



DB AG – Weiterhin ein Generalsanierungsfall

**ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT
DEUTSCHE BAHN 2023**



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Inhalt

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

Inhalt

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

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Heiner Monheim

Herausgegeben im Eigenverlag, Erscheinungsdatum 20.3.24

Der Alternative Geschäftsbericht DB AG wird ausschließlich mit Spenden finanziert; alle damit zusammenhängende Arbeit erfolgt auf ehrenamtlicher Basis.

Spenden bitte an:

Prellbock-Altona e. V.: IBAN: DE03 8306 5408 0004 1354 90, BIC: GENODEF1SLR

Stichwort: „Alternativer Geschäftsbericht der DB AG“

Prellbock-Altona e. V. ist als gemeinnütziger Verein anerkannt. Spenden sind steuerlich absetzbar.

Titelbild: Felix Kirchner/Unsplash

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

1 Deutsche Bahn AG 2023 – Weiterhin ein Fall für eine Generalsanierung

Zehn Thesen oder: ein Summary

Dieser Alternative Geschäftsbericht erscheint 2024 zum 16. Mal. Er erschien jährlich, immer kurz vor der offiziellen DB-Bilanzpressekonferenz. Nur im ersten Corona-Jahr gab es einen Ausfall. In den ersten zwölf Jahren haben wir den Bericht meist an die Journalisten: innen verteilt, die zum Ort der Bilanzpressekonferenz eilten. Das ist längst nicht mehr möglich. Die Deutsche Bahn AG verhindert dies seit einigen Jahren, da sie ihre Bilanzpressekonferenzen entweder digital oder an geheim gehaltenen Orten (hybrid) vor handverlesenen Journalist: innen abhält. Man hat zunehmend Angst vor den Bahnkritikern, die von Jahr zu Jahr mehr werden. Diese Abschottungsmentalität ist, trotz gegenteiliger Äußerungen in den bei Großbauprojekten veranstalteten Dialogforen, in denen immer von partnerschaftlichem Dialog auf Augenhöhe geredet wird, symptomatisch für den Zustand der Deutschen Bahn AG. Wegen des beklagenswerten Zustandes der Deutschen Bahn haben wir den Alternativen Geschäftsbericht 2023 unter den Titel: „Deutsche Bahn 2023 – weiterhin ein Fall für eine Generalsanierung“ gestellt. Dies gilt in dreierlei Hinsicht:

1. Angesichts des maroden Zustandes der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist eine Generalsanierung des gesamten Netzes erforderlich. Aber anders als von der DB verkündet nicht nur für Hochleistungskorridore und nicht verbunden mit monatelangen Totsperrungen.
2. Die Zusammenfassung von DB-Netz und DB Station&Service in eine neue Gesellschaft InfraGO greift viel zu kurz, ist falsch aufgegleist und vertuscht nur die tiefgreifenden Strukturprobleme im DB-Konzern. Es ist eine umfassende Organisationsreform des Konzerns Deutsche Bahn erforderlich mit einer deutlichen Verringerung der Zahl der über 500 Tochtergesellschaften, einer Verabschiedung vom Auslandsgeschäft, einer Refokussierung auf das Bahngeschäft in Deutschland und das alles verbunden mit einer Sanierung der Finanzen des hochgradig verschuldeten DB Konzerns.
3. Damit zusammenhängend bedarf es einer Generalsanierung der Managementstrukturen der DB und des Managements selber. Die führenden Manager der heutigen DB-Konzerngesellschaften sind zwar zum Teil langjährig bei der DB tätig und damit für deren gegenwärtigen Zustand zumindest mitverantwortlich, aber den meisten Vorständen und Top-Managern fehlen die nötigen eisenbahntechnischen und verkehrskonzeptionellen Qualifikationen. Das gilt für den Konzernvorstand, den Vorstand der neugegründeten DB InfraGO und für die Vertreter:innen der Anteilseigner im DB-Konzernaufsichtsrat. Dies muss in einem Unternehmen, dessen Erfolg von einem reibungslosen Funktionieren des technischen Betriebes abhängt, unweigerlich zu Problemen führen. Beweis dafür ist die zunehmende Zahl technischer Störungen im täglichen Betrieb der DB, wie sie der Bahnkunde regelmäßig erlebt. Das manager-magazin fasst die Misere der Deutschen Bahn in seiner Ausgabe vom 21.2.2024 in der Titelgeschichte „Die Bahn-Ver-sager – Wie der Staatskonzern Milliarden verschleudert“ treffend zusammen.

Die Eisenbahn in Deutschland genoss mehr als 100 Jahre lang ein hohes Ansehen. Dutzende Wortbildungen – so gut wie immer positiv konnotiert – gingen in die deutsche Sprache ein. Einige von ihnen – etwa „Pünktlich wie die Eisenbahn“ – wirken aus naheliegenden Gründen reichlich anachronistisch. Dieses hohe Ansehen der Bahn gab es bis zur Bahnreform mit der Vereinigung von Bundesbahn und Reichsbahn, die im Dezember 1993 im Bundestag mit mehr als 90 Prozent der Stimmen (und vergleichbar im Bundesrat) angenommen wurde. Allerdings kam damals das Klischee der dringend reformbedürftigen, ineffizienten „Beamtenbahn“ auf, was dann zur Idee einer schlanken, effizienten Börsenbahn führte. Und später im Fiasko einer nur noch schlecht funktionierenden „Entschuldigungsbahn“ („wir bitten um Entschuldigung“) führte.

1. Inzwischen ist das Ansehen der Bahn auf einem Tiefpunkt angelangt. Einen beträchtlichen Anteil an diesem Fiasko haben die Bundesregierungen und Parlamentsmehrheiten (egal ob rot/grün, schwarz/rot und jetzt die Ampel), die der Bahnpolitik nicht die nötige Priorität und konzeptionelle Aufmerksamkeit gewidmet haben. Die Hauptverantwortung liegt aber beim Bahnmanagement im Vorstand der DB AG und ihren Teilgesellschaften DB Netz, DB Station& Service, (ab 1.1.2024 zusammengefasst zur DB InfraGO), DB Fernverkehr, DB Regio und die DB Cargo, die spätestens ab dem Antritt von Hartmut Mehdorn als Bahnchef Ende 1999 von Jahr zu Jahr zu diesem Erosionsprozess beitrugen. (Zur Qualifikation des DB Managements siehe 6.2. in diesem Bericht). Sämtliche Versprechen, die mit der Bahnreform 1994 verbunden waren, wurden gebrochen: Statt Ausbau Abbau von Netz und Kapazitäten, statt Verbesserung Verschlechterung der Services, krasse Abnahme der Pünktlichkeit, anstelle einer Konzentration auf die Schiene in Deutschland der Umbau der DB AG zu einem Global Player. Die Verabschiedung vom Ausflug in die weite Welt hat gerade erst begonnen und wird noch tiefe Spuren in der Bilanz der DB AG hinterlassen.

2. Immer noch gibt es in Interviews des Bahnmanagements (siehe Interview des DB AG Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz in Bild am Sonntag vom 10.2.2024) sowie in den neueren Geschäftsberichten der Deutschen Bahn wenig Selbstkritik und Ursachenanalyse. Der Bahnvorstand verweigert sich immer noch einer offenen Diskussion der nötigen konzeptionellen Weichenstellungen. Zwar wird immer wieder kolportiert »Wir haben verstanden“. Und vereinzelt wird zugegeben, dass das Netz in den vergangenen zwei Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren wurde«. Doch die notwendigen Korrekturen der Investitionsstrategien bleiben aus. Auf die umfassende Kritik, beispielsweise diejenige des Bundesrechnungshofs (BRH) an der Situation der DB von Anfang März 2023 wie auch immer häufiger auch in den Leitmedien (Spiegel, Wirtschaftswoche, Manager-Magazin, FAZ, Die Zeit), wird nur oberflächlich eingegangen. Es wird die Parole ausgegeben: »Das Netz ist marode und überlastet“. Daran wird sich so lange nicht viel ändern, wie die angekündigte Generalsanierung große Teile des Netzes ausspart und auf den einbezogenen Korridoren mit Vollsperrungen arbeitet, und ein Großteil der Investitionen auf zweifelhafte Großprojekte, allen voran S 21, konzentriert wird. Siehe Punkte 3.7, 3.10. und 4.4 in diesem Bericht.

3. Als Allheilmittel in Sachen Infrastruktur preisen das Bundesverkehrsministerium und der Bahnvorstand eine »Generalsanierung« an. Dabei sollen im Zeitraum 2024 bis 2030 in jedem Jahr ein »Korridor« im Schienennetz für fünf bis sechs Monate komplett gesperrt werden, beginnend mit der Riedbahn von Frankfurt nach Mannheim im Sommer 2024, und alle Bestandteile der Infrastruktur erneuert werden. Das traditionelle Sanieren und Instandhalten »unterm rollenden Rad« wird aufgegeben. Dieses behauptete neue Allheilmittel ist Gift für den Schienenverkehr. Der langjährige, renommierte Chef der Schweizerischen Bundesbahnen, Benedikt Weibel, der eher für Zurückhaltung bekannt ist, setzt sich in einem Beitrag (Punkt 3.7) sowie in dem Interview zur Lage der DB 2023 (siehe Punkt 2.3. in diesem Bericht) mit diesen Fehlentwicklungen auseinander.

4. Mitte März 2023 erklärte der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, der »Deutschlandtakt« könne nicht, wie bislang seit mehr als einem Jahrzehnt behauptet, bis 2030 weitgehend umgesetzt werden. Dies sei erst etwa im Jahr 2070 der Fall. Manche reden sogar angesichts Mittelkürzungen für die Bahn schon von 2090. Niemand in der Bundesregierung hat dieser Aussage widersprochen. Faktisch werden damit die Klimaziele der Bundesregierung im Bereich Schiene bis 2030 und die im Programm »Starke Schiene« für diesen Zeitpunkt genannten Mengenziele aufgegeben. Wobei diese Aussage wiederum eine logische Folge aus dem Projekt Generalsanierung ist. Mit dieser wird der Schienenverkehr sechs Jahre lang nachhaltig »gestört“; ein größeres Wachstum ist damit bis 2030 ausgeschlossen. (Siehe Punkt 3.7.) Die Alternative der vielen Tausend kleinen Verbesserungen im Netz (durchgängige Elektrifizierung, Wiedereinbau von vielen Weichen, Ausbau eingleisiger Strecken, komplette Modernisierung der Betriebssteuerung, Wiedereröffnung vieler geschlossener Güterbahnhöfe und Haltepunkte, Reaktivierung vieler stillgelegter Strecken und Bahnhöfe, Ausbau vieler kleiner S-Bahnsysteme, Wiedereinführung eines bundesweiten IR-Systems mit Anschluss aller Mittelzentren) wird überhaupt nicht zur Diskussion gestellt, geschweige denn parlamentarisch behandelt.

1

5.

Eine Dauerkritik in unseren Alternativen Geschäftsberichten galt und gilt immer noch den zerstörerischen oder zumindest unnötigen – und dann immer mit vielen Milliarden Euro an Ausgaben verbundenen – Großprojekten der Deutschen Bahn. Das betrifft natürlich Stuttgart 21, aber auch mehrere Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken. In der Frage sinnvoller Geschwindigkeiten wird der Aspekt des mit dem Tempo steigenden Streckenverschleißes und der massiven Lärmzunahmen viel zu sehr ausgeblendet. Die DB und die Politik behaupten, die Hochgeschwindigkeitsprojekte seien nötig für die »Einhaltung des Deutschlandtaktes«. Und begründen dies mit wissenschaftlich fragwürdigen Fahrplanberechnungen wie dem 3. Zielfahrplanentwurf für den D-Takt. Mit der Aufgabe des Deutschlandtaktes als Ziel bis Anfang der 2030er Jahre müsste diese »Generalbegründung« eigentlich entfallen. Zumal der Deutschlandtakt ursprünglich vor allem der Systemverbesserung im Nahverkehr dienen sollte, mittlerweile wird aber primär fernverkehrsbezogen projektiert. Dennoch betreibt die DB zusammen mit der Politik die Beton-Großprojekte unvermindert weiter (siehe Punkt 3.8 dieses Berichts). Leider haben sich auch einige Bahnverbände unreflektiert vor diesen Karren der DB spannen lassen. Angesichts der auf absehbare Zeit limitierten Mittelzuweisen aus dem Bundeshaushalt für Schienenneubauprojekte entfallen diese Großprojekte umso mehr ihre zerstörerische Wirkung, weil bei Konzentration der Mittel auf die Großprojekte den vielen sinnvollen kleineren Projekten der Spielraum nimmt. Wir setzen uns im Abschnitt 7. mit den prominentesten dieser Projekte auseinander und zeigen kostengünstigere, schneller umsetzbare Alternativen auf, die durchweg einen höheren Kapazitätseffekt für das Gesamtnetz haben, als die Beton-HGV-Neubauprojekte, die signifikant dem Nahverkehr, auf den 80% aller Bahnfahrten entfallen, benachteiligen.

6.

Die Kritik auch von Klimaschützern an den Betonarien der Neubaustrecken begegnet die DB mit dem Argument, bei dem Bau käme zukünftig CO₂-armer Beton und Stahl zum Einsatz. Wir gehen dem Märchen von dem CO₂ armen Beton und Stahl auf den Grund. Wir kritisieren die mangelnde CO₂-Bilanzierung von Projektvarianten und die unzureichende Abwägung zwischen Sanierung, Ausbau und Neubau von Bahnanlagen (siehe Abschnitt 5.). Auch beim Lärmschutz ist ein Strategiewechsel nötig, mit dem Angebot von Alternativen zu den sündhaft teuren Tunnelprojekten. Man braucht innovativen Lärmschutz, der ohne Tunnel und 6 Meter hohe Lärmschutzwände auskommt. Diese Einmauerung von allen Bahnneu- und Umbaustrecken verschandelt und zerschneidet ganze Landstriche und verbaut den freien Blick in die Landschaft, der den Reiz des Bahnreisens ausmacht. Dass es auch andere innovative Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm gibt, fällt bei der DB regelmäßig hinten runter. Wir leisten zu dem zentralen Thema Lärmschutz zwei wichtige Diskussionsbeiträge im Abschnitt 5.3.

7.

Die zunehmende Unpünktlichkeit der DB wird nicht nur mit dem schlechten Netzzustand, sondern auch mit dem zunehmenden Personalmangel begründet. Wir werfen daher einen Blick auf die Arbeitsbedingungen beim fahrenden Personal der DB und die daraus abgeleiteten Forderungen für die jüngste Tarifrunde. Das DB Management muss sich offensiv mit den berechtigten Forderungen des Personals im Schichtdienst auseinandersetzen, um durch attraktive und familienfreundliche Arbeitsbedingungen die Personalnot zu beheben. Siehe Punkt 6.1 und 6.4 in diesem Bericht.

8.

In der Sparrunde nach dem Verfassungsgerichtsurteil für den Bundeshaushalt 2024 wurde der von der Ampel im Koalitionsvertrag vereinbarte Grundsatz der gleich hohen Dotierung von Straße und Bahn zu Lasten der Bahn durchbrochen. Der Straßenbau kommt faktisch ungeschoren davon und treibt im Fernstraßenbereich immer mehr sechs- und achtspurige Ausbauprojekte und zahlreiche Neubauprojekte voran. Das ist klimapolitisch verheerend und hintertreibt alle Verkehrswendebemühungen. Der Bahninvestitionsetat wurde dagegen von 24 auf 18 Mrd. Euro gekürzt und in der mittelfristigen Finanzplanung blieben für die Infrastruktursanierung von einstmals zugesagten 45 Mrd. Euro nur noch 27 Mrd. Euro übrig. Diese reichen noch nicht einmal für die Baumaßnahmen im Rahmen der sog. Generalsanierung, die deshalb in noch schlechteren Licht dasteht, als schon zuvor kritisiert. Die DB wurde mit einer vagen Versprechung einer baldigen Eigenkapitalerhöhung um 5 Mrd. Euro durch den Bund abgespeist, die es ihr ermöglichen soll, durch zusätzliche Kreditaufnahme am Kapitalmarkt die restlichen Mittel zu beschaffen. Was angesichts der Nullzinspolitik in den vergangenen Jahren noch ein halbwegs vertretbarer Ausweg war, erweist sich bei dem derzeit hohen Kapitalmarktzinsen nicht nur als extrem kostspielig, sondern als selbstzerstörerisch. Auch bestehen berechtigte Zweifel, ob diese Strategie aufgeht. Durch den jetzt angesprochenen Verkauf eines wesentlichen Teils der Auslandsaktivitäten der DB AG (namentlich Arriva und DB Schenker) verkürzt sich künftig auch die Bilanzsumme der DB, was wiederum, trotz der impliziten Staatshaftung des Bundes für die DB, ihre Kreditaufnahmemöglichkeiten verteuert bzw. limitiert.

9.

Ein weiterer Effekt der Strategie, über eine (nicht dem EU Beihilferecht unterliegenden) Eigenkapitalzufuhr an die DB deren Verschuldungskapazität zu erweitern, ist, dass das zusätzliche Eigenkapital auch verzinst werden muss. Dieser Mehraufwand kann und wird die DB InfraGO in die Kalkulation der Trassenpreise einrechnen. Das hat zur Folge, dass besonders im Güter und Fernverkehr die ohnehin hohen Trassenpreise massiv steigen. Diese werden dann wieder auf die Transportrespektive Fahrpreise umgelegt. (siehe auch Pressemitteilung von MOFAIR vom 12.1.2024 „Schiene im Haushalt 2024: Immer neue DB-Eigenkapitalerhöhungen sind keine Antwort“ und den Beitrag unter 3.5 in diesem Bericht.)

10.

Sehr viel Energie hat die DB in 2023 auf die Zusammenführung von DB Netz und DB Station&Service gelegt, die erstaunlicherweise pünktlich zum 1.1.2024 starten konnte. Damit wurde ein Punkt aus dem Koalitionsvertrag der Ampel umgesetzt. Diese war allerdings aufgrund der multiplen Krisen mit andren Probleme beschäftigt, was die DB dazu genutzt hat, die Details der Gesellschaft so auszugestalten, dass der Einfluss der Politik begrenzt bleibt und die DB weiterhin nach Gutdünken die Strippen ziehen und über die weiterbestehenden Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge Gelder aus der InfraGO absaugen kann. Aus Sicht von außen kann man von „altem Wein in neuen Schläuchen“ reden. Das lässt sich auch am Management im Vorstand der InfraGO nachweisen. Aus unserer Sicht ist die InfraGO komplett falsch aufgestellt, eher eine InfraNoGo. Eine notwendige Kontrolle dieses Bereich der DB AG durch die Politik bleibt zum wiederholten Male aus. Wir beschäftigen uns im Punkt 3.1 und 6.3 mit diesem Thema.

1

8 Zu den Autorinnen und A

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

Karl-Dieter Bodack (*1938) gilt als der Vater des IR in Deutschland und hat langjährige und oft frustrierende Erfahrungen im Bahnmanagement gesammelt. Er ist Mitbegründer von Bürgerbahn. In seinem Buch „Ein Leben mit Spuren“ (info 3-Verlag Frankfurt, 2021) hat der Autor den Aufbau der Bahn in den achtziger und neunziger Jahren dargestellt sowie den folgenden Abbau, den gescheiterten Verkauf von 49.9 % der DB AG an russische Oligarchen und arabische Ölscheichs sowie den weiteren Niedergang der DB AG.

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

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

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

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

Klaus Gietinger (*1955) ist aufgewachsen in Lindenberg/Allgäu. Heute wohnt er in Frankfurt am Main und ist deutscher Drehbuchautor, Buchautor, Filmregisseur, Filmproduzent, Sozialwissenschaftler und Lokalpolitiker. Er ist verheiratet und hat einen Sohn. Regie führte er unter anderem bei mehreren Tatort-Produktionen und beschäftigte sich filmisch mit Bahnprojekten wie S 21.

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

Autoren dieses Berichtes 8

Prof. Dr. Wolfgang Hesse (*1943) Wolfgang Hesse war als Professor für Informatik an der Universität Marburg sowie als Senior an der Ludwig-Maximilians-Universität München tätig. Er hat u. a. Projekte der Netzplanung und Fahrplan-Optimierung für Bahn-Unternehmen durchgeführt und beschäftigt sich seit langer Zeit mit der Verkehrs- und Bahnpolitik in Deutschland. Zusammen mit der Bürgerbahn-Expertengruppe setzt er sich für mehr öffentlichen Verkehr, Fahrgast-Interessen, einen flächendeckenden Ausbau und den Verbleib der deutschen Bahnen im Gemeinwohlbesitz ein.

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

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

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

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

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

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

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

8 Autorinnen/Autoren

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

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

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

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

Jürgen Resch (*1960) ist seit 1988 Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die mit vielen Aktionen und auch gewonnenen Prozessen auf die vielfachen Umweltzerstörungen durch verfehlte Verkehrsprojekte aufmerksam gemacht hat und die beklagten Kommunen zu energischen Gegenmaßnahmen veranlasst hat. Er hat sich auch intensiv gegen S 21 positioniert in deutlichen Reden bei den üblichen Montagsdemos. Die Coautorin **Dr. Cornelia Nicklas** leitet als Jusristin seit 2007 den Bereich Recht bei der DUH. Sie arbeitet zu umweltjuristischen Themen, begleitet Gerichtsverfahren und gestaltet und moderiert daneben Fachgespräche und Dialogprozesse bei umweltpolitischen Streitfällen. Die zweite Coautorin **Dorothee Saar** leitet bei der DUH den Bereich Verkehr und Luftreinhaltung.

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

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

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

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

Benedikt Weibel (*1946) Studium und Assistenz an der Universität Bern. Diplomierter Bergführer. 1978 Eintritt in die SBB. 1993–2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB. 2003–2006 Präsident des Weltverbandes der Eisenbahnunternehmen. 2003–2007 Verwaltungsrat der französischen Staatsbahn. 2007/08 Delegierter des Bundesrates für die EURO 2008. 2007–2016 Honorarprofessor an der Universität Bern für Praktisches Management, Publizist, Präsident und Mitglied verschiedener Verwaltungsräte. 2008–2022 Präsident des Aufsichtsrats des Aufsichtsrats der WESTbahn in Österreich. Leiter der Abteilung Verkehr im OK des Eidgenössischen Schwingfests 2022 in Pratteln. 2013 wurde er mit dem European Railway Award ausgezeichnet.

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



2022

2021

Ein- und einhalb Jahrzehnte Alternative Geschäftsberichte Deutsche Bahn AG

Seit fünfzehn Jahren gibt es nun das Projekt „Alternative Geschäftsberichte Deutsche Bahn AG“. Auf buergerbahn-denkfabrik.org finden Sie alle Alternativen Geschäftsberichte zum stöbern





Hier lässt sich der Alternative
Geschäftsbericht DB AG herunterladen:



www.buergerbahn-denkfabrik.org



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene