KlimaBahn“ im Unterschied zum Konzept der DB?	
Oder: Das überholte Konzept der DB-AG statt eines weiteren, unnötigen Milliardengrabs.....	60
4.7. Nachtzüge: Die Renaissance geht weiter – aber die DB bleibt zurück.....	62
4.8. „Wer hat Angst vor einer Preis - und Ticketreform?“	
Gerade jetzt ist ein Klima-Jahresticket die notwendige Antwort auf hohe Spritpreise.....	66
4.9. Auslandsgeschäfte der DB verkaufen!.....	72
5.0 Wie weiter?.....	74
5.1 Neues Netzwerk von Bahn-Initiativen.....	76
5.2 Warum eine Klimabahn-Konferenz? Warum eine KlimaBahn-Initiative?.....	78

Autoren

- Hendrik Auhagen, Konstanz, Mitglied bei Attac + Grüne, Mitglied Bahn für Alle
- Ernst Delle, Schorndorf, Bündnis Kernen21
- Klaus Gietinger, Saarbrücken und Frankfurt/M., Filmmacher; Initiative Frankfurt 22 und Bürgerbahn statt Börsenbahn
- Joachim Holstein, Hamburg, Back on Track , EU-Nachtzuginitiative, Mitglied bei Prellbock Altona e. V. und Bürgerbahn statt Börsenbahn
- Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München, Mitglied Bahn für Alle, Experte D-Takt
- Michael Jung, Hamburg, Vorstandssprecher Prellbock Altona e. V., Mitglied VCD und Pro Bahn
- Dr. Peter Kasten, Göttingen, Bahn für Alle
- Andreas Müller-Goldenstedt, Hamburg, Vorstandsmitglied Prellbock Altona e. V., Mitglied VCD und PRO BAHN, Bahn für Alle
- Thomas Riedrich, Stephanskirchen, Sprecher Brennerdialog Rosenheimer Land e. V.
- Werner Sauerborn, Stuttgart, Geschäftsführer Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
- Dr. Winfried Wolf, Potsdam, Mitglied Bahn für Alle, Journalist und Buchautor, Bahn für Alle Herausgeber Lunapark 21

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

1

Klimanotstand, Krieg und Bahn

15 Jahre Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG Oder: Es wackelt der Schwanz mit dem Hund

Hendrik Auhagen, Michael Jung, Andreas Müller-Goldenstedt und Winfried Wolf

Als der erste Alternative Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG im März 2008 erschien, stand der Börsengang der Deutschen Bahn AG im Zentrum. Dieser sollte definitiv noch im Jahr 2008 über die Bühne gehen. Das Bündnis Bahn für Alle und die Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), aktiv in dem Bündnis Bahn für Alle, warnten damals vor dem Bahnbörsengang und damit vor einer materiellen Privatisierung der Deutschen Bahn. Diese wurde von der damaligen Großen Koalition unter Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) und dem damaligen Vizekanzler und Außenminister Frank-Walter Steinmeier (SPD) und dem damaligen Bahnchef Hartmut Mehdorn vorangetrieben. Es handelte sich dabei um ein langfristiges Projekt. Der Bahnbörsengang war bereits von der vorausgegangenen rot-grünen Bundesregierung geplant worden. Und es war Gerhard Schröder gewesen der, nach seiner Abwahl 2005 als Bundeskanzler und vor seinem Abgang aus der Politik, im November 2005 zusammen mit Otto Wiesheu (CDU/CSU) in den neuen Koalitionsvertrag hineinschreiben ließ:

„Die Bahnreform wird fortgeführt. Die weiteren Schritte der Bahnreform und die Gestaltung des Börsengangs werden in Auswertung des dem Bundestag vorzulegenden Gutachtens unter Beteiligung der zuständigen Parlamentsausschüsse entschieden.“¹

Wiesheu wurde für seinen Sondereinsatz für die Bahnprivatisierung mit einem Vorstandsposten im Konzern DB AG belohnt. Gerhard Schröder ging zu Gazprom. Einige Zeit später standen Gazprom und die russische Staatsbahn RZB als potentielle Investoren für eine privatisierte Deutsche Bahn AG auf der Matte.²

Der Bahnbörsengang platzte dann im Oktober 2008. Die Gründe dafür sind vielfältig; die Kampagne von Bahn für Alle gegen den Bahnbörsengang hatte sicher dazu beigetragen. Ein erfolgreicher GDL-Streik und der Bruch einer ICE-3-Achse auf der Kölner Hohenzollernbrücke im Sommer 2008 spielten eine Rolle. Und es gab den weltweiten Finanzcrash, der Investoren abschreckte.

Dieser Exkurs, verfasst 14 Jahre später, ist nicht abstrakt; er dient nicht primär der Verkehrsgeschichtsschreibung. Er ist gerade im Jahr 2022 von Bedeutung, da diese Zeit von Krieg und Klimanotstand geprägt ist.

Es stellt sich die doppelte Frage:

Was wäre, wenn sich heute die Deutsche Bahn AG im Eigentum oder in teilweisem Eigentum von russischen Investoren befinden würde? Oder im Eigentum von russischen und Golfstaaten-Investoren? Also in jedem Fall im Eigentum von Investoren, die kein Interesse an einer gut funktionierenden Bahn haben bzw. um Investoren, die eng verbunden sind mit der fossilen Energiewirtschaft, die wiederum Interessen in Widerspruch zur Schiene verfolgt?

¹ Koalitionsvertrag vom 11.11.2005, Seite 48. Hermann Scheer, SPD-MdB, berichtete im Gespräch mit Bahn für Alle, dass es für Schröder förmlich ein Herzensanliegen gewesen sei, dass eine entsprechende Passage in den Koalitionsvertrag aufgenommen wurde. Siehe Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform, Stuttgart 2014. Seite 241.

² Siehe „Russen und Araber zeigen Interesse an der Bahn“, in: Der Spiegel vom 14.11.2006. Und „Russen buhlen um Deutsche Bahn“, in: Financial Times Deutschland vom 9.6.2009. Diese Zusammenhänge sind dargestellt in: Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Bitte umsteigen!, a.a.O., Seite 131ff.

Was wäre, wenn heute der Bund – und damit die bundesdeutsche Gesellschaft – nicht über die Deutsche Bahn direkt verfügen könnten, wenn also die Deutsche Bahn privatisiert wäre?

Nochmals: Es gab diese überwältigend große Koalition für eine Bahnprivatisierung. Es waren SPD, CDU/CSU und FDP, die die Bahnprivatisierung im Zeitraum 1998 bis 2008 massiv vorangetrieben hatten. Bündnis 90/Die Grünen unterstützten zumindest eine Teilprivatisierung der Bahn. Bereits Ende 1999, direkt mit dem Antritt der rot-grünen Koalition, wurde Hartmut Mehdorn in das Amt des Bahnchefs berufen. Damit wurde zugleich Bahnchef Johannes Ludewig, der in Ansätzen eine Pro-Schiene-Politik verfolgt und der einen Stopp bei Stuttgart 21 verkündet hatte, in die Wüste geschickt. Die damals bei der DB fast uneingeschränkt vorherrschende Bahngewerkschaft Transnet (heute EVG) unterstützte das Vorhaben Bahnbörsengang. Dafür wurde ihr Vorsitzender Norbert Hansen 2008 mit einem Bahnvorstandsposten belohnt. Der parlamentarische und der Arbeitnehmer-Widerstand gegen das Vorhaben Bahnprivatisierung war – rein formal zumindest – fast unbedeutend.³

Und es gab auch nach 2008 immer wieder neue Anläufe für eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn. Allein die Doppelstruktur einer Holding DB AG und einer Subholding DB ML (Mobility Logistics), die achteinhalb Jahre lang (2008–2016) existierte, und die in diesem Zeitraum mindestens eine Milliarde Euro Extra-kosten zur Finanzierung dieser absurden Parallel-Struktur verursacht hat, hatte nur diesen einen Zweck: eine solche Teilprivatisierung gewissermaßen aus dem Stand heraus zu ermöglichen. Heute sind wir in der glücklichen Lage, über eine Deutsche Bahn AG zu verfügen, die sich noch zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindet.

Das ist angesichts der Klimakrise und angesichts des Krieges in der Ukraine und seinen absehbaren, energiepolitischen Folgen ein Pfund, mit dem sich theoretisch wuchern lässt. Und mit dem wir wuchern sollten. Allerdings sind wir zugleich in der unglücklichen Lage, eine Deutsche Bahn AG vor uns zu haben, die nicht als KlimaBahn agiert. Die vielmehr als BetonBahn unterwegs ist. Und die die schlechten Eigenschaften von „staatlichem Eigentum“ mit den schlechten Eigenschaften von „privatwirtschaftlicher Unternehmensform“ kombiniert: Diese Deutsche Bahn AG frisst einerseits enorme Summen öffentlicher Gelder und baut einen immer größeren Wasserkopf auf, freundlich-neudeutsch als Overhead bezeichnet. Dabei gönnen sich die sich wundersam vermehrenden „Führungskräfte“ in guten wie in schlechten Zeiten satte Boni und verstehen von Schienenverkehr vielfach nur Bahnhof. Andererseits wird der Konzern im Inland „optimiert“, indem kontinuierlich Schienenkapazitäten abgebaut werden, während das Unternehmen gleichzeitig zu einem Global Player umgeformt wird.

All das steht in krassem Widerspruch zu den vielfachen Aussagen aller Regierungen seit 1994, wonach es einen „Vorrang Schiene“ geben müsse, wonach „Verkehr auf die Schiene zu verlagern“ sei, wonach sich die Deutsche Bahn „auf ihr Kerngeschäft in Deutschland konzentrieren“ werde. Insofern wird sich zeigen, was von den Ankündigungen der Ampel-Regierung zu halten ist, was davon Sonntagsreden sind und wie die praktische Verkehrs- und Bahnpolitik aussieht (siehe dazu auch Abschnitt 4.1.).

Bislang jedenfalls gilt: Es wackelt der Schwanz mit dem Hund.

Dieser Alternative Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG deckt auf, was bei der Deutschen Bahn AG falsch läuft. Gleichzeitig machen wir – wie bereits in 13 vorausgegangenen Alternativen Geschäftsberichten Deutsche Bahn AG – Vorschläge, was geändert werden muss, wenn wir den enormen Herausforderungen, die der Klimanotstand und der Krieg mit sich bringen, gerecht werden wollen.

³Im Bundestag stimmte die LINKE 2007 und 2008 gegen die Gesetzesvorlagen für eine Bahnprivatisierung. Ihre Vorgängerin, die PDS, hatte auch im Dezember 1993 bereits gegen die sogenannte Bahnreform – die Bildung der Deutschen Bahn als Aktiengesellschaft und als Ergebnis der Zusammenführung von Bundesbahn und Reichsbahn – gestimmt. Auf Seiten der Gewerkschaften hatte sich 2007/2008 die GDL gegen eine Bahnprivatisierung ausgesprochen. 1993 war es Manfred Schell, der damalige Bundesvorsitzender der GDL, der als CDU-MdB gegen die Grundgesetzänderungen, die die Bahnreform ermöglicht hatten, gestimmt hatte – als einziger in seiner CDU/CSU-Bundestagsfraktion.

2

Der Schienenverkehr und das Monster Deutsche Bahn AG

Winfried Wolf

Die Debatte über den Schienenverkehr in Deutschland wird meist geführt als eine Debatte über „die Bahn in Deutschland“. Und mit „Bahn“ ist dann die Deutsche Bahn AG gemeint. Und damit verläuft die Diskussion bereits auf einer einigermaßen schiefen Ebene, von der aus sie schnell ins Ungenaue, Ungefähre und Unverbindliche abgeleitet.

So geht es auch Leuten, die es wissen müssten. Nehmen wir den an prominenter Stelle in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung im März veröffentlichten Artikel der Autoren Gottfried Ilgmann und Klemens Polatschek mit dem Titel „Die überforderte Bahn“. In diesem ganzseitigen Artikel heißt es u. a.:

„Für die Bahn wäre eine Verdopplung [des Personenverkehrs; W.W.] eine gewaltige Leistung, aber wie viel Mobilitätswende folgt daraus? Vor der Corona-Pandemie hatte die Bahn im Fern- und Nahverkehr einen Anteil von 8,6 Prozent an der Verkehrsleistung, der Pkw mit 78,5 Prozent das Neunfache.“

Der Artikel mündet in die folgende Bilanz:

„Die deutsche Bahnreform von 1994 hat nie, wie vorgedacht, zu einer Auftrennung der bundeseigenen Bahngesellschaften geführt. Daher ist die integrierte Deutsche Bahn heute so schwach, dass sie darauf angewiesen ist, als Herrscher über die Infrastruktur den Wettbewerb zu dosieren. In dieser schlechten Ausgangslage hat die Verkehrspolitik der Deutschen Bahn Ziele gesetzt, die sie rechtzeitig nicht einmal erreichen könnte, wäre sie ein blühendes Wettbewerbsunternehmen. Im Personenverkehr kann und wird sie bis 2030 nicht wesentlich zur Energie- und Mobilitätswende beitragen.“¹

Wie, so ist zu fragen, kann es sein, dass in diesem umfassenden Beitrag immer von „der Bahn“ im Sinne des gesamten Schienenverkehrs im Land als „die Deutsche Bahn“ die Rede ist? Wie kann es sein, dass die mehr als 45 Prozent Anteil der privaten Bahngesellschaften im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der vergleichbar große Teil der privaten Güterbahnen im Schienengüterverkehr nicht erwähnt werden – dass Begriff wie DB Regio oder DB Cargo in dem Beitrag erst gar nicht auftauchen? Und wenn Ilgmann und Polatschek, wie zitiert, schreiben, es sei seit 1994 „nie zur Auftrennung der bundeseigenen Bahngesellschaften“ gekommen, dann wissen zwar die ausgebufften Profis, dass damit die Nicht-Heraustrennung des Infrastrukturbereichs aus dem Konzern Deutsche Bahn AG gemeint ist. Doch für die allgemeine Öffentlichkeit liest sich diese Passage so, wie der gesamte Artikel klingt: Als gebe es in Deutschland im Jahr 2022 so etwas wie eine einheitliche Bahn, die irgendwie weitgehend mit dem Unternehmen Deutsche Bahn AG identisch ist oder zumindest weitgehend vom Konzern DB AG abgedeckt wird und aus dem nach Auffassung von Ilgmann/Polatschek, „bundesdeutsche Bahngesellschaften“, wohl Eisenbahnverkehrsunternehmen, „aufzutrennen“ gewesen wären.

Dieses Bild ist falsch. Und Ilgmann/Polatschek wissen das; schließlich treten sie seit Jahrzehnten für „Wettbewerb im Schienennetz“ ein. Dieses irreführende Bild deckt sich allerdings mit dem Bild, das in der Öffentlichkeit von der Deutschen Bahn gezeichnet wird. Und es deckt sich mit der Selbstdarstellung, die der Bahnkonzern gerne verbreitet – bis zu dem immer wieder neu unternommenen Versuch, bereits rein sprachlich sich als „die Bahn“ zu bezeichnen und damit den gesamten Schienenverkehr zu vereinnahmen.

¹ Gottfried Ilgmann, Klemens Polatschek, Die überforderte Bahn, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 4. März 2022.

Will man die 2021er Bilanz der Deutschen Bahn AG einer kritischen Untersuchung unterziehen, dann muss man dieses Scheinbild eines einheitlichen Schienenverkehrs zerstören und die wirkliche Schienenverkehrswelt – und in derselben die Rolle des Bahnkonzerns – abbilden. Erst dann kann man verstehen, wie die Bahnoberen ticken, was in dieser Schienenwelt falsch läuft, warum beispielsweise fälschlich behauptet wurde, die Nachtzüge seien defizitär gewesen und warum auch in den Hochzeiten von Pandemie und Lockdowns die Deutsche Bahn rund 95 Prozent des Fahrplans fuhr – und warum dieses Fahren weitgehend leerer Züge finanziell sinnvoll war. Die tatsächliche Schienenwelt lässt sich am besten darstellen, wenn die Veränderungen seit der Bahnreform von 1994 auf den folgenden drei Ebenen in den Blick genommen werden: erstens der Ebene eines sich massiv verändernden Bahnverkehrsmarkts, zweitens der Ebene einer sich damit verändernden Einnahmestruktur der DB AG und drittens der Ebene eines sich über die Landesgrenzen hinweg ausweitenden Gesamtmarkts der DB AG, die Existenz einer Deutschen Bahn AG als Global Player.

1. Der sich verändernde Markt des Schienenverkehrs 1994 bis 2022

1994 gab es eine neu gebildete Deutsche Bahn, die DB AG. Diese bestimmte zu mehr als 95 Prozent den Schienenverkehr – und zwar im Personenverkehr mit Nahverkehr und Fernverkehr und im Güterverkehr in allen Facetten desselben (Einzelladungsverkehr, regionaler Güterverkehr, Ganzzüge). Völlig anders ist dann die Situation 2022. Im Nahverkehr kontrolliert die Deutsche Bahn mit ihrer Tochter DB Regio nur noch gut 50 Prozent des Marktes. Mehr als 45 Prozent werden von privaten, halbprivaten und anderen öffentlichen Bahnen kontrolliert. Ähnlich sind die Proportionen im Schienengüterverkehr – fast 50 Prozent haben Nicht-DB-AG-Bahnen unter ihrer Kontrolle. Die DB-Tochter für Güterverkehr, DB Cargo, hat einen Anteil von rund 50 Prozent. Nur im Personenfernverkehr hält die DB noch einen Anteil von mehr als 90 Prozent. Der Personenfernverkehr ist mit den Zuggattungen IC/EC und vor allem mit dem ICE zwar der prestigeträchtigste Bereich. Es ist aber nach Umsatz, nach Leistung und nach Beschäftigtenzahl der kleinste der drei Bereiche (der drei Eisenbahnverkehrsunternehmen [EVUs] der DB AG). Rechnet man im gesamten Bereich des Schienenverkehrs in Deutschland die drei Bereiche in Fahrzeugkilometer um, dann hält die DB im EVU-Gesamtmarkt nur noch rund 60 Prozent. 40 Prozent werden von Nicht-DB-AG-EVUs gefahren.

Nun ist die Deutsche Bahn AG ein integrierter Konzern. Das meint: Unter ihrem Dach gibt es neben den genannten drei EVUs (DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo) auch die Schieneninfrastruktur. Für diese Letztere gibt es gleich drei DB-Unternehmen, auch „Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIUs) genannt: DB Netz (zuständig für alle Trassen; die Anlagen mit Gleisen, Signalen usw.). DB Station und Service – zuständig für die Bahnhöfe. Und die DB Energie – verantwortlich für die Bereitstellung der Energie (Diesel und Elektrizität). 1994 gab es noch weitgehend eine Deckungsgleichheit von Bahnbetrieb und Bahninfrastruktur. 95 Prozent des Bahnbetriebs wurden von der Deutschen Bahn AG absolviert auf einer Infrastruktur, die zu 99 Prozent zum selben DB-Konzern gehörte. Inzwischen gibt es diese Deckungsgleichheit nicht mehr. Es existiert die Situation, wonach der Bahnbetrieb, wie beschrieben, nur noch zu rund 60 Prozent auf DB-Unternehmen entfällt. Die Infrastruktur jedoch wird zu 100 Prozent vom DB Konzern (und den hier genannten drei DB-Töchtern) gestellt. Auf dieser Infrastruktur unter DB-AG-Kontrolle werden also rund 40 Prozent der Verkehrsleistungen von Nicht-DB-AG-Unternehmen absolviert.

Es gibt heute also zwar einen integrierten Konzern DB AG. Doch es gibt kein integriertes System Schiene mehr.

2

2. Die sich verändernde Einnahmestruktur der DB AG

Beim Start der DB AG 1994 gab es in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns (noch) keine getrennte Rechnung für die Bereiche Infrastruktur – und noch keine entsprechenden Tochtergesellschaften. Letztere wurden erst 1998 als getrennte Aktiengesellschaften (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) gebildet. In dem Maß, wie die Nicht-DB-AG-EVUs an Boden gewannen, und wie diese für die Nutzung von Trassen, Bahnhöfen und Energie an die DB AG Entgelte zu bezahlen hatten, begann sich das gesamte Gefüge der Einnahmen im DB-Konzern zu verändern. Das erfolgte in einem langwierigen, aber stetigen Prozess.

2008 beispielsweise, als der Bahnbörsengang stattfinden sollte, überwogen im gesamten Unternehmen noch der Umsatz und insbesondere die Gewinne aus dem Bereich der eigenen EVUs (DB Regio, DB Fernverkehr und Güterverkehr²) deutlich im Vergleich zu den Umsätzen und insbesondere den Gewinnen aus dem Bereich Infrastruktur. In diesem Jahr registrierte der DB-Konzern in den Bereichen der eigenen EVUs einen Umsatz von 16 Milliarden Euro und im Bereich der Infrastruktur nur einen solchen von 1,6 Milliarden Euro. Bei den Gewinnen war die Differenz nicht ganz so groß; es überwog jedoch auch hier noch deutlich der EVU-Bereich.³

Ganz anders die Lage heute. Im Jahr 2019 – im letzten Jahr vor der Pandemie – lag beim Umsatz das Verhältnis zwischen EVUs und Infrastruktur bei 18,4 Milliarden Euro zu 9,8 Milliarden Euro. Mehr als die Hälfte wurde im Bereich Infrastruktur erwirtschaftet. Ähnlich beim Gewinn: In diesem Jahr gab es nur noch 585 Millionen Euro Gewinn bei den drei EVUs. Bei den drei Infrastrukturgesellschaften waren es jedoch 1060 Millionen Euro Gewinn. In der Pandemie hat sich dieses Verhältnis nochmals deutlich verstärkt. Während es 2021 bei den drei EVUs einen gewaltigen Verlust von insgesamt 1,317 Milliarden Euro gab, erwirtschafteten die drei Infrastrukturgesellschaften einen Gewinn in Höhe von 1,423 Milliarden Euro.⁴

Den Gewinn in der Infrastruktur erwirtschaftet der DB-Konzern teilweise bei den eigenen drei EVU-Töchtern. Er wird aber in erheblichem und in wachsendem Maß bei den Nicht-DB-AG-EVUs erwirtschaftet: Private und Halb-Private zahlen an die DB-AG-EIUs (= Eisenbahninfrastruktur-unternehmen) Entgelte für die Trassen- und Bahnhofsnutzung bzw. für Energie, woraus im DB Konzern Gewinne generiert werden.

Damit aber gibt es strukturell einen Widerspruch, der bahnverkehrshemmend ist: Der DB-Konzern hat ein Interesse an hohen Entgelten für die Infrastrukturnutzung bzw. auch an überhöhten Preisen bei der Abgabe von Energie. Wer viel und wachsenden Bahnverkehr will, muss jedoch ein Interesse an niedrigen Trassenentgelten und an „nur kostendeckenden“ Energiepreisen haben. Wenn aus Gründen zur Förderung der Schiene im Allgemeinen und zur Reduktion des klimaschädigenden Flugverkehrs in Besonderen alles dafürspricht, beispielsweise bei Nachtzügen deutlich reduzierte oder auch mal keine Trassenentgelte zu verlangen, dann widerspricht dies direkt den finanziellen Interessen des DB-Konzerns.

Eine weitere Steigerung dieser Widersprüchlichkeit ist im Folgenden zu sehen: Da hohe Trassen- und Bahnhofsentgelte, die die eigenen EVUs zu bezahlen haben, für den DB-Konzern auf das Prinzip „linke Tasche – rechte Tasche“ hinausläuft, gibt es für die DB AG kein großes Interesse daran, dass die eigenen EVUs ihre Marktanteile behalten. Umgekehrt gibt es zumindest latent ein Interesse daran, dass Nicht-DB-EVUs hohe Marktanteile haben. Denn dann bedeuten die entsprechend hohen Infrastrukturnutzungsentgelte für den Bahnkonzern 1:1 hohe Umsätze und 1:1 hohe Gewinne. Die überhöhten Entgeltzahlungen aus fremden Taschen mehrten den Gewinn in der eigenen Tasche.

² Letzterer hieß damals „Schenker Rail“, später „Railion“, dann und bis heute „DB Cargo“. Allein diese Umbenennungen von Unternehmensteilen, drei Namen in 25 Jahren, was ja immer mit enormen Kosten (neue Lackierungen usw.), aber auch mit Extraaufträgen für neue Logos und mediale Auftritte usw. verbunden ist, ist typisch für den Konzern DB AG und deren Privatisierungskurs. Der britische Regisseur Ken Loach hat Vergleichbares wunderbar im Film „Navigators“, in dem er die britische Bahnprivatisierung beschreibt, dargestellt.

³ Das EBIT lag 2008 bei den EVUs Fernverkehr (306 Mio Euro) + DB Regio (857 Mio Euro) + DB Stadtverkehr (205 Mio Euro) + DB Schenker Rail (307 Mio) = addiert bei 1,675 Mrd Euro. Das EBIT in der Infrastruktur jedoch betrug knapp eine Mrd. Euro (Fahrweg = 670 Mio + Personenbahnhöfe 210 Mio Euro + Energie = 74 Mio Euro). Nach: Daten und Fakten 2008, herausgegeben von DB Mobility Logistics, S.13.

⁴ Jeweils EBIT; nach: Daten und Fakten 2021.



In den Pandemie Jahren 2020 und 2021 machte es so auch Sinn, den Fahrplan auch in Zeiten, als die Fahrgastzahl auf ein Drittel und weniger schrumpfte, kaum geschmälert aufrechtzuhalten. Die direkten Betriebskosten wurden dabei weitgehend vom Bund ausgeglichen. Gleichzeitig wurden so (Schein-) Gewinne bei der Infrastruktur generiert. Entsprechend sehen die Ergebnisse 2020 und 2021 aus: Verluste bei den DB-EVUs, Gewinne bei den DB-EIUs.

3. Der Bahnkonzern als Global Player

1994 generierte das Unternehmen noch gut 95 Prozent des Umsatzes im Inland. Seither wächst von Jahr zu Jahr der Umsatzanteil, der im Ausland erwirtschaftet wird. 2019 lag der Auslandsumsatz fast exakt bei 50 Prozent. 2021 überzog er erstmals.⁵

Meist wird der Auslandsumsatz des Bahnkonzerns deshalb kritisiert, weil es sich dabei deutlich überwiegend um Umsätze im Nicht-Schienen-Bereich handelt. Und es werden dann Dutzende Beispiele für bahnfremde Investments angeführt (in den Bereichen Lkw, Spedition, Flugverkehr, Schiffsverkehr u. a. m.).

Diese Kritik ist berechtigt. Doch auch wenn es sich hier primär oder gar ausschließlich um Engagements im Bereich Schiene handeln würde, sind diese Engagements kritikwürdig. Teilweise weil sich der DB-Konzern (z.B. mit seiner Tochter Arriva) daran beteiligt, in anderen Ländern mit eigenen „Privatbahnen“ gegen noch bestehende staatliche Eisenbahnen zu konkurrieren. Teilweise weil es sich um Bahnprojekte handelt, die nicht umweltverträglich sind – siehe der Tren Maya in Mexiko⁶. Sodann weil in den DB Konzern gewaltige Summen staatlicher Unterstützungsgelder, deutsche Steuergelder also, fließen, die dann de facto in Teilen für ausländische Engagements eingesetzt werden. Aber vor allem auch deshalb, weil ein staatliches Schienenunternehmen alle seine – auch personellen – Kapazitäten auf einen guten Schienenverkehr im Inland zu konzentrieren hat. Spätestens seit Hartmut Mehdorn als Bahnchef stellte sich immer wieder heraus, dass das Bahnmanagement sich vor allem für Engagements im Ausland begeistern ließ und sich gerne in den Welten der Global-Player-Top-Manager bewegte und im Jet der Kanzlerin in China, Russland oder im Nahen Osten unterwegs sein wollte.

⁵ 2019 waren es 22,220 Mrd. Euro Umsatz im Inland bei einem Gesamtumsatz von 44,431 Mrd. Euro; der Inlandsumsatz lag bei 50,1%. 2020 waren es 18,511 Euro Inlandsumsatz, was gemessen am Gesamtumsatz von 39,902 Mrd. Euro einem Anteil von 46,4% entsprach. Nach: Daten und Fakten 2019 und 2020.

⁶ Siehe Gerold Schmidt, Mexiko – Der Maya-Zug fährt in die falsche Richtung, in: Lunapark21, Heft 56, Winter 2021/22, S. 25ff. Die DB ist hier an der Projektierung eines für touristische Zwecke geplanten, 6 Milliarden US-Dollar teuren Zuges beteiligt, mit dem Umwelt und indigene Kultur in großem Maßstab zerstört wird.

Bilanz. Oder: Warum der DB-Konzern zu einem kaum kontrollierbaren Monster wurde

Bei diesen drei Ebenen der Veränderungen im Unternehmen Deutsche Bahn und im Schienenverkehr in Deutschland kommt ein Aspekt hinzu: Jahr für Jahr fließen mehr als 15 Milliarden Euro Steuergelder in den Bereich Schiene⁷. Berücksichtigt man dies, so kommt man zur Erkenntnis, dass der Konzern Deutsche Bahn AG faktisch immer tiefrote Zahlen schreibt. Wobei eine solche Feststellung einseitig ist und ungerecht erscheint: der Flugverkehr (und damit die Lufthansa) oder der Autoverkehr (und damit die Autokonzerne) schreiben erst recht tiefrote Zahlen, dann nämlich, wenn eine ganzheitliche Betrachtung von Verkehrsweg und Verkehrsbetrieb erfolgt.

In jedem Fall ist es unter den gegebenen Bedingungen fragwürdig, von „Gewinnen“ des Konzerns Deutsche Bahn AG zu sprechen. Und alles spricht dafür, den Bahnkonzern als das zu behandeln, was er ist: ein strategisch wichtiges Unternehmen, das sich in öffentlichem Eigentum befindet. Das öffentlich kontrolliert und – wie in der Verfassung festgehalten – das nach dem Allgemeinwohl ausgerichtet werden müsste. Gleichzeitig muss der gesamte Schienenverkehr auf den Prüfstand. Das Ziel eines ganzheitlichen, öffentlichen Schienenverkehrs – wie es einen solchen weitgehend bis Ende der 1980er Jahre gab und wie es einen solchen weitgehend heute in der Schweiz noch gibt, muss neu auf die Tagesordnung gestellt werden.

Unter den gegebenen Bedingungen ist der Konzern Deutsche Bahn AG jedoch ein in sich völlig widersprüchliches, abnormes, kaum wirklich steuerbares Monster.

Es handelt sich nicht um ein normales privatwirtschaftliches Unternehmen – gut ein Drittel des Umsatzes besteht aus staatlichen Zuschüssen.

Es gibt den beschriebenen Widerspruch zwischen Infrastruktur-Einheiten, die dem gesamten Schienenverkehr zur Verfügung stehen, womit der Bahnkonzern ein Interesse an überhöhten Infrastrukturnutzungsentgelten haben muss, und eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nur noch einen Teil des Schienenverkehrsmarkts abdecken.

Es gibt den Widerspruch zwischen dem öffentlichen Interesse, sich auf den Schienenverkehr im Inland zu konzentrieren, und den weltweiten Engagements des Bahnkonzerns.

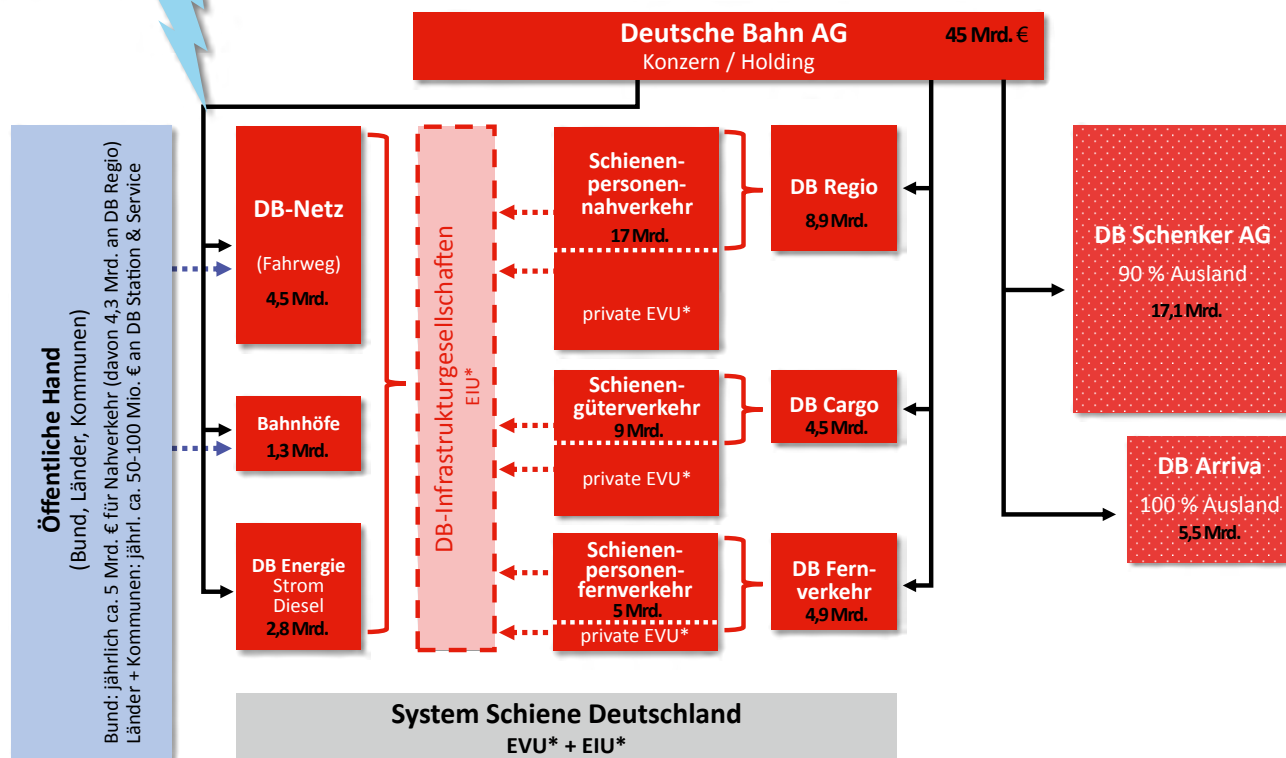
Und es gibt das Spannungsverhältnis zwischen einem öffentlichen Interesse an einer Bahn, die der Allgemeinheit dient und die Klimazielen verpflichtet ist, und einer fortgesetzten politischen und oft an konjunkturellen Interessen ausgerichteten Einflussnahme – was einschließt, dass der DB-Konzern als Versorgungseinrichtung genutzt wird (siehe Otto Wiesheu, Norbert Hansen, Ronald Pofalla).

Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt die Gesamtstruktur des Konzerns Deutsche Bahn AG – im Geflecht des gesamtdeutschen Schienenverkehrs. Die Größe der Kästchen bringen bereits das Gewicht (nach Umsatz) der unterschiedlichen Teile zum Ausdruck.

Zurück Ilgmann und Polatschek. Die „Ziele“, die laut den beiden Herren, die „Verkehrspolitik der Deutschen Bahn“ gesetzt hat, hat diese Politik natürlich nicht dem DB AG-Konzern allein gesetzt, sondern dem Schienenverkehr als Ganzes. Sollte Ilgmann und Polatschek jedoch gemeint haben, dass es am Ende ein einheitliches Unternehmen sein müsste, das diese Ziele umsetzt, dann sind wir damit absolut einverstanden. Dann müssten jedoch diese beiden Anhänger eines Wettbewerbs im Schienennetz darlegen, wie der bestehende Wettbewerb zurückgefahren und wie wieder einheitliches, öffentliches Unternehmen „Bundesschiene“ – gerne eingebettet in ein Netz von Landesbahnen – geschaffen werden könnte, das all diesen Anforderungen gerecht wird.

⁷ Es handelt sich dabei erstens um „Regionalisierungsgelder“ – Bundesmittel für den Nahverkehr – in Höhe von mehr als 8,5 Milliarden Euro jährlich (wovon rund die Hälfte an die DB fließt), zweitens um 5 bis 7 Milliarden Euro staatliche Gelder für Infrastrukturinvestitionen, die zu 100% an die DB (und deren Eius) gehen) und um einige hundert Millionen Euro Gelder von Kommunen und Bundesländern u. a. zur Kofinanzierung von Bahnstufengestaltungen.

Ampel-Plan: 1. Die Unternehmen Netz und Bahnhöfe in einem „gemeinwohlorientiertem“ Unternehmen zusammenfassen // 2. Die Gewinnabführung an die Holding hier STOPPEN.



* EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen

EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Zahlen jeweils Umsatz im Geschäftsjahr 2019, die Addition der Angaben bei den DB-Gesellschaften liegt um rund 5 Mrd. Euro höher als der Konzernumsatz, die Differenz beruht auf konzerninternen Umsätzen, die hier nicht getrennt ausgewiesen sind. durchgezogene Linien = kapitalmäßige Verflechtung + Kontrolle (100%), gestrichelte Linien = Finanzströme

Zusammenstellung und Grafik: Winfried Wolf/Christa Schnepf. Basis der Zahlen: 2019

*Die Gesamtstruktur des Konzerns Deutsche Bahn AG – im Geflecht des gesamtdeutschen Schienenverkehrs.
Die Größe der Kästchen bringen bereits das Gewicht (nach Umsatz) der unterschiedlichen Teile zum Ausdruck.*

3 Das Jahr 2021 – ein zweites Krisenjahr

Winfried Wolf

Das Jahr 2021 war das zweite Jahr, in dem die Covid-19-Pandemie bestimmend war. Dieses Ereignis war natürlich nicht absehbar. Die Auswirkungen sind jedoch im Fall des Bahnverkehrs, wie auch im öffentlichen Personennahverkehr, verheerend.

Vorsichtig ausgedrückt lässt sich sagen, dass Fortschritte von rund drei Jahren weggefeigt sind. Oder auch: Es dürfte bis zu drei Jahren dauern, bis die finanziellen Folgen wieder ausgebügelt sind.

Besieht man sich die Entwicklung von Umsatz und Gewinnen bzw. Verlusten, so deutet einiges darauf hin, dass es nicht allein Pandemie-Folgen sind, die die Krisentendenzen kennzeichnen. Siehe Tabelle 1:

Tabelle 1: Finanzkennzahlen 2017 bis 2021¹

	2017	2018	2019	2020	2021
Umsatz bereinigt	42.704	44.024	44,431	39,902	47.250
Ergebnis vor Steuern	968	1.172	681	-5484	-788
EBIT bereinigt	2.152	2.111	1837	-2903	-1.552

Bereits 2019 gab es faktisch eine Stagnation beim Umsatz und eine Halbierung des Gewinns. Dabei war 2019 noch ein Jahr mit einem – wenn auch bescheidenem – Wirtschaftswachstum. 2020 gab es dann, wie angesichts der Pandemie zu erwarten war, einen harten Rückgang beim Umsatz von 44,4 auf knapp 40 Milliarden Euro. Die enorm hohen Verluste in diesem Jahr hängen sicher wesentlich mit Covid-19 und den Lockdowns in diesem Jahr zusammen.

Doch das ist es nicht allein. Denn im vergangenen Jahr, 2021, lag der Umsatz mit 47,2 Milliarden Euro erneut deutlich über dem 2019er Niveau. Es handelte sich sogar um einen Rekordumsatz in der Geschichte des Konzerns Deutsche Bahn AG. Dennoch gab es erneut deutliche Verluste.

Wie im vorausgegangenen Abschnitt bereits erwähnt, führen 2021 die drei Infrastrukturunternehmen deutliche Gewinne ein. Klammert man das Ausland aus, so waren es 2021 die massiven Verluste im Fernverkehr, die zu den roten Zahlen beitrugen.

¹ Siehe Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, 2017, 2019 und 2021, jeweils S.7 und S. 8.

Personenverkehr 2021. Oder: Die Mär von der Verdopplung bis 2030

3

Winfried Wolf

Angesichts des Klimanotstands, der Energieverknappung und des Anstiegs der Energiepreise – letzteres auch Resultat des Kriegs in der Ukraine – wird die Politik nicht müde zu betonen, man plane eine „Verdopplung der Fahrgastzahlen bei der Bahn“. So ist es auch bereits im Koalitionsvertrag der neuen Ampel-Regierung vom November 2021 festgehalten (siehe Abschnitt 4.1.). Unter den gegebenen Bedingungen und angesichts der Zahlen aus den beiden vergangenen Jahren erscheint eine solche Perspektive jedoch völlig unrealistisch.¹ Siehe Tabelle 2.

Tabelle 2: Reisende (in Millionen) im Fernverkehr und Nahverkehr 1997-2030; Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr und bei DB Regio²

	1997	2005	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Ziel 2030
Reisende Fernverkehr (DB)	152,2	119,9	139,0	142,2 ¹	147,9	150,7	79,9	81,3	300
Reisende Nahverkehr (DB Regio)	1.489	1.172	1.879	1.930	1.940	1.972	1.215	ca. 1.500	3.900
Pünktlichkeit Fernverkehr	...	...	78,9	78,5	74,9	75,9	81,8	75,2	...
Pünktlichkeit Nahverkehr	...	...	94,8	94,4	94,0	94,3	95,6	...	...

Zunächst einmal fällt auf: Die vielfachen Behauptungen der Deutschen Bahn, die in fast allen Medien nachgeplappert werden, man habe bis 2019 im Schienenpersonenfernverkehr jeweils Rekordergebnisse erzielt, Schall und Rauch sind. Es gab bei derselben Deutschen Bahn AG bereits 1997, also vor knapp einem Vierteljahrhundert, mehr als 150 Millionen Reisende im Fernverkehr. Es kam danach zu einem massiven Einbruch – mit einem Tiefpunkt 2005, als es nur noch knapp 120 Millionen Reisende im Fernverkehr und nur noch 1,172 Milliarden Riesende im Nahverkehr (der DB) gab. Dieser Einbruch erklärt sich im Wesentlichen mit der Einstellung des Interregio. Bereits ab 1997 wurde diese Zuggattung ausgebremst; 2001 wurde sie eingestellt. Dieser Zug hatte für die Bahn-Oberen – zunächst für Bahnchef Heinz Dürr und schließlich für Bahn-Chef Hartmut Mehdorn – den „Makel“, dass er zu billig und zu erfolgreich war. Es passte nicht ins Konzept dieser Herren, dass ein Zug – man könnte sagen, der InterRegio war unterwegs mit dem Slogan „Das blaue Band der Sympathie“ – erfolgreich ist, der wenig HighTech bietet, der vor allem aus umgebauten alten D-Zugwagen besteht und mit dem man keine Milliarden-Aufträge vergeben kann.³ Es ist im Übrigen nur teilweise

¹ Offizielle Angaben nach den jeweiligen Ausgaben von Daten und Fakten. Wir beschränken uns im Folgenden bei den Reisenden auf die Statistik der Deutschen Bahn AG. Zutreffend ist, was in Abschnitt 2.0 gesagt wurde, wonach die entsprechenden Zielsetzungen („Verdopplung“) für den gesamten Schienenverkehr gelten, es müssten also auch die Nicht-DB-AG-EVUs mit einbezogen werden. Im Fall des Fernverkehrs sind die Zahlen der DB AG repräsentativ für den gesamten Fernverkehr, da sie mehr als 90 Prozent desselben abdecken. Im Fall des Nahverkehrs, wo DB Regio nur 50 Prozent des gesamten SPNV auf sich konzentriert, können sie zumindest als überzeugender Indikator gelten.

² Die Bahn – Daten und Fakten Ausgaben der Jahre 2000, 2006, 2019 und 2021. .

³ Die Geschichte (und Tragödie) dieser Zuggattung wurde überzeugend von demjenigen, der ihn im Wesentlichen „erfunden“ und entwickelt hat, dargestellt in dem Buch: Karl-Dieter Bodack, InterRegio. Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Eisenbahn-Kurier, Freiburg 2005..

3

zutreffend, dass der Wegfall des InterRegio „nur“ dazu geführt habe, dass Reisende des Fernverkehrs auf den Nahverkehr (und da auf langlaufende Regional-Express-Züge (RE) oder, so in Baden-Württemberg, auf die neue Zwitter-Zuggattung „IRE“) „verlagert“ worden wären. Immerhin kam es, siehe Tabelle 2, auch im Nahverkehr der DB Regio zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen bis 2005.

All das heißt im Klartext: 2019 wurde im Schienenpersonenfernverkehr gerade mal wieder das Niveau von 1997 erreicht.

Und dann kam es zu diesem – pandemiebedingten – Einbruch 2020 und 2021. Dennoch gab es diesen Einbruch. Und es wird schwerfallen, wenigstens 2022 wieder das 2019er Niveau zu erreichen – zumal der Krieg in der Ukraine mit neuen Krisentendenzen verbunden ist.

Auffallend ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fernverkehr. Diese hat sich 2020 sprunghaft auf eine Quote von 81,8 verbessert. Was tatsächlich die Verantwortlichen im DB-Konzern zum folgenden Jubel veranlasste: „Die Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn (DB) sind so pünktlich wie seit 15 Jahren nicht mehr. Im Jahr 2020 waren 81,8 Prozent aller ICE- und IC/EC-Züge pünktlich unterwegs. Das ist eine Steigerung von 5,9 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr (2019: 75,9 Prozent). Der deutliche Aufwärtstrend, der sich bereits Ende 2019 abzeichnete, hat sich im Laufe des Jahres 2020 verstetigt. Auch im Regionalverkehr hat die DB die Pünktlichkeit ihrer Züge gegenüber 2019 weiter gesteigert. Mit 95,6 Prozent erreichte DB Regio im Jahr 2020 die beste Pünktlichkeit seit Bestehen der DB AG.“ Zwar wurde dann knapp eingeräumt: „Die Pünktlichkeitszuwächse sind etwa zur Hälfte auf Corona zurückzuführen. Weniger Fahrgäste verringerten die Haltezeiten an den Bahnhöfen.“ Doch an der insgesamt positiven Bilanz wurde festgehalten und diese mit DB-internen Maßnahmen erklärt: „Mit dem Strategieprogramm ‘Starke Schiene’ arbeitet die DB seit 2019 intensiv an der Verbesserung der Pünktlichkeit.“⁵

Dumm nur, dass dann 2021, die Pünktlichkeitsquote wieder auf 75,2 Prozent absackte. Was die Wirtschaftswoche am 31. Januar 2022 zu einer Bilanz unter der Überschrift: „25 Jahre leer Versprechungen“ veranlasste. Recht hat das Blatt.

Für 2020 erwartet Bahnchef Richard Lutz, dass im Fernverkehr „wieder die Marke von 100 Millionen überschritten“ werden würde.⁶ Das wäre dann noch nicht einmal das Niveau von 2005, dem Tiefpunkt nach der Interregio-Einstellung. Wie in den verbleibenden acht Jahren eine Verdreifachung auf rund 300 Millionen Fahrgäste zu erzielen sein sollte, steht in den Sternen. Sicher ist: mit diesem Personal an der Spitze der Deutschen Bahn AG ist das nicht machbar. Zumal nun erneut damit argumentiert wird, ab sofort werde „Künstlicher Intelligenz ... verstärkt dabei helfen, Probleme im Verkehr zu erkennen und Züge pünktlicher fahren zu lassen.“⁷

Es fehlen im Bahnvorstand vor allem menschliche Intelligenz und Fachkenntnisse. Auch dient das Gerede von einer „digitalen Schiene“ in erster Linie als Ausrede dafür, dass die Hausaufgaben bei der Bahn nicht erledigt werden.

⁴ Presseerklärung Deutsche Bahn AG vom 17. Januar 2021. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bahn-fahrt-mit-hoechster-Puenktlichkeit-seit-15-Jahren--6867030

⁵ Wirtschaftswoche vom 31. Januar 2022; <https://www.wiwo.de/my/unternehmen/puenktlichkeit-bei-der-deutschen-bahn-25-jahre-leere-versprechen/27919358.html?ticket=ST-373304-c1DlqVigFcyYaiVfPW5M-ap6>

⁶ Bahn will raus aus den roten Zahlen, in: Welt am Sonntag vom 30. Januar 2022.

⁷ So das neue Digital- und Technikvorstandsmitglied Daniela Gerd Tom Markotten laut Süddeutscher Zeitung vom 14. Februar 2022.

Elektrifizierung (1) – Die Südbahn

3

Winfried Wolf

Im neuen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG wird die Elektrifizierung der „Südbahn“ Ulm – Friedrichshafen (am Bodensee), mit der Verlängerung am Nordufer des Sees bis in bayerische Lindau. Es handelt sich dabei um die 262 Kilometer lange Strecke und um eines der größten Elektrifizierungsprojekte im deutschen Schienennetz der letzten Jahrzehnte. Auf die Politik der Elektrifizierung wird in diesem Alternativen Geschäftsbericht noch weiter unten ausführlich eingegangen werden (siehe Abschnitt 4.3).

An dieser Stelle soll, als Teil einer Kritik am jüngsten Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG, dieses Vorhaben einer genaueren Bilanz unterzogen werden. Denn in Wirklichkeit ist das gesamte Projekt dieser Elektrifizierung ein Beispiel für die miserable Schienen-Infrastrukturpolitik im Land.

90 Jahre lang Versprechungen

Die Südbahn-Elektrifizierung wurde das erste Mal 1927 zugesagt. Der Karte „Das elektrifizierte Netz der Deutschen Reichsbahn“ vom 1. Juli 1927 war zu entnehmen, dass die Strecke „Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Singen“ für die „Umstellung auf elektrifizierten Betrieb“ vorgesehen war. Seither gab es seitens der Reichsbahn-Oberen, der Bundesbahn-Verantwortlichen, der Reichsregierungen, der zunächst west-deutschen, dann der gesamtdeutschen Bundesregierungen, der jeweiligen baden-württembergischen Landesregierungen und ab 1994 der bislang fünf Chefs der Deutschen Bahn AG mehr als zwei Dutzend solcher konkreten Versprechungen einer Südbahn-Elektrifizierung. So wenn die baden-württembergische Landesregierung 1960 „nach Gesprächen mit dem BMV [Bundesverkehrsministerium; d. Red.] sowie der DB [Deutsche Bundesbahn; d. Red.] eine Elektrifizierung der Südbahn zum baldestmöglichen Zeitpunkt in Aussicht“ stellte, wobei als Fertigstellungstermin genannt wurde: „1965/6“.

Der Eisenbahnenthusiast und ehemalige Hotelier Andreas Kleber hat eine Liste zusammengestellt mit solchen konkreten Zusagen für eine Südbahn-Elektrifizierung; teilweise basierend auf Antworten auf eigene Briefe an offizielle Stellen, meist dokumentiert durch öffentliche Aussagen der Verantwortlichen. Beispielsweise stellte der Verkehrsminister des Landes Thomas Schäuble am 11. Februar 1992 fest: „Die Elektrifizierung der Südbahn hat oberste Priorität“.

Diese Art Versprechungen gab es bis in die letzten Jahre. In einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Grünen, eingebracht von MdB Matthias Gastel, datiert auf den 24. April 2014, hieß es: „Das Baurecht für die Gesamtstrecke könnte nach aktuellen Angaben der Vorhabensträgerin [Deutsche Bahn AG; W.W.] ... bis zum Ende des 1. Quartals 2015 erlangt werden“. Dann sei „mit einer Bauzeit von 36 Monaten zu rechnen“. Danach wäre die Strecke im 1. Quartal 2018 elektrifiziert gewesen. Es sollte weitere dreieinhalb Jahre dauern...

Kostenexplosion wie bei Stuttgart 21

Die baden-württembergische Landesregierung errechnete 1985 für die Südbahn-Elektrifizierung, einschließlich der Verbindung Friedrichshafen – Lindau, Gesamtkosten in Höhe von 85 Millionen DM an. 1990 ergab eine genauere Kalkulation 90 Millionen DM. Als mit der Bahnreform von 1994 klar war, dass die entsprechenden Kosten nicht die DB, sondern der Bund trägt wurde der DM-Betrag gewissermaßen in Euro umgerubelt und dann noch ein 40-Prozent-Zuschlag draufgesattelt. Konkret: 2010 nannte die DB Gesamtkosten in Höhe von 120 Millionen Euro. Als das Land Baden-Württemberg und die dort damals amtierende grün-rote Landesregierung sich bereit erklärten, die Hälfte der Gesamtkosten zu tragen, stiegen die Gesamtkosten auf 226 Millionen Euro. Und als Ende 2021 abgerechnet wurde, waren es 370 Millionen Euro. Auch wenn die Inflation berücksichtigt wird, stiegen damit die Kosten seit Mitte der 1980er Jahre in realen Preisen um mehr als das Vierfache.

Die Struktur der Deutschen Bahn AG belohnt diese Art Preisexplosion, wie wir sie ja auch bei Projekten Stuttgart 21 oder Hamburg Altona/Diebstreich kennen. Einerseits werden gut 60 Prozent des Umsatzes der DB-AG-Infrastrukturtochter DB Netz, die für alle Neubaumaßnahmen und Modernisierungen im Schienennetz verantwortlich ist, von öffentlichen Zuschüssen gespeist. Andererseits erwirtschaftet DB Netz (damit), wie berichtet, hohe Gewinne – die sie an die Holding abführt. Und diese Holding finanziert damit unter anderem die Global Player-Orientierung des Bahnkonzerns – so der regelmäßig vorgebrachte Vorwurf des Bundesrechnungshofs.

Elektrifizierung im Schneckentempo

Der Ministerpräsident des Landes, Winfried Kretschmann, äußerte anlässlich einer symbolischen Eröffnung der elektrifizierten Südbahn am 6. Dezember 2021 in Friedrichshafen, er sei froh, dass „mit der Inbetriebnahme der elektrifizierten Südbahn das Ende des fossilen Zeitalters im oberschwäbischen Bahnverkehr eingeleitet“ werde. Baden-Württemberg sei eine der innovativsten Gegenden Europas. „In eine solche Landschaft passen dröhnende Dieselloks nicht mehr hinein.“¹ Das ist jedoch eine kurzsichtige und kurzatmige Sicht.

Kurzsichtig: Ließe der Ministerpräsident seinen Blick über The Länd² schweifen, dann fielen im sofort allein in dieser Region die „Diesellöcher“ auf zwischen Aulendorf und Kißlegg, zwischen Rottweil und Villingen, zwischen Tuttlingen und Immendingen, zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall-Hessental, zwischen Freudenstadt und Hausach oder zwischen Tübingen und Horb. Es handelt sich dabei oft um ausgesprochen kurze Strecken, auf denen eine Elektrifizierung notwendig wäre. Zwischen Kißlegg und Aulendorf sind es beispielsweise exakt 29,8 Schienenkilometer, die für eine Netzelektrifizierung fehlen! Doch für keine dieser Strecken ist in absehbarer Zeit eine Elektrifizierung vorgesehen. Wohlgermerkt: Im Nachbarland Schweiz ist seit mehr als zwei Jahrzehnten das gesamte Schienennetz elektrifiziert.

Kurzatmig: Gefeierte werden durch den baden-württembergischen Ministerpräsidenten und – so im Geschäftsbericht 2021 – durch den Bahnvorstand eine Südbahn-Elektrifizierung, die keine größere Planung erkennen lässt. Die Strecke Friedrichshafen – Lindau blieb eingleisig. Das wird sich in Zukunft als Achillesferse erweisen. Es gibt keinerlei Planung für den notwendigen Ausbau in absehbarer Zukunft. Die Strecke Friedrichshafen – Radolfzell – das ist die Verbindung am nördlichen Bodensee-Ufer in Richtung Westen – ist eingleisig und ohne Oberleitung. Es gibt keinerlei Planung für den notwendigen Ausbau auf Zweigleisigkeit und die notwendige Elektrifizierung. Damit ist eine durchgehende Verbindung Stuttgart – Singen auf lange Zeit nicht möglich. Dabei gab es eine solche bis Ende 2021 – damals noch im durchgehenden Diesel-Betrieb.

Mehr noch: Der Ausbau zu Zweigleisigkeit und die Elektrifizierung zwischen Friedrichshafen und Radolfzell wären für eine Bodensee-S-Bahn, als ein sinnvolles Projekt für sanften Tourismus in der Region – mit Fahrrad-, Schiffs- und Bahnverkehr auf einem Urlauber-Ticket – wesentliche Voraussetzungen.³

¹ Nach: Schwäbische Zeitung vom 7. Dezember 2021.

² So der neue Slogan, unter dem Baden-Württemberg seit Herbst 2021 vermarktet wird. Nach „Wir können alles nur nicht hochdeutsch“ sicher ein origineller PR-Coup.

³ Seit Ende der 1990er Jahre gibt es von Bahnenthusiasten das Projekt einer „Bodensee-S-Bahn“. Es wurde durch den Kampf gegen die Aufgabe des Hauptbahnhofs in Lindau auf der Insel akzentuiert. Siehe im Folgenden und: Winfried Wolf, Klaus Gietinger, Karl Schweizer, Wolfgang Hesse, Inselkrimi Bahnhof Lindau. 150 Jahre Ludwig Süd-Nord-Bahn, , 2004, Eigenverlag Winfried Wolf.

Insel Lindau – nun per Bus!

Seit Ende der 1990er Jahre gibt es den Kampf um den Erhalt des Inselbahnhofs in Lindau. Mit der Südbahn-Elektrifizierung mussten diejenigen, die diesen Kampf führen, eine deutliche Niederlage einstecken.

Parallel mit dem Projekt Stuttgart 21 hat der damalige Bahnchef Heinz Dürr Ende der 1990er Jahre auch die Pläne zur Aufgabe des Lindauer Hauptbahnhofs auf der Insel vorgelegt. Es ging auch hier, wie in den Fällen Stuttgart und Hamburg-Altona, um die absurde Ideologie, Kopfbahnhöfe müssten beseitigt werden. Und natürlich geht es auch hier darum, dass wertvolles Gelände direkt am See verkauft werden soll – also um ein Immobilienprojekt, wenn nicht um eine spekulative Angelegenheit. Auch dies eine Parallele zu Stuttgart und Hamburg-Altona.

An die Stelle des Inselbahnhofs sollte ein Fernbahnhof am Rande der Stadt, in Reutin, gebaut werden. In wechselvollen Kämpfen wurde einerseits erreicht, dass der Inselbahnhof – bisher – erhalten blieb. Andererseits wurde in Reutin ein Bahnhof – genauer gesagt: ein Haltepunkt OHNE Bahnhof! – für den Fernverkehr eingerichtet. Dieser Halt wurde im Dezember 2020 in Betrieb genommen. Wobei die Fernzüge – so diejenigen auf der Verbindung Zürich – München – seither den Inselbahnhof nicht mehr anfahren. Das Versprechen der DB lautete jedoch: Der Inselbahnhof wird weiterhin von allen Regionalbahnen angefahren.

Und nun das: Seit dem 16. Dezember 2021 fährt der – nunmehr elektrische betriebene – Regionalexpress RE 5 auf der Strecke Stuttgart – Lindau nur noch direkt zum Bahnhof Lindau-Reutin. Er fährt damit gewissermaßen an der Insel und damit am Zentrum der Stadt Lindau vorbei. Die DB nennt für diejenigen, die nach Lindau auf die Insel wollen, folgende „Verbindung“: Umsteigen in Reutin ... auf den Bus. Umsteigezeit 5 Minuten. Dann 16 Minuten (!) Bus-Fahrt bis zum Insel-Bahnhof. Natürlich könnte der RE5 zunächst den Inselbahnhof und danach Reutin anfahren. Die Fahrtzeit bis Reutin würde um rund 10 Minuten verlängert. Für die Reisenden, die auf die Insel Lindau wollen, würde sie jedoch um mehr als 20 Minuten verkürzt. Wer auf der Schiene die Insel erreichen will, muss in Friedrichshafen in eine Regionalbahn umsteigen. Er verliert dann mehr als eine halbe Stunde.

Ganz offensichtlich rächt sich der Bahnkonzern an der Bewegung, die den wunderschönen Jugendstil-Bahnhof auf der Insel Lindau verteidigt. Die Insel soll immer weiter von der Schiene abgeklemmt werden.

Stuttgart 21 und Südbahn-Elektrifizierung

Jahrzehntelang wurde die Elektrifizierung der Südbahn damit angepriesen, dass es damit zu einer beträchtlichen Beschleunigung im Bahnbetrieb kommen würde. Nun kam es mit Fahrplanwechsel im Dezember zum Gegenteil – zu einer Verlängerung der Fahrtzeit. Bisher waren die Züge aus Friedrichshafen in 1:02 Stunden in Ulm, jetzt in 1:07 Stunden. Einen Zeitgewinn soll es laut Deutsche Bahn erst dann geben, „wenn 2022 die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und 2025 der Bahnknoten Stuttgart 21 fertig sind.“⁴ Auch werden auf der Strecke Züge der Baureihe 425, die rund 18 Jahre alt sind, eingesetzt. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann erklärte dazu: „Sobald Stuttgart 21 fertiggestellt ist, werden neuwertige Fahrzeuge eingesetzt.“⁵

Ganz offensichtlich will man die Neubaustrecke und Stuttgart 21 dadurch aufwerten, dass „dann plötzlich“ alles schneller und schöner wird.

Die Fahrgäste werden in einem aktuellen Faltblatt des Konzerns mit der intensiv eingesetzten „Künstlichen Intelligenz“ mit dem Verweis auf das Interieur der Baureihe 425-Züge wie folgt getröstet. „Ambiente: liebevolle Beklebung der WCs mit Bodenseemotiven – denn Details machen den Unterschied“.⁶

⁴ Nach: Schwäbische Zeitung vom 7. Dezember 2021.

⁵ Siehe KONTEXT vom 22. Dezember 2021.

⁶ Faltblatt „Die Südbahn elektrisiert“, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, Herbst 2021.

3 Güter gehören auf die Schiene – Die Realität sieht leider anders aus!

Michael Jung

Das Mantra der Politik „Güter gehören auf die Schiene“ wird scharf durch die Realität kontrastiert. Allein durch die Tatsachen des um 80% geringeren CO₂-Ausstoß von Güterzügen gegenüber dem Lkw und dass ein Güterzug 52 Lkw-Fahrten ersetzt, ist der Umstieg der Güterbeförderung auf die Bahn eigentlich zwingend. Aber leider entfallen von den 700 Milliarden Tonnenkilometern (Tkm), die in 2019 im deutschen Güterverkehr erbracht wurden, 71,2% auf dem Lkw und nur 19,0% auf die Bahn. In der Schweiz sind es – trotz der deutlich kürzeren Transportdistanzen – mehr als doppelt so viel, nämlich 40%. ¹⁾ Und der Anteil der Bahn stagniert in Deutschland seit 2016 auf diesem Niveau. Und von diesen 19% entfallen nur rund 50% auf DB Cargo. Das waren im Corona-Jahr 2020 gerade einmal 78,7 Mrd. Tkm, 7,5% weniger als in 2019. ²⁾

Dabei sind diese Zahlen noch geschönt, denn 22,4 Mrd. Tkm oder 28,4% der Gesamttransportleistung von DB Cargo entfallen auf ausländische Eisenbahngesellschaften unter dem Konzerndach von DB Cargo³⁾. Somit wurden nur 56,2 Mrd. Tkm von den deutschen Gesellschaften von DB Cargo erbracht. Das entspricht einem Modal-Split-Anteil von DB Cargo Deutschland von gerade einmal 8%. Selbst im positiven Fall kann für das zweite Corona-Jahr 2021 nur von rund der gleichen Transportleistung ausgegangen werden. Die anderen 50% des Transportvolumens bewältigen private Güterverkehrsanbieter auf dem Netz der Deutschen Bahn mit wachsender Tendenz.

Die nackten Zahlen versucht die DB mit markigen Werbesprüchen zu übertünchen:

„Groß, grün und leistungsfähig! Wir haben in der Corona-Krise gezeigt, dass auf DB Cargo und den Schienengüterverkehr Verlass ist: Wir fahren grenzüberschreitend und staufrei. So hat DB Cargo während der Corona-Pandemie die Versorgung der europäischen Wirtschaft grenzüberschreitend sichergestellt. Denn DB Cargo verbindet die europäischen Wirtschaftszentren. Als Rückgrat der deutschen und europäischen Wirtschaft zeigt sich gerade in der ersten Phase der Corona-Krise, wie wichtig DB Cargo als Anbieter im Schienengüterverkehr ist und dass wir für die Wirtschaft und Menschen das sind“ ⁴⁾.

Für die Großkonzerne, insbesondere der Autoindustrie, mag der Werbespruch stimmen. Für den Mittelstand stimmt er nicht, wie sich an dem massiven Abbau der privaten Gleisanschlüsse von 1994 (Gründung der Deutschen Bahn AG) bis 2020 zeigt. Denn diese gingen von 11.742 auf 2.337 oder um 81% zurück ⁵⁾, trotz massiver Förderprogramme, die teilweise für die Einrichtung oder Aufrechterhaltung von Gleisanschlüssen gezahlt wurden. Noch immer werden neue Gewerbegebiete und Logistikzentren ohne Gleisanschluss von der Politik genehmigt.

Leider ist der Bahngüterverkehr auch nicht staufrei. Durch den massiven Infrastrukturabbau, die Beseitigung von Begegnungsstrecken und Überholgleisen, sowie der Fokussierung auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr werden Güterzüge systematisch ausgebremst. Im Fall von Betriebsstörungen kommt es zu zusätzlichen Verzögerungen, weil Ausweichstrecken in dem nur zu 61% elektrifizierten Bundesschienennetz keine

¹⁾ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr>, aufgerufen 14.3.22

²⁾ Deutsche Bahn, Daten & Fakten 2020 S. 24

³⁾ Ebenda

⁴⁾ Deutsche Bahn, Integrierter Bericht 2020, Berlin 2021, S. 8/9

⁵⁾ Allianz pro Schiene a.a.O. auf Basis Dt. Bundestag, Drs. 19/9305



Oberleitung haben und somit zeitraubende und kostenträchtige Umspannung (häufig verbunden mit Zugteilungen) auf Dieseltraktion erforderlich sind. Dementsprechend sind selbst nach Angaben der DB nur 76,9 % der Güterzüge pünktlich.⁶⁾ Das gefährdet die Logistikketten der Wirtschaft und führt zur Rückverlagerung von Transporten auf die Straße. Es wundert dann nicht, dass DB Cargo bereits im Jahr 2020 Verluste in Höhe von 321 Mio. Euro eingefahren hat, das waren knapp 8 % des Gesamtumsatzes von DB Cargo in Höhe von 4,119 Mrd. Euro. Und dieser lag um 7,4 % unter dem Vor-Corona-Jahr 2019⁷⁾.

Erzielt der DB-Konzern nur rund 50 % seines Umsatzes mit Schienenverkehrsdienstleistungen, ist dieses Missverhältnis im Güterbereich noch krasser. DB Schenker, hierunter fallen alle Straßen-, Luft- und Seetransportaktivitäten, erzielte 2020 einen Umsatz, der mit 17,67 Mrd. Euro mehr als viermal höher liegt als der von DB Cargo mit 4,12 Mrd. Euro. Anders formuliert: Der Umsatz von DB Cargo beträgt nur 23 % des Umsatzes von DB-Schenker. Allein die Sparte Luft- und Seefracht von DB Schenker erzielte 2020 einen Umsatz, der doppelt so hoch ist, wie derjenige von DB Cargo. Stolz berichtet die DB im Konzerngeschäftsbericht 2020, dass DB-Schenker Nr.1 im Europäischen Landverkehr, Nummer 4 bei der weltweiten Luftfracht, Nummer 5 bei der Weltweiten Seefracht und Nummer 5 bei der weltweiten Kontraktlogistik ist⁸⁾. Mit Schienenverkehr in Deutschland hat das alles nichts zu tun.

Bei DB Schenker erzielte die DB 2020 mit 1,31 Mrd. Euro auch akzeptable Überschüsse. Und dorthin fließen auch die Investitionen, die mit 807 Mio. Euro in 2020 knapp doppelt so hoch sind wie die für DB Cargo⁹⁾. Die Zahlen für 2021 liegen auf vergleichbarer Höhe, eine Trendumkehr ist nicht in Sicht. Dementsprechend ist der Fokus des DB Managements nur zu einem geringeren Teil auf den Schienenverkehr und noch weniger auf die Verbesserungen der Leistungen von DB Cargo gerichtet.

⁶⁾ Deutsche Bahn, Daten & Fakten S. 24

⁷⁾ Ebenda, S. 8

⁸⁾ Deutsche Bahn, Integrierter Bericht, a.a.O. S. 56

⁹⁾ Ebenda, S.25

*So sorgt man weiterhin für
volle Autobahnen*



Im Rahmen des Top Ziels „Starke Schiene“ soll die Verkehrsleistung von DB Cargo von 56,2 Mrd. Tkm 2020 auf 120 Mrd. Tkm im Jahr 2030 steigen, das ist mehr als eine Verdoppelung. Ein sehr ambitioniertes Ziel, kannte die Transportleistung von DB Cargo seit 2016 doch nur eine Richtung: abwärts: von 68,6 Mrd. Tkm auf 56,2 Mrd. Tkm im Jahr 2020⁹⁾, oder minus 22 % insgesamt bzw. 5 % Rückgang pro Jahr! Die Zielvorgabe ist doppelt unerreichbar, da die privaten Eisenbahngüterverkehrsanbieter sicher ihren Absatz auch steigern wollen und dabei wettbewerbsfähiger agieren können als die DB mit ihrem aufgeblähten Verwaltungsapparat. Kritische Stimmen sagen schon heute, dass die Schiene (also DB Cargo und private Anbieter) bis 2030 nicht mehr als 23% und 2050 nicht mehr als 50 % der gesamten Transportleistung im Güterverkehr erbringen kann. Die von der Ampelkoalition angestrebte Steigerung des Marktanteils der Schiene von derzeit 19 % auf dann 25 % bis zum Ende des Jahrzehnts ist allein deswegen nicht machbar, weil Prognosen davon ausgehen, dass der Güterverkehr im gleichen Zeitraum dreimal so schnell wachsen wird wie der Personenverkehr. Dies würde bedeuten, der Güterverkehr auf der Schiene müsste bis 2030 um fast 60 % steigen. Dies ist angesichts der Engpässe in der Bahninfrastruktur, die sich so schnell nicht beheben lassen, ein Ding der Unmöglichkeit. Denn es dürfte im Rahmen des Deutschlandtaktes schwierig werden, ausreichend attraktive Fahrplantrassen für den Güterverkehr bereitzustellen, die im Wettbewerb mit dem LKW mithalten können.¹⁰⁾

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

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

¹⁰⁾ Ilgmann/Polatschek, Die Klimawende fährt der Bahn davon, FAZ-NET 10.3.2022

Infrastruktur

3

Winfried Wolf

Anders als im Bereich des Schienenverkehrs, wo die Deutsche Bahn AG „nur“ der (mit Abstand) stärkste Wettbewerber ist, verfügt der Bahnkonzern über die so gut wie gesamte Infrastruktur im Schienennetz auf deutschem Boden. Sie ist unter anderem die größte Grundstückseigentümerin im Land. Sie hat mehrere Tausend Bahnhöfe in ihrem Bestand. Und natürlich verfügt sie über das riesige Schienennetz.

Bei der Bahnreform war klar, dass die Deutsche Bahn AG dieses Schienennetz – das im Übrigen in Artikel 87 Grundgesetz als besonders schutzwürdig bezeichnet wird – nicht nur hegen und pflegen müsse. Es gab auch vielfältige Bekenntnisse, dass es gestärkt und ausgebaut werden würde. So versprach 1992 der damalige Bahnchef Heinz Dürr, mit der Bahnreform werde es „zu einem Ausbau des Schienennetzes für beide Bahnen (Bundesbahn und Reichsbahn; d. Red.) kommen.“ Weiter sagte er: „Bundesbahn und Reichsbahn haben erstmals einen gesamtdeutschen Schienenausbauplan entworfen [...] Allein im vordringlichen Bedarf weist er zum Ausbau des Schienennetzes 54 Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 108 Milliarden DM aus.“¹ Das wären nach damaligem Stand 55 Milliarden Euro und nach heutigem Niveau rund 85 bis 90 Milliarden Euro.

Was ist aus diesen Versprechen geworden? Unsere Tabelle 3 gibt Auskunft.

Tabelle 3: Die Entwicklung Infrastruktur im Schienennetz auf deutschem Boden seit 1991²

	1991	1994	2002	2019	2020	2021	Entwicklung 1994-2020
Betriebslänge Netz	41.100	41.300	35.755	33.423	33.399	33.288	-19,1%
Länge aller Gleise	90.000	78.073	65.005	61.047	60.969	...	-21,1%
Weichen u. Kreuzungen	156.568	131.968	85.999	65.639	65.399	...	-54,3%
Infrastrukturanschlüsse	13.185	11.742	4.336	2337	2329	...	-80,1%

Das Gegenteil des Zugesagten fand statt. Bei der Betriebslänge des Netzes gab es im Zeitraum 1994 bis 2020 einen Abbau um mehr als 19 Prozent. Bei der Länge aller Gleise liegt dieser bei mehr als 21 Prozent. Mehr als die Hälfte aller Weichen und Kreuzungen wurden in diesem Zeitraum aus dem Netz genommen. Die Gleisanschlüsse (Industriegleise oder, so die aktuelle Bezeichnung, Infrastrukturanschlüsse“) wurden um mehr als 80 Prozent (oder auf ein Fünftel des Bestands von 1994 gekappt.

Wichtig dabei ist: Es gibt kein Ende in diesem zerstörerischen und selbstzerstörerischen Prozess. Jahr für Jahr gibt es einen Abbau auf allen vier in der Tabelle aufgeführten Ebenen. 2020 waren es beispielsweise erneut zwölf Gleisanschlüsse weniger als im Vorjahr. 240 Weichen und Kreuzungen wurden aus dem Netz genommen. Im vergangenen Jahr 2021 wurde sogar die Betriebslänge des Netzes weiter gekappt – um 111 Kilometer.³

¹ Heinz Dürr, Die Deutschen Bahnen, 1992, S. 40f. Es handelte sich bei dieser Publikation um einen Geschäftsbericht für die beiden Bahnen Bundesbahn und Reichsbahn 1992.

² Verschiedene Ausgaben von Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, 1994 bis 2021, zuletzt die Ausgabe 2021 auf Seite 27.

³ Hier fehlen uns noch Angaben zur Gleislänge, zur Zahl der Weichen und Kreuzungen und zu den Gleisanschlüssen für das Jahr 2021.



Dieser Netzabbau selbst ist natürlich schlimm genug. Mindestens so wichtig ist jedoch der Abbau der anderen aufgeführten Infrastruktur-Elemente. Damit wurde die Effizienz und Resilienz des Netzes insbesondere bei Störfällen nochmals deutlich – und zwar stärker als im Fall des Abbaus der Betriebslänge – geschwächt. Trotz dieses unverantwortlichen Umgangs der Deutschen Bahn AG mit der ihr anvertrauten Schieneninfrastruktur ist dieser Abbau faktisch kein Thema in der Öffentlichkeit. Im Gegenteil: Der Bevölkerung wird regelmäßig Sand in die Augen gestreut, wenn es immer wieder heißt, nunmehr werde ein Programm zur Reaktivierung von Strecken, zur Schaffung „neuer Gleisanschlüsse“, zur Sanierung von Bahnhöfen vorgelegt. Das pure Gegenteil findet statt.

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

Es sei denn im Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG.

Beschäftigung

3

Winfried Wolf

Die Deutsche Bahn AG macht in jüngerer Zeit immer wieder Schlagzeilen, wonach eine große Zahl Neueinstellungen stattfinden würden. So verkündete Personalvorstand Martin Seiler Anfang 2022, man habe 2021 „mehr als 20.000 neue Mitarbeitende eingestellt“; es habe „22.000 Jobzusagen gegeben.“ Dabei fördere der Konzern in besonderem Maß die Generationenvielfalt¹. Mit dem Letzteren wird angedeutet, dass der Konzern verstärkt Menschen im Alter von 50 plus einstellt.

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

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

Tatsache ist: Rund die Hälfte der weltweit 330.000 Beschäftigten der Deutschen Bahn, dabei gut 200.000, die zum „Systemverbund Bahn“ in Deutschland gerechnet werden, wird das Unternehmen altersbedingt in den nächsten Jahren verlassen. Der Bahnkonzern und sein für die Beschäftigten verantwortliches Vorstandsmitglied Seiler präsentieren dies als eine Art schicksalhaften Prozess – dem man nun mit Tatkraft und kreativen Vorschlägen zu begegnen versuche.

Besieht man sich die Entwicklung der Beschäftigung über einen längeren Zeitraum hinweg, dann drängt sich ein ganz anderes Bild auf. Siehe Tabelle 4.

Tabelle 4: Mitarbeitende und Mitarbeitende-Struktur³

	2000	2010	2019	2020	2021
DB Fernverkehr	30.293	15.270	17.289	18.794	18.790
DB Regio	52.769	38.017	36.374	37.159	37.220
Cargo	38.555	32.618	29.525	30.052	30.057
Fahrweg	53.554	40.354	48.787	50.330	51.290
Bahnhöfe	5.015	4.636	6.216	6.525	...
Systemverbund Bahn	...	...	195.460	202.599	204.413
Deutsche Bahn weltweit	234.507	276.319	323.944	322.768	...

¹Absatzwirtschaft vom 20. Oktober 2021. <https://www.absatzwirtschaft.de/db-vorstand-ich-wuerde-eher-von-erfahren-als-von-alt-sprechen-228836/> ²Michael Machatschke, Volker hört die Signale, in: Manager Magazin, März 2022.

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

³Deutsche Bahn, Daten und Fakten, letzte Ausgabe 2021, Seite 13. Die Aufzählung der verschiedenen Beschäftigten-Bereiche im „Systemverbund Bahn“ ist exemplarisch; einige Bereiche fehlen.



Zunächst einmal widerlegen diese Zahlen die Behauptungen von Seiler und seinen Kollegen im Vorstand, wonach es einen drastischen Aufbau von Personal im Konzern geben würde. Im vergangenen Jahr 2021 wurde der gesamte Personalbestand im sogenannten „Systemverbund Bahn“ gerade mal um 1814 Personen aufgestockt. Es gab sogar einen minimalen Abbau bei den Beschäftigten im Fernverkehr und auch einen solchen bei DB Regio. Einen ebenfalls unbedeutenden Aufbau von Personal gab es im Bereich Cargo, dem Schienengüterverkehr. Und einen deutlichen Zuwachs der Beschäftigtenzahl im Bereich Fahrweg – hier um 960 Vollzeitstellen.

Vergleicht man diese Zahlen aus dem Jahr 2021 jedoch mit denen aus dem Jahr 2000, dann stellt man fest: In allen relevanten Teilen des Bereichs Schiene im DB-Konzern gab es einen Abbau von Bahnpersonal. Wobei dieser vor allem im Zeitraum 2000 bis 2010 stattgefunden hat. Auch im Jahr 2021 wurde nirgendwo wieder das 2000er Niveau erreicht. In den Bereichen Regio und Cargo liegt das 2021er Niveau sogar weiterhin unter dem Level von 2010.

Dieser Personalabbau kann nicht damit begründet werden, dass die Leistungen reduziert worden wären. Tatsächlich stiegen in allen Bereichen, den Fernverkehr ausgenommen, die Leistungen deutlich an. Es gab vielmehr eine Verdichtung von Arbeit – und ein Abbau von personeller Präsenz in vielen Bereichen, die für einen sicheren und kundenfreundlichen Bahnbetrieb notwendig sind.

Und es gab keine langfristige Politik für eine Sicherung von Personal und für die Ausbildung von ausreichend vielen neuen Arbeitskräften. Daher gibt es im Konzern Deutsche Bahn immer wieder neue und hektische Formen zur Gewinnung von neuem Personal. Das ist aber das Gegenteil von einer langfristigen Politik der Beschäftigtensicherung.

Drei Beispiele:

Beispiel 1. In einem Interview mit dem Handelsblatt argumentierte Personalvorstand Seiler Anfang 2022, der „demographische Wandel“ lasse das „Reservoir an Erwerbsfähigen in der Heimat“, um zu folgern: „Wir haben ein eigenes Cross-Border-Recruitmentteam aufgebaut und suchen gezielt im Ausland“ Es gehe um „Lokführer aus Spanien, Busfahrer aus Rumänien und Oberleitungsbauer aus der Ukraine.“ Nun konnte Herr Seiler nicht unbedingt vorhersehen, dass zwei Tage nach Erscheinen des Interviews die russische Armee in der Ukraine einfallen würde. Dennoch stellt sich die Frage, ob eine solche Rekrutierungspolitik – mit der man im Übrigen noch Personal, das im Ausland ausgebildet wurde, abwirbt – nachhaltig, verantwortungsvoll und zukunftsfähig ist.

Beispiel 2. Im Magazin der DB-AG dbmobil wird unter der Überschrift „Nächster Halt Zukunft – Die Deutsche Bahn sucht Zugchef:innen. Die ideale Chance für Quereinsteigende“ eine Zugchefin vorgestellt, die eine typische kritische Situation auf einem Umsteigebahnhof souverän meistert. Dazu gibt es den folgenden Wortwechsel:

„Kompliment“, sage ich, als die Frau [Zugchefin; d. Red.] vorbeikommt. Sie bleibt stehen. „Ach kein Problem. Das macht Spaß.“ – „Was bedeutet Ihre rote Armbinde?“ – „Ich bin Zugchefin“ – „Wow, Zugchefin! Was machen Sie da so?“ – „Jeder Tag ist anders. Sie glauben nicht, wie munter es in einem ICE zugeht. Von vertauschten Sitzplätzen bis zu kleineren Technikpannen ist alles dabei.“ – „Technik?“ – „Ja klar. Fahrzeugtechnik ist Teil der Ausbildung.“ – „Wie lange sind Sie schon bei der Bahn?“ – „etwas mehr als ein Jahr“ – Ich staune. „Nur ein Jahr?“ – „Ja. Vorher war ich im Hotelfach... und bin umgestiegen.“⁴⁵

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

Beispiel 3. Lübeck Hauptbahnhof, 16. Oktober 2020, 23.20 Uhr. Der Verfasser dieser Zeilen strandet mit einem der letzten Züge in der Hansestadt. Für den letzten Abschnitt auf der Reise nach Malente gibt es keine Verbindung mehr. Ich nehme mir ein Taxi, um mich in mein nettes Altstadthotel bringen zu lassen. Der Taxifahrer ist gut aufgelegt. Das sei eine seiner letzten Fahrten. In wenigen Tagen beginne er eine Ausbildung bei der Deutschen Bahn zum Lokführer. Der Mann ist rund 45 – oder auch mehr – Jahre alt. Ich erkundige mich nach den Ausbildungsbedingungen und dem zugesagten Einkommen. In rund einem Jahr will er als Lokführer unterwegs sein. Während der Ausbildung bekomme er „deutlich mehr als ich derzeit als hauptberuflicher Taxifahrer verdiene“. Und dann dieses: „Am nächsten Montag beginne ich mit der Ausbildung in München. Die Bahn schickte mir ein Freifahrt-Ticket. Aber das nehme ich lieber nicht. Das mit dem Zug klappt ja oft eher nicht. Da fliege ich lieber auf eigene Kosten nach München.“ Meine Fragen: In welcher zweifelhaften Lage muss sich der Bahnkonzern befinden, wenn er eine solche Rekrutierungspolitik betreibt? Was sagen die zwei mit mir befreundeten Lokführer, die eine dreijährige Ausbildung hinter sich haben, zu dieser Art Schnellwäsche? Und: Welche Corporate Identity wird auf diese Weise bei Bahnbeschäftigten produziert, wenn diese von vornherein kein Vertrauen in eine solide Dienstleistung Schienenverkehr haben?

⁴Wie die Deutsche Bahn die Lücken schließen will, in: Handelsblatt vom 22. Februar 2022.

⁵Nächster Halt Zukunft, dbmobil, März 2022, Seite 6.

4 Bilanz, Würdigung und besondere Aspekte

Die im vorausgegangenen Abschnitt 3 behandelten konkreten Ergebnisse aus dem Geschäftsbericht 2021 sind ausreichend ernüchternd. Im folgenden Abschnitt 4 soll das Jahr 2021 eingebettet werden in die politische Ebene (siehe die Abschnitte 4.1. und 4.2. zum Koalitionsvertrag und zur Steuerung des Bahnkonzerns). Dazu hieß es noch Anfang März im Manager Magazin: „Die Netzreform könnte auch im Vorstand (der Deutschen Bahn AG; d. Red.) ein Beben auslösen. Besonders einer ist bedroht: Ronald Pofalla.“¹ Dieses Beben fand bereits statt; Pofalla verlässt die Bahn mit Datum Tag 1 nach der Bilanzpressekonferenz. Die Trauer über diesen Weggang hält sich erkennbar in Grenzen.

Aufgegriffen werden im folgenden Abschnitt auch längerfristige Entwicklungen und Projekte (siehe die Abschnitte 4.3. „Elektrifizierung“, 4.4. „Deutschlandtakt und Orientierung auf Großprojekte“, 4.5. „Bahn und Tunnelbauten“, 4.6. „Klimabahn“ und 4.7. „Nachtzüge“.

Schließlich gibt es vier Konkretisierungen unserer Kritik an der Betonbahn, so mit den Abschnitten 4.4.1 zu Stuttgart 21, 4.4.2 zu Hamburg-Altona, 4.4.3. Fernbahntunnel Frankfurt/M. und 4.4.4. zur Zulaufstrecke zum Brenner-Basis-Tunnel.

Natürlich stirbt die Hoffnung zuletzt – die Hoffnung, dass die noch einigermaßen junge Regierung der Ampel einen Neuanfang bei der Bahn unternimmt. Liest man allerdings das Klein-Klein des Bundesverkehrsministers, dann gerät man schnell ins Zweifeln. Anlässlich der Vorstellung des neuen ICE äußerte dieser: „Es muss jederzeit möglich sein, auf Zugfahrten unterbrechungsfrei zu arbeiten, mit seiner Familie zu telefonieren oder ein Video zu streamen.“² Die sich durch Klimanotstand, Energiepreiserhöhung und Ukraine-Krieg rasant schnell verändernde Situation, könnte jedoch auch hier zu einem Umdenken führen. Der Schnellschuss für ein zeitlich befristetes 9-Euro-Monatsticket für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr, den die Bundesregierung am 24. März bekannt gab, weist in eine solche Richtung.

¹ Michael Machatschke, Volker hört die Signale, in: Manager Magazin März 2022.

² Wissing will Länder zu schnellem Internet verpflichten, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. März 2022.



4 Was die neue Ampel-Regierung will – Der Koalitionsvertrag

Andreas Müller-Goldenstedt

Wenn dieser Alternative Geschäftsbericht erscheint, sind die ersten 100 Tage der neuen Ampelregierung längst überschritten. Allerdings ist in Sachen Bahnpolitik und Verkehrswende, Klimawende, Bahnwende kein Neuanfang erkennbar. Ja, die Politik der Ampel und von dem neuen Verkehrsminister Wissing ist weitgehend durch ein „Weiter so!“ im Vergleich zu den vorausgegangenen Großen Koalitionen und den Verkehrsministern Dobrindt und Scheuer gekennzeichnet. Was wir von Herrn Wissing hören konnten, ist die Standard-FDP-Aussage, wonach auch in den neuen Krisen- und Kriegszeiten ein Tempolimit abgelehnt würde; es handle sich hier um eine „starre Vorgabe“. Er sei „gegen ein hartes, analoges Verbot.“ Klar, der Mann ist ja auch für Digitales zuständig. Analog ist vorgestern.

Der Ampel-Koalitionsvertrag als Warenhaus-Katalog

Dabei ließ das, was am 6. Dezember 2021 im Koalitionsvertrag zum Thema Mobilität veröffentlicht wurde, tatsächlich hoffen: Mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur... Mehr in die Schiene als in die Straße investieren... Den Deutschland-Takt umfassend umsetzen.... Einen breiten Dialog zum Bundesverkehrswege-Plan und seinen Prioritäten starten ... „Wir wollen Lärmbelästigungen durch den Verkehr reduzieren“ Mehr aktiver und passiver Lärmschutz.... Ein „Masterplan Schienenverkehr“ ... Der Schienengüterverkehr soll seinen Anteil bis 2030 auf 25 % erhöhen, der Schienenpersonenverkehr soll seinen Anteil schlicht verdoppeln.... Der Zielfahrplan des Deutschlandtaktes soll auf diese Verdoppelung ausgerichtet werden... Die Nutzung der Schiene soll im Vergleich günstiger werden.... Nachtzugangebote sollen ausgebaut werden. Und dann soll es noch „eine Beschleunigungs-Kommission Schiene“, die „automatische digitale Kupplung“ und eine Förderung von Gleisanschlüssen bei Industrie und Handel geben.

All das liest sich wie ein Warenhaus-Katalog. Umgesetzt wurde von all dem bislang so gut wie nichts – ja, in einigen Bereichen findet Jahr für Jahr das Gegenteil statt. Beispielsweise sind es in jedem Jahr weniger Gleisanschlüsse... Und als der neue FDP-Minister Volker Wissing Mitte März 2022 die „Eckpunkte einer Gigabitstrategie“ vorstellte, da fiel ihm zum Thema Bahn an prominenter Stelle ein, dass „es jederzeit möglich sein muss, auf Zugfahrten unterbrechungsfrei [...] mit der Familie zu telefonieren oder ein Video zu streamen“, weswegen „in den ICE die Wärme- und Sonnenbeschichtung der Fenster erneuert werden“ müssten. Schließlich hielten „diese Mobilfunkstrahlen ab“. Auf diese Idee muss man erst mal kommen. Verspätete Züge? Bordbistro ohne funktionierenden Kaffeeautomat? Zu geringe Beinfreiheit bei den Sitzplätzen? Alles analoger Kleinkram. Hauptsache der Fahrgast ist digital schnell unterwegs.

¹ Tempolimit: Verkehrsminister Wissing findet: „Ganz kleines Thema“, in: Verkehrsrundschau vom 17. Januar 2022.

² Mehr Fortschritt wagen – Koalitionsvertrag 2021-2025, November 2021. Seitenzahlen im Folgenden nach diesem Dokument. <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>



Beschleunigung – von was?

Einen Schwerpunkt legt der Koalitionsvertrag im Bereich „Verkehr“ auf das Thema Beschleunigung. Ginge es dabei darum, beim echten, wirksamen Klimaschutz und bei einer belastbaren Verkehrswende „Tempo zu machen“, dann könnte angesichts des Klimanotstands über dergleichen geredet werden. In Wirklichkeit laufen jedoch so gut wie alle zu beschleunigenden Verkehrs- und Bahn-Projekte dieser Ampel-Regierung auf noch mehr Klimabelastung hinaus.

Die Ampel-Regierung will „staatliches Handeln schneller und effektiver machen“ (im Koalitionsvertrag auf S.12); bereits im „im ersten Jahr der Regierung“ sollen „alle notwendigen Entscheidungen getroffen und durchgesetzt werden, um private wie staatliche Investitionen schnell, effizient und zielsicher umsetzen zu können. Unser Ziel ist es, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren [...] Bei besonders prioritären Vorhaben soll der Bund künftig nach dem Vorbild des Bundesimmissionsschutzgesetzes kurze Fristen zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorsehen.“

Man will „große und besonders bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen auch im Wege zulässiger [...] Legalplanung beschleunigt auf den Weg bringen und mit hoher politischer Priorität umsetzen.“ Darunter seien zu verstehen „systemrelevante Bahnstrecken, Stromtrassen und Ingenieurbauwerke (z. B. kritische Brücken).“ (S. 13) Ja, man will „beginnen [...] mit Schienenprojekten aus dem Deutschlandtakt – dem Ausbau/Neubau der Bahnstrecken Hamm-Hannover-Berlin, Korridor Mittelrhein, Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt, München-Kiefersfelden-Grenze D/A, Karlsruhe-Basel, „Optimiertes Alpha E+“, Ostkorridor Süd, Nürnberg-Reichenbach/Grenze D-CZ, die Knoten Hamburg, Frankfurt, Köln, Mannheim und München.“ (Ebenfalls S.13). Das ist ein Blankoscheck, um Vorhaben mit staatlicher Gewalt durchzusetzen, die – wie im Fall der neuen Bahnstrecke Bielefeld – Hannover mit Tempo 300 km/h oder wie im Fall des neu geplanten, gewaltigen Fernbahntunnels in Frankfurt/M. oder wie im Fall der in Stuttgart neu geplanten 47 Kilometer langen Tunnelstrecken (u. a. „Gäubahn-Tunnel“) und des zusätzlichen unterirdischen Kopfbahnhofs in Stuttgart mit einem „zweites Stuttgart 21“ – eindeutig klimaschädigend und für einen fahrgastfreundlichen Bahnverkehr unnötig sind.

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

Schieneninfrastruktur und DB-AG-Konzern-Struktur

In Sachen Schienenverkehr enthält der Koalitionsvertrag viele – wie oben teilweise bereits zitiert – Allgemeinplätze. So sollen die internen Strukturen der DB AG „effizienter und transparenter“ werden. Auch würden „die Investitionsmittel für DB Infrastruktur erhöht“. An einer Stelle ist der Vertrag dann jedoch erstaunlich konkret. So heißt es dort auf Seite 49f:

„Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.“ (Seiten 49/50).

Das ist grundsätzlich ein Vorhaben, das wir begrüßen. In mehreren „Alternativen Geschäftsberichten Deutsche Bahn AG“ forderten wir eine solche Konzern-interne Abschottung des Infrastrukturbereichs – und dabei einen Stopp der Gewinnabführung an die Holding. Gelegentlich verwandten wir dabei den Begriff „chinese walls“, unüberwindbare Mauern, die es zwischen dem Infrastrukturbereich und der Holding geben müsse. Wenn es nun, wie jetzt im Koalitionsvertrag formuliert, auch noch ein neues Infrastrukturunternehmen sein soll, das sich am „Gemeinwohl“orientiert, dann ist das ebenfalls zu begrüßen.

Allerdings stellen sich vier Fragen:

1. **Die erste Frage lautet:** Warum wird der Bereich Energie ausgeklammert; warum sollen nur DB Netz und DB Station und Service, also Trassen und Bahnhöfe, in ein neues infrastrukturunternehmen zusammengefasst werden? Der Bereich Energie gehört eindeutig auch zur Infrastruktur. Immer wieder beklagen sich Eisenbahnverkehrsunternehmen über zu hohe Energiepreise.
2. **Die zweite Frage lautet:** Was ist mit „Gemeinwohlorientierung“, ein im Übrigen juristisch nicht eindeutiger Begriff, gemeint? Geht es darum, die staatlichen Gelder, die in diesen Bereich fließen, zu konzentrieren, die bisherigen Infrastrukturprojekte auf einen Prüfstand zu stellen und nach „Gemeinwohlorientierung“ abzuklopfen, dann ist das zu begrüßen. Es liegt auf der Hand, dass Dutzende Infrastrukturprojekte, die die DB Netz und teilweise DB Station und Service seit Jahren vorantreiben, jeder Art „Gemeinwohl“ widerspricht, ja diese können oft als Schienenverkehr verhindernde oder Schienenverkehr abbauende Projekte bezeichnet werden.
3. **Drittens** stellt sich die Frage nach den Nutzungsentgelten. Eine wesentliche Kritik an DB Netz und teilweise auch an DB Station und Service lautete, dass die Trassengelder und die Bahnhofsnutzungsentgelte deutlich zu hoch sind – auch deutlich höher als beispielsweise in Nachbarländern sind. Und dass auf diese Weise Schienenverkehr unnötig teuer und teilweise verhindert wird (siehe das Aus für die DB-Nachtzüge 2016).

Debatte und Realität zu „Wettbewerb“ – Das Beispiel Abellio-Pleite

4. **Schließlich stellt sich – viertens – die Frage,** inwieweit die Ampel-Regierung mit der angestrebten Veränderung im Infrastrukturbereich einen neuen Anlauf zu einer ganzheitlichen Bahnpolitik betreibt – oder ob es vor allem um eine Öffnung für noch mehr sogenannten Wettbewerb geht.

⁴ Wirtschaftswoche vom 12. November 2021 <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/coronafolgen-und-falsche-prognosen-abellio-schock-zeigt-krise-des-bahn-nahverkehrs/27787540.html> Die bislang bekannt gewordenen Zahlungen der öffentlichen Hand liegen im Fall NRW bei 380 Millionen und in Baden-Württemberg bei einem weiteren „dreistelligen Millionenbetrag“. Angaben dazu nach: Eisenbahn-Revue International 3/2022 und Wirtschaftswoche vom 25. November 2021. <https://www.wiwo.de/unternehmen/handel/bahnunternehmen-land-baden-wuerttemberg-uebernimmt-abellio-tochter-jobs-fuer-zwei-jahre-gesichert/27834944.html>

Hierzu findet sich im Ampel-Vertrag der Satz: „Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“ Dass das im Nahverkehr seit Ende der 1990er Jahre so ist, ist bekannt. Das hatte zeitweilig durchaus belebende Effekte und trug mit zu einem Neuanfang im Nahverkehr bei. Gleichzeitig haben sich jedoch, wie in vielen Alternativen Geschäftsberichten hervorgehoben, immer mehr die negativen Aspekte in den Vordergrund geschoben.

Die jüngste Pleite des formal privaten Betreibers Abellio in Baden-Württemberg und NRW unterstreicht, wie teuer diese Art Wettbewerb kommt. Die öffentliche Hand muss allein in diesen beiden Bundesländern mehr als eine dreiviertel Milliarde Euro aufwenden, um die Abellio-Pleite zu bewältigen. Mehr als 1600 Abellio-Mitarbeiter sind betroffen. Hunderttausende Fahrgäste mussten über Wochen mit Zugausfällen und Fahrplanausdünnungen klarkommen. Dabei steht hinter Abellio ein mächtiges Unternehmen; Abellio ist oder war eine Tochter von Nederlandse Spoorwegen (NS), der Niederländischen Staatsbahn. Und so bilanziert dann auch die „Wirtschaftswoche“ diese Pleite als etwas Grundsätzliches und schreibt: „Wenn aber schon ein Staatskonzern wie NS keine Zukunft mehr in Deutschland sieht, wie sieht es dann überhaupt aus mit dem Nahverkehr in Deutschland? Der Bund finanziert den Schienentransport jedes Jahr mit Milliarden. Die Länder schreiben die Strecken wie Regionalexpressstrassen und S-Bahnzüge vor Ort aus. Kommt das Erfolgsmodell also ans Ende?“

Trotz dieses nicht mehr zu übersehenden Warnzeichens spricht viel dafür, dass mit der zitierten Formulierung im Koalitionsvertrag die Ampel und insbesondere der neue Verkehrsminister Wissing zum Ausdruck bringen, dass es zukünftig auch im Fernverkehr in großem Umfang „Wettbewerb“ geben soll, dass es also ergänzend zum ICE einen großen privaten Fernverkehrsbetreiber auf Schienen – analog dem „Italo“ in Italien und der „Westbahn“ in Österreich – geben wird. In diesem Sinn läuft sich Flixtrain bereits warm. Damit würde es jedoch auch im Fernverkehr einen Verlust an Synergien, ein Plus an Fahrplan- und Ticket-Chaos und eine zusätzliche Blockade bei der Schaffung eines modifizierten, angepassten Deutschlandtakts geben.

Was ist in den ersten 110 Tagen passiert ?

Wir fragen: Wie bereiten sich das Bundesverkehrsministerium, der Bundestag mit seinem Verkehrsausschuss, die Bundesländer und vor allem die Deutsche Bahn AG auf die Umsetzung des interessanten Blumenstrauß mit sinnvollen und ambitionierten Maßnahmen, wie sie im Koalitionsvertrag zu finden sind, vor? Die Deutsche Bahn AG, so unsere Analyse, macht weiter wie bisher. Vorstand und Aufsichtsrat haben bisher keine Initiative ergriffen, die breite Debatte und Erörterung der neuen politischen Ziele zu beginnen und eine Umkehr weg von der Betonbahn ins Auge zu fassen. Ob es ein Signal ist, dass das Vorstandsmitglied Pofalla für Infrastruktur seine Tätigkeit eingestellt hat und sich aus dem Vorstand der DB AG verabschiedet hat, ist schwer zu beurteilen. Weiterhin ist die Führung der DB ein „closed Shop“, hat einen heftigen Betonmantel um sich gebaut. Weder Gewerkschaften noch Bahn-Initiativen noch Verkehrsverbände kommen auf regionaler und auf Bundesebene an die „Macher“ der DB AG heran. Forderungen und Ideen an die DB AG bleiben unbeantwortet oder sie werden einfach ignoriert. Selbst die Bahn-Gesprächskreise, oft Dialogforum genannt, haben ein Dornröschen-Dasein erreicht, sind intransparent, oder haben keine Stimme in der Öffentlichkeit.

Es gibt mahnende Worte zum Beispiel in der FAZ von den beiden Kennern der DB AG, Gottfried Ilgmann und Klemens Polatschek unter dem Titel „Die überforderte Bahn“, in dem bilanziert wird: „Der Zustand der Deutschen Bahn ist so desolat, dass es riskant ist, auf einen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz zu bauen.“ Ähnlich vernichtend das Urteil im Manager-Magazin, wo im März – vor dem Hintergrund der Überschuldung der Deutschen Bahn AG zu lesen war: „2021 gab es wieder einen Schub bei Verspätungen und Zugausfällen, obwohl wegen Corona weniger Verkehr als vor der Pandemie zu bewältigen war. Die Verkehrswende [...] ist so wohl nicht zu schaffen.“

⁵ W Gottfried Ilgmann und Klemens Polatschek, Die überforderte Bahn, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 4. März 2022.

⁶ Michael Machatschke, Volker hört die Signale, in: Manager Magazin, März 2022.

4

ICE 3 Neu: erneut Tempo 300 plus

Anstelle einer Wende gibt es ein Weiter so. Beispielhaft ist hier der ICE 3 Neo. Am 1. Februar 2022 gaben die Vorstandschefs von Bahn und Siemens, Richard Lutz und Roland Busch im Beisein von Verkehrsminister Wissing einen neuen Milliardenauftrag zur Zugbeschaffung bekannt; 1,5 Milliarden Euro sollen für zunächst 43 Züge vom neu entwickelten Typ ICE 3 Neo ausgegeben werden. Während wir in vorausgegangenen Alternativen Geschäftsberichten positiv hervorhoben, dass die Deutsche Bahn offensichtlich bei der Geschwindigkeit abrüstet und der ICE 4 nur noch eine Maximalgeschwindigkeit von 250 Kilometern je Stunde aufweist, ist der neu entwickelte ICE 3 Neo wieder 320 Stundenkilometer schnell. Die Aussage des Siemens-Chefs bei dieser Präsentation „Noch nie haben wir einen ICE so schnell gebaut“ klingt im Übrigen nicht in allen Ohren ermutigend.

Unsere Schlussfolgerungen

Wir ziehen die folgenden alternativen Schlussfolgerungen für eine Verkehrswende und für eine Bahn, die in diesem notwendigen Projekt ihren Platz findet:

- 1.** Die Klimabahn ist notwendiger denn je. Das Thema Klimaschutz muss jetzt und sofort bei allen Vorhaben und bei der gesamten Struktur und bei allen Aktivitäten der Deutschen Bahn im Zentrum stehen.
- 2.** Die Eigentumsfrage der DB und ihre Struktur in öffentlicher Hand sind zentral; sie bedürfen einer breiten öffentlichen Debatte.
- 3.** Der DB Konzern muss transparenter, bürgernaher und vor allem diskursfähig werden.
- 4.** Der neue Bahnbeauftragte und Staatssekretär, Michael Theurer, ist für die Entwicklung eines strategischen Gesamtkonzepts für die Schiene zuständig. Theurer muss beim Wort genommen werden, wenn er erklärt: „Kapazität, Qualität und Kundenorientierung sind die Schlüsselemente für einen attraktiven Schienenverkehr.“
- 5.** Der Bahnbeauftragte Theurer braucht einen vom BMDV unabhängigen Bahnbeirat im Verkehrsministerium, der breit aufgestellt ist und in dem alle wichtigen Positionen von Bahninitiativen und Bahnwerkschaften vertreten sein sollten.
- 6.** Die umstrittenen Großprojekte und ihre immensen Teuerungsraten verlangen nach Lösungen und nach Moratorien.
- 7.** Eine Bilanzierung der Aktivitäten der CDU/CSU-SPD Bundesregierung in den Jahren 2017 bis 2021 zum Thema „Starke Schiene“ und mehr für die Schiene steht an.
- 8.** Und vor allem: Der Grundgesetzartikel 87e wartet seit Jahren auf eine Untersetzung.

In der Verfassung heißt es an dieser Stelle:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Die Bezugnahme auf „die Verkehrsbedürfnisse“ und das „Wohl der Allgemeinheit“ widersprechen einer Orientierung an Gewinnmaximieren. Sie widersprechen der Ausrichtung des Konzerns auf Global Player-Aktivitäten. Und vor allem fragen wir: Wo bleibt das „Bundesgesetz“, das den Schienenpersonenfernverkehr regelt? Hier müsste die Ampel aktiv werden. Hier könnte sie beweisen, wie ernst ihr es mit der Deutschen Bahn und einer „starken Schiene“ ist.

⁷Tiemo Heeg, Tempo 320 im neuen ICE 3 Neo, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 2. Februar 2022.

Zur parlamentarischen Steuerung und Kontrolle des Bahnkonzerns

4

Peter Kasten

Die Steuerung des Bundesunternehmens Deutsche Bahn AG erfolgt für den politischen Beobachter ausgesprochen undurchsichtig und nicht nachprüfbar, weitgehend am Bundestag und an der Öffentlichkeit vorbei. Bei öffentlichen Anhörungen von Experten im Bundestags-Verkehrsausschuss erleben Zuhörerinnen und Zuhörer, wie ohnmächtig sich Abgeordnete gegenüber dem Bahnvorstand fühlen. Bei schriftlichen Anfragen von Abgeordneten verweigert die Bundesregierung oft eine Antwort. Die Grünen-Fraktion rief 2017 deshalb das Bundesverfassungsgericht an. Sie war dabei formal erfolgreich; das Gericht forderte eine Auskunftspflicht (2 BvE 2/11). Dennoch wird dieser weiterhin oft nicht nachgekommen.

Vorgeschichte

Tatsächlich hat sich seither nicht sehr viel geändert. Im Grunde gilt, was das Magazin Der Spiegel bereits vor sechs Jahren schrieb: „Die Politik lässt den Bahnchef machen“. (Spiegel 11.6.2016). Offensichtlich hatten bereits frühere Bundesregierungen Anläufe dafür unternommen, den Bahnkonzern transparenter zu steuern. Bereits im Koalitionsvertrag vom 27. November 2013 nahmen sich die damaligen Großkoalitionäre SPD und CDU/CSU unter der Überschrift „System Schiene“ vor: „Wir werden das Steuerungskonzept für die DB-AG unter der Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten“. Daraus muss man schließen, dass es vor 2013 schon ein Steuerungskonzept gegeben haben muss. Weiter hieß es 2013: „Die Steuerung der DB AG im Aufsichtsrat wird von dem im Verkehrsministerium angesiedelten Staatssekretär koordiniert“. Dabei war der Bundestag nahezu unbeteiligt.

Der vormalige CSU-Verkehrsminister Alexander Dobrindt verzichtete auf eine Umsetzung dieser Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag und gab diese Aufgabe an die nächste Bundesregierung weiter. Diese nahm sich dann am 12. März 2018 vor: „Wir werden in den Satzungen der DB-Netz AG, der DB Station & Service AG, sowie des Gesamtkonzerns volkswirtschaftliche Ziele wie Steigerung des Marktanteils der Schiene festschreiben und die Vorstände [...] auf Erfüllung der Ziele verpflichten“.

Auf ein Steuerungskonzept wurde nunmehr erst gar kein Bezug mehr genommen. Auch der damals neue CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer (2018-2021) packte die Umsetzung des zitierten Vorhabens nicht an.

Die aktuell regierende Ampel-Koalition veröffentlichte am 24. November 2021 ihren Koalitionsvertrag. Dieser verzichtete vollständig auf eine Festlegung von Unternehmenszielen oder auf eine Vorgabe, wie das Unternehmen Deutsche Bahn gesteuert und kontrolliert werden soll. Allerdings wird nun eine Änderung der Unternehmensstruktur mit der Zusammenlegung von DB Netz und DB Station und Service verkündet (siehe Abschnitt 4.1.)

Dieser inakzeptable Zustand einer fehlenden Steuerung des Bahnkonzerns muss beendet werden. Die Deutsche Bahn befindet sich zu 100 Prozent in Bundeseigentum. Trotz der Zusammenführung der direkt-staatlichen Bundesbahn und Reichsbahn in ein Unternehmen und der Verfasstheit dieses Unternehmens Deutsche Bahn als Aktiengesellschaft wurde im Dezember 1993 im Grundgesetz festgelegt, dass der Schienenverkehr „nach den Verkehrsbedürfnissen“ und den „Interessen der Allgemeinheit“ zu organisieren ist.



Diesen verpflichtenden Aussagen in der Verfassung steht im Grunde bereits die Unternehmensform der Deutschen Bahn entgegen. Zu der 1994 bei der Bahnreform gewählte Rechtsform einer Aktiengesellschaft kam es, weil damals geplant war, den Konzern zu privatisieren. Dieses Vorhaben ist 2008 gescheitert. Die seither amtierenden Bundesregierungen haben offiziell von einer materiellen Bahnprivatisierung Abstand genommen. Daher sollte heute auch die Rechtsform Aktiengesellschaft der DB AG auf den Prüfstand gestellt werden. Für das öffentliche Unternehmen Deutsche Bahn wurden auch andere Formen der Unternehmensverfasstheit vorgeschlagen. So gab es die Vorschläge Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) nach einem Errichtungsgesetz (wie umgesetzt im Fall von ARD, ZDF und der Kreditanstalt für Wiederaufbau – KfW) oder die Form einer gemeinnützigen GmbH.

Kritik an der gegenwärtigen Struktur der DB kommt auch vom Bundesrechnungshof (BRH). In einem Sonderbericht vom 17. Januar 2019 kritisierte der BRH wie folgt massiv: „Die Bundesregierung überlässt den Konzern weitgehend der Selbststeuerung durch den Vorstand anstatt die vom Bundesverfassungsgericht (2BvE 2/11) unterstrichene Verantwortung für die unternehmerische Tätigkeit der DB-AG wahrzunehmen. Es fehlt eine Überwachung der Ziele und eine aktive Steuerung“. (S.18 u.22)

Unser Vorschlag

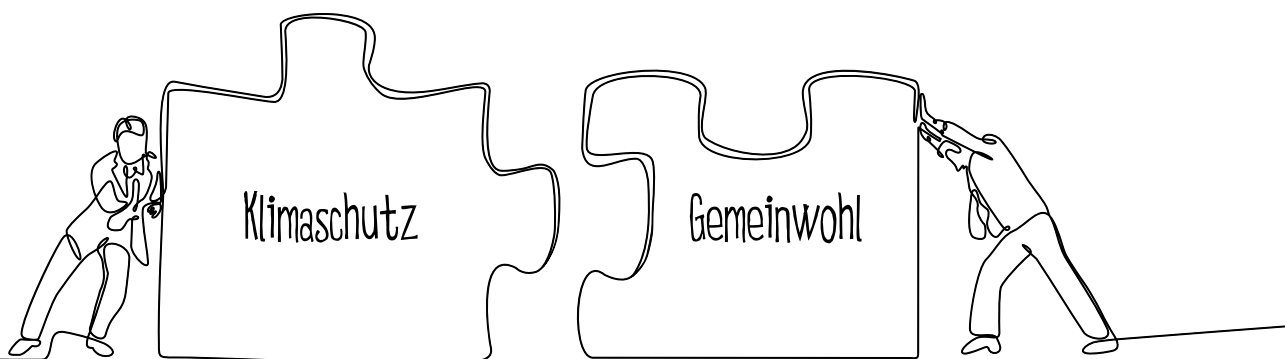
Es bleibt die aktuelle Aufgabe des Gesetzgebers, ein Verfahren für eine demokratische Steuerung und Kontrolle des DB-Konzerns in Kraft zu setzen. Falls als Rechtsform die AG beibehalten werden soll, könnten erstmals Ziele für das Unternehmen hinzugefügt werden – und dies in §2 unter „Unternehmensgegenstand“ der aktuellen Satzung (Stand 15.7.2016).

Dafür kann das Schweizer Verfahren als Vorbild dienen. Dort wurde – allerdings niedergelegt in einem besonderen Gesetz – vereinbart, dass zwischen den Schweizer Bundesbahnen (SBB) und dem Bundesrat (Regierung der Schweiz) in einer Leistungsvereinbarung für vier Jahre regelmäßig strategische Ziele festgelegt werden. Der Verwaltungsrat der SBB erstellt jedes Jahr einen Rechenschaftsbericht, der danach vom Bundessrat kontrolliert wird.

Wir schlagen für die DB folgende allgemeine Ziele vor:

- Die DB muss als Teil einer Daseinsvorsorge dem Gemeinwohl dienen.
- Als Resultat der vielfältigen, auch gesetzlich verbindlichen Festlegungen auf Klimaschutz muss der Anteil des Schienenverkehrs systematisch erhöht werden – bei gleichzeitiger Begrenzung des motorisierten Verkehrs gesamt
- Notwendig ist die Verabschiedung eines ambitionierten Programms zur vollständigen (oder weitgehend vollständigen) Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes
- Das Schienennetz muss ausgebaut werden – zumindest wieder auf den Stand von Mitte der 1950er Jahre gebracht werden
- Notwendig ist ein Schienenverkehr, der nach den Prinzipien Kundenfreundlichkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit stattfindet.
- Bahnhöfe werden in Zusammenarbeit mit den Kommunen zu barrierefreien Mobilitätsknoten entwickelt.
- Der Bahnverkehr wird nach den Grundsätzen des Taktfahrplans gestaltet
- Der Nachtzugverkehr wird wieder aufgenommen, ein Nachtzugnetz aufgebaut. Ein europaweites Nachtzugnetz wird angestrebt. Dazu kooperiert die DB mit den Bahnunternehmen anderer Staaten.
- Durch eine sozialverträgliche Personalpolitik wird die DB mit einer Tarifbindung zu einem attraktiven Arbeitgeber, der umfassende Aus- und Weiter-Bildungsmaßnahmen anbietet.

Die DB berichtet jährlich dem Deutschen Bundestag in einem neu zu gründenden Unterausschuss Schiene als Teil des Verkehrsausschusses über die Erreichung der vorher vereinbarten Ziele. Zur Umsetzung und Unterstützung der beschriebenen bahnpolitischen Ziele wird die Stelle eines „Beauftragten des Bundestages für den Schienenverkehr“, besetzt mit einem parlamentarischen Staatssekretär, eingerichtet. Er soll entsprechend dem Vorschlag der Allianz pro Schiene (wie entwickelt am 5. Oktober 2021) ähnlich der Stelle des Wehrbeauftragten beim Bundestag, unabhängig von der Bundesregierung, durch ein besonderes Gesetz gegenüber der bisherigen Stelle aufgewertet werden.



4

Elektrifizierung (2). Der Stau

Michael Jung

Vom DB-Streckennetz von 33.400 km sind nur 20.397 km ¹⁾ elektrifiziert, das entspricht mageren 61,1%. Darin sind die elektrisch betriebenen Gleichstrom-S-Bahn-Systeme in Hamburg und Berlin schon eingerechnet. Unter Einrechnung der nicht bundeseigenen Schienenwege (Werksbahnen, private Infrastrukturbetreiber, liegt der Elektrifizierungsgrad nur bei 54 %! ²⁾ Bahnen anderer Länder wie Österreich und Italien mit 72 %, Belgien mit 86 % und die Schweiz mit 100% weisen weit höhere Elektrifizierungsgrade auf. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) werden „schon“ 74 % aller Zugkilometer elektrisch erbracht ³⁾, aber mit genauen Zahlen hierzu hält die DB sich zurück. Dies ist dadurch bedingt, dass vor allem die Hauptstrecken mit hohem Verkehrsaufkommen elektrifiziert sind. Um die Zahlen der unzureichenden Elektrifizierung des deutschen Eisenbahnnetzes aufzuhübschen, wird immer wieder behauptet, dass 90 % der Beförderungsleistung gemessen in Personen- bzw. Tonnenkilometern elektrisch erbracht werden. Diese Zahl lässt sich nur begrenzt überprüfen und widerspricht der nach wie vor hohen Anzahl von im Personenverkehr eingesetzten Diesellokomotiven (1.667 Stück, wobei hierin nicht die bei Nicht-DB Betreibern im Nahverkehr genutzten Diesellokomotiven enthalten sind), die die Zahl der Elektrolokomotiven (1.396, ohne S-Bahnzüge) übersteigt. Auch bei DB Cargo liegt die Zahl der Diesellokomotiven mit 1.381 über der Zahl der Elektrolokomotiven mit 1.171. ⁴⁾ Anstatt zügig das restliche Bahnnetz, insbesondere höher frequentierte langen Strecken (z.B. Itzehoe – Westerland, Hof – Regensburg, Regensburg – Freilassing usw.) zu elektrifizieren, gibt das BMDV das hehre Ziel aus:

„Im Koalitionsvertrag ist die Erhöhung des Elektrifizierungsgrades der Schiene als wesentliches Vorhaben verankert. Dieses wurde mit den Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 nochmals bekräftigt. Handlungsleitend ist das Ziel, die Elektrifizierungsquote des Eisenbahnnetzes auf 70 % anzuheben. Aber wir wollen noch mehr: Bis 2050 streben wir eine 100-prozentige klimafreundliche Mobilität an und zwar klimaneutral auf Grundlage erneuerbarer Energien. Nicht mehr wie heute 74 %, sondern 100 % aller Zugkilometer sollen dann elektrisch zurückgelegt werden (Das gilt in der Schweiz schon seit 25 Jahren!; d.V.), sei es klassisch über Oberleitungen oder neu mit alternativen Antrieben. Falls diese Option im Güterverkehr aus technischen Gründen nicht vollständig umsetzbar ist, sollen als Übergangslösung im Güterverkehr klimaneutrale Antriebe auf der Grundlage von CO₂-neutralen synthetischen Kraftstoffen ermöglicht werden.“ ⁵⁾

Allein die Erhöhung des Elektrifizierungsgrades auf 70% bis 2025 verlangt die Elektrifizierung von 2.570 km Schienenstrecke bis zum Jahr 2025 oder 570 km/Jahr. ⁶⁾ Dies dürfte angesichts der unzureichenden Planungs- und Baukapazitäten der DB kaum zu schaffen sein. Das zeigt auch die unendliche Geschichte der Südbahn-Elektrifizierung (Ulm – Friedrichshafen – Lindau), über die in Abschnitt 3.5. berichtet wurde. Angesichts der von der DB angegebenen Kosten von 1,4 – 3,6 Mio. Euro pro Kilometer zu elektrifizierender Strecke, sind selbst für das bisher vorliegende Minimalprogramm 6,8 Mrd. Euro bis 2025 zu mobilisieren. Für eine als unbedingt notwendig erachtete Elektrifizierung von 75 % des Streckennetzes bis 2030 sind weitere 370 km Eisenbahnstrecke pro Jahr zu elektrifizieren. Zudem ist es notwendig, Lückenschlüsse im Oberleitungsnetz zu den Nachbarländern zu schließen. Lediglich 27 von 57 Bahngrenzübergängen, entsprechend

¹⁾ Deutsche Bahn, Daten & Fakten 2020 S.27

²⁾ Auf dem Weg zu 75% Streckenelektrifizierung: Vorschläge zur Zielerreichung, 3/2021

³⁾ BMDV Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn Elektrifizierungsprogramm <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/Schiene-aktuell/elketrobahn-klimaschonend>, aufgerufen 4.3.2022, Zahlen von 2019

⁴⁾ Deutsche Bahn, Daten & Fakten 2020 S. 24

⁵⁾ BMDV, ebenda S.4

⁶⁾ <https://www.allianz-pro-Schiene.de/themen/infrastruktur/elektrifizierung> aufgerufen 4.3.2022

⁷⁾ ebenda

Jahre	Betriebslänge gesamt	davon elektrisch betrieben	Anteil elektri- fizierte Strecken an Gesamtnetz	Absolute elektrifizier- te km	Elektrifizierung in km pro Jahr
1991	41.113 km	16.289 km	39,62%	-	-
1994	40.385 km	16.546 km	40,97%	257 km	(: 3 =) 85,7 km
1999	38.078 km	18.857 km	49,52%	2.311	(: 5 =) 462,2 km
2002	35.804 km	19.254 km	53,78%	397 km	(: 3 =) 132,3 km
2014	33.426 km	19.994 km	59,8%	740 km	(: 12 =) 61,7 km
2018	33.440 km	20.286 km	60,66%	292 km	(: 4 =) 73,0 km
2019	33.423 km	20.348 km	60,88 %	62 km	62,0 km
2020	33.399 km	20.367 km	60,98 %	19 km	19,0 km
Summen bzw. Durchschnitt	Abbau um 7.714 km	insgesamt wurden 4.078 km elektrifiziert	Der Elektrifizie- rungsgrad wurde um 21,4 % gesteigert	(insgesamt wurden 4.078 km elektrifiziert)	Pro Jahr wurden im Durchschnitt 140,6 km elektri- fiziert (4.078 :29)
Bei Annahme, dass es keinen Netzabbau gab	41.113 km	20.367 km	49,5% Der Elektrifizie- rungsgrad von 2018 entspricht demjenigen von 1999	-	-

Tabelle: Elektrifizierung des Schienennetzes in Deutschland 1991 bis 2020⁸

mageren 47%, sind mit Oberleitung ausgestattet. ⁷⁾ Alle erforderlichen Maßnahmen sind bisher nicht mit entsprechenden Umsetzungsplanungen unterlegt und dürften voraussichtlich nicht zu erreichen sein. Vorschläge, welche Strecken prioritär zu elektrifizieren sind, liegen ausreichend auf den Tisch, so in Ausarbeitungen seitens der Allianz pro Schiene und des VCD. Die Umsetzung scheitert an fehlenden Ingenieurkapazitäten, die bei der DB in kontraproduktiven Großprojekten wie S21, Bahnhofsverlegung in Hamburg Altona, 2. S-Bahnstammstrecke in München usw. gebunden sind, wie aber auch an den langwierigen Planungsverfahren. So sollte die Elektrifizierung von Bestandsstrecken nur einer einfachen Plangenehmigung bedürfen und nicht eines kompletten Planfeststellungsverfahrens. Leider versucht die DB Streckenelektrifizierungen auch gleich mit anderen Baumaßnahmen zu verbinden, was vermehrt Schnittstellen schafft und zu Zeitverzögerungen führt. Allein die Koordination der an einem Elektrifizierungsvorhaben beteiligten DB Konzerngesellschaften (DB Station&Service, DB Energie, DB Netze) gestaltet sich angesichts des hypertrophen Verwaltungsbürokratie des DB-Konzerns als schwierig.

Die Zahl der neu elektrifizierten Streckenkilometer ist seit Jahren rückläufig. Auf Basis der durchschnittlichen Elektrifizierungsrate der letzten dreißig Jahre würde es noch weitere 93 Jahre dauern bis das Streckennetz der DB zu 100% elektrifiziert ist. Bei der Erreichung einer 100% klimafreundlichen Mobilität sind auch die fast 10.000 Busse, die DB-Regio betreibt, sowie die 16.380 Busse die von Arriva,⁸⁾ allerdings hauptsächlich im europäischen Ausland betrieben werden, einzubeziehen. Über deren Umstellung auf alternative Antriebe oder Kraftstoffe schweigen sich DB und das BMDV aus.






⁸⁾ Die Tabelle ist Fortschreibung Tabelle aus Carl Waßmuth / Winfried Wolf, Verkehrswende – Ein Manifest, Köln 2020. 1991 = Angaben für Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn addiert. Diese 1991er Zahlen nach: Die Deutschen Bahnen 1992. Alle anderen Zahlen nach: Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, jeweilige Jahreshefte (Print). Angaben jeweils am 1. Januar des entsprechenden Jahres (oder am 31.12. des vorangegangenen Jahres).

Der Klimaeffekt einer Streckenelektrifizierung hängt vom Strommix ab

Nun ist eine elektrifizierte Bahnstrecke nicht automatisch unter Klimaaspekten besser, wenn der Bahnstrom aus dem durchschnittlichen Strommix besteht, der in Deutschland 2020 nur 45,3 % erneuerbare Energien aufweist. Dabei sind die Zahlen schon schöngerechnet, wenn die DB mitteilt, dass „61,4 % des DB-Bahnstrommixes aus erneuerbaren Energien“ stammen. Diese Zahl bezieht sich nämlich nur auf den selbst verbrauchten Traktionsstrom, nicht aber auf den Strom, der an die anderen Bahnbetreiber im Güter- und Nahverkehr geliefert wird. Dieser machte mit 1.985 GWh in 2020 21,4 % des gesamten Bahnstroms aus. Der hohe Ökostromanteil bei der DB stammt einerseits aus der Eigenerzeugung in DB-eigenen Wasserkraftwerken, andererseits aus dem gezielten Zukauf „grünen Stroms“, um nicht der Lüge überführt zu werden, wenn behauptet wird, der DB-Fernverkehr werde mit 100 % Ökostrom betrieben, denn DB Netze Energie unterscheidet feinsinnig zwischen Traktionsstrom (Verbrauch 2020 9.248 GWh) und stationären Energien (Verbrauch 2020 14.063 GWh⁹). Dieser Stromverbrauch hauptsächlich für Beleuchtung, Belüftung, Betrieb von Bahnhöfen, Stellwerken, Betriebswerken, Kommunikation und dem von DB Energie an Haushalte und Industriebetriebe verkauften Stroms, wird nicht nach Herkunft aufgesplittet. So ist es dann einfach, den selbst erzeugten und zugekauften Ökostrom der Traktionsenergie und hier insbesondere dem Fernverkehr zuzurechnen und den „schmutzigen Strom“ den anderen Bereichen. Ein Herkunftsnachweis des gesamten von DB-Energie erzeugten und gekauften Stroms ist schwierig zu ermitteln. Problematisch sind insbesondere die langfristigen Abnahmeverträge (bis 2038) für Kohlestrom aus dem umstrittenen Kohlekraftwerk Datteln 4, die schon mehrfach kritisiert wurden.¹⁰ Dabei hätte die DB es in der Hand, schnell den Anteil des Ökostroms zu steigern. Kaum ein Unternehmen in Deutschland verfügt über so viele Dachflächen (Bahnhöfe, Bahnsteigdächer, Bahnbetriebswerke) sowie ungenutzte Randstreifen neben Bahnanlagen, die sich für die Installation von Photovoltaikanlagen eignen würden.¹¹





Anteil elektrifizierter Strecken im staatlichen Eisenbahnnetz

Entwicklung von 2009 bis 2019

	2009		2019	Entwicklung
Schweiz:	100%		100%	—
Schweden:	72%		75%	+3 Prozentpunkte
Spanien:	58%		64%	+6 Prozentpunkte
Deutschland:	59%		61%	+2 Prozentpunkte
EU-28:	51%		55%	+4 Prozentpunkte



Quelle: Allianz pro Schiene | 10/2021 | auf Basis von EU-Kommission 2021, BMVI 2020

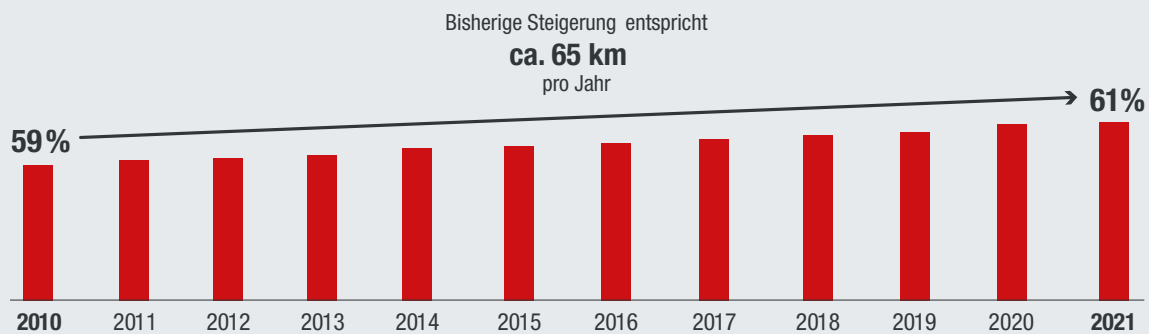
Lizenz:     Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

⁹ Deutsche Bahn, Daten & Fakten 2020 S. 22–23

¹⁰ Ebenda, S. 29

¹¹ Bernhard Knierim, Die Energieversorgung der Bahn im Zeichen der Klimakrise, in Alternativer Geschäftsbericht der DB 2020/21, Hrsg. Bahn für Alle, Berlin 2021

Anteil elektrifizierter Strecken im staatlichen Eisenbahnnetz in Deutschland



Quelle: Allianz pro Schiene | 03/2022 | auf Basis von BMDV, DB AG | 2021 geschätzt

Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Interessant sind die Versuche z. B. in Schleswig-Holstein auf schwach ausgelasteten Nebenstrecken die Dieseltraktion durch Akkutriebwagen zu ersetzen und „Oberleitungsinseln“ einzuführen. Können Akkutriebwagen auf einem Teil ihres Streckenverlaufes elektrifizierte Bahnstrecken mit nutzen, dann können auf diesen Fahrtstrecken bzw. auf den „Oberleitungsinseln“ die Akkus geladen und damit die Effizienz und Reichweite dieser Triebwagen erhöht werden. Gegenüber einer Elektrifizierung der gesamten Strecke können auf diesem Wege bis zu 80 % der Investitionskosten eingespart werden.¹² Allerdings ist zu fragen, warum in der Schweiz alle Bahnstrecken mit Oberleitungen versehen sind. Gründe dürften dafür die komplexere Anlagentechnik der Akkutriebwagen und ihre geringe Leistungsfähigkeit auf Steigungsstrecken sein. In-soweit ist eine vollständige Elektrifizierung aller Strecken dem Sparmodell mit technischen Insellösungen vorzuziehen.

Die Deutsche Bahn wirbt für ihr Zukunftskonzept „Starke Schiene“ mit den markigen Werbesprüchen. Danach soll im deutschen Schienengüterverkehr die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70 % im Vergleich zu 2015 zunehmen und der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland sich auf 25 % erhöhen. Das sind insgesamt ambitionierte und unterstützenswerte Ziele, die aber nicht nur einen schnellen Ausbau der elektrifizierten Strecken verlangen, sondern auch noch einen Ausbau der Bestandsanlagen, wie sich z. B. am Beispiel der Hamburger S-Bahn zeigt, wo eine Taktverdichtung und längeren Züge auf bestimmten Strecken mangels unzureichender Bahnstromversorgung nicht möglich sind. Leider werden die Ziele der Starken Schiene mit dem gegenwärtigen Management und Verwaltungsapparat der DB nicht zu erreichen sein. Das schon heute vorhersehbare Scheitern der Elektrifizierungsziele ist nur ein Beispiel dafür.

¹² Eberhard Happe, Ohne Draht auf Draht, elektrisch – aber nicht elektrifiziert, Diskussionspapier 22.5.2019. Zu den Oberleitungsinseln siehe auch die Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG vom 14. März 2022. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-baut-erstmal-Oberleitungsinseln-fuer-Regionalverkehr-mit-Akku-Zuegen-7343070

4 Entwicklung der Schienen-Infrastruktur: Zwischen Konsolidierung, Deutschlandtakt und neuen Großprojekten

Wolfgang Hesse

Die Entwicklung der deutschen Schienen-Infrastruktur seit ca. 1970 ist von drei zum Teil gegenläufigen Tendenzen bestimmt:

- (a) Rückzug aus der Fläche, Vernachlässigung, Stilllegung und Abbau sogenannter „Nebenstrecken“,
- (b) Einrichtung des ICE-Verkehrs, Konzentration auf ausgewählte Magistralen und Errichtung von teils hoch-aufwändigen Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGS),
- (c) Regionalisierung und Stärkung des Nahverkehrs seit der Bahnreform sowie teilweise Konsolidierung – vor allem nach der großen Verschleiß-Phase der Dürr- und Mehdorn-Ära.

Im Herbst 2018 hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI, jetzt BMDV) den lange geforderten „Deutschland-Takt“ (D-Takt, nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans-ITF) zum Leitkonzept der Bahn-Infrastrukturpolitik erklärt. Damit möchte man die positiven Tendenzen aus (b) und (c) bündeln und den Fern- und Nahverkehr an den Bahnknoten zu einem hoch-effizienten System verknüpfen, wie es in der Schweiz seit Jahrzehnten erfolgreich praktiziert wird. Dazu müssen nicht nur viele Bahnknoten ausgebaut werden (um z. B. das gleichzeitige Ein- und Auslaufen mehrerer Züge zu ermöglichen) sondern es müssen auch die Fahrzeiten zwischen den Knoten angepasst werden um solche zeitlichen Korrespondenzen herzustellen. Die Tendenz, dabei z.T. sehr ehrgeizige, aber auch besonders teure Großprojekte nach sich ziehende Ziel-fahrzeiten anzustreben, hat sich in den Fahrplanentwürfen verfestigt, wie der Mitte 2020 veröffentlichte dritte Zielfahrplan-Entwurf [Zfp-3] bestätigt hat [BMVI 2020]. Entgegen früheren Ankündigungen [BMVI 2018] wird nun doch ausgewählten schnellen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen vielfach der Vorrang vor Systemkonformen Lösungen gegeben – zu Lasten von Redundanz, Pünktlichkeit Anschluss-Sicherheit und damit verlässlichen Reiseketten für die Fahrgäste (vgl. [Hesse 2022]).

Kurzum: Der Zfp-3 ist an vielen Stellen äußerst knapp „auf Kante genäht“. Dabei entstehen zu knappe Übergangszeiten, (Pseudo-) Anschlüsse werden systematisch gerade knapp verpasst oder die Zu- und Abläufe für den Nahverkehr müssen so weit „gespreizt“ werden, dass die Effizienz des gesamten Systems darunter leidet. Belege dafür sind Fahrzeiten zwischen wichtigen Knoten von 31 Minuten (Bsp. Hannover-Bielefeld, Mannheim-Stuttgart), 62-63 Minuten (Hannover-Hamburg, Fulda-Erfurt, Hannover-Osnabrück, Mannheim - Ulm) – eigentlich absolute No-Go's für einen stabilen, verlässlichen und effizienten ITF. Sind sie zudem das Ergebnis von hoch-aufwändigen Neubauprojekten, so erweisen sich solche Fahrzeiten als doppelt kontraproduktiv, ihr Nutzen ist mehr als fragwürdig.

Die „Liste 181“ – ein Sammelsurium von Infrastruktur-Projekten für den D-Takt

Im Sommer 2021 hat das BMVI den Fahrplanentwurf für den D-Takt durch eine Liste von 173 (angeblich 181) Infrastrukturmaßnahmen ergänzt, die insgesamt 48,5 Milliarden Euro kosten sollen (Kostenbasis: 2015, [BMVI 2021]). Diese Liste sticht durch besondere Unübersichtlichkeit hervor. Man findet in ihr viele sinnvol-

¹ Tempolimit: Verkehrsminister Wissing findet: „Ganz kleines Thema“, in: Verkehrsrundschau vom 17. Januar 2022.

² Mehr Fortschritt wagen – Koalitionsvertrag 2021-2025, November 2021. Seitenzahlen im Folgenden nach diesem Dokument.
<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>



le „kleine Maßnahmen“ zur Kapazitätssteigerung, insbesondere an den Knotenbahnhöfen (z.B. Ausbau von Weichenverbindungen, Ausweichgleisen u.ä.). Der Nutzen solcher Projekte ist unstrittig, sie sind vergleichsweise günstig umzusetzen und sollten daher zügig angegangen werden.

Dazwischen sind in die Liste einige unverhältnismäßig teure Großprojekte mit Kosten von insgesamt ca. 30 Mrd. € (d. h. von fast zwei Drittel des Gesamtbudgets) und z. T. eher fragwürdigem Nutzen eingestreut. Die zehn teuersten finden sich – geographisch geordnet – in der unten folgenden Tabelle (Teil A). Dazu kommen drei weitere, nicht in der „Liste 181“ enthaltene, diese aber ergänzende Projekte sowie vier besonders große Projekte außerhalb des D-Takts (Teil B der Tabelle). Dem werden im Teil C drei Alternativprojekte gegenübergestellt.

Darunter finden sich als herausragende Beispiele die Neubaustrecken

- ▶▶ Hannover – Bielefeld (300 km/h, Fahrzeit 31 Min., mind. 5,1 Mrd. € Kosten)
- ▶▶ Würzburg – Nürnberg (300 km/h, Fahrzeit 29 Min., mind. 5,7 Mrd. € Kosten)
- ▶▶ Hannover – Hamburg (250-300 km/h, Fahrzeit 62 Min., mind. 3,5 Mrd. € Kosten)

Diese Projekte führen zu einem Fahrplan mit extrem knappen Fahrzeiten und ohne Puffer. Damit droht in Zukunft ein noch weniger stabiler Betrieb mit vielen verpassten Anschlüssen. Dagegen gibt es zu den genannten Großprojekten sinnvolle Alternativen: Ausbaustrecken mit maßvollen Geschwindigkeiten, die sehr viel günstiger umgesetzt werden könnten und zu einem ausgewogenen, stabileren Fahrplan führen würden. Näheres dazu siehe [Hesse 2022].

Die Finanzierung der 173 Projekte ist noch ungeklärt. Schon jetzt sind die Bundes-Schienenprojekte latent unterfinanziert. Für das Gesamtpaket werden als Kosten (Stand 2015) 48,5 Milliarden Euro angegeben, die schon heute um mindestens 30 % höher liegen dürften. Eine Quelle für die mindestens benötigten 65 Milliarden Euro ist nicht absehbar.

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

Großprojekte gehören auf den Prüfstand

Daher ist eine Revision und Priorisierung der Projekte unbedingt erforderlich. Kleine Maßnahmen sollten vorgezogen werden, während die Großprojekte auf den Prüfstand gehören.

- ▶▶ Der Deutschlandtakt soll den Klimaschutz befördern. Er muss so schnell wie möglich umgesetzt werden, um zügig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Da die Großprojekte mindestens 15 bis 20 Jahre bis zu ihrer Umsetzung benötigen, sind sie auch unter Klimaschutz-Gesichtspunkten auf ihre Effizienz und Sinnhaftigkeit zu überprüfen.
- ▶▶ Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für das gesamte Projektpaket wird offiziell auf 1,4 beziffert. Naturgemäß weist die Masse der kleinen Projekte ein hohes NKV auf. Das deutet darauf hin, dass die teuren Projekte ein wesentlich ungünstigeres NKV aufweisen – womöglich liegt es unter 1, d.h. die Kosten übersteigen den Nutzen. Projekte, deren Ausführung sich wirtschaftlich sonst nicht rechtfertigen lässt, werden in einem „Gesamtpaket“ kaschiert, ihr (Un-)Nutzen soll durch die kleinen Maßnahmen mit hohem NKV ausgeglichen werden.
- ▶▶ Bei der Entscheidung über das Maßnahmenpaket werden die demokratischen Verfahren ignoriert, der Bundestag wird übergangen: Nach Auffassung des BMVI sei der „Gesamtplanfall Deutschlandtakt“ bereits mit dem Bundesverkehrswegeplan und dem Bundesschienenwege-Ausbaugesetz beschlossen. Im Vorfeld war aber noch völlig unklar, welche Projekte für welche Kosten in diesem „Gesamtplanfall“ enthalten sein würden. Es ist zu befürchten, dass das Maßnahmenpaket ohne Befassung des Bundestags oder mit einer kurzen pauschalen Befassung durchgewunken wird.
- ▶▶ Hintergangen werden auch die Bürgerbeteiligungsforen in den betroffenen Regionen:
 - Für den Ausbau Hannover – Hamburg wurde im Beteiligungsforum das Projekt „Alpha E“ beschlossen, das nun plötzlich durch eine Neubaustrecke (NBS) ersetzt werden soll.
 - Beim Projekt Bielefeld – Hannover wurde im Beteiligungsforum immer wieder die „Ergebnisoffenheit“ beschworen, während die Entscheidung für eine hoch-aufwändige Variante mit langer NBS offenbar längst gefallen ist.

Alternativen zu beiden Projekten sind in [Hesse 2021] und [Hesse 2022] näher ausgeführt.

Kostenvergleich

Ein kurzer Vergleich der in der Tabelle aufgeführten Kosten zeigt:

- ▶▶ Für die ausgewählten Großprojekte belaufen sich die Kosten im Teil A (Spitzenreiter aus dem Maßnahmenpaket D-Takt) auf 29,6 Mrd € (Stand 2015), im Teil B (sonstige ausgewählte Großprojekte) auf 28,9 Mrd €, zusammen auf 58,6 Mrd €.
- ▶▶ Setzt man für allfällige Erhöhungen (z.B. für die inzwischen erfolgten Baupreis-Steigerungen) einen Zuschlag von 30% an, so ergeben sich schon heute abschätzbare Kosten von 76,2 Mrd €. Dazu kommen fast 20 Mrd. € für die „kleinen“, vernünftigen Projekte aus der „Liste 181“, womit sich ein Investitions-Gesamtbedarf von ca. 100 Mrd. Euro ergibt.

Anmerkungen, Quellen

¹⁾ NBS: 4000 Mio. € (Stand 2008 lt. Wikipeda); Ausbau auf ca. 120 km Maschen – Celle

²⁾ 1885 Mio € lt. Schüssler-Plan: https://www.hannover-bielefeld.de/d/Varianten_ABS-NBS_%20Bielefeld-Hannover.pdf

³⁾ Quellen: <https://www.kontextwochenzeitung.de/debatte/517/tunnelprobleme-noch-mehr-tunnel-7338.html> und <https://www.umstieg-21.de/umstieg21-plus/4-kosten-und-klima/4-1-umstieg-bleibt-kostenguenstiger.html>

⁴⁾ Quellen: <https://www.lvz.de/Region/Mitteldeutschland/Bahnstrecke-von-Leipzig-nach-Chemnitz-hochgestuft-vordringlicher-Bedarf>

⁵⁾ Quellen: <https://www.br.de/nachrichten/bayern/brenner-nordzulauf-oestlich-des-inns,SURYZRu> und <https://www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2021-04-13-variante-violett-liegt-streckenverlauf-steht-fest.html>

⁶⁾ Quellen: <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/kosten-und-finanzierung.html>

Großprojekte zur Bahn-Infrastruktur – Stand März 2022

Teil A: „Liste 181“ lt. [BMVI 2020] – Auszug mit Alternativ-Vorschlägen

Lfd. Nr.	Nr. Liste BMVI	Projekt	KBS	Länge (km)	Kosten lt. Liste (Mio.€)	Kritik, Hinweis auf Alternative	Kosten (Alt.)	Bem.
1	62/64	Knoten Hamburg: Anschluss f. S-Bahn-„Entlastungstunnel“, Umbau S-Bahn für Fernbahn	101	6	2995,3	Kosten: 2659,3 + 336 Mrd. €; Altern.: Tangente 2. Elbquerung statt Innenstadt-Tunnel; Hbf., Damm-tor, Verb.-bahn: kein Umbau; s. 1A unten	s. 1A	
2	146	NBS Hannover - Maschen (-HH)	110	ca.150	3499,5	Bestandsausbau Han. - Maschen gem. Alpha-E, Zielfahrz. H - HH-Harb. 57 Min.	~ 2400	[1]
3	15	NBS Seelze-Bielefeld	370	ca. 100	5130,8	Dtakt/ITF-Regeln verletzt (z.B.: H-BI 31 Min.), Ausbau lt. Schüßler-Plan Var. 1, ggf. modifiziert	1900	[2]
4	14	Hamm - Bielefeld	400	67	2061,8	Kein Bedarf (Fz. ITF-ideal), Bahnsteig-Ausbau an Güterbahn, Beschleunigung ←= 2 Min.	~ 200	
5	36	NBS/ABS Fulda - Erfurt	605	ca. 150	4982,2	kein vordringlicher Bedarf, Zielfahrzeit FD - ESA 56 Min. (statt 43) genügt	0	
6	35	Offenbach West - Hanau	645	15	2099	Zielfahrz. F - FD 42 (statt 35, z.Zt. 53) Min. genügt, kein Fernbahntunnel Ffm	~ 1000	
7	152	Knoten Stuttgart, NBS Nord zulauf Langes Feld	790	ca. 20	1134,4	„Ergänzungsbauten“ lösen Fehlplanung nicht, Alt.: Stopp Tiefbf.,Umstieg ,21, Sanierung Kbf	s. 7A	
8	43	NBS Würzburg - Nürnberg	805	102	5708,2	kein stabiler Fahrplan mit NBS; Alt.: gezielter Be-standsausbau, GV vorrangig über Alt.-Routen	~ 1500	
9	81	Augsburg - Ulm	980	86	2038,3	NBS nicht vordringlich, Bestandsausbau genügt	~ 1000	
		Summe			29649,5		~ 8000	

Teil B: Weitere lfd. und geplante Projekte - mit Alternativ-Vorschlägen

Lfd. Nr.	Projekt	KBS	Länge (km)	Kosten lt. Liste (Mio.€)	Kritik, Hinweis auf Alternative	Kosten (Alt.)	Bem.
1.1	Fernbf. Diebsteich + 2. S-Bahn-tunnel	101	6 (Tunnel)	3300	Bf.-Verlegung Altona (0,6 Mrd.€) kontraproduktiv., Statt Tunnel (2,7 Mrd. €) 2. Elbquerung (s. 1A)	s. 1A	
6.1	Tiefbahnhof und Tunnel Frank-furt/M.	645	(Bf.)	3600	Tiefbf. nicht vordringlich für D-Takt, Alt.: Ausbau Vorfeld, ggf. Sprinter-Halt Ff-Süd	~ 1000	
7.1	Stg 21-Weiterbau, „Ergänzbauten“: U-Kopfbf., „Gäubahntunnel“	790	ca. 30	7000	3-4 Mrd € ausstehend f. Tiefbfh. + 3,3 Mrd. € f. Erg.-bauten incl. Tunnel Rohr-Flugh., P-Option; Alt.: 7A	s. 7A	[3]
11	Anbindung an Fehmarnbelt-Querung	140	90	3000	für Anbindung auf dt. Seite, Kosten f. Tunnel: (ge-schätzt) 9000. Alt.: Moderater Bestandsausbau	~ 1200	
12	Dresden - Prag	241	ca. 40 (bis Gr.)	1500	26 km Tunnel unter dem Erzgebirge, Alt.: Moderater Bestandsausbau	~ 600	[4]
13	Brenner-Nordzulauf: Güterzug-Umfahrung Rosenheim	950	54	6700	30 km Tunnel durch das Randgebirge - parallel zum Inntal. Alt.: Bestandsausbau	~ 1000	[5]
14	Zweite S-Bahn-Stammstrecke München	999	11	3840	7 km Tunnel unter der Innenstadt. Kosten lt. Fin.-Vereinb. von 2016. Alt.: Ring-Ausbauten S und N	s. 14A	[6]
		Summe		28940		~ 3800	

Teil C: Alternativ-Projekte

Lfd. Nr.	Projekt	KBS	Länge (km)	Kosten lt. Liste (Mio.€)	Kritik, Hinweis auf Alternative	Kosten (Alt.)
1A	2. Elbquerung HH	101	ca. 7		Entlastung Elbbrücken, Hbf und Stammstrecke	~ 3000
7A	Stuttgart: Umstieg 21	790	(Bf.)		Sanierung Kopfbf, Umnutzung Tunnel, Ertüchti-gung für D-Takt, Erhalt Gäubahn	~ 2000
14A	München: S-Bahn-Ausbau JETZT	999	insg. ca. 100		Ausbau Süd- und Nordring, Außenstrecken, Innenstadttunnel (später) für Regionalbahn	~ 2000
		Summe				~ 7000
		Gesamtsumme		358590		~ 18800

4

- ▶▶ Dem stehen bei den Alternativ-Projekten Kosten von ca. 19 Mrd. € gegenüber. Die z. T. grob geschätzten Zahlen beruhen auf einem Durchschnittswert von 20 Mio. € für 1 km Ausbaustrecke von 2 auf 4 Gleise (incl. kurze Neubauabschnitte). Dieser Wert ergibt sich aus der Abschätzung des Planungsunternehmens Schüssler-Plan für die NBS Hannover-Bielefeld (Variante 1, Projekt Nr. 3 der Liste oben, [Schü-Pl]). Für 3-Gleis-Ausbau wurde entsprechend weniger angesetzt.

Bei angenommenen 30% Preissteigerung ergeben sich hier Kosten von knapp 25 Mrd. €. Zusammen mit den notwendigen Projekten aus der „Liste 181“ folgt daraus ein Gesamtbedarf von 45 Mrd. €, also weniger als die Hälfte der offiziellen Voranschläge.

- ▶▶ Für die Planungs- und Bauzeiten besonders umfangreicher Projekte sind erfahrungsgemäß 20 Jahre eine eher moderate Abschätzung, so dass mit weiteren schwer kalkulierbaren Kostensteigerungen zu rechnen ist. Dagegen sollten sich die alternativen Projekte in überschaubarer Zeit, d.h. in den nächsten 10–15 Jahren realisieren lassen.

Fazit und Lösung: Ein abgespeckter Zielfahrplan mit realistischem Alternativprogramm

Die Zielfahrpläne für den Deutschlandtakt bedürfen dringend der Revision. Dabei sollte die ursprüngliche Forderung des BMVI, abgestimmte Anschlüsse vor reiner Fahrzeitverkürzung zu priorisieren, wieder ernst genommen werden. Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und weiträumige Erreichbarkeit sollten Vorrang vor übertriebenen Hochgeschwindigkeits-Zielen erhalten. Besonders ehrgeizige Fahrzeit-Anforderungen gehören auf den Prüfstand, können womöglich durch gezielt geplante Sprinterzüge und – falls erfolgversprechend – in späteren Ausbaustufen eingelöst werden.

Nicht zuletzt müssen sich nun die politisch Verantwortlichen auf ihre selbst gesetzten Klimaziele besinnen und dem Klima- und Umweltschutz im Sinne des Karlsruher Urteils eine Chance zu geben – auch in der Verkehrspolitik und beim Deutschlandtakt!

Für die Bahn erfordert dies verbesserte Zielfahrpläne als Voraussetzung für einen maßvollen, den Bedürfnissen der Fahrgäste, des Umwelt- und Landschaftsschutzes verpflichteten Ausbau der (Schienen-) Verkehrs-Infrastruktur. Eine solchermaßen aufgestellte Bahn wäre in der Lage, ihre Fahrgäste wieder vor Ort abzuholen, verlässlich, pünktlich und komfortabel zu transportieren und sich statt als „Flieger auf Schienen“, Tunnel-Weltmeister und Klimasünder als Verkehrsmittel für Alle zu präsentieren.

Literaturhinweise:

- [BMVI 2018] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Zielfahrplan Deutschland-Takt, Vorstellung des ersten Gutachterentwurfs im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile
- [BMVI 2020] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Zielfahrplan Deutschland-Takt, Informationen zum dritten Gutachterentwurf. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/praesentation-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile
- [BMVI 2021] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Entwurf: Maßnahmen des Planfalls „Deutschlandtakt“, laufende Nummer 44 des Unterabschnitts 2, Vorhaben des Potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/sma-entwurf-massnahmen-planfall-deutschlandtakt.html>
- [Hesse 2021] W. Hesse: Drei Memoranden zum Deutschlandtakt, zur Schnellstrecke Hannover - Bielefeld und zu den Bahnknoten Hannover und Hamburg, Pro-Ausbau https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2021/01/MemoH-BI_oM.pdf und: <https://bahn-fuer-alle.de/deutschlandtakt/>
- [Hesse 2022] W. Hesse: Deutschland-Takt am Scheideweg. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 1/2022, S. 50–54, Minirex-Verlag, Luzern 2021
- [Schü-Pl] Schüssler-Plan: Variantenvergleich ABS/NBS Hannover-Bielefeld. https://www.hannover-bielefeld.de/d/Varianten_ABS-NBS_%20Bielefeld-Hannover.pdf

Stuttgart 21 – Ergänzungsprojekte und Kostenexplosion

4

Ernst Delle und Werner Sauerborn

Im Jahr 2021 ging der Bundestagswahl im September auch die Landtagswahl in Baden-Württemberg im März voraus. In beiden Wahlkämpfen wurde das Großprojekt Stuttgart 21 allenfalls kommentiert mit „alles im Kosten- und Zeitplan“. D. h.: 8,2 Mrd. € für Stuttgart 21 (ohne die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) und Inbetriebnahme Ende 2025.

Das hat sich dann Anfang des Jahres 2022 deutlich geändert: Nun sollen es nochmal ca. 1 Mrd. € mehr werden und der Baufortschritt ist an manchen Stellen im zeitkritischen Bereich. Dabei stand das symbolträchtige Jahr 2021 lange Zeit als Jahr der Inbetriebnahme in den Verlautbarungen, bis Bahninfrastrukturvorstand Ronald Pofalla die Verschiebung auf 2025 beschied. Zur Volksabstimmung in 2011 war noch eine Inbetriebnahme für Ende 2019 vorhergesagt. Vielfach beschworen wurde ein „Kostendeckel“ in Höhe von 4,5 Mrd. € als „das bestgeplante“ Großprojekt, wobei es dabei sogar noch Puffer geben sollte.

Schon im Vorlauf der Landtagswahl hatten Politiker der grün-schwarzen Landesregierung je eigene „Ergänzungsprojekte“ zu Stuttgart 21 ventiliert, um einer kritischen Thematisierung der absehbaren weiteren Bauverzögerung in den Wahlkämpfen zuvor zu kommen und den inzwischen versprochenen Deutschland-Takt positiv mit S21 zu verbinden. Dabei verlegte sich Landesverkehrsminister Winfried Hermann (GRÜNE) auf mehr Kapazität in Form eines „Ergänzungskopfbahnhofes“, der damalige Staatssekretär im BVM Bilger (CDU) auf zwei zusätzliche Tunnels zur Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Mannheim-Stuttgart („Nordzulaufunnel“) und Stuttgart-Zürich („Gäubahntunnel“).

Die „Nahverkehrs-Ergänzungsstation“ mit Zuläufen aus drei Richtungen¹ soll eventuell unter den heutigen Kopfbahnhoftgleisen 1 – 6 gebaut werden, sodass von ihren Bahnsteigen aus die Verteiler-Ebene des S-21-Tiefbahnhofs zugänglich wird. Diese und weitere Ergänzungen sollen die Kapazitäten von Regionalverkehr und S-Bahn einschließlich verbesserter Robustheit bei Störfällen erweitern.



¹ Koalitionsvertrag vom 8. 5. 2021 S. 125

4

Weil diese sich baulich nur noch während der Umsetzungsphase von Stuttgart 21 und der damit zusammenhängenden Bebauung realisieren lassen, will die Koalition eine Verständigung mit den betroffenen Partnern Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart herstellen. Diese beiden Partner verweigern bisher strikt ihre Zustimmung. Stuttgarts OB Nopper (CDU) und sogar sein Baubürgermeister Pätzold (GRÜNE)² dulden keinerlei Aufschub oder Einschränkung bei der erhofften Bebauung des bisherigen Gleisvorfeldes (neues Rosenstein-Viertel). Die Mehrheit im Regionalparlament³ der Region Stuttgart bestreitet stur den Bedarf und klammert sich an die (von unabhängigen Fachleuten längst widerlegte) Kapazitätssteigerung durch Stuttgart 21. Hier liegt eine veritable Blockade innerhalb des S21-Befürworter-Lagers vor.

Der Nordzulauftunnel unter Zuffenhausen soll die 4-gleisige Strecke von Mannheim her abkürzen und beschleunigen. Für wenige Minuten Fahrzeitverkürzung, die aber noch nicht für einen robusten Halbstundentakt nach Mannheim reichen, sollen zwei Tunnelröhren à 10 km gebohrt werden.

S21 hat ein ungelöstes Kapazitätsproblem und ist infolgedessen auch nicht deutschlandtauglich. Durch mehr Schienenkapazität vor dem Engpass Tiefbahnhof lässt sich dessen Nadelöhr-Problem nicht lösen. Im grün-schwarzen Koalitionsvertrag steht dazu verschämt: „Wir befürworten die Umsetzung der im Zuge des Deutschlandtaktes vorgesehenen Bundesprojekte des beschleunigten Nordzulaufs, der P-Option und des Ausbaus der Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen mit dem langen Gäubahntunnel zum Flughafen“.⁴

Die Vorbereitungen für diesen Tunnel von Böblingen zum Flughafen (zwei Röhren à 12 km) gehen zügig voran. Als Ausbau der Gäubahn beworben kaschiert das Vorhaben das Scheitern der seit 20 Jahren betriebenen Planung einer Mischverkehrsstrasse (S-Bahn/Fernverkehr) auf den Fildern. Dieser zentrale Baustein von Stuttgart 21 würde erst Mitte der dreißiger Jahre fertig. Mit ca. 24 km zusätzlichen Bahntunneln soll dieser Fehler behoben werden, anstatt die vorhandene Trasse über die Panoramabahn weiter zu nutzen.

Der Verkehrsexperte Karlheinz Rößler stellte in einem Gutachten⁵ zu diesen Ergänzungsbauwerken fest, dass ihr geringer und umstrittener verkehrlicher Nutzen in keinem Verhältnis zum absehbaren finanziellen und Klima-Schaden steht: 5,5 Mrd. € weitere Kosten für 47 km zusätzliche Tunnelröhren bewirken durch den verwendeten Stahlbeton ca. 730.000 Tonnen Treibhausgas. Dazu käme im Betrieb der bei Hochgeschwindigkeit drastisch erhöhte Energieverbrauch in Tunneln und mit der beschleunigten Anbindung des Flughafens eine Ausweitung des klimaschädlichen Flugverkehrs.

Die Ergänzungsprojekte sind einerseits das Eingeständnis planerischen Scheiterns. Andererseits können weder die benannten noch weiter bestehende Probleme gelöst werden. Dazu gehören der jahrelange Wassereindrang im Obertürkheimer Tunnel, das völlig ignorierte Überflutungsproblem in einer von Starkregen bedrohten Stadt und vor allem das Problem, dass Stuttgart 21 über kein funktionierendes Brandschutzkonzept verfügt. Deshalb ist die Gefahr groß, dass jahrelang mit hohen Kosten und Klimaschäden weiter gebaut wird, am Ende aber eine Inbetriebnahme an nicht behebbaren Mängeln scheitert.

Je weiter das Projekt fortschreitet, desto unübersehbarer werden seine fundamentalen und letztlich durch noch so viele „Ergänzungen“ nicht lösbaren Widersprüche und Defizite.

Wenn in Zeiten dramatischer Umbrüche Zäsuren wie der Ausstieg aus dem Milliardenprojekt Nordstream 2 möglich sind, muss auch ein Ausstieg aus Stuttgart 21 auf die Tagesordnung. Hierzu hat eine Expertengruppe ein Konversionsmodell namens Umstieg 21+ entwickelt, dessen Kern eine Nutzung der S21-Infrastruktur für ein vollautomatisiertes Güterlogistiksystem ist: **www.umstieg-21.de**

¹ Koalitionsvertrag vom 8. 5. 2021 S. 125

² <https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/551/gaeubahnfuehrung-bleibt-im-nebel-7786.html>

³ <https://www.region-stuttgart.org/presse/artikel/aktuell/region-sieht-grosse-chancen-fuer-schienenknoten-stuttgart/detail/News/>

⁴ Koalitionsvertrag vom 8. 5. 2021 S. 124

⁵ Rößler, Karlheinz: Gutachten Ergänzungsprojekte Grobabschätzung der Baukosten und Treibhausgasemissionen zusätzlicher Tunnel-als-Ergänzungsprojekt-für-Stuttgart-21.pdf

Das Diebsteich-Projekt

Schließung des (Kopf-)Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona und seine Verlegung nach Diebsteich

Michael Jung

Nach dem offiziellen Spatenstich am 5.7.2021 sollen jetzt die Hauptbauarbeiten für das strukturell überflüssige und letztendlich nicht zukunftsfähige Bahnhofsverlagerungsprojekt beginnen.

Das Diebsteich-Projekt, dessen Planungen schon 1996 begannen, ist ein Überbleibsel aus der Mehdorn-Ära, als es angesagte Politik bei der DB war, alle Kopfbahnhöfe zu beseitigen. Die Mehrzahl dieser Projekte wurde zwischenzeitlich beerdigt. Lediglich S21 und Altona blieben übrig.

Die hauptsächliche Projektbegründung der DB für die Schließung und Verlagerung des Kopfbahnhofes waren: Kopfbahnhöfe fressen unnötige Kapazität, sie sind betriebswirtschaftlich unrentabel, Bereitstellungsfahrten könnten verkürzt werden, und in einem neuen Bahnhof könnten mehr Umsteigeverbindungen angeboten werden. Die Argumente haben sich alle als nicht stichhaltig erweisen. Da in Hamburg-Altona sowieso und auch zukünftig mehr als 80% aller Fernzüge im DB-Netz ein- und ausgesetzt werden, ist der Kopfbahnhof von Vorteil, weil die Züge zur Entlastung der nördlich von Altona gelegenen Bahnbetriebswerke zeitig bereitgestellt werden können. Ferner hat der Bahnhof eine wichtige betriebliche Pufferfunktion, da verspätet ankommende Züge nach einer Kurzwende mit Reinigung wieder pünktlich auf Reisen gehen können. Das stabilisiert den Betriebsablauf. Bei Bauarbeiten und Betriebsstörungen steht der Kopfbahnhof Altona immer wieder mit seinen Kapazitätsreserven zur Verfügung und vermeidet Verspätungen. Die viel beschworenen betriebswirtschaftlichen Vorteile treffen nur auf DB-Fernverkehr zu, sind aber kleiner als ursprünglich angenommen, da die Zugpersonale erst in Altona zusteigen und die Züge von sog. Bereitstellungsfahrern von und in die Bahnbetriebswerke gefahren werden.

Auch andere Aspekte sprechen deutlich für die Beibehaltung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona: Dieser ist der einzige voll barrierefreie Fern- und Regionalbahnhof in Hamburg, mit kürzesten Fußwegen (<50 Meter) von der Straßenzugfahrt zu den Bahnsteigen.

Der leistungsfähige und barrierefreie Bahnhof Altona, der durch den Sparbahnhof Diebsteich ersetzt werden soll



4

Daher ist der Bahnhof besonders bei älteren Fahrgästen und mobilitätseingeschränkten Passagieren, aber auch bei Bahnreisenden mit Fahrrädern und viel Gepäck besonders beliebt, da durch die zeitige Bereitstellung der Züge ausreichend Zeit zum Einsteigen und zur Platzsuche verbleibt.

Mit der Bahnverlagerung würde ein wichtiger ÖPNV-Knoten im Westen Hamburgs zerrissen. Jetzt gibt es dort eine sehr gute Verknüpfung zwischen Fern-, Regional- und S-Bahn (5 Linien) und dem größten Busbahnhof Hamburgs mit 19 Linien. Am künftigen Standort Diebsteich werden nur drei Buslinien und zwei S-Bahnlinien halten. Eine mögliche Verknüpfung mit einer neuen U-Bahn-Linie wurde erst gar nicht erwogen! **Unter verkehrsplanerischen Aspekten ein absoluter Sündenfall.**

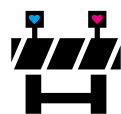
Der Kopfbahnhof Hamburg-Altona verfügt über eine voll funktionsfähige Autoreisezugverladeanlage, die die Beladung von bis zu vier Autoreisezügen gleichzeitig erlaubt. Auch Nachtzüge mit Autotransport, wie die ÖBB-Nightjet-Züge nach Innsbruck und Wien sind dort gerne zu Gast. Allerdings hat die DB 2016 das Autoreisezuggeschäft eingestellt, welches jetzt aber private Betreiber z.T. mit innovativen Angeboten übernommen haben. Leider haben sich die Autoreisezugabfahrten Pandemie bedingt in 2020/21 deutlich reduziert.

Am neuen Bahnstandsstandort Diebsteich kann aus Platzgründen keine Autoverladung stattfinden. Diese muss daher zusätzlich als neue Betriebsstätte 10 km weiter nördlich in Eidelstedt mit erheblichen Kosten (→ 50 Mio. Euro) neugebaut werden. Wegen fehlender Umweltverträglichkeitsprüfung musste für dieses Projekt 2021 eine erneute Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgen.

Beide Projekte, Stuttgart 21 und Diebsteich, wenn auch letzteres vom Investitionsvolumen eine Zehnerpotenz kleiner, ähneln sich strukturell. Sie sind mehr Immobilienprojekte als Bahnprojekte. Beide haben sie die Verringerung der Kapazitäten zur Folge. So soll der Bahnhof Diebsteich mit 25 % weniger Bahnsteigkanten 50 % mehr Verkehr als der jetzige Kopfbahnhof Altona abwickeln.

Die entsprechende Kritik führte dazu, dass sich die DB gezwungen sah, das Schweizer Bahnconsulting Unternehmen SMA zu beauftragen, ein Gutachten zur Leistungsfähigkeit von Diebsteich zu erstellen. Interessanterweise wurde nur eine Präsentationsfassung des Gutachtens veröffentlicht, die Langfassung wird seit zwei Jahren unter Verschluss gehalten. Angeblich soll die DB aufgrund geänderter Rahmenbedingungen das Gutachten zurückgezogen haben. Immerhin beantragte die DB nach diesem Gutachten 21 Weichen (+30 %) zusätzlich einzubauen. Aber Kritiker des Projekts haben errechnet, dass spätestens nach Einführung des Deutschlandtakts Diebsteich in der gegenwärtig geplanten Version nicht in der Lage sein wird, die gemäß dem Entwurf für den 3. Zielfahrplan vorgesehenen Zugbewegungen störungsfrei abzuwickeln. Eine Erweiterung des Bahnhofs ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten vor Ort technisch nicht möglich, es sei denn, man würde einen viergleisigen S-Bahnhof unter die Fern- und Regionalbahngleise bauen. Dies würde aber eine komplette Neuplanung des gesamten Projektes erfordern. Das Problem liegt darin begründet, dass die Planungen für die Bahnverlagerung im Wesentlichen schon 2013 abgeschlossen waren, als die von der Politik für die Bahn formulierten Rahmenbedingungen noch gänzlich andere waren. Zudem werden im Großraum Hamburg derzeit einige sehr sinnvolle Schienenverkehrsprojekte diskutiert und durch Machbarkeitsstudien untersucht, die alle einen gravierenden Einfluss auf das Diebsteich-Projekt haben. De facto ist eine komplette neue Planung erforderlich.

Für das auf den ersten Blick unsinnige Festhalten des DB Managements an dem Bahnverlagerungsprojekt gibt es nur eine Erklärung, die in der Struktur der deutschen Eisenbahnfinanzierung begründet ist. Die erforderliche Erneuerung der technischen Anlagen (Gleise, Weichen, Signaltechnik) am jetzigen Bahnstandsstandort müsste die DB weitgehend aus eigenen Mitteln bezahlen, da es sich hier um Instandhaltung handelt. Einen Bahnstandsneubau zahlt als Infrastrukturerneuerung der Bund aus dem Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Ob die darin vorgesehen Mittel für das Projekt ausreichen, kann angesichts der schon vor dem 1. Spatenstich verkündeten Kostensteigerung um satte 50 % bezweifelt werden. Aber noch haben die wichtigsten Bauarbeiten nicht begonnen, es ist noch Zeit für eine Umkehr. Die damit freisetzbaren finanziellen Mittel wie auch Ingenieur- und Planungskapazitäten werden bei anderen Projekten dringend gebraucht. Aber leider hält auch die Hamburger Politik unter dem Grünen Verkehrssenator – wider besseres Wissen – an dem Projekt fest. Zu groß ist der Einfluss der Immobilienwirtschaft.



Prellbock Altona e.V.
Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

- ♥ Für starken Umwelt- und Klimaschutz
- ♥ Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg
- ♥ Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

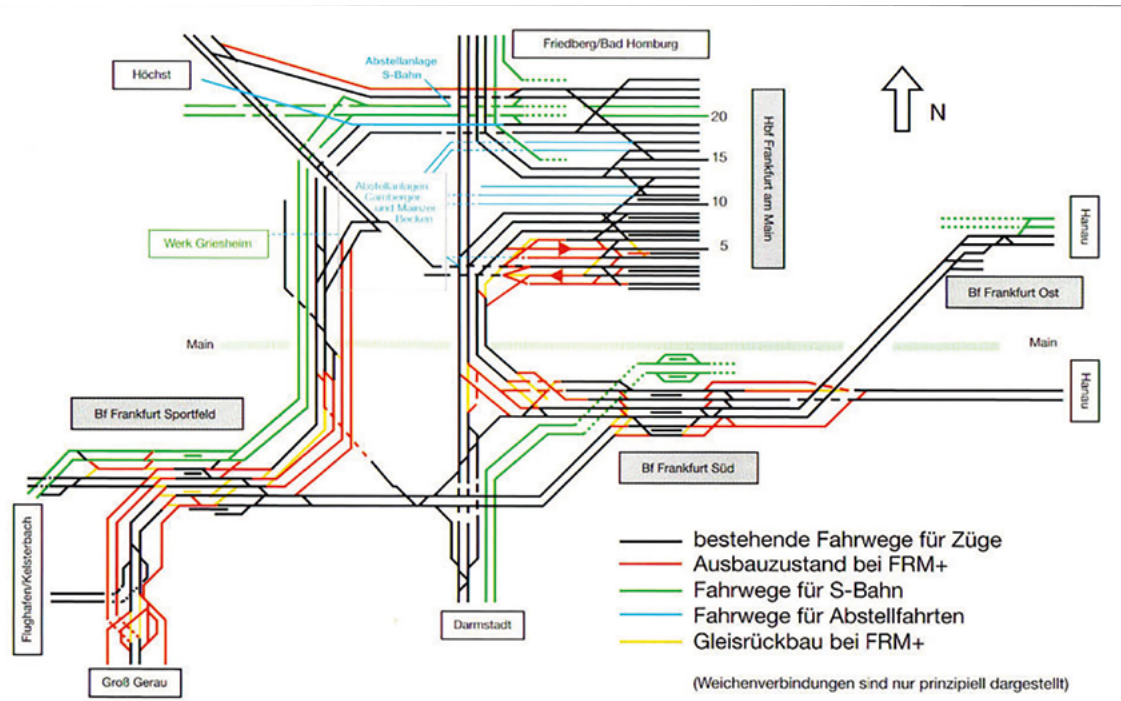
4 Der Fernbahntunnel in Frankfurt am Main

Oder: Unter die Erde kommen wir noch früh genug

Klaus Gietinger

Der Frankfurter Fernbahntunnel ist teuer, dauert Jahrzehnte, ist umweltschädlich und verspricht weniger Zuwachs aufzufangen als der viergleisige oberirdische Ausbau der Verbindung Frankfurt Süd – Frankfurt Hbf

2003, also vor 19 Jahren, nachdem das Projekt Frankfurt 21 begraben wurde, hatten der hessische Verkehrsminister Dieter Posch (FDP), Frau OB Petra Roth (CDU), Herr Hartmut Mehdorn (Vorstandsvorsitzender der DB), Herr Volker Sparmann (Verkehrsverbund RMV) und Landrat Rolf Gnadl (SPD) einen zukunftsfähigen Alternativplan vorgestellt mit Bezeichnung RheinMainPlus (rot der Ausbau):



Endzustand Kopfbahnhof

Fast 20 Jahre später wird ein Teil dieses Projektes, nämlich der Westzulauf (die roten Strecken links von der Mitte) endlich umgesetzt: Viergleisiger Ausbau von Westen über Stadion Niederrad plus einer neuen Brücke über den Main. Die Kapazität im Westen wird dadurch um fast 50 Prozent (oberirdisch) erhöht.



Im gleichen Plan war auch eine oberirdische Ertüchtigung des Ostzulaufes (Hanau, Offenbach, Südbahnhof) vorgesehen (die roten Strecken/Linien rechts von der Mitte). Es waren Steigerungsraten von 40 % auf der Strecke Hbf-Süd berechnet worden: Statt 71 Fernzüge, 100 Fernzüge am Tag. Die Kosten wurden damals – es handelt sich, wie gesagt, um von allen Beteiligten gemeinsam abgesegnete Berechnungen der Bahn – mit 70 Millionen Euro veranschlagt. Die Bau-plus Planungszeit sollte nur sechs Jahre betragen:

Selbst wenn man diesen Betrag heute verzehnfachen und die Bau- und Planungszeit verlängerte, wäre dies immer noch preiswerter (0,7 Milliarden und 8 – 10 Jahre bis zur Umsetzung). Das heißt: spätestens 2032 wäre alles erledigt!

Der Fernbahntunnel ist mit 3,5 Milliarden Euro veranschlagt worden und die Bahn selbst gibt als Bauvollendung das Jahr 2040 + x an. Also mindestens 10 Jahre länger. Inzwischen wurde eine schlecht erstellte Machbarkeitsstudie aus dem Hut gezaubert, die bei gleichen Kosten eine Tunnelverzweigung im Osten vorsieht, sowohl zur Nord- als auch zur Südmainischen Strecke. Eine wahre Katastrophe.

Denn bis 2040 + x wird es keine Entlastung für den Ostzulauf geben. Im Gegenteil: Die Arbeiten werden den Betrieb im Hbf empfindlich stören. In der FAZ wurde gar schon ein viergleisiger Tunnel gefordert, das heißt im Klartext: Frankfurt 21 durch die Hintertür.

Um dieses gigantische Milliardengrab zu rechtfertigen, behauptete Gerd-Dietrich Bolte von der DB Netz AG, für den viergleisigen Ausbau des Nadelöhres Frankfurt Süd-Frankfurt Hbf, hätten seine Ingenieure einen Zugewinn an Kapazität von lediglich 5 % errechnet. Den Beweis für diese Behauptung blieb er, trotz Aufforderung, schuldig. Es ist vermutlich eine der üblichen Lügen der Bahn, die sie sich ja in ähnlicher Form bei Stuttgart 21 geleistet hat. Der Tunnel soll übrigens nur einen Zuwachs von 20 % im Fernverkehr bringen. Also gerade mal die Hälfte des ursprünglich vorgesehenen viergleisigen oberirdischen Ausbaus Hbf-Süd. Die Machbarkeitsstudie für den Fernbahntunnel berücksichtigte die Alternative des viergleisigen Ausbau dann auch gar nicht mehr!

Bevor wir die modifizierte Alternative des ursprünglichen Planes Rheinmain-Plus vorstellen, seien noch kurz die Nachteile des Tunnels dargestellt:

1. Beim vorgesehenen Fernbahntunnel können die Züge aus Nordwesten (Main-Weser-Bahn) – die Strecke wird gerade viergleisig ausgebaut – aus Gießen/Marburg nicht in den Tunnel einfahren, die Züge aus Darmstadt nur über einen Umweg über Niederrad („Ehrenrunde“), die den angeblichen Zeitgewinn des Tunnels voll auffrisst.
2. Frankfurt/Main ist ein gigantischer Umsteigebahnhof. 90 % des Passagierverkehrs sind Nahverkehr. Der Fernbahnhof wird bis zu 30 Meter tief liegen. Dadurch erhöhen sich die Umsteigezeiten erheblich. Der angebliche Fahrtzeitgewinn von acht Minuten (der Tunnel ist nur gut 2000 Meter kürzer als die oberirdische Strecke vom Südbahnhof zum Kopfbahnhof) löst sich beim Umsteigen (Rolltreppenzeiten) fast vollständig auf. Deswegen ist auch der Bahnkundenverband gegen den Tunnel. Verkehrsexperten wie die Bahnfachmänner Dipl. Ing. Sven Andersen und Dr. Martin Vieregg raten mit aus diesen Gründen ebenfalls dringend von dem Vorhaben ab.
3. Die angeblich „sauberen“ Tunnel sind nicht nur extrem teuer. Sie belasten das Klima durch die enormen Mengen an Stahl und Beton, die dafür gebraucht werden. Nach den Berechnungen des Verkehrsexperten Karlheinz Rößler würden die derzeit geplanten 20 Kilometer Tunnel (Doppelröhren) zu einem Ausstoß von 580.000 Tonnen CO₂ führen. Laut Machbarkeitsstudie hat der Fernbahntunnel ein CO₂-Einsparpotential von 90 Tonnen pro Tag. Selbst wenn man diese Angaben ungeprüft übernimmt, heißt das: Es würden 18 Jahre benötigt, um den CO₂-Ausstoß durch den Tunnelbau zu neutralisieren. Bei einer angenommen Fertigstellung 2042, wäre ein positiver CO₂-Effekt erst ab 2060 zu erwarten. Viel zu spät um noch irgendwas zu retten. Zudem: Die enormen Steigungen erfordern viel Energie und produzieren hohe Feinstaubkonzentrationen, da die Züge schwer sind, schnell fahren und bremsen sollen. Eine Feinstaub- und Feuerquelle par excellence. Hinzu kommt der deutlich höhere Energieaufwand, den es in jedem Fall von Tunnelfahrten im Vergleich zu oberirdischer Fahrt gibt.

Es muss deswegen unbedingt über eine oberirdische Alternative nachgedacht werden.

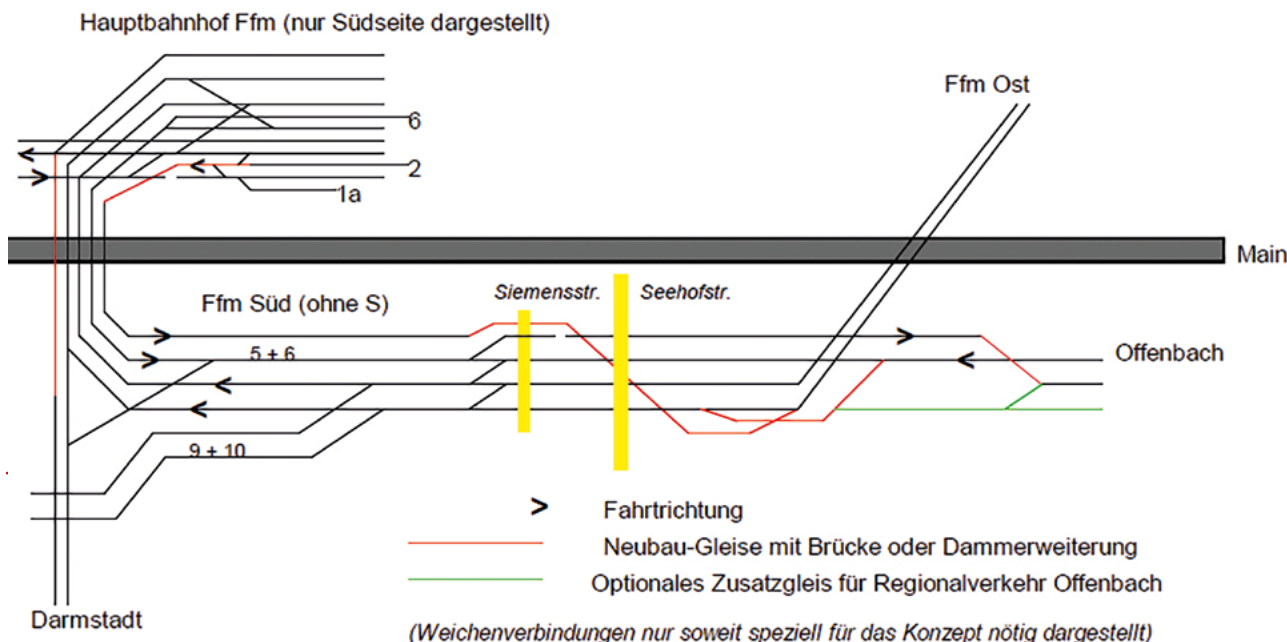
Die Alternative

Es wird behauptet, am Südbahnhof gäbe es keinen Platz. Das ist falsch. Es müssen weder Häuser abgerissen werden, noch muss Grünland bebaut werden. Es wäre auch Platz für eine damals geplante Überwerfung für den störungsfreien Zulauf.



Die Lösung, das Konzept für den Ostzulauf:

Oberirdische Lösung



Ideal wäre ein fünftes Gleis über den Main. Die Main-Neckar-Brücke muss sowieso in den nächsten Jahren saniert werden. Gleisplanskizze von Frank-Markus Schmidt

Unser Konzept ist noch pfiffiger und vor Ort auch schon vermessen worden: plus einem zusätzlichen Gleis auf der Main-Neckar-Brücke. Diese muss ohnehin in den nächsten Jahren saniert werden. Dann würden sich alle Kreuzungsprobleme der Fern- und Regionalzüge auflösen. Eine Kapazitätserweiterung um mehr als 40 % im Fernverkehr wäre möglich, dies für eine mehrfach geringere Summe (höchstens eine Milliarde Euro) und eine absolut erträgliche Bauzeit. Zusätzlich wäre eine neue, viergleisige Regionaltangente Süd über Stadion – ohne Durchquerung der Stadt – Richtung Hanau möglich.

Zusammen mit dem Westausbau, der ja schon in Angriff genommen wird, wäre Frankfurt/Main auf Jahrzehnte fit für die Zukunft des Bahnverkehrs und dies ohne hohen CO₂-Ausstoß, ohne dunkle milliardenteure feinstaubverseuchte Tunnellöcher.

Oben bleiben, auch in Frankfurt!

4

Der Brenner-Nordzulauf

Kampf um eine bedarfsgerechte und sinnvolle Lösung statt eines weiteren, unnötigen Milliardengrabs

Thomas Riedrich

Der Brenner-Basistunnel (BBT)¹

- ▶▶ Unterqueren des Alpenhauptkamms zwischen Innsbruck und Franzensfeste
- ▶▶ Länge: 62,7 km = längster Eisenbahntunnel der Welt
- ▶▶ Baukosten geschätzt 9,5 Mrd.€ (urspr. 7,7 Mrd.)
- ▶▶ Finanzierung: 50% EU – 25% Österreich – 25% Italien
- ▶▶ Inbetriebnahme voraussichtlich 2032 (urspr. 2028)

Der Brenner-Nordzulauf²

- ▶▶ Nördliche Zulaufstrecke zum BBT von München bis Innsbruck über Grafting, Rosenheim, Kufstein
- ▶▶ Länge: 165 km, über 32 km davon im Tunnel geplant = längster Eisenbahntunnel Deutschlands
- ▶▶ Baukosten geschätzt ca. 8 Mrd. €
- ▶▶ Baubeginn geplant 2030
- ▶▶ Inbetriebnahme geplant 2040

Ursprüngliche Überlegungen, den Fernverkehr zwischen München und Innsbruck auf eine direktere und kürzere Route über Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Seefeld zu führen, wurden verworfen, im Wesentlichen wegen des Arguments, die zweigleisige Bestandsstrecke zwischen Grafting und Kufstein böte entsprechend ausgebaut genügend Kapazitäten, ein Neubau sei somit nicht notwendig.³

Auch in der offiziellen, 2016 von den Bundesverkehrsministerien Deutschlands, Österreichs und Italiens, der DB, ÖBB und RFI (= Netzgesellschaft der italienischen Staatsbahn) veröffentlichten Projekt-Broschüre zum Brenner-Nordzulauf „Scan-Med Korridor-Alpenraum“ steht auf den Seiten 37 und 38, dass die zweigleisige Bestandsstrecke auf dem Abschnitt Rosenheim-Kiefersfelden TEN-fähig (= als Zulaufstrecke zum BBT geeignet) ist und, da eine Überlastung nicht zu erwarten sei, ein bedarfsgerechter Ausbau dieser Bestandsstrecke auf 160 km/h angemessen wäre.⁴

Dennoch wird in den laufenden Planungen zum Brenner-Nordzulauf ein Ausbau der Bestandstrasse nicht berücksichtigt, sondern ausschließlich eine zusätzliche Neubautrasse für eine Maximalgeschwindigkeit von 230 km/h geplant. Allen Forderungen zum Nachweis des Bedarfs für einen Neubau ist das Bundesverkehrsministerium bisher ebenso wenig nachgekommen, wie der Nachweis des positiven Nutzen-Kosten-Faktors.

¹ Quelle: <https://www.bbt-se.com/>.

² Quelle: <https://www.brennernordzulauf.eu/home.html>

³ Quelle: Historische Entwicklung des Projekts Brenner-Basistunnel und der nördlichen Zulaufstrecken, Vieregg-Rössler GmbH, 2020

⁴ Quelle: <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html>



Petition zum Brenner-Nordzulauf

Im Dezember 2019 haben die Bürgerinitiativen deshalb eine Petition an den Deutschen Bundestag gerichtet, den Planungsumfang zum Brenner-Nordzulauf dahingehend zu erweitern, nicht ausschließlich nur eine Neubautrasse, sondern parallel dazu auch den Ausbau des Bestandsgleises planen zu lassen und als mögliche Alternative in die Entscheidung über die Zulaufstrecke zum BBT mit einzubeziehen. Die Petition wurde von über 30.000 Bürgern unterstützt, eine Entscheidung des Petitionsausschusses liegt bis heute nicht vor.¹

BCP-Verkehrsprognose

Im Oktober 2021 hat die Lobbyorganisation Brenner-Corridor-Plattform (BCP) eine neue Verkehrsprognosen für den Personen- und Güterverkehr bis 2040 auf der Brenner-Achse vorgestellt.²

Richtigerweise wird hierin festgestellt, dass zwischen Innsbruck und Verona täglich nur etwa 2.200 Fahrgäste unterwegs sind, viel zu wenig, um den Neubau einer zusätzlichen Bahnstrecke zu rechtfertigen. Bei einer Verkürzung der Fahrtzeit zwischen München und Verona von 5,5 auf 2,5 Stunden durch eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse könnte man rein rechnerisch zwar von einer Verdreifachung dieser Personenzahl ausgehen, diese läge aber mit dann 6.600 Fahrgästen pro Tag immer noch deutlich niedriger als zum Beispiel auf der Strecke München-Berlin mit täglich 12.000 Fahrgästen.

Die Autoren der Prognose stellen außerdem selbst fest, dass das augenblicklich geplante Bauwerk kein sinnvolles Betriebskonzept ermögliche, da man zwar in nur 2,5 Stunden von München nach Verona fahren könne, hierbei aber nur noch ein einziger Zwischenhalt in Innsbruck in Frage käme. Die Passagiere könnten also entlang der Strecke nirgends mehr ein- und aussteigen und eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen sei so nicht erreichbar.

¹ Quelle: https://epetitionen.bundestag.de/content/petitionen/_2019/_06/_20/Petition_96263.html

² Quelle: <https://www.bcpplatform.eu/korridorstudien>



Als Alternative wird deshalb vorgeschlagen, an den wichtigsten Aufkommensschwerpunkten entlang der Neubaustrecke (Kufstein, Innsbruck, Bozen, Trient) zusätzliche Zwischenhalte einzulegen, wodurch sich die Fahrtzeit wieder um 1 Stunde auf 3,5 Stunden erhöhen und die Verbindung weniger attraktiv würde. Das eigentliche Problem aber ist, dass die aufwändige und teure Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur in weiten Teilen dann von den schnellen Personenzügen überhaupt nicht mehr benutzt werden könnte, da diese ja zum Halten wieder auf die alte Bestandsstrecke abfahren müssten. Die Autoren der BCP-Prognose stellen somit selber fest, dass für eine zusätzliche Neubautrasse erstens kein Bedarf besteht und zum zweiten die Planung dieser Neubaustrecke als Hochgeschwindigkeitstrasse unsinnig ist.

In der Güterverkehrsprognose haben die Autoren der BCP deshalb versucht, den Bedarf für ein zusätzliches Gleis über den Güterverkehr zu rechtfertigen. Hierbei sind ihnen allerdings einige gravierende Denkfehler unterlaufen.

Ostkorridor nicht berücksichtigt

So zum Beispiel haben die Autoren nicht berücksichtigt, dass mit der Inbetriebnahme des im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) eingestuftten Ostkorridors zukünftig ein großer Teil des Güterverkehrs vom Brenner abgeleitet wird auf die in direkter Richtung zu den großen Adria Häfen weiter östlich verlaufende Tauernroute. Der Ostkorridor wird etwa gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des BBT fertiggestellt sein.¹

Kein Umweg wegen Inbetriebnahme des BBT

Weiterhin wurde davon ausgegangen, dass sich mit der Inbetriebnahme des BBT ein Teil des Containerverkehrs vom Hafen Triest auf den Brenner verlagern wird. Hierdurch würde jedoch ein zusätzlicher Umweg von 150 km gegenüber der kürzeren Tauernroute in Kauf genommen. Um 160 km Wegstrecke einzusparen, bauen Deutschland und Dänemark für geschätzt 7,5 Mrd. € gerade einen 20 km langen Tunnel unter der Ostsee (Feste Fehmarnbeltquerung). Die Annahme, dass ein Umweg dieser Größenordnung hier unnötig in Kauf genommen würde, ist daher nicht plausibel, sondern offensichtlich ein Versuch, möglichst viel Güterverkehr auf der Brenner-Achse darzustellen.

¹ Quelle: <https://www.bahnausbau-nordostbayern.de/ostkorridor-sued.html>

² Quelle: Untersuchung der Routenwahl im alpenquerenden Straßengüterverkehr in Westösterreich und der Schweiz 2019, Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH

LKW-Umwegeverkehr am Brenner nicht berücksichtigt

Der schwerwiegendste Fehler aber ist, dass die Autoren der BCP-Prognosen davon ausgehen, dass der Lkw-Verkehr am Brenner durch politische Maßnahmen in großem Umfang auf die Schiene verlagerbar sei. Dabei wird jedoch völlig außer Acht gelassen, dass ein Drittel des aktuellen Lkw-Verkehrsaufkommen reiner Umwegeverkehr ist, der nur deswegen über die Brennerautobahn fährt, weil dies der billigste Alpenübergang ist und sich der Umweg für die Spediteure somit rechnet.²

Sollten tatsächliche politische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Lkw-Verkehr auf die Schiene zwingen würden, wäre dieser Umwegeverkehr aber nicht mehr auf der Brenner-Route, sondern dann wieder auf den kürzeren und billigeren Strecken über die Alpen unterwegs. Der zu erwartende Effekt der Verlagerung auf die Schiene und somit die Auslastung der Zulaufstrecke fällt also deutlich niedriger aus, als in den Prognosen der BCP dargestellt.¹

Auch unter der nicht besonders realistischen Annahme eines exponentiellen Wirtschaftswachstums von konstant 1,5% über die nächsten 20 Jahre hinweg, ist die zweigleisige Bestandsstrecke nach der bereits beschlossenen Modernisierung durch digitale Signaltechnik (ETCS) in der Lage, jedes zu erwartende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Nicht nur wegen des finanziellen Schadens für den Steuerzahler, sondern auch aus Gründen des Klimaschutzes darf die Realisierung eines unnötigen Infrastrukturprojekts dieser Größenordnung nicht weiterverfolgt werden. Allein durch die für das 33 km lange Tunnelbauwerk benötigte Menge Beton würden 1,8 Mio. Tonnen CO₂ freigesetzt. Diese können durch eingesparte Lkw-Emissionen, insbesondere angesichts der zu erwartenden Ablösung der Dieselmotoren durch umweltfreundliche Antriebe, niemals ausgeglichen werden.

Daher lauten unsere Forderungen an den Bundesverkehrsminister²:

1. Stopp der laufenden Planung ausschließlich einer Neubautrasse für 230 km/h
2. Verhinderung unnötiger Zerstörung von Natur- und Erholungsräumen und Vernichtung landwirtschaftlicher Existenzen im Landkreis Rosenheim
3. Vermeiden von 1,8 Mio. Tonnen unnötigen CO₂-Ausstoßes durch Klimakiller Beton
4. Planung von Modernisierung und Ausbau des Bestandsgleises
5. Umbau des Bahnhofes Rosenheim zu einem modernen, leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkt mit Einbindung in den Deutschlandtakt

Der Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.

Bürgerinitiative mit über 500 Mitgliedern, die sich für die Belange der Bürger im Landkreis Rosenheim bei den Planungen zum Brenner-Nordzulauf einsetzt, durch Teilnahme an den Dialogforen der DB Netz AG, Beauftragung wissenschaftlicher Untersuchungen, Abhalten von Bürger-Informationsveranstaltungen, Diskussionsrunden mit politischen Vertretern, Organisation und Durchführung von Kundgebungen und Demonstrationen mit bis zu 4.000 Teilnehmern und 300 Traktoren. Der Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. fungiert dabei als Sprachrohr zahlreicher Bürgerinitiativen im Landkreis mit über 5.000 Mitgliedern.

www.brennerdialog.de



¹ Quelle: Stellungnahme zu den Verkehrsprognosen der „Brenner Corridor Plattform“ vom Oktober 2021 bezüglich des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes, Viereggen-Rössler GmbH, 28.01.2022

² Quelle: <https://brennerdialog.de/blog/2022/02/17/jetzt-online-video-der-pressekonzferenz/>

4 Der Tunnelbau-Wahn – hat Methode

Winfried Wolf

Wer die Analysen von Wolfgang Hesse zu dem Beton-Großprojekten (Abschnitt 4.4.) liest und wer zur Kenntnis nimmt, wie diese Projekte in Stuttgart mit S21 und den neuen Ergänzungsbauten (Abschnitt 4.4.1.), in Frankfurt/M. mit dem Fernbahntunnel (Abschnitt 4.4.3.) oder in der Region Rosenheim mit dem Brennerzulaufstrecken (Abschnitt 4.4.4.) konkretisiert werden, der fragt sich: Warum wird hier so widersinnig verfahren? Was sind die Motive und die Triebkräfte?

Die Antwort darauf lautet zunächst ganz allgemein: Es geht um handfeste, materielle Interessen, die bei all diesen sündhaft teuren Großprojekten durchgesetzt werden. Davon profitieren die Bauindustrie und die beteiligten Banken. Interessanterweise ist die Bauindustrie auch mit russischem Oligarchen-Reichtum verknüpft – so im Fall der Strabag, die bei Stuttgart 21 stark engagiert ist, mit Kapital des Russen Oleg Deripaska.¹ Strabag hat sich Mitte März 2022 laut eigenen Angaben von Deripaska getrennt.²

Diese Interessen werden rücksichtslos durchgesetzt im Wortsinn, also ohne Rücksicht auf Kosten (insoweit es um die Gelder der Steuerzahlenden geht), ohne Rücksicht auf die elementaren Interessen der Bevölkerung (wie denen an einer guten Stadt- und Lebensqualität) und meist auch ohne Rücksicht auf die Sicherheit und Effizienz des Bahnverkehrs (was in Stuttgart heißt, dass sogar Kapazität abgebaut wird und dass es auch nach mehr als 5 Milliarden Euro Investitionen immer noch kein Brandschutz-Konzept gibt).

Tatsächlich gibt es außer sehr allgemeinen Interessen auch konkrete Institutionen, die diese Projekte vorantreiben. So tagte Ende November 2013 in Stuttgart die STUVA e. V.; ausgeschrieben klingt der eingetragene Verein so unterirdisch wie er ist: Es handelt sich um die „Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen – STUVA e. V.“ Anwesend waren 1600 Menschen aus mehreren Ländern; überwiegend Vereinsmitglieder oder Vertreter von solchen Mitgliedern (wie Verbände, Firmen usw.). Prominent vertreten war natürlich der Tunnelbaumaschinenhersteller Nr. 1, Herrenknecht. Das am meisten beachtete Referat auf dieser Tagung hielt Volker Kefer, der damalige Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG, zugleich damals verantwortlich für die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Stuttgart 21 und die Tunnelbauorgie bei diesem Projekt und im Verlauf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zogen bei dem Treffen die Aufmerksamkeit aller Anwesenden auf sich. Doch es ging um mehr – und um eine Verallgemeinerung der Tunnel-Philosophie. Kefer entwickelte in seinem Vortrag die Theorie, wonach in Zukunft immer mehr Menschen in Metropolen wohnen werden. Diese Leute seien vielfach zu einem Metropolen-Hopping genötigt bzw. sie liebten es, sich von Großraum zu Großraum in hoher Geschwindigkeit zu bewegen. Und weil die Leute das so wollten, so Kefer weiter, setze die Bahn auf den Ausbau der Hochgeschwindigkeit-Strecken. Für diese neue Form der Urbanität vernetzender Hochgeschwindigkeitsstrecken benötige man schließlich auch viele Tunnels. Also just das, was all die anwesenden 1600 Vereinsmitglieder der „Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen“ vereint. Kefer rechnete vor: Ende 2002 habe es im deutschen Schienennetz mit 34.000 km Betriebslänge 692 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 492 Kilometern. In den nächsten zehn Jahren – „bis 2023“ – seien der Bau bzw. die Inbetriebnahme von Tunnelbauten mit 187 weiteren Tunnelkilometern vorgesehen – in Form von Ersatzbauten und vor allem von Aus- und Neubauprojekten. All das

¹ Ausführlich bei: Winfried Wolf, Von Stuttgart über Wien nach Moskau. Oder: Die Züblin-Strabag-Oligarchen-connection / S21-Bauma-fia. In: KONTEXT, Stuttgart 2010

² Wiener Zeitung vom 15. März 2022. <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2140869-Strabag-gibt-Deripaska-den-Laufpass.html>

zusammen würde – allein für den erforderlichen Tunnelbau – einen Investitionsaufwand von 24,2 Milliarden Euro erfordern.³ Nicht erwähnt wurde ein Subtext, der allen Anwesenden bewusst war: Es geht dabei so gut wie ausschließlich um Steuergelder. Knapp ein Jahrzehnt später haben wir uns für den aktuellen Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG einmal angesehen, wie sich das in der Bahnwirklichkeit verhält – was von den Aussagen von Kefer zutraf und inwieweit seine Prognosen für 2023 sich realisiert haben bzw. realisieren könnten. Die folgende Tabelle bringt hier Licht in die Tunnel.

Tabelle: Die Entwicklung der Schienenwege und der Eisenbahntunnel auf deutschem Boden 1985 bis 2020

		1985	1992	2000	2010	2020	Veränderung
Tunnel	Zahl	615*	770	844	798****	747	.....
	Länge in km	245**	414	442	515	593	+ 348 km/+ 142%
Länge Betriebsnetz		40.990***	41.000	36.538	33.723	33.399	-18,6%
Verhältnis	Je x km Netz 1 km Tunnel	167	99	82	65	56	mehr als verdreifacht
	Tunnel-km in % der Netz-km	0,598%	1,098%	1,209%	1,527%	1,775%	mehr als verdreifacht

Es gab demnach auf deutschem Boden einen gegenläufigen Prozess: Das Schienennetz wurde deutlich abgebaut, während zugleich die Zahl der Tunnelbauten im Schienennetz und insbesondere die Tunnel-Kilometer absolut deutlich anstiegen. Die Länge der Tunnelkilometer im Schienennetz wurde im Zeitraum 1985 bis 2020 um fast 150 Prozent gesteigert. Volker Kefer hatte auch recht mit seiner Prognose. Allein zwischen 2010 und 2020 kamen 78 Tunnel-Kilometer hinzu. Bis 2023 dürften es deutlich mehr als 100 zusätzliche Tunnel-Kilometer sein. Setzt man die Tunnel-Kilometer in ein Verhältnis zum schrumpfenden Netz, dann sind die Ergebnisse nochmals erstaunlicher: **Der Anteil der Tunnel-Kilometer am Gesamtnetz hat sich von 0,6 Prozent auf knapp 1,8 Prozent um den Faktor 3,4 erhöht.**

Man fragt sich unwillkürlich: Haben sich in jüngerer Zeit vielleicht neue Mittelgebirge aufgetürmt? Hat sich die Endmoränenlandschaft neu sortiert? Muss die Eisenbahn in Deutschland sich veränderten geologischen Verhältnissen anpassen? Gelegentlich wird die Philosophie dieser Projekte auch offen auf den Punkt gebracht, so wenn der Autor eines zweiseitigen Beitrag über den Brennerbasistunnel zum folgenden Schluss kam: „Letztlich wird man wohl erst nach der Fertigstellung wissen, ob die neue Tunnelröhre eine gute Idee war.“⁴ Das ist just die Methode, wie sie bei Stuttgart 21 und bei anderen Tunnel-Projekten zur Anwendung kommt: Drauf los bauen und mal sehen, ob es passt, was daraus wird, wie Natur, Umwelt und Klima damit klarkommen.

Die Tunnelbaustatistik der STUVA liefert auch einen Ausblick auf zukünftige Tunnelbauprojekte. Zwar dürfte in dieser Branche der Spruch, man sehe Licht am Ende des Tunnels, eher als ein düsterer Blick auf ein Ende eines lukrativen Auftrags verstanden werden. Doch für Nachschub ist gesorgt. Laut STUVA-Ausblick wird in Bälde der Schwerpunkt, den bislang die Tunnelbauten im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und mit der Neubaustrecke über die Schwäbische Alb bildeten, abgelöst werden durch den Tunnelbau in – oder unter – München. Was dort die ebenfalls stadtzerstörerische 2. S-Bahn-Stammstrecke sein soll.

³Volker Kefer, Erfolgsfaktoren für große Infrastrukturprojekte – Erfahrungen der Deutschen Bahn aus dem Projekt Stuttgart – Ulm, Tagungsband STUVA-Tagung 2013, herausgegeben von der STUVA e. V., 2014, Seiten 20 und 18.

⁴Robert Gast, Das große Bohren, in: Süddeutsche Zeitung vom 6. Februar 2016. Um nur einen Teilaspekt der zerstörerischen Tendenz, die mit dem Brenner-Basistunnel verbunden ist, mit einem Zitat aus diesem Artikel zu erwähnen: „Insgesamt werden bei dem Projekt etwa 17 Millionen Kubikmeter Schutt [gemeint ist Gestein und Erde usw.; W.W.] anfallen. Aufgehäuft ergäbe das sieben Cheops-Pyramiden. Die Planer wollen das Material so unauffällig wie möglich deponieren. Bei Steinach werden die Brocken in ein Seitental gekippt, am Ende wird dieses 70 Meter hoch gefüllt sein. Um die Deponie im Padastertal anlegen zu dürfen, musste die Planungsgesellschaft extra den Bach umleiten, der durch das Tal plätschert. Einen 1500 Meter langen Umleitungsstollen haben die Ingenieure dafür gebaut.“

4

Was bedeutet „KlimaBahn“ im Unterschied zum Konzept der DB?

Oder: Das überholte Konzept der DB-AG statt eines weiteren, unnötigen Milliardengrabs

Hendrik Auhagen

Das Konzept der DB-AG geht von der ewigen Selbstverständlichkeit bezahlbarer Spritpreise und der Dominanz des motorisierten Straßenverkehrs als universalem Hauptverkehrsmittel aus. Dazu wird die unbeschränkte Flugzeugnutzung als gegeben angenommen. In dieser Welt des ungebremsen Wachstums von Verkehr und Ressourcenverbrauch soll der Schienenverkehr als Ergänzungsverkehrsmittel Nischen erobern: Durch Hochgeschwindigkeitszüge mit einem weiterhin hochsubventionierten Luftverkehr konkurrieren, Zubringerdienste für einen wachsenden Luftverkehr erbringen, im Umfeld der Großstädte verstopfte Autobahnen durch ICEs entlasten und den Verkehrsinfarkt in den Ballungsgebieten verhindern. All das verlangt gigantische Investitionen in zusätzliche Hochgeschwindigkeitsstrecken, Tunnelbauten und Bahnhofsneubauten ohne nennenswerte Einsparung von CO₂-Emissionen.

Die grundsätzlich anders ausgerichtete Klimabahn

Das Klimabahn-Konzept orientiert sich dagegen an den Herausforderungen einer Ökosphäre, die nur dann überleben kann, wenn auch die Verkehrsbedürfnisse mit möglichst niedrigem Einsatz (auch von regenerativen) Energien und Rohstoffen (die für jede Art Verkehrsmittel und jede Art von Autos gebraucht werden) befriedigt werden.

Das hat drei zentrale Konsequenzen:

1. Notwendig ist eine weitgehende Vermeidung von motorisiertem Verkehr – insbesondere was den Ferngüterverkehr angeht.
2. Die Bahn ist das zukünftige Hauptverkehrsmittel bei weitgehendem Ersatz der anderen motorisierten Verkehrsträger.
3. Die unverzichtbaren Schienenverkehrsleistungen müssen auf möglichst ressourceneffiziente Art und Weise erbracht werden.

Verdreifachung der Kapazität bis 2035

Der heutigen Güterverkehrsanteils der Bahn liegt bei knapp 20% und beim Personentransport bei weniger als 10%. Die DB AG strebt bis 2035 eine Verdoppelung der Personen-Verkehrsleistungen an. Für das Konzept Klimabahn ist diese Zielsetzung völlig unzureichend. Stattdessen erfordern die Ziele Klimaschutz und Verringerung der Ressourcenabhängigkeit (also auch von knappen Erzen und Seltenen Erden für E-Autos) tendenziell eine Verdreifachung der Bahnkapazitäten bei gleichzeitiger Senkung des Gesamtverkehrsvolumens.

„Takt vor Tempo“ als Sofortmaßnahme

Im ersten Schritt bedeutet das die Konzentration der knappen finanziellen und vor allem Baukapazitäten auf die schnelle und zielgenaue Ertüchtigung des Bestandsnetzes – anstelle weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken, Prestigebahnhöfe und gigantischer Tunnelbauten, die auch langfristig gesehen eine extrem schlechte Klimabilanz haben.

Das Konzept „Takt vor Tempo“ bietet in diesem Zusammenhang einen Weg an, wie auf den überbelasteten Nadelöhr-Strecken die Kapazität schnell und kostengünstig gesteigert werden kann – nämlich durch Harmonisierung des Tempos bei Mischverkehr. Das heißt: Auf solchen, heute völlig überlasteten Strecken (z. B. Lüneburg-Celle) fahren alle Güter-, Regional- und Fernzüge das gleiche Tempo, erhöhen so die Durchlässigkeit und die dort langsamer fahrende ICEs holen die Zeitverluste auf den folgenden reinen ICE-Strecken weitgehend wieder auf. Dieses Konzept könnte bei schnellen kleinen Ausbauten die Kapazität des Gesamtnetzes innerhalb weniger Jahre verdoppeln! Im nächsten Schritt bietet sich parallel zum unvermeidlichen Rückgang des Fernstraßenverkehrs der Neubau von Bahnstrecken entlang und zum Teil auch auf Autobahntrassen an. Damit würden langfristige Genehmigungsverfahren ohne Einschränkung der Bürgerbeteiligung verkürzt werden.

Irrweg DB-Deutschland-Takt

Insbesondere mit Steigerung des Personenfernverkehrs wird die Herstellung von Direktverbindungen zwischen entfernten Regionen innerhalb und außerhalb Deutschlands sinnvoll – zum einen weil dadurch das Bahnfahren für viele Reisenden-Gruppen per Bahn wieder attraktiv wird (kein Umsteigezwang mehr für Familien, mobilitätseingeschränkte Personen und Fahrradtouristen) und zum anderen weil dann überbelastete Knoten wie Frankfurt und Hannover großflächig umfahren werden können – anstatt dass diese Knoten durch extreme teure, langwierige und störanfällige Ergänzungstunnel (wie in Frankfurt/M.) für einen, in der Praxis sogar unkomfortablen Deutschland-Takt, aufgerüstet werden müssen.

Wiederinbetriebnahme europäischer Direktverbindungen

Zum Personen-Verkehrskonzept einer Klimabahn gehört selbstverständlich die Schaffung von komfortablen und das heißt durchgehenden internationalen Zugverbindungen. Einmal durch die Wiederherstellung des europäischen Nachzugnetzes mit Angeboten deutlich unter den Preisen des Luftverkehrs (unbürokratisch schnell durch eine Abflugabgabe zu erreichen, mit der internationale Bahnverbindungen verbilligt werden; siehe Abschnitt 4.7.). Aber auch schnelle Tagesverbindungen zwischen deutschen und europäischen Ballungsgebieten müssen statt abgebaut zu werden (Stuttgart-Zürich-Milano) wieder hergestellt werden (Dresden-Wroclaw, Nürnberg-Prag).

Güterverkehrs-Revolution

Im Güterverkehr heißt Klimabahn die Herstellung eines deutschen (europäischen) Fließbandes an insbesondere Containerzügen, die im Takt auf dem deutschen zweispurigen Kernnetz verkehren. Eine Voraussetzung für die Maximalverlagerung auf die Schiene ist langfristig die technisch mögliche Lärmreduktion der Güterzüge. Durch die neu-entwickelten Schnellverlade-Systeme könnten die Container auf und von Regional-LKWs verladen werden. Straßenverkehrs-Abgaben und mit Fahrer-Löhnen auf deutschen Niveau (um der asozialen Selbstverständlichkeit des Lohn-Dumpings entgegenzuwirken) müssen dazu führen, dass der durchgehende Fern-LKW zur besonders zu begründenden Ausnahme wird.

Klimabahn heißt wissenschaftliche CO₂-Evidenz statt modischer Ideologie

Grundsätzlich heißt Klimabahn: Nicht die modische Ideologie („Bahn an sich ist ökologisch“) zählt, sondern die wissenschaftlich überprüfte Evidenz. Und zwar ohne die Ausblendung von Kosten und Schäden auch durch überdimensionierte Bahnbauten und extreme Energieverschwendung durch Maximalgeschwindigkeiten. Für das Konzept der Klimabahn sind Rechenexempel völlig unakzeptabel bis geradezu obszön wie dasjenige des Hamburger Verkehrssenators im Fall des Weiterbaus der U-Bahn-Linie 5 anstelle einer Tram: Da die CO₂-Emissionen im Fall der Herstellung von benötigtem Stahl und Beton nicht in Hamburg anfielen, bräuchte diese nicht in die CO₂-Bilanz einfließen. Dies ist eine nicht akzeptable, bornierte Sicht. Für die Klimabahn kann nur die alle Faktoren einbeziehende CO₂- und Ressourcenbilanz zählen.

4 Nachtzüge: Die Renaissance geht weiter – aber die DB bleibt zurück

Joachim Holstein

[Hamburg; aktiv bei Back on Track, bei Bahn für Alle und bei Bürgerbahn statt Börsenbahn]

Im Alternativen Bericht 2020/21 war die Überschrift des Nachtzug-Kapitels in Frageform gefasst: »Die Renaissance kommt – aber was macht die DB?« Ein Jahr später kann man die Frage so beantworten: »Die Renaissance geht weiter – aber die DB bleibt zurück«. Dabei hatte im Herbst 2020 der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer pünktlich zum europäischen »Jahr der Schiene« 2021 eine Vision für europäische Hochgeschwindigkeits- und Nachtzüge aus dem Hut gezaubert.¹

Den wohlfeilen Worten folgten aber keine nützlichen Taten. Bereits im Dezember 2020 machte der damalige Staatssekretär Enak Ferlemann klar, dass sich die negative Haltung der Bundesregierung und der DB gegenüber Nachtzügen nicht geändert hatte; er wärmte dafür die alte »Fake News«-Kampagne der DB auf, wonach ihre Schlafwagen (Baujahr 2003-2005!) »sehr alt« gewesen seien und die Nachtzüge daher Verluste eingefahren hätten. Man wolle den Betrieb der Nachtzüge den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) überlassen und sich darauf beschränken, in Deutschland als »Dienstleister« zu operieren, sprich: Lokführer und Zugführer zu stellen.²

Zum Thema Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge haben wir im letztjährigen Alternativen Bericht ausführlich Stellung genommen, daher sei hier nur kurz zusammengefasst: Die DB hatte rund die Hälfte aller Nachtzug-Fahrgäste nicht beim Nachtverkehr, sondern beim Tagesverkehr verbucht und daher sowohl Fahrgastzahlen als auch Einnahmen nach unten manipuliert. Ab Dezember 2015 eingeführte Maßnahmen, die 2016 die Fahrgastzahlen um zweistellige Prozentbereiche anhoben und die Wirtschaftlichkeit um mehrere Millionen Euro verbesserten, wurden bei der Entscheidung zur Abschaffung der Nachtzüge ignoriert.

Ebenfalls noch kurz vor Beginn des »Jahres der Schiene« lobte der Kolumnist der »Wirtschaftswoche« seine Nachtzugreise in Zeiten von Corona:

„Auf meiner 600-Kilometer-Weihnachtszugreise durch ganz Deutschland ... war ich ... insgesamt drei Menschen für jeweils rund zehn Sekunden auf zwei Meter nah gekommen. Mit FFP2. Diesen Vorzug des Nachtzugs in Pandemiezeiten konnte damals natürlich wirklich keiner ahnen, als man den CityNightLine und längst davor den InterCityNight aus dem Fahrplan geschmissen hat.“³

Beste Voraussetzungen also für eine Förderung der Nachtzüge ... meinten alle, aber nicht Regierung und DB. Hier einige Meldungen und Ereignisse aus 2021:

Am 9. Januar meldet die Schweizer Presse, dass die SBB und die Fluggesellschaft Swiss kooperieren wollen, um eilige Reisende für einen Weg vom Flieger in den Nachtzug zu holen.⁴

¹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/EU-Ratspraesidentschaft/innovativer-schiennenverkehr-2020-09-21.html>

² <https://www.welt.de/politik/deutschland/article222818310/Deutsche-Bahn-Es-wird-auf-das-schlechteste-Szenario-hinauslaufen.html>

³ <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/werner-knallhart-guter-sekt-stirnabdruckfett-am-fenster-und-wasserrinnsal-aus-der-klimaanlage/26745550-2.html>

⁴ <https://www.luzernerzeitung.ch/wirtschaft/mit-dem-nachtzug-ins-ausland-mit-dem-flugzeug-heim-die-sbb-und-die-swiss-werden-zu-partnern-ld.2083422>



4

Am 23. Februar präsentieren die ÖBB den neuen »Nightjet«⁵. Im selben Monat kündigen mehrere private Zugbetreiber (RDC, Train4You, Snälltåget) ihre Nachtzüge für die Saison 2021 an.

Währenddessen beantwortet die Bundesregierung eine Anfrage der FDP-Fraktion zum »Ausbau grenzüberschreitender Nachtzugverbindungen in Europa« (Drucksache 19/26683) am 15. Februar so⁶:

Eine Förderung von Nachtzugverbindungen im Schienenpersonenfernverkehr mit Bundesmitteln ist nicht vorgesehen. ... Die DB Fernverkehr AG verfügt über keine Schlafwagen mehr und plant auch nicht, neue Schlafwagen zu kaufen oder zu leasen. ... Vorbehaltlich des Verlaufs der Corona-Pandemie ist im Sommer 2021 die Einführung eines neuen ICE- Zugpaares über Nacht auf der Strecke Hamburg – Hannover – Fulda – Würzburg – München geplant. Mit diesem Lückenschluss bietet die DB AG dann auf allen Hauptstrecken zwischen den großen Metropolen in Deutschland ein Fahrtenangebot über Nacht.

Das heißt: keine Förderung von Nachtzügen (im Gegensatz zu Flugverkehr und Fernbussen), kein Engagement der DB, im Gegenteil: bewusstes Konkurrieren gegen die ÖBB-Nachtzüge, indem Sitzwagenreisende in neue ICEs umgelenkt werden sollen: »Wie Deutschland die Nachtzüge ausbremst«, lautet dazu die Schlagzeile des »Tagesspiegel«.⁷

Am 20. Mai führt Frankreich den Nachtzug Paris-Nizza wieder ein. Die Begrüßung der Fahrgäste erfolgt nicht durch den Zugchef, sondern durch den Regierungschef: Premierminister Jean Castex beglückwünscht die Reisenden zu ihrer Entscheidung, den Nachtzug zu nehmen.⁸ Bis 2030 sollen viele weitere Nachtzuglinien folgen.⁹ Vier Tage später kehrt der Nachtzug Wien-Amsterdam wieder zurück – mit der österreichischen Umweltministerin Leonore Gewessler an Bord.¹⁰ Die tschechische Privatbahn Regiojet plant Nachtzüge von

⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=v4YL5DG0Fb4>

⁶ <https://dserver.bundestag.de/btd/19/266/1926683.pdf>; vgl. auch <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/halbherziges-nachtzug-come-back-deutsche-bahn-kauft-keine-neuen-schlafwagen/26920742.html>

⁷ <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/hohe-schienenmaut-keine-schlafwagen-wie-deutschland-die-nachtzuege-ausbremst/26946546.html>

⁸ https://twitter.com/JeanCASTEX/status/1395615180629889032?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1395615180629889032; https://www.rnz.de/wirtschaft/wirtschaft-ueberregional_artikel,-bahnverkehr-frankreich-setzt-wieder-auf-nachtzuege-_arid,676816.html

⁹ https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/01/31/le-ministre-des-transports-souhaite-une-dizaine-de-lignes-de-trains-de-nuit-en-2030_6068279_3234.html

¹⁰ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/im-nachtzug-nach-amsterdam-oebb-nimmt-strecken-wieder-in-betrieb-17358131.html>

Warschau und Prag in die Alpen¹¹ sowie von Berlin nach Slowenien und Kroatien¹². Am 18. Juni führen die ÖBB und die slowakische ZSSK einen Nachtzug von Bratislava nach Split ein, der zwischen Wien und Split auch Autos und Motorräder befördert.¹³ Die DB hingegen will das Autozugterminal in München abreißen, um am Ostbahnhof Platz für eine Baustelle zu gewinnen.¹⁴

Derweil wiederholt beim »Schienengipfel« der Bundesregierung namens der Deutschen Bahn ihr (mittlerweile ehemaliges) Vorstandsmitglied Ronald Pofalla das ignorante Mantra: »Wir halten Schlafwagen nicht für wirtschaftlich.«¹⁵ Und Michael Peterson, Chef von DB Fernverkehr, erklärt, dass die DB nicht »ein bisschen Nachtzug betreiben«, sondern die teuren Neuanschaffungen den Österreichern, Schweizern und Franzosen überlassen wollen – das nennt er »Ausbau der Nachtzug-Kooperation«¹⁶. Gar keine Kooperation gibt es mit Transdev, deren »Snälltåget« seit dem 28. Juni Berlin und Hamburg mit Malmö und Stockholm verbindet.¹⁷

Im Wahlkampfmonat August kommen allerdings neue Töne aus Berlin; so äußerte sich Bundestagsabgeordnete Steffen Bilger (CDU; Ludwigsburg, Baden-Württemberg) wie folgt:

Wir können als Eigentümer Erwartungen an die DB formulieren und dazu gehört auch, dass sie selbst wieder ins Nachtzuggeschäft einsteigt. ... Rückblickend war es [das Abschaffen der Nachtzüge] nicht die richtige Entscheidung. Ich war damals Mitglied im Verkehrsausschuss und habe diesen Schritt kritisch gesehen.¹⁸

Allerdings bremst Berlin nach wie vor den geplanten Nachtzug von Schweden nach Belgien aus. Die Transportpreise der DB sind ein großes Hindernis.¹⁹

Im September beantwortet die Bundesregierung eine Kleine Anfrage der Bündnisgrünen-Fraktion zum Stand des ein Jahr zuvor präsentierten Nachtzugkonzepts. Einige der Antworten sind nicht in der Bundestags-Drucksache 19/32378 nachlesbar, denn sie wurden ...

... als Verschlussache »VS – Vertraulich« eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.²⁰

Die Bundestagsabgeordneten können nun also zwar erfahren, welche Leistungen die DB für die ÖBB erbringt und was sie dafür kassiert, aber sie dürfen das nicht verwenden – nicht einmal in einer Bundestagsdebatte, bei der es um die Frage geht, ob die DB den internationalen Schienenverkehr fördert oder behindert!

¹¹ <https://www.ferrovie.info/index.php/it/13-treni-reali/18743-ferrovie-nel-futuro-prossimo-di-regiojet-c-e-anche-l-italia>

¹² <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/schlafend-in-den-sueden-berlin-bekommt-einen-nachtzug-fast-bis-ans-mittelmeer-li.175471?pid=true>

¹³ <https://www.derstandard.de/story/2000127575342/nur-einmal-schlafen-mit-dem-nachtzug-nach-split>

¹⁴ <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/so-plant-die-bahn-die-zweite-roehre-91043696.html#idAnchComments>

¹⁵ <https://taz.de/Reisen-mit-der-Bahn-in-Europa/!5776517/>

¹⁶ <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.interview-mit-michael-peterson-chef-der-db-fernverkehr-corona-wird-uns-nochmals-mehr-als-eine-milliarde-euro-verlust-bescheren.c1b4d14b-ce95-474d-85f7-d7a64f41bc96.html?reduced=true>

¹⁷ <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/klimafreundlich-reisen-neuer-nachtzug-zwischen-berlin-und-skandinavien-ist-da-li.167879?pid=true>; siehe auch <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/news-des-tages-unwetter-herdenimmunitaet-nachtzug-boom-a-783d97fe-f415-422a-b9c0-171791a34578>; <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/nachtzug-boom-warum-ist-die-deutschen-bahn-nicht-dabei-a-ebd5fbb-2a17-4680-ad64-d977fa703c1d> und <https://www.spiegel.de/reise/europa/deutsche-bahn-gibt-starttermine-fuer-neue-nachtzug-strecken-bekannt-a-3160bb56-8868-4545-b12f-e174b3194bcf>

¹⁸ <https://www.stimme.de/regional/region/warum-steffen-bilger-ein-comeback-der-db-nachtzuege-erwartet-art-4523824>

¹⁹ <https://www.lok-report.de/news/europa/item/27471-danemark-schweden-verkehrsminister-kritisieren-deutschland-wegen-behinderung-von-nachtzuegen.html>

²⁰ <https://dserver.bundestag.de/btd/19/323/1932378.pdfM>; siehe auch <https://dserver.bundestag.de/btd/19/319/1931991.pdf> und <https://www.bundestag.de/presse/hib/863212-863212>



Am 13. Dezember 2021 schließlich fährt erstmals seit vielen Jahren wieder ein Nachtzug von Wien nach Paris. Das Medienecho ist grandios – schon Monate vorher gibt es zig Artikel dazu, und über die feierliche Wiedereröffnung mit viel Prominenz (u. a. mehrere Regierungsmitglieder beider Staaten) wird seitenweise berichtet.²¹

Deutlich wird: Eisenbahn, speziell Nacht- und Autozugverkehr, ist eine internationale Angelegenheit, auch wenn ein einzelnes Land, das mitten in Europa sitzt, allen anderen das Leben schwer machen kann. Das Team von »Investigate Europe« hat sich mit diesem Thema befasst – die Analysen sind lesenswert²². Der Berliner Senat, der eine Studie über das Potenzial Berlin als »Drehkreuz für ein europäisches Nachtzugnetz« in Auftrag gab, muss im Ergebnis der Studie und ihrer Präsentation im Februar 2022 feststellen, dass es zwei Hauptprobleme gibt: den Mangel an Fahrzeugen und den Mangel an politischem Willen einiger Staaten, den Nachtzugverkehr zu fördern²³. Auch die Europäische Kommission hatte eine Studie in Auftrag gegeben, die das Potenzial internationaler Langstrecken-Verbindungen ausloten sollte. Das europäische Netzwerk »Back on Track«, zu dem u. a. Aktive von »Bahn für Alle«, »Prellbock Altona«, »Pro Bahn« und »Bürgerbahn statt Börsenbahn« gehören und das mehrere Konferenzen und zahlreiche Aktionen zum Thema Nachtzüge durchgeführt hatte, konnte seine Positionen in die Studie einbringen: Notwendig ist vor allem eine Änderung der politischen Rahmenbedingungen, die bisher den Luft- und den Straßenverkehr subventionieren und den Bahnverkehr diskriminieren. Notwendig ist aber auch, dass die Bahngesellschaften vom Konkurrenzdenken der »Liberalisierung« zur Kooperation zurückkehren, damit es wieder möglich ist, auf einfache Weise eine Fahrkarte für die Gesamtstrecke zu kaufen, egal welcher Betreiber den Zug fährt, damit ein wegen Verspätung von Zug A verpasster Zug B nicht dazu führt, dass der Betreiber von B einen sitzen lässt und zum Kauf eines neuen Tickets zwingt, sondern sich in der Pflicht sieht, die Reisekette bis zum Endziel sicherzustellen. »Back on Track«, das wegen Corona zwischen Oktober 2019 (in Hamburg-Altona) und März 2022 (in Brüssel) keine physischen Konferenzen abhalten konnte, hat sich inzwischen in Belgien und in Deutschland als Verein konstituiert, um sich noch wirksamer als bisher engagieren zu können.

Dass bei der Brüsseler Konferenz u. a. die Vorsitzende des Verkehrsausschusses im EU-Parlament Karima Delli, der für Mobilität zuständige Vizepräsident Belgiens Georges Gilkinet sowie Vertreter von SNCB, ÖBB, Thalys und anderen Unternehmen der Bahnsektors sich mit den Aktiven austauschen, zeigt: Die Signale für Nachtzüge stehen international auf Grün. Es ist jetzt an der deutschen Politik und der Deutschen Bahn, die Langsamfahrstellen und sonstigen Betriebsstörungen in Deutschland zu beseitigen.

²¹ Daher nur die ministerielle Meldung und ein Artikel aus Salzburg: <https://infothek.bmk.gv.at/nightjet-premiere-nach-paris/>; <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/paris-ist-einen-nachtzug-wert-113963179>

²² <https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-bahn-europa-verkehr/>; <https://www.investigate-europe.eu/de/2021/entgleist-nachtzug-bahn-verkehr/>

²³ <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2022/pressemitteilung.1175741.php>; <https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2022/02/studie-berlin-drehkreuz-nachtzuege-europa-hindernisse.html>; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/london-barcelona-mailand-wo-das-berliner-nachtzugnetz-wachsen-koennte/28054046.html>;

4 „Wer hat Angst vor einer Preis- und Ticketreform?“

Gerade jetzt ist ein Klima-Jahresticket die notwendige Antwort auf hohe Spritpreise

Andreas Müller-Goldenstedt

Das jetzige Preis- und Ticketsystem der deutschen Bahn, der Verkehrsverbünde in den großen Städten, bei den privaten Bahngesellschaften, in den Ticket“hohheits“gebieten der Bundesländer ist mehr als eine Katastrophe. Es ist ein System mit vielen Unbekannten.

Einen Versuch der Aufklärung gibt es bei Wikipedia mit einer 23 Seiten umfangreichen Recherche¹. Das steht in einem auffallendem Kontrast zu dem, was die Deutsche Bahn bei ihrer Gründung vorgab. Der damalige Bahnchef Heinz Dürr sagte: „Ziel ist die absolute Kundenorientierung im Denken und Handeln. [...] Es wird ein einfaches und transparentes Preissystem entwickelt, wobei die BahnCard ausgebaut wird.“²

In beiden Bereichen fand das Gegenteil statt: Das Preissystem ist, insbesondere seit der Tarifreform 2002, völlig intransparent. Die BahnCard 50 wurde zunächst 2002/2003 abgeschafft; dann wieder eingeführt. Wobei es seit 2003 zwei BahnCards mit höchst unterschiedlicher Philosophie gibt: die „alte“ BC50, die die offiziellen Bahnpreise halbiert, die aber im Anschaffungspreis relativ hoch ist und zugleich oft nicht eingesetzt werden kann bzw. angesichts von Billigangeboten „im Abseits“ steht. Und die BC25, die mit der 25-Prozent-Preisreduktion eher den Charakter einer Schnäppchen-Rabatt-Karte hat.

Das derzeitige Ticket- und Preissystem ist und bleibt ein Dschungel. Fragt man Expertinnen und Experten zu diesem Thema, so bekommt man meist Antworten wie: „Das fassen wir nicht an“ ... „An diesem Thema kann man sich nur die Finger verbrennen“ „Alles zu kompliziert.“ ... „Ein Chaos am Ticketschalter und am Ticketautomat“

Ein Beispiel: Der Verfasser fuhr am 22. Februar 2022 um 17 Uhr von Dresden nach Hamburg und musste dazu mit einer BahnCard 25 nur 11,15 € für eine Fahrt im EC 173 bezahlen.

Um dann in Hamburg mit der S-Bahn und Bus weiter zufahren, waren 3,60 € für eine 10 km Fahrt zu zahlen. Wie ist das möglich? Wie wurde dieses 11,15 Euro-EC-Ticket in „den Mühlen der DB-Algorithmen“ berechnet? Was sind die Kriterien für knapp 480 km-Bahnfahrt bei der Berechnung des Ticketpreises! Wer hier da nachfragt, bekommt keine Antworten.

Und es fragen sich viele Fahrgäste des ÖPNV, wie die Ticketpreise zu Stande kommen, wer wie Preise festlegt, Tarifzonen bestimmt. Dazu kommen die „Mauern“ zwischen den diversen Tarifsyste men der Deutschen Bahn, den privaten Bahnbetreibern und dann auch noch zu den verschiedenen Verkehrsverbünden.

Über gemeinsame, durchgehend gültige Bahntickets im europäischen Raum wird erst gar nicht nachgedacht. Und wir schreiben das Jahr 2022.

¹ Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Preissystem_der_Deutschen_Bahn

² Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“) veröffentlicht im Mai 1993, Statement H. Dürr auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1993.



Ein Preis- und Ticketreform würde das Bahnfahren für mehr Kunden und mehr Mobilitätswechsler vom Auto auf die Schiene mit einem klaren, einfachen und nachvollziehbaren Preissystem attraktiver machen. Es müssen nachhaltige und keine tagesaktuellen Anreize geschaffen werden. Einige europäische Länder machen es vor.

Österreich prescht beim Klimaticket vor

Unser Nachbarland Österreich hat seit Oktober 2021 das Klimaticket. Es kostet für ein Jahr 1065 Euro. Bis zum 25. Lebensjahr und ab dem 65. Lebensjahr kostet das Klimaticket nur 821 Euro. Mit diesem Klimaticket kann der Besitzer ein Jahr lang alle Bahn- und alle ÖPNV-Angebote in ganz Österreich nutzen. Für einen Zuschlag von 110 Euro können dann bis zu vier Kinder mitreisen. Das Klima-Ticket war am 26. Oktober 2021 ein Renner, als es auf den Markt kam. Bis Dezember 2021 hatten schon 133.000 Personen das Klimaticket gekauft. Die Initiative und der politische Wille kamen von den Grünen, die in Österreich mit in der Regierung sitzen. Ergänzend dazu haben seit 2022 die österreichischen Bundesländer regionale Klimatickets aufgelegt. Die Verantwortung für die Umsetzung und Gestaltung der regionalen KlimaTickets liegt beim jeweiligen Bundesland.

Oder unternehmen wir einen Abstecher nach Ungarn: Dort haben alle Rentnerinnen und Rentner seit Jahren ein Null-Euro-Ticket, das bei allen öffentlichen Verkehrsmittel Gültigkeit hat.

365-Euro-Ticket in Österreich - und in Deutschland?

Das erste 365-Euro-Ticket wurde am 1. Mai 2012 in Wien eingeführt. 1 Euro am Tag für den gesamten öffentlichen Verkehr in Österreichs Hauptstadt. Dieses Ticket führte in den ersten fünf Jahren zu einer Verdoppelung der verkauften Jahreskarten, zu einer verstärkter Nutzung von S+U-bahn, Straßenbahn und Bussen in Wien und zu einem deutlichen Rückgang des Autoverkehrs.

In Deutschland sind Forderungen für ein 365-Euro-Ticket in vielen Städten laut und deutlich. Politikerinnen und Politiker der Grünen und der Linken, Bahn- und Verkehrsinitiativen, wie VCD und Pro Bahn, fordern solch ein Ticket. Bislang vergeblich. Sie stoßen immer wieder auf Unverständnis und auf bürokratische Widerstände.

Warum können nicht alle deutschen Großstädte in ihren Verkehrsverbünden ein solches 365-Euro-Jahresticket einführen? Derzeitig haben nur zwei deutsche Städte ein allgemeines 365 € Ticket: Görlitz und Radolfzell, kleinere Städte mit einem eher begrenzten ÖPNV-Angebot.

Das Beispiel Schweiz

Die Schweiz hat ein ebenso simples wie einfaches System, in dem zwei Mobilitätskarten dominieren. Die Swiss Half Fare Card, meist „HalbTax“ genannt. Und das Generalabonnement, meist als „GA“ bezeichnet. Halbtax und GA

Ein großer Teil der Schweizer Bevölkerung kauft sich im Abo diese Mobilitätskarte. Sie kostet beim Erstkauf 185 Franken oder rund 179 Euro. Bei fortgesetztem Kauf (Abo) sind es lediglich 165 Franken. Damit bekommt er alle Tickets für Bahn, Straßenbahn, Bus, Linienschiffe, Fähren etc. mit einem Rabatt von 50 Prozent. 2020 gab es 2,5 Millionen Halbtax-Karten. Damit verfügt gut ein Drittel der erwachsenen Bevölkerung über diese Mobilitätskarte.

Rein formal gibt es Parallelen zwischen der deutschen BahnCard50 und dem Halbtax der Schweiz. Doch die Palette für den Einsatz der Schweizer Half Fare Card ist wesentlich größer als im Fall der BC50. So gibt es kein Spannungsverhältnis zu einer zweiten BahnCard wie in Deutschland im Fall der BC25. Sodann halbiert das Halbtax in beiden Klassen den Fahrpreis. Es gibt also nicht, wie in Deutschland, ein Halbtax erster und ein Halbtax zweiter Klasse. Man kann spontan entscheiden, ob man seine Reise in der zweiten oder in der ersten Klasse unternimmt und dabei jeweils den Preis halbiert. Allein dieses vereinfachte System ist Gold wert. Das GA kostet Anfang 2022 in der 2. Klasse 3860 sfr. (3740 Euro). Es berechtigt für freie Fahrt im gesamten Bahnnetz in der Schweiz und mit so gut wie allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Land. 439.000 Menschen verfügten in der Schweiz 2020 über ein GA. Ein Jahr zuvor war es eine halbe Million; die 2020er Zahlen sind Pandemie-bedingt niedriger. Die Bedeutung dieser unterschiedlichen Philosophien erkennt man am jeweiligen Erfolg. Dies wird mit einem Vergleich Deutschland – Schweiz deutlich. Siehe unsere Tabelle.

	BahnCard 50 bzw. Halbtax-Ticket	BahnCard25	BahnCard 100 bzw. Generalabonnement
BRD	1.318 (1.516 ./ 13,1%)	3.473 (3.722 ./ 6,7%)	41,0 (54,4 ./ 24,6%)
Schweiz	2.500	-	439 (500)
Verhältnis BRD : Schweiz	83,2 Mio. zu 8,8 Mio. Einwohnern => BRD-Bevölkerung 9,45 fach größer		
BRD auf Schweizer Niveau	23.636	-	4.148
Notwendige Steigerung, um die BRD (heute) auf Schweizer Niveau zu bringen	17,9 fach	4,93 fach* (BC50 + BC25)	101,2 fach

* Die Zahl der BC50 in BRD auf Schweizer Niveau dividiert durch die Summe der heutigen BC50 + BC25 (= 4,781 Millionen)

Tabelle: Die Mobilitätskarten BC50/BC25/BC100 in Deutschland im Vergleich zum Halbtax-Ticket und dem Generalabonnement in der Schweiz Angaben für 2020 (Zahlen in Klammern Angaben für 2019 mit Veränderung in %) Alle Angaben in Tausend.

⁴ Wirtschaftswoche vom 12. November 2021 <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/coronafolgen-und-falsche-prognosen-abbellio-schock-zeigt-krise-des-bahn-nahverkehrs/27787540.html> Die bislang bekannt gewordenen Zahlungen der öffentlichen Hand liegen im Fall NRW bei 380 Millionen und in Baden-Württemberg bei einem weiteren „dreistelligen Millionenbetrag“. Angaben dazu nach: Eisenbahn-Revue International 3/2022 und Wirtschaftswoche vom 25. November 2021. <https://www.wiwo.de/unternehmen/handel/bahnunternehmen-land-baden-wuerttemberg-uebernimmt-abbellio-tochter-jobs-fuer-zwei-jahre-gesichert/27834944.html>

In der Schweiz, deren Bevölkerung nur rund 12 Prozent der deutschen entspricht, gibt mit 2,5 Millionen es fast doppelt so viele Halbtax-Karten wie es in Deutschland BC50 gibt (BC50 = 1,3 Millionen). Selbst wenn man großzügig beide deutsche BCs zusammenrechnet, müsste man die Zahl dieser BC50/BC25-Karten knapp verfünffachen (exakt mit 4,93 multiplizieren), um das Niveau an Verbreitung zu erreichen, das in der Schweiz das Halbtax erreicht hat. Realistischer ist der Vergleich BC50 zu Halbtax direkt. Danach müssten es in Deutschland 17,9-mal mehr BC50 geben um das Niveau der Verbreitung des Schweizer Halbtax zu erreichen.

Nochmals verblüffender dann die Kluft, die es zwischen dem GA in der Schweiz und seinem Äquivalent, der BC100 in Deutschland gibt. Bei uns gibt es nur 41.000 BC100 (1. Und 2. Klasse). In der Schweiz sind es 439.000. Die unterschiedlich große Bevölkerungszahl berücksichtigend, müssten wir in Deutschland mehr als 100 Mal mehr BC100 haben, um den Verbreitungslevel des Generalabonnements zu erreichen.

Pandemie, Mobilitätskarten und die unterschiedliche Treue zur Bahn in Deutschland und in der Schweiz
Die Entwicklung bei den unterschiedlichen Mobilitätskarten in Deutschland im Jahr in 2020 ist von zwei Trends gekennzeichnet: 1. Ein genereller Rückgang, der sicher durch Pandemie und Lock-downs getrieben war. Es bestanden weniger Reiseanlässe und Home-Office-Pflicht, daher hat sich die Anschaffung der jeweiligen Bahncards nicht mehr gelohnt. 2. Es gibt einen besonders krassen Rückgang bei den BC100 Verkäufen. Diese reduzierten sich um fast ein Viertel - von 54.400 auf 41.000. Darin kommt zum einen die geringere Anzahl von Geschäftsreisen zum Ausdruck. Zum anderen dürfte auch das Resultat der aggressiven, und z.T. unverständlichen Preispolitik der DB mit teilweise sicher nicht kostendeckenden Sonderangeboten sein. Bei der Vielzahl der Supersparpreis-Angebote rechnet sich einfach die Anschaffung einer BC 50 oder BC 100 nicht mehr.

Auch die Schweiz hatte Pandemiebedingt Rückgänge beim Verkauf des Generalabos zu verzeichnen. Diese waren allerdings mit 13,8 Prozent etwas mehr als halb so hoch wie bei der BC100. Darin kommt vor allem die höhere Kundenbindung an die Bahn in der Schweiz zum Ausdruck.

Die Schweiz ist auch ein gutes Beispiel, dass man Bahntransportleistungen eher über Zuverlässigkeit und ein qualitativ hohes Reiseangebot verkauft, als über den Preis. Das Halbtaxabo ist mit umgerechnet 160 Euro³ (BC50 234 Euro) und das Generalabo (GA) für 3860 CHF, umgerechnet 3.740 Euro (BC 100 4.144, 2. Klasse) im Vergleich zu den deutschen Angeboten zwar um gut 30 Prozent beim Halbtax und um 7 Prozent beim GA preiswerter. Wobei der Unterschied nochmals größer ist, wenn man das deutlich höhere Einkommensniveau in der Schweiz in Rechnung stellt. Doch der Abstand ist auch nicht extrem. Angesichts des größeren Streckennetzes und der längeren durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen erscheinen die deutschen Vergleichsangebote auf den ersten Blick nicht als überteuert.⁴

Hier zeigt es sich, dass es auf das Gesamtpaket ankommt. So ist das GA 2. Klasse auch für Bahnfahrten in der ersten Klasse einsetzbar (dann mit einem Aufschlag – sei es bei Nutzung nur von einer Strecke oder von einem Tag oder Monat). Sodann ist das GA-Leistungsangebot wesentlich breiter gefächert; es umfasst beispielsweise auch Bergbahnen und die Linienschiffahrt. Sodann gibt es die BC100 in Deutschland nicht zu einem vergünstigten Tarif für Senioren.

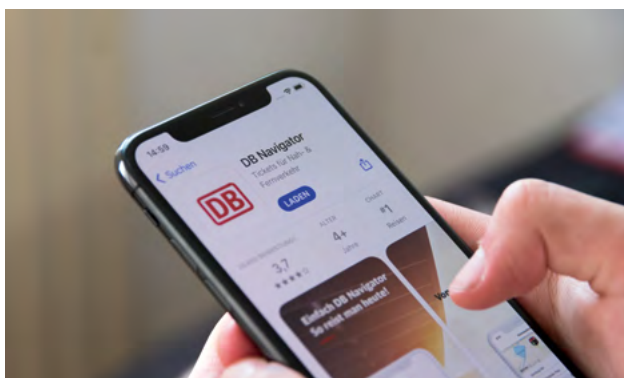
³ Hier wird als Grundlage der Preis von 165 Franken gewählt, da die große Mehrheit der Halbtax-Beziehenden dieses Ticket im verbilligten Abopreis bezahlen. Bei der BC50 gibt es einen solchen Rabatt bei fortlaufendem Bezug nicht.

⁴ Allerdings legen diejenigen, die in der Schweiz über ein GA verfügen, auf diesem Schweizer Schienennetz nicht wesentlich weniger Kilometer zurück als jemand, der in Deutschland ein BC100 besitzt. Eine Untersuchung des Informationsdienstes für öffentlichen Verkehr – LITRA kommt zu dem Ergebnis, dass ein GA-Besitzer je zurückgelegte Fahrt mehr als 25 Prozent weniger bezahlt als ein BC100-Besitzer, wobei bei diesem Vergleich bereits eine Kaufkraftbereinigung vorgenommen wurde. Oder auch: „Gemessen am Kilometerpreis der Strecke Bern – Zürich (Streckenabonnement) lohnt sich ein GA in der Schweiz für Pendler ab einer Weglänge (Wohnort – Arbeitsort) von 83 Kilometern.“ In Deutschland lohnt sich ein entsprechendes Abo (für eine ebenso lange Strecke zwischen zwei vergleichbaren Städten) erst ab einer Entfernung von 120 Kilometern. LITRA, Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich, Juni 2018., S. 15 und 20. Ähnlich das Ergebnis in der neuesten LITRA-Untersuchung aus dem Jahr 2021, dort im Schlussbericht auf Seite 28.

4

Hingegen gibt es ein GA für Seniorinnen und Senioren für nur 2880 sFr. Läge man die Altersvergünstigung bei der BC50 von 50% auch bei der BC 100 zugrunde, dann wäre diese mit 2.072 Euro ein durchaus attraktives Mobilitätsangebot. Vergleichbares gibt es für das Schweizer GA-angebot „Duo Partner“: eine zweite im Haushalt lebende Person erhält das GA für 2700 Franken. Das heißt: ein Paar ist mit 5500 Franken ein Jahr lang Schweiz-weit autonom – jeder für sich – mobil. Das ist deutlich weniger als die Kosten für den Unterhalt eines Pkw – die Kraftstoffkosten für rund 15.000 km Jahresleistung eingerechnet.

Und natürlich zählt die enorm unterschiedliche Qualität des Gesamtangebots. So ist die Pünktlichkeit des Bahnverkehrs in der Schweiz weiterhin vorbildlich; in Deutschland hingegen unzureichend bis schlecht. Bei einer Zusammenführung der Qualitätsstandards Geschwindigkeit, Netzdichte, Angebotsdichte und Pünktlichkeit kommt die Schweiz auf einen Gesamtwert von 12 von 12 möglichen Punkten; das deutsche Niveau liegt mit 5,1 bei 43 Prozent des Schweizer Niveaus.⁵



Was also tun?

1. Keine Angst vor einer Debatte über eine Preis- und Ticketreform.
2. Das 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV muss kommen – in allen deutschen großen Städten.
3. Statt der diversen Bahncards würde ein deutsches Halb-Tax-Ticket – gepaart mit nachvollziehbaren Ticketpreisen – Klarheit schaffen. Dieses müsste im Preis attraktiv – also preiswerter als aktuell sein und eine breitere Angebotspalette beinhalten.
4. Das Jahres-Klimaticket Deutschland ist – nach dem Vorbild Österreich – längst angesagt. Es würde mit einem Preis um 1500-2000 Euro pro Jahr für viele Bahn- und ÖPNV-Nutzende attraktiv sein. Ein solches Klimaticket würde viele Menschen vom Auto auf die Schiene bringen und damit einen wirksamen Beitrag zur Bekämpfung des Klimanotstands leisten.
5. Das deutsche Halb-Tax-Ticket und das Klimaticket müssen aber für alle Verkehrsträger/Anbieter Gültigkeit haben.
6. Im Regionalschienenverkehr muss es für alle Anbieter ein einheitliches Ticketsystem geben. Also einen Ticketpreis, gleichgültig, ob ich nun mit diesem Ticket mit der DB oder mit Flixbahn fahre.
7. Deutschland braucht ein Buchungssystem für alle Fahrkarten und für alle Anbieter von Verkehrsleistungen.

⁵ LITRA, Angebot und Preise im internationalen Vergleich, hier nach der 2021er Ausgabe, Seite 17. Wobei in diesen Qualitätspunkten die im Vergleich zu Deutschland deutlich niedrigere Geschwindigkeit einen hohen Stellenwert hat, was bei einer einzelnen Zugfahrt diese größere Rolle spielen mag. Nicht in den Vergleich einbezogen wurde der Faktor Taktverkehr bzw. Zeitverluste durch Umsteigen, wo es hier in der Schweiz zusätzliche Pluspunkte gibt.

*Management im
Elfenbeinturm?*

4

4

Auslandsgeschäfte der DB verkaufen!

Winfried Wolf

Rund die Hälfte des Umsatzes der Deutschen Bahn AG entfällt – wie bereits in Abschnitt 2 dargestellt – auf ihre Engagements im Ausland. Dieser Anteil hat sich nach aktuellem Stand 2021 nochmals deutlich erhöht. Dabei wurde dieser Anteil von bahnfremdem und Auslandsengagements von Jahr zu Jahr gesteigert. Diese Entwicklung steht in offenem Widerspruch zu

- ▶▶ der Gründung der Deutschen Bahn AG, als es 1994 keine relevante Auslandsengagements gab und als es keinerlei Ankündigung einer geplanten Entwicklung hin zu einem Global Player gab
- ▶▶ der Feststellung des damaligen Bundesbahnchefs Heinz Dürr, der die Bundesbahn-Tochter Schenker 1991 mit dem expliziten Hinweis (an Stinnes) verkaufen ließ, dass man sich zukünftig und nach der Bahnreform auf das Schienengeschäft konzentrieren würde. Es war dann bezeichnenderweise Bahnchef Mehdorn, der 2002 Schenker erneut in das neu im Entstehen begriffene Imperium des Bahnkonzerns aufnehmen ließ.
- ▶▶ den wiederholten Aussagen aus dem Top-Management der Deutschen Bahn, man werde sich „nun auf das Kerngeschäft“, auf den Schienenverkehr in Deutschland, konzentrieren. Exakt in diesem Sinn äußerte sich Rüdiger Grube, als er 2009 das Amt als Bahnchef und als Mehdorn-Nachfolger antrat. Seither wurde der Auslandsanteil jedoch um weitere rund 20 Prozentpunkte gesteigert!
- ▶▶ den Ansagen seitens des Eigentümers, der Bundesregierung: Die letzten beiden Regierungen respektive deren Verkehrsminister Alexander Dobrindt und Andreas Scheuer betonten, man werde in Bälde Auslandsengagements der Deutschen Bahn abstoßen. Doch nichts dergleichen geschah.

Es gibt viele Gründe, die gegen ein solches Engagement der Deutschen Bahn sprechen. Auch wenn es 2021 vor allem bei Schenker deutliche Gewinne gab, so bleiben diese Engagements hochriskant. Zu dem zweiten wichtigen Auslandsengagement, Arriva, schrieb jüngst Prof. Christian Böttger:

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

Auf Schenker trifft das nicht zu; diese Konzerntochter war 2021 deutlich profitabel. Doch die neue Weltlage, die mit dem Krieg der Russischen Föderation in der Ukraine eingetreten ist, könnte sich auch dies schnell ändern. Es gab schon einmal ein großes DB-AG-Investment im Ausland – Bax Global – das erbärmlich in sich zusammenbrach.

Anfang 2022 wurden erneut Pläne öffentlich, wonach zumindest die DB-Tochter Schenker in Bälde verkauft werden würde. Dabei wurde argumentiert, dass im Fall eines Komplettverkaufs „bis zu 20 Milliarden Euro“ zu Erlösen sein würden. Bislang gingen Experten davon aus, dass rund 10 Milliarden Euro erzielt werden könnten. Allerdings erschien der besagte Artikel drei Wochen vor Beginn des Kriegs in der Ukraine.²

¹ Christian Böttger, Problemkind Deutsche Bahn? Strukturen und Reformbedarf des deutschen Schienenverkehrs, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 18. Februar 2022.

² Möglicher Milliarden-Verkauf durch die Bahn: Investoren wappnen sich für Schenker-Übernahme, in: Handelsblatt vom 2. Februar 2022.



Das demonstriert, dass ein Verkauf der Auslandsengagements zumindest kurzfristig auch finanziell Sinn machen könnte. Mit einem Erlös von 20 Milliarden könnte die DB ihren Schuldenberg mehr als halbieren.

Doch der entscheidende Grund für unsere Forderung nach einem Verkauf der Auslandsengagements betrifft die Unternehmensphilosophie und die praktischen Folgen für das Management: Bei 50 Prozent Auslandsumsatz und 50 Prozent Nicht-Schiene-Umsatz wird der Fokus des Managements erheblich im Ausland und im Nicht-Schienen-Bereich liegen. D.h. bei eigenwirtschaftlichen Investitionen müssen die Vorstände der Teilgesellschaften immer nachweisen, dass ihr Investment genauso profitabel ist wie z. B. eine Investition in ein neues Hochregallager für Schenker in Singapur. Und da dürften inländische Bahninvestments immer wieder den Kürzeren ziehen. Daher auch die immer aufwändigeren „Eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchungen (EBWU)“, bei denen dann Inlandsprojekte mit erst nach unten frisierten Kosten und überhöhten Passagier/Umsatzzahlen schön gerechnet werden. Und je größer das Auslandsengagement umso größer der DB Verwaltungswasserkopf, um das alles zu kontrollieren. Hinzu kommt der Aspekt, dass die Art Manager, die den Bahnkonzern dominieren, Auslandsengagements sexy finden und Schienen oft zum alten Eisen zählen.

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

Das erst Ende 2021 gesetzte Ziel bei Schenker, die Vergangenheit des Unternehmens als Reichsbahn-Tochter in der NS-Zeit auszuleuchten und von unabhängiger Seite aufarbeiten zu lassen, muss im Übrigen unbedingt umgesetzt werden – auch im Fall des erwünschten baldmöglichen Verkaufs.³

³Schenker war in der NS-Zeit „Vertrauensspediteur des Reiches“. Das Unternehmen organisierte den Beutetransfer der europaweiten Plünderungen des NS-Regimes. Die Initiative „Zug der Erinnerung“ hat dankenswerterweise seit Jahren auf diesen Zusammenhang hingewiesen. Siehe: Thiemo Heeg, Vertrauenspediteur der Nazis, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 31. Dezember 2021.

5

Wie weiter?

„Alle reden vom Wetter. Wir nicht“.

So lautete in den 1960er Jahren der Text unter einem Bild von einer Bundesbahn-Bahn, die durch eine schneeverwehte Landschaft pflügt. Und es gab das Statement

„Pünktlich wie die Eisenbahn“.

Beides war nicht nur ernst gemeint. Beides traf zu. Das erstgenannte Plakat ist heute Kult. Die Deutsche Bahn AG könnte es nie und nimmer plakatieren, ohne sich zur Lachnummer zu machen. Und ähnlich verhält es sich mit dem Statement mit der Bahn-Pünktlichkeit.

Doch warum ist das so? Die Technik hat sich seit den Dampflokomotiven weiter entwickelt – hin zu mehr Präzision. Der Einsatz von Computern, digitaler Signaltechnik und Platzreservierung noch wenige Minuten vor Abfahrt eines Zuges könnten Bahnfahren ja zuverlässiger machen.

Und dafür gibt es ja zumindest ein Beispiel: In der Schweiz funktioniert die Eisenbahn weitgehend wie bei uns die Bahn vor siebzig Jahren – und dies mit dem Einsatz moderner Technik und optimalem Komfort. Und dies auf 400 Meter über dem Meeresspiegel und auf 1500 Metern Höhe.

Es gibt Gründe für das Desaster des Schienenverkehrs in Deutschland im Allgemeinen und für das Versagen der Deutschen Bahn AG im Besonderen. Einige davon haben wir in diesem Alternativen Geschäftsbericht, dem 14. in Folge, zusammengetragen.

Und dabei – bei bloßer Kritik – soll es nicht bleiben. Wir engagieren uns dafür, dass Schweizer Verhältnisse auch bei uns (wieder) einziehen. Wir haben praktische Vorschläge für eine KlimaBahn. Und wir sehen, dass sich einige Dutzend Bahninitiativen vergleichbare Gedanken wie wir machen (siehe den folgenden Abschnitt 5.1.).

Auf einem Bahnkongress der Initiativen wollen wir am 14. und 15. Mai in Stuttgart darüber diskutieren (siehe Abschnitt 5.2.).



Neues Netzwerk von Bahn-Initiativen

- ▶▶ für vernünftige Verkehrspolitik
- ▶▶ für sinnvolle Bahnentwicklung
- ▶▶ für echte Bürgerbeteiligung
- ▶▶ für wirklichen Schutz des Menschen und der Natur

Andreas Müller-Goldenstedt

„Wir wollen, dass die Deutsche Bahn nicht die Schotten dicht macht, sondern sich der Debatte um eine vernünftige Bahnpolitik stellt“

Seit Ende 2021 finden sich in einem neuem Netzwerk zahlreiche Bahn-Bürgerinitiativen. Regelmäßig wird digital getagt und beraten. Die Initiative dazu kam aus dem Süden und aus dem Norden. Die Hauptüberschriften für ein mögliches Netzwerk oder ein Bündnis waren sehr allgemein formuliert:

„Wir sind zusammen für eine vernünftige Verkehrspolitik“

Das klang erst sehr naiv und träumerisch. Doch diese einfache Klammer hat es in sich:

- ▶▶ Viele Menschen in Deutschland haben die jetzige Bahn satt.
- ▶▶ Sie ist nicht nah am Bürger.
- ▶▶ Sie kümmert sich zu wenig um den allgemeinen Bahn-Fahrgast.
- ▶▶ Sie setzt weiterhin auf riskante Nicht-Bahn-Auslandsgeschäfte.
- ▶▶ Sie vernachlässigt ihr Kerngeschäft: Gute Züge, gute pünktliche Zugverbindungen.
- ▶▶ Und die Manger*innen der Deutsche Bahn haben um sich eine sehr elastische, aber harte Gummiwand gezogen.

Du drückst da mit deiner lokalen aktiven Bürgerinitiative rein. Du schreibst an die Bahn mit Pressemitteilungen, Statements und klugen Argumentationen die Finger wund. Nichts passiert, keine Reaktionen, wenig Bereitschaft seitens der Deutschen Bahn, den Dialog zu suchen.

Die Deutsche Bahn:

„Scheuklappen aufsetzen, nicht nach links und rechts schauen und einfach weitermachen.“

Der am 18.03.2022 von Jan Böhmermann originelle, aber sehr analytische ZDF-Royal Bericht über die Deutsche Bahn trifft die Situation.¹

„Fahrriechung Frust – die Deutsche Bahn“

Jetzt haben sich 30 – sehr verschiedene – Bahninitiativen aus dem obersten Norden bis in den Süden zusammen vernetzt. Am 30.03.2022 werden sie zum ersten Mal den Schritt in die gemeinsame Öffentlichkeit machen. Der Tenor wird sein: Gemeinsam besser gehört werden: Im Bundesverkehrsministerium, im Bundestag, bei den Länderverkehrsministerien und vor allem beim Bahnvorstand und seinem Aufsichtsrat. Der erste Lackmustest wird sein, ob Herr Theurer als Bahnbeauftragter des Bundesverkehrsministerium zuhören wird.



Grün überstreichen
reicht nicht.

5 Warum eine Klimabahn-Konferenz? Warum eine KlimaBahn-Initiative?

Hendrik Auhagen und Winfried Wolf

KlimaBahn-Konferenz

Am Wochenende 14. und 15. Mai treffen sich Bahn-Aktive und Bahn-Initiativen in Stuttgart. Zum Auftakt wird es am Samstag, um 12.30 Uhr, eine Kundgebung vor dem Hauptbahnhof geben. Um 14 Uhr beginnt die Konferenz im Gewerkschaftshaus (Willi-Bleicher-Straße; rund 15 Minuten Fußweg vom Hbf).

Am Abend gegen 19 Uhr findet am gleichen Ort (Gewerkschaftshaus) die Premiere des Films von Klaus Gietinger „KlimaBahn und Stuttgart 21“ statt.

Am Sonntag erhält die Konferenz den Charakter einer Fachtagung (mit Arbeitsgruppen). Das Ende ist auf ca. 14h Sonntag festgelegt.

Worum geht es auf der Konferenz und Tagung? „Bahn an sich“ sei ökologisch – diese Auffassung herrscht in weiten Teilen der Umwelt- und Klimabewegung vor. Und diese Auffassung macht sich das Management der Deutschen Bahn zu Nutzen, um Projekte wie „Stuttgart 21“ durchzusetzen, die im Faktencheck extrem unökologisch, unökonomisch und klimaschädlich sind. Menschen, die sich mit der konkreten Bahnpolitik beschäftigen, ob in Bürgerinitiativen gegen neue Hochgeschwindigkeitsstrecken oder als aktive Fahrgäste, erleben den Widerspruch zwischen Umweltanspruch und gegenteiliger Bahnrealität. Sie fühlen sich dabei auch von der grünen Politik und der offiziellen Klimaforschung allein gelassen.

Darum ist es so wichtig, das Ziel einer überzeugenden Klimabahn konkret zu formulieren und deutlich zu unterscheiden vom Gebaren der DB-AG!

Alle, die neugierig sind, zu erfahren, welche ungeheuren Verlagerungspotentiale von der Straße auf die Schiene durch neue Konzepte wie „Takt vor Tempo“ es gibt, finden dazu Vorschläge und Antworten auf der Stuttgarter Konferenz. Ebenso wie diejenigen, die sich gegen wahnwitzige Bahnprojekte wie neue Hochgeschwindigkeitsstrecken wie diejenige zwischen Hannover und Bielefeld wenden.

Die Stuttgarter Konferenz bietet eine große Chance, sich bundesweit zu vernetzen (siehe dazu den vorangehenden Abschnitt). Die aktuelle Krise der Bahn und die Energiekrise, die mit dem Krieg in der Ukraine ausgelöst wird, muss für eine Kurskorrektur genutzt werden.

KlimaBahn-Konferenz – Stuttgart, 14. und 15. Mai 2022

www.klimabahn-initiative.de



Die Stuttgarter Konferenz bietet die Gelegenheit, wichtige Zukunftsfragen der Bahnpolitik zu diskutieren:

- ▶▶ Die Klimabahn-Frage an die Klimaforschung – nämlich welche Bahn schneidet im CO₂-Faktencheck eher positiv oder eher negativ ab?
- ▶▶ Mit welcher Bahnstruktur (integrierte oder Wettbewerbsbahn) kann das Bahnnetz optimal genutzt werden?
- ▶▶ Wie kann das Spannungsverhältnis zwischen einer Güterbahn, die im engen Takt bundesweit Güter auf der Schiene statt auf der Straße befördert, und den Bedürfnissen von lärm-geplagten Anwohnerinnen positiv aufgelöst werden?
- ▶▶ In welchem Verhältnis stehen Nutzen und Nachteile von Hochgeschwindigkeitsstrecken?

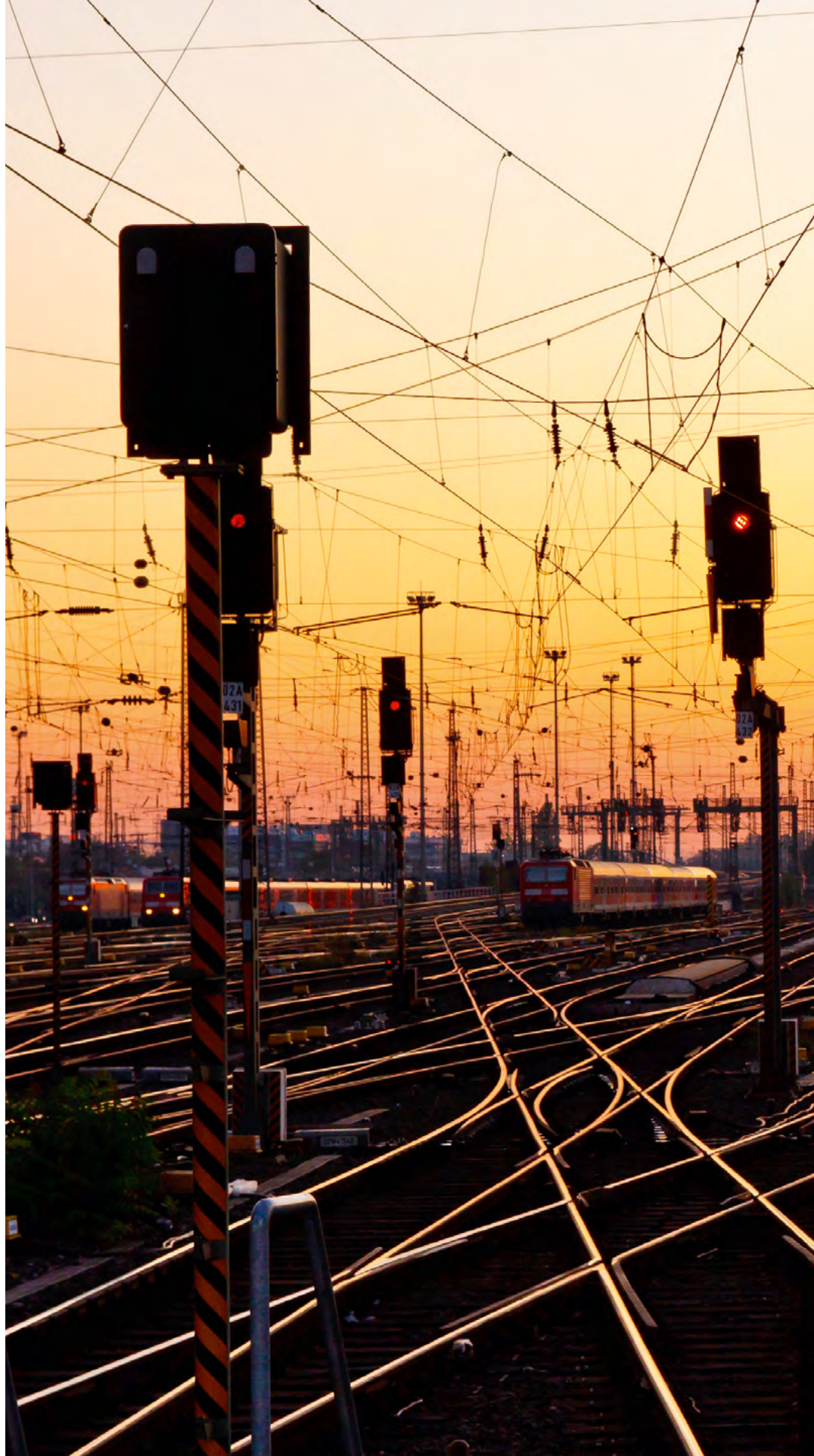
Auf der Konferenz und Tagung wird es schließlich darum gehen, wie unsere Kräfte gebündelt werden können. Das Projekt einer Klimabahn-Initiative steht auf der Tagesordnung. Die Konferenz soll dafür einen Auftakt bilden. Der KlimaBahn-Film soll sich zu einem wichtigen Mobilisierungs-Element bei unserer Arbeit entwickeln (wie 2007ff im Fall des Films „Bahn unterm Hammer“). Die Vernetzung der Bahn-Initiativen kann diesen Prozess begleiten.

Datum: Stuttgart, 14. und 15. Mai 2022
Orte: am 14.5. vor den Hauptbahnhof , danach im Gewerkschaftshaus
Zeit: 13.30 Uhr (14.5.)
Informationen: www.klimabahn-initiative.de

KLIMABAHN- INITIATIVE



www.klimabahn-initiative.de



**Bürgerbahn
statt Börsenbahn**