



Deutsche Bahn Alternativer Geschäftsbericht 2011

Herausgegeben von Bahn für Alle

**Die wahre Bilanz der Bahn
Oder: Was Rüdiger Grube lieber verschweigt**

**Alternativer Geschäftsbericht
Bilanz Deutsche Bahn AG 2011**

Herausgeber
Bündnis Bahn für Alle

Autoren
Dr. Bernhard Knierim und Dr. Winfried Wolf

Mitarbeit
Dr. Peter Kasten und Prof. Dr. Jürgen Rochlitz



29.03.2012

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
1 Schlaglichter.....	7
1.1 Stuttgart 21 und der „Stresstest“-Betrug	7
1.2 Die S-Bahn Berlin	7
1.3 Gewinne sind Verluste.....	7
1.4 Zwei Drittel der Vermögenswerte fehlen in der Bilanz	8
1.5 Immobiliendeals.....	8
1.6 Fahrpreiserhöhungen doppelt so hoch wie die Inflation	8
1.7 Verkehrsminister Ramsauer lädt Investoren ein	8
2 Verkehrs-Bilanz – Die Leistungszahlen	9
3 Womit verdient die DB AG tatsächlich Geld?	15
3.1 Gewinne im Nahverkehr	18
3.2 Gewinne beim Fahrweg	20
3.3 Gewinne mit den Personenbahnhöfen	21
3.4 Wo sind die Gewinnbringer?	22
3.5 Sind die Trassenpreise zu hoch?	23
4 Langfristige Betrachtung – verstärkte Schiefelage	25
4.1 Nicht bilanzierte Bundeszuschüsse	26
4.2 Vorfristig fällig werdende Streckensanierungen	28
4.3 Die Reserven sind aufgebraucht.....	30
5 Fahren auf Verschleiß, Abbau von Infrastruktur und Verschwendung	32
5.1 Investitionen auf einem Tiefpunkt.....	32
5.2 Der ICx kommt... nach 2016 und mit Serviceabbau in einer neuen Dimension.....	34
5.3 Streckennetz und Fahrtzeitverlängerungen.....	37
5.4 Qualitative Schwächung der Infrastruktur	38
5.5 Immobilien und Bahnhöfe werden verkauft	40
6 Die Folgen des Fahrens auf Verschleiß: absehbar, unübersehbar, skandalös....	43
6.1 ICE-Achsen.....	43
6.2 ICE-Sauna-Züge.....	46
6.3 Das regelmäßige Winter-Desaster	47
6.4 Unpünktlichkeit als Folge	48
6.5 Unfälle und unzureichende Sicherheitsstandards	50
6.6 Belastungen durch Bahn-Lärm	53
6.7 S-Bahn Berlin	55
7 Neubaustrecken und Großprojekte statt Flächenbahn.....	58
7.1 Stuttgart 21	58
7.2 Neubaustrecke Wendlingen-Ulm	62
7.3 Die „Mottgers-Spange“ und die Rentabilität der Strecke Wendlingen-Ulm..	63
7.4 Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt	64

7.5	Abbau des Schienenverkehrs in der Fläche	65
8	Energieversorgung der DB AG.....	66
9	Die DB macht Politik.....	69
9.1	Krieg Deutsche Bahn gegen französische Bahn SNCF	69
9.2	Die DB weiter auf Expansionskurs	70
9.3	Der Arriva-Aufkauf – Grube realisiert Mehdorns Traum	72
9.4	Arriva-Kauf und erneute Umstrukturierung der DB.....	74
9.5	Fatale Gewinne: Der Zug der Erinnerung	75
10	Auftrag der Bahn versus Orientierung des Bahn-Managements	77
10.1	Schwerpunkte der geschäftlichen Tätigkeit	77
10.2	Die "Schienenfreunde" – ein Kartell mit Geschmäcke.....	78
10.3	Das leitende Personal der Deutschen Bahn AG	80
10.4	Die DB kauft sich ihre Verbände.....	83
11	Alle Jahre wieder im Advent: Preissteigerungen und Serviceabbau	85
12	Gewinne auf dem Rücken der Beschäftigten	87
13	Ziel und Abstellgleis Bahnprivatisierung.....	91
14	Einige Konsequenzen	96
14.1	Gewinne und Unternehmensstruktur.....	96
14.2	Investitionen und Zustand des Streckennetzes.....	97
14.3	Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm	97
14.4	Reservekapazitäten	98
14.5	Güterverkehr auf die Schiene	99
14.6	Alternativer Bahnstrom.....	99
14.7	Arbeitsplätze bei der DB.....	100
14.8	Service und Preissystem	100
14.9	Beendigung der Benachteiligung des Bahnverkehrs.....	101
14.10	Keine Bahnprivatisierung	101

Einleitung

Die offizielle Bilanz der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2011 wird am 29. März 2012 auf der traditionellen Bilanzpressekonferenz durch den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube, im Vier-Sterne-Superior-Hotel „Maritim“ am Potsdamer Platz vorgestellt. Am gleichen Tag stellt – auch das ist inzwischen eine jährliche Tradition – das Bündnis *Bahn für Alle* den Alternativen Geschäftsbericht vor, den Sie vor sich in den Händen halten. Unser im Vorjahr vorgestellter Alternativer Geschäftsbericht wurde in einer verkehrspolitischen Zeitschrift als „Entlarvung des offiziellen Zahlenwerks der Deutschen Bahn AG“ gesehen. In einer anderen Fachzeitschrift ergriff gar Prof. Gerd Aberle das Wort und bezeichnete unseren Alternativen Geschäftsbericht als „bewusste Fehlinterpretation“ und „eigenwillige Alternativrechnung“, nicht ohne uns unfreiwillig in einem entscheidenden Punkt Recht zu geben: „Der zunächst als Vorteil erscheinende Charakter von Investitionszuschüssen (Verzicht auf Kostenpositionen und damit optisch höhere Kostendeckungsgrade) erweist sich längerfristig als Fundamentalproblem.“¹

Nun weisen die Jahresbilanzen der Deutschen Bahn AG seit einigen Jahren glänzende Zahlen auf. Und das Top-Management der Deutschen Bahn AG lässt sich durch unsere Alternative Geschäftsberichte – bisher – nicht beirren. Auch hinsichtlich der Ergebnisse für das Jahr 2011 heißt es: Es gehe weiter aufwärts, man habe einen Rekord-Umsatz erreicht und den Gewinn weiter steigern können. Doch es gibt auch eine ganz andere Bahn-Wirklichkeit. Wir möchten dazu ermutigen, nicht nur den wohlfeilen Worten in der Bahn-Bilanz zu glauben und nicht nur die schönen Grafiken anzuschauen, wie sie auch in dem neuen Geschäftsbericht präsentiert werden, sondern darüber nachzudenken, *wie* diese Zahlen eigentlich zustande kommen und was sie für den täglichen Bahnbetrieb – für die Fahrgäste, für die Beschäftigten und für Menschen, die an den Bahntrassen leben – bedeuten. Schon in früheren „Wahren Bilanzen“ zu den Bilanzpressekonferenzen haben wir darauf hingewiesen, dass die Substanz der Bahn aufgrund der verminderten Investitionen und des Fahrens auf Verschleiß leide. Dass diese Ängste alles andere als unbegründet waren, wurde insbesondere seit 2008 immer deutlicher. Hierzu einige Stichworte: Die Achsprobleme seit 2008, das S-Bahn-Chaos in Berlin seit 2009, die defekten Klimaanlageanlagen im Sommer 2010, ein weitgehender Zusammenbruch des Zugverkehrs in den Winterperioden 2009/2010 und 2010/2011, eine ICE-Tür als Wurfgeschoss ebenfalls im April 2010, Anfang 2011 das Zugunglück in Hordorf, im Januar 2011 ein zweites Mal eine ICE-Tür, die sich komplett aus der Verankerung löst, die Aufdeckung des Kartells „Schienenfreunde“,

¹ Gerd Aberle, „Bewusste Fehlinterpretationen“, in: Internationales Verkehrswesen (63) 4 / 2011; zuvor: Dieter Dattelzweig, „Kritik am jüngsten Zahlenwerk der Deutschen Bahn AG – Bericht entlarvt die Bahnbilanz“, in: Schiffahrt Hafen Bahn und Technik, 3/2011.

das der DB AG einen Schaden in Höhe von rund einer Milliarde zufügte, worauf die Bahn die Kartellführer mit neuen Großaufträgen belohnt.. und anderes mehr. Viele der Zahlen leuchten bei näherem Hinsehen nicht mehr rosarot auf. Die vermeintliche kurzfristig vergrößerte Leistungsfähigkeit wird mit massiven, mittel- und langfristig wirkenden Verschlechterungen erkaufte. Diese werden den Steuerzahlenden, den Beschäftigten und der Bahnkundschaft aufgebürdet.

Bernhard Knierim

Winfried Wolf

1 Schlaglichter

Das Brisanteste aus diesem Alternativen Geschäftsbericht hier vorweg zusammengefasst:

1.1 Stuttgart 21 und der „Stresstest“-Betrug

Der „Stresstest“, der angeblich die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs Stuttgart 21 beweisen sollte, weist eine Vielzahl von Fehlern auf, die in dieser Menge wohl kaum einfach „passiert“ sein können. Es muss daher von einem Betrug von Seiten der DB AG ausgegangen werden, um das Projekt wie geplant bauen zu können.

Die tatsächliche Leistungsfähigkeit des Bahnhofs beträgt statt der behaupteten 49 Züge real kaum mehr als 32 Züge pro Stunde, was sich mit einem kürzlich aufgetauchten internen Dokument der DB AG deckt. Damit ist endgültig bewiesen: Stuttgart 21 ist deutlich weniger leistungsfähig als der existierende Bahnhof und stellt einen starken Rückbau der Bahnhofskapazität in Stuttgart dar.

☞ Dargestellt in Kapitel 7.1 ab Seite 58

1.2 Die S-Bahn Berlin

Seit inzwischen drei Jahren gibt es bei der S-Bahn Berlin große Probleme, die durch das Spardiktat des Mutterkonzerns DB AG in Vorbereitung auf den geplanten Börsengang verursacht wurden. Noch immer fehlen der S-Bahn Züge, es gibt Wartungsmängel, und noch immer werden S-Bahn-Linien ausgedünnt oder sind sogar nach wie vor ganz eingestellt.

In diesem Winter kam es nicht nur wegen technischer Probleme zu Zugausfällen, sondern auch aufgrund des Personalmangels. Auch hier wurde am falschen Ende gespart – auf Kosten der Fahrgäste und der Beschäftigten.

☞ Dargestellt in Kapitel 6.7 ab Seite 55

1.3 Gewinne sind Verluste

Die von der DB ausgewiesenen „Gewinne“ entpuppen sich bei näherem Hinsehen als Verluste in ca. viermal größerer Höhe. Für ca. drei Viertel des DB-„Gewinns“ sind DB Regio und DB Netze (mit Personenbahnhöfen) verantwortlich; beide Geschäftsbereiche sind jedoch von hohen staatlichen Unterstützungsleistungen abhängig. Es werden also Staatsgelder zu „Gewinnen“ umetikettiert – auf Kosten der Steuerzahlenden.

☞ Dargestellt in Kapitel 6.7 ab Seite 15

1.4 Zwei Drittel der Vermögenswerte fehlen in der Bilanz

Die DB erhält immer wieder Bundeszuschüsse in erheblicher Höhe, vor allem für den Bau neuer Strecken. Diese Werte werden in der Bilanz jedoch nicht ausgewiesen – es fehlen also mehr als 60 Milliarden Euro! Damit kann die DB ihre „Gewinne“ noch höher erscheinen lassen, gleichzeitig fehlen aber die Rücklagen für die Erneuerung dieser Strecken, die oft sogar noch schneller fällig wird als geplant.

☞ *Dargestellt in Kapitel 4.1 ab Seite 26*

1.5 Immobiliendeals

Die DB versilbert immer wieder Bahngelände, das ihr nach den Regelungen der Bahnreform überhaupt nicht gehört. Dadurch poliert sie die Bilanz immer wieder durch Einmaleffekte auf und schwächt gleichzeitig die Infrastruktur: Bahnhöfe und Bahngelände werden verkauft und stehen dann nicht mehr für den Bahnverkehr zur Verfügung. Volksvermögen wird in „Gewinne“ für die DB-Bilanz umgewandelt.

☞ *Dargestellt in Kapitel 5.5 ab Seite 40*

1.6 Fahrpreiserhöhungen doppelt so hoch wie die Inflation

Unsere Statistik beweist: Die Fahrpreise der DB sind über die letzten acht Jahre mehr als doppelt so stark angestiegen wie das generelle Preisniveau. Dabei sind die versteckten Preiserhöhungen durch den Wegfall von Sonderrabatten und die noch weit stärkere Verteuerung von BahnCards und Reservierungen sogar noch höher.

☞ *Dargestellt in Kapitel 11 ab Seite 85*

1.7 Verkehrsminister Ramsauer lädt Investoren ein

Nach dem 2008 gescheiterten Börsengang liebäugelt Verkehrsminister Ramsauer wieder mit dem Einstieg von „strategischen Investoren“. Die mehr als zehnjährige Ausrichtung der DB AG auf die Maximierung des Profits hat gezeigt: Diese Orientierung ist fatal und schadet dem Bahnverkehr.

☞ *Dargestellt in Kapitel 13 ab Seite 91*

2 Verkehrs-Bilanz – Die Leistungszahlen

Oder: Welche Rolle spielt die Bahn noch als Bahn?

Laut Deutscher Bahn AG stieg die Leistung der Bahn im Personenverkehr seit ihrer Gründung 1994 kontinuierlich an: 1994 wurden 1,4 Milliarden Fahrgäste befördert; dabei wurde eine Leistung von 64 Milliarden Personenkilometer (Pkm) erbracht.² 2010 waren es knapp 2 Milliarden Fahrgäste; die Leistung lag bei knapp 79 Milliarden Pkm. Die Steigerung liegt also im Zeitraum 1994 bis 2010 bei den Fahrgästen mit 41 Prozent und bei der Verkehrsleistung mit 43 Prozent ansehnlich hoch.

Diese Zahlen entpuppen sich jedoch bei näherem Hinsehen als nicht annähernd so rosig wie in der Bilanz der Deutschen Bahn angegeben. Seit dem Jahr 1999 ist die DB AG nämlich dazu übergegangen, die Freifahrten für die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für Behinderte, Polizei- und Militärpersonen sowie Bundestagsabgeordnete mit einzurechnen³. Diese Fahrten waren zuvor nicht eingerechnet worden und sind somit für einen plötzlichen Wachstumsschub von 21,3% verantwortlich.⁴ Diese neue und statistisch eigentlich falsche Berechnung ist seit dieser Zeit beibehalten worden. Will man also die Fahrgastzahlen von 1994 und 2010 realistisch vergleichen, so muss man diese Personen auch in die Statistik von 1994 mit einrechnen. Damit ergeben sich für 1994 fast 1,7 Mrd. Fahrgäste und ca. 77 Mrd. Pkm. Die reale Fahrgaststeigerung hält sich also in engen Grenzen.

Wichtig ist dabei vor allem: Dieser Zuwachs geht ausschließlich auf das Konto des Nahverkehrs, der, wie wir in Kapitel 2 zeigen, durch hohe staatliche Zuschüsse subventioniert ist. Im Fernverkehr haben die Zahlen hingegen von jeweils ca. 140 bis 150 Mio. Fahrgästen in den Jahren 1994-1998, die mit der verfälschten Berechnung eher 168 bis 180 Mio. Fahrgästen entsprechen dürften, auf nur noch rund 125 Mio. Fahrgäste in den Jahren 2003-2010 abgenommen.⁵

² Der Personenverkehr wird auf zweierlei Art quantifiziert. Zunächst als Verkehrsaufkommen, womit die Zahl der Fahrgäste in einer bestimmten Zeiteinheit angegeben wird. Sodann als Verkehrsleistung in Personenkilometern, womit die Zahl der Fahrgäste multipliziert mit der zurückgelegten Kilometerzahl angegeben wird. 100 Fahrgäste, die jeweils 10 km zurücklegten, hatten somit eine Verkehrsleistung von 1000 Pkm.

³ Ausführlich dargestellt in: Klaus Gietinger, „Der Markterfolg der Deutschen Bahn AG nach der Bahnreform - Dichtung und Wahrheit“, in: Heiner Monheim und Klaus Nagorni (Hrsg.): „Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang“. Karlsruhe (Evang. Akademie Baden) 2004. Auch der Bundesrechnungshof verwies auf die Fahrgastmanipulationen und schrieb: „Die von dem Unternehmen dargestellten Erfolge beruhen im Wesentlichen auf Strukturreform-Maßnahmen, auf erhöhten Leistungen des Bundes oder auf statistische Ausweisänderungen durch die DB AG.“ Bundesrechnungshof, Bericht über die Analyse der Jahresabschlüsse 1994 und 1995 der Deutschen Bahn AG, Frankfurt/M. 1997.

⁴ Dies kann man leicht selbst nachprüfen, indem man die „Daten und Fakten DB 1997/98“, in denen für das Jahr 1997 noch 1.375 Mio. Fahrgäste angegeben sind, vergleicht mit den „Daten und Fakten DB 1998/99“, die für das gleiche Jahr 1.652 Mio. Fahrgäste ausweisen.

⁵ DB AG, ‚Daten und Fakten‘ für die jeweiligen Jahre. Die Abnahme dürfte insbesondere durch die Einführung des neuen Preissystems „PEP“ Ende 2002 mit der Abschaffung der BahnCard50, die teilweise Rücknahme dieses Systems Mitte 2003 mit der Wiedereinführung einer – allerdings um 40

Die in der Statistik der DB AG ausgewiesenen beträchtlichen Steigerungen im Nahverkehr seit Mitte der 1990er Jahre, die besonders durch die gute Finanzierung des Nahverkehrs über die Regionalisierungsmittel zustande kam, werden also durch die nicht unerheblichen Verluste im Fernverkehr relativiert.

Wir haben in der folgenden Tabelle 1 die – deutlich geschönten - Zahlen von der DB AG übernommen. Doch auch auf dieser Daten-Basis liegen die Ergebnisse weit unter denjenigen Leistungen, die prognostiziert worden waren. So wurde beim Auftakt der Bahnreform von 1994 vorhergesagt, dass der Fernverkehr bereits 1999 eine Leistung von 43 Milliarden Pkm erbringen würde. Tatsächlich liegt diese Leistung noch 2010 mit 36 Milliarden Pkm um fast 20 Prozent unter dem für 1999 vorhergesagten Niveau.

Die völlig unzureichende Bilanz des Schienenverkehrs zeigt sich insbesondere daran, dass der Anteil der Schiene im gesamten Verkehrsmarkt stagniert (siehe die letzte Zeile in Tabelle 1). Dabei wurde die Bahnreform von 1994 damit begründet, dass der Anteil der Schiene gesteigert werden müsste – nicht zuletzt durch „Wettbewerb“. Dabei gibt es inzwischen erheblich Wettbewerb – und er ist für die Fahrgäste mit vielen Nachteilen verbunden. Doch es gibt keine größeren Gewinne für die Schiene im Verkehrsmarkt – und die erwähnte Statistik bezieht sich auf die Schienenpersonenverkehrsleistungen von DB AG *und* allen anderen öffentlichen und privaten Betreibern als Anteil am gesamten Markt.

Die Stagnation der Schiene im Verkehrsmarkt ist insbesondere vor dem Hintergrund eines leicht rückläufigen Anteils des Pkw-Verkehrs als dramatisch schlecht zu bezeichnen. Denn es war allein das Flugzeug, das dem Pkw-Verkehr Marktanteile abnahm; die Verkehrsleistung bei den Inlandsflügen konnte im angegebenen Zeitraum 1994 bis 2010 um 70 Prozent gesteigert werden.

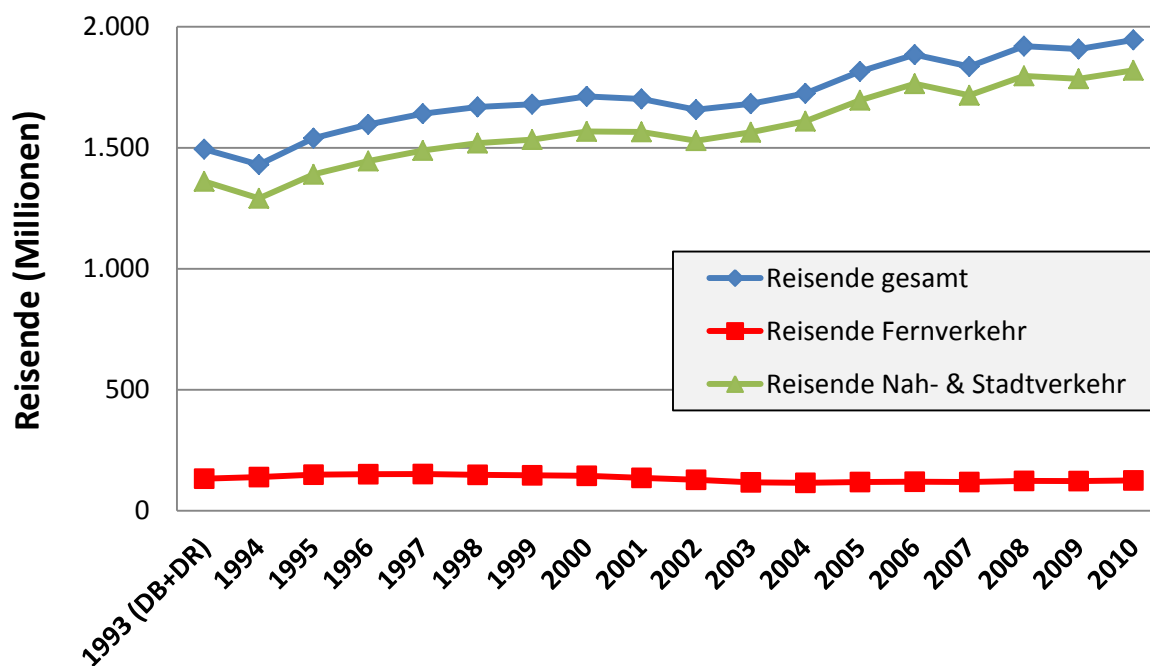
Dass die DB AG den Bahnverkehr inzwischen leider nicht mehr als ihren zentralen Aktivitätsbereich ansieht, erkennt man schon daran, dass der Personenverkehr seit einigen Jahren durch die Sparte „DB Bahn“ erfolgt – also die „Deutsche Bahn Bahn“.

Im Güterverkehr sind die Zahlen auf den ersten Blick noch besser (siehe Tabelle 2): Beim Transportaufkommen wurden 1994 307 Millionen Tonnen transportiert und eine Leistung von 71 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) erbracht. 2010 waren es 415 Mio. Tonnen und eine Leistung von 106 Milliarden tkm. Das entspricht Steigerungsraten von 35 bzw. 50 Prozent. Das entscheidende Wachstum fand auch hier bei der Leistung statt. Im Verkehrsmarkt gab es auch hier nur unbedeutende Veränderungen – zunächst sank der Anteil der Schiene bis 2000, um dann bis 2010 wieder anzusteigen; er liegt am Ende dieser Periode nur unwesentlich über dem Wert zu Beginn der Bahnreform.

Tabelle 1: Personenverkehrsentwicklung (Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr) 1994-2010; Aufkommen (Mio Fahrgäste) und Leistung (Mrd. Personenkilometer); Schienenverkehr der DB AG und gesamter Schienenverkehr (einschl. privater Betreiber)⁶

Jahre	1993	1994	2000	2007	2008	2009	2010	2010 ggü. 1994
Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB AG								
Aufkommen (Mio Fahrg.)	1461	1291	1568	1717	1797	1785	1824	+41,3%
Leistung (Mrd. Pkm)	29,9	29,7	38,1	40,6	42,3	42,1	42,6	+43,4%
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) der DB AG								
Aufkommen (Mio Fahrg.)	133	139	145	119	123	123	126	- 9,3%
Leistung (Mrd. Pkm)	33,5	34,8	36,2	34,1	35,4	34,7	36,0	+3,5%
Gesamter Schienenpersonenverkehr (SPNV + SPFV) der DB AG								
Aufkommen (Mio Fahrg.)	1.495	1430	1713	1836	1920	1908	1950	+36,4%
Leistung (Mrd. Pkm)	63,4	64,5	74,3	74,1	77,7	76,8	78,6	+21,9%
Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt (bei den gesamten Pkm)								
Anteil der Bahn am Verkehrsmarkt	7,0%	7,0%	7,2%	7,2%	7,4%	7,3%		

Grafik 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen seit der Bahnreform.

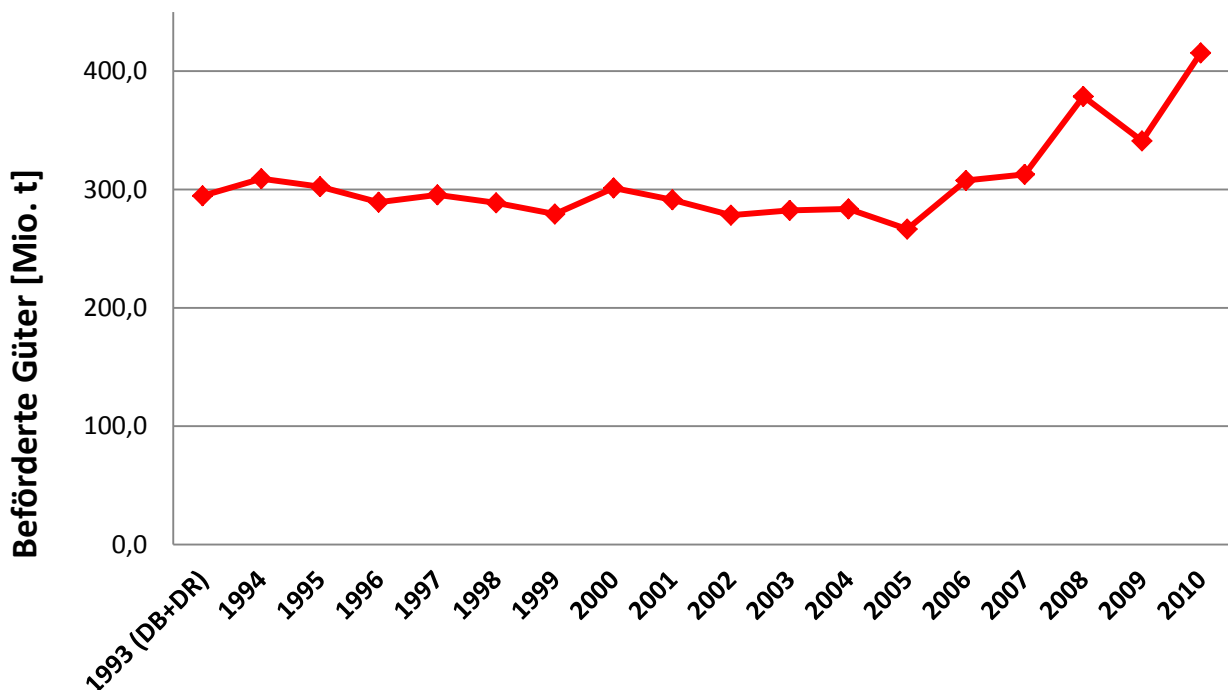


⁶ Angaben mit Ausnahme der zwei letzten Zeilen nach den DB AG Geschäftsberichten und nach „Daten und Fakten“, herausgegeben durch die DB AG, Ausgabe 2002 und 2010. Letzte zwei Zeilen nach: Verkehr in Zahlen 2009/2010.

Tabelle 2: Güterverkehrsentwicklung 1994-2010; Aufkommen (Mio Tonnen) und Leistung (Mrd. Tonnenkilometer); Schienengüterverkehr der DB AG und gesamter SGV (einschl. privater Betreiber)⁷

Jahre	1993	1994	2000	2007	2008	2009	2010	2010 ggü. 1994
Schienengüterverkehr (SGV) der DB AG								
Aufkommen (Mio t)		306,9	301,3	312,8	378,7	341,0	415,4	+35,4%
Leistung (Mrd. tkm)		70,6	80,6	98,9	113,6	93,9	105,8	+49,9%
Gesamter Schienengüterverkehr (SGV) (einschl. desjenigen der privaten Betreiber)								
Aufkommen (Mio t)	329,2	336,8	309,4	361,1	371,3	312,1		
Leistung (Mrd. tkm)	65,6	70,7	82,7	114,6	115,7	95,8	106,6	+50,8%
Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt (bei den gesamten tkm)								
Anteile der Bahn am Verkehrsmarkt	16,8%	16,8%	16,2%	17,3%	17,3%	16,2%	16,3%	

Grafik 2: Entwicklung des Gütertransports seit der Bahnreform.



⁷ Die letzten drei Zeilen nach: Verkehr in Zahlen 2009/2010. Die Zahlen zur DB AG nach Daten und Fakten 2002 und 2010.

So erfreulich die Zunahme des Güterverkehrs und das sektorielle Wachstum im Personenverkehr, hier im SPNV, auch sind, so sind aus *gesamtgesellschaftlicher* Sicht die folgenden kritischen Anmerkungen zu machen.

Erstens hinsichtlich der Struktur des gesamten Verkehrs: Offensichtlich gelang es seit der Bahnreform von 1994 nicht, den *Anteil der Schiene unter den konkurrierenden Verkehrsträgern zu erhöhen*. Lediglich 17,1% der Güter (nach Tonnenkilometern) werden 2010 auf der Schiene transportiert, während fast 70% auf den LKW-Transport entfielen.⁸ Ähnlich im Personenverkehr. Hier sank der Anteil der Schiene bis Anfang der 1990er Jahre auf den niedrigen Wert von rund 8 Prozent. Dieser Anteil konnte in der Folge nicht mehr wesentlich gesteigert werden. Mehr noch: Wir haben die krasse Situation, dass der Inlandsluftverkehr zwischen 1994 und 2008 seinen Marktanteil von drei auf sechs Prozent verdoppeln konnte; er könnte 2011 erstmals größer gewesen sein als derjenige der Schiene.

Der Schienenverkehr insgesamt wuchs also weitgehend parallel mit dem gesamten Verkehr. Das heißt, es bleibt dabei, dass im Personenverkehr mehr als 90 Prozent der Anteile im Verkehrsmarkt auf die Verkehrsträger Straße und Luft entfallen, die die Umwelt in besonderem Maß schädigen und das Klima mehr als andere Verkehrsträger belasten.

Zweitens hinsichtlich der *Struktur des Schienenverkehrs selbst*: In zwei wichtigen Segmenten des Schienenverkehrs gibt es ein vergleichbares Phänomen: Die Leistung wächst schneller als das Aufkommen. Gemeint ist damit: Im Schienenpersonenfernverkehr ging die Zahl der Fahrgäste (das Verkehrsaufkommen) deutlich zurück, wohingegen die von dieser geringeren Zahl an Fahrgästen zurückgelegte Verkehrsleistung leicht anstieg. Das heißt: Der durchschnittliche Fahrgast legte jeweils eine größere Entfernung pro Bahnreise zurück.⁹ Im Schienengüterverkehr wuchs die Summe der beförderten Tonnen weniger schnell als die mit dieser Tonnen-Fracht zurückgelegte Leistung, gemessen in sogenannten Tonnenkilometern (tkm). Das heißt auch hier: Die beförderten Güter wurden über immer größere Distanzen befördert.

Es handelt sich hier um eine beunruhigende, wenig nachhaltige Veränderung der Verkehrs- und Transportstrukturen. Die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr ist im Fernverkehr rückläufig, aber man reist bei jeder Fahrt über weitere Entfernungen. Die Summe der Fracht wächst in bescheidenem Umfang, während die zurückgelegte Transportweite je Fracht von 218 km im Jahr 1996 auf 311 km im Jahr 2008 angestiegen ist.¹⁰

In der Regel dürften die Bahnmanager auf solche Vorhaltungen antworten: Das ist nicht unsere Baustelle. Hier handelt es sich um Markt- und Nachfrageveränderungen, auf die die Bahn zu reagieren hatte. Es wäre Sache „der Politik“,

⁸ Quelle: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, Stand Februar 2011

⁹ Während die mittlere Reiseweite im Fernverkehr 1994 noch 237,3 km betrug, waren dies im Jahr 2009 282,9 km, in den Jahren davor sogar schon leicht darüber.

¹⁰ Verkehr in Zahlen 2009/2010, a.a.O., S. 252f

hier gegebenenfalls steuernd einzugreifen. Doch das ist nur ein (durchaus berechtigter) Teil der Antwort. Tatsächlich ist die Bahn verantwortlich,

- wenn die Zuggattung InterRegio (IR) ersatzlos abgeschafft wurde,
- wenn die IC-EC-Flotte ausgedünnt bzw. das Wagenmaterial dieser Züge nicht erneuert wird und sich gerade dieses rollende Material oft in einem beklagenswerten Zustand befindet¹¹ (ein Jahrzehnt lang wurde der Auftrag zur Neubeschaffung von entsprechenden Zügen - in den letzten Jahren als Icx bezeichnet - hinausgezögert)
- wenn aufgrund des IR-Wegfalls immer mehr ehemalige IR-Verbindungen (= eigenwirtschaftliche Fernverkehrsverbindungen) ganz oder teilweise durch RegionalExpress-(RE)-Verbindungen ersetzt und dafür Regionalisierungsmittel in Anspruch genommen werden müssen,
- wenn aufgrund des letztgenannten Vorgangs und der Deckelung der Regionalisierungsmittel (teilweise auch des zweckentfremdeten Einsatzes derselben) dann andere Nahverkehrsverbindungen, oft Regionalbahn-Verkehre, die auch weniger bedeutende Halte bedienen, entfallen,
- wenn immer mehr Bahnhöfe mit klassischen Funktionen für den Schienenpersonenverkehr (besetzte Schalter, Service, Auskunft usw.) aufgegeben werden, Personal auf Bahnsteigen immer weiter reduziert wird, Bahnsteige nicht geräumt werden, Durchsagen auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen nicht erfolgen oder nicht zu verstehen sind, was wiederum mit Ursache für schwere Unfälle ist,
- wenn im Güterverkehr die Zahl der Gleisanschlüsse (und damit die Zahl der direkt an die Schiene angeschlossenen Unternehmen) von 14.000 im Jahr 1994 auf weniger als 5000 2010 abgebaut wurde,
- wenn sich der Zustand des Schienennetzes insbesondere abseits der Hauptstrecken fortgesetzt verschlechtert.

All dies sind Folgen des operativen Geschäfts der DB AG, die erheblich zu den beschriebenen, nicht nachhaltigen Strukturveränderungen im Schienenverkehr beitragen.

Dass die Mängel tatsächlich Fahrgäste vom Bahnfahren abhalten, zeigen Umfragen: So haben für die Fahrgäste Pünktlichkeit und gute Anschlüsse oberste Priorität, an dritter Stelle kommt die Sicherheit. Diese offensichtlich wichtigen Faktoren leiden unter der beschriebenen Politik des DB-Managements. Das Tarifsystem bekommt von den Befragten eine Schulnote „5+“, also nicht einmal mehr ein „Ausreichend“ – offensichtlich ein weiterer Punkt, der vom Bahnfahren abschreckt.¹²

¹¹ Viele InterCitys (ICs) fahren mit ehemaligen InterRegio-(IR)-Wagen, die lediglich außen umlackiert wurden; auch einige IC-Strecken sind ehemalige IR-Strecken. Damit ergibt sich die groteske Situation, dass die Benutzung der gleichen Wagen, die im Neuzustand zuschlagsfrei waren, nun im heruntergekommenen Zustand den IC-Zuschlag kosten – eine zusätzliche schleichende Fahrpreiserhöhung.

¹² VCD Bahntest 2010, herausgegeben vom VCD 06/2010.

3 Womit verdient die DB AG tatsächlich Geld?

Die Bahn-Bilanz als Ganzes wirkt angesichts eines Gewinns von 2,31 Milliarden Euro im Jahr 2 nach der Krise tatsächlich beeindruckend. Im Vorjahr waren es noch 1,88 Milliarden gewesen. Der Anstieg liegt bei beeindruckenden 22,9 %.

Doch werfen wir einen ersten Blick hinter die schöne Kulisse – diesen bietet Tabelle 3, in der wir die einzelnen Bahn-Geschäftsfelder, deren Anteile am Umsatz und am Gewinn und die Verteilung der inzwischen fast 280.000 Bahn-Beschäftigten darstellen (alle Zahlen noch für das Geschäftsjahr 2010, da uns die Bahn die 2011er Zahlen leider nicht vorzeitig zur Verfügung stellte).

Tabelle 3: Umsatz und Gewinne der Deutschen Bahn AG 2010 – gesamt und nach einzelnen Geschäftsfeldern.¹³

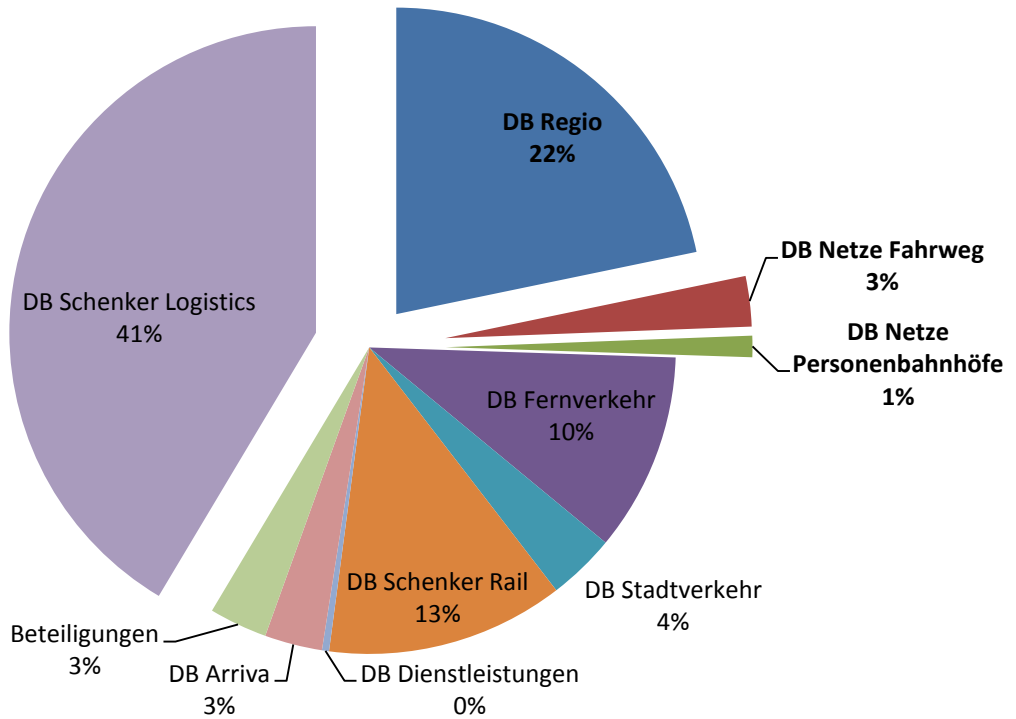
DB-Geschäftsfeld	Umsatz		Gewinne (Ebit)		Mitarb.
	in Mio. €	Anteil	in Mio. €	Anteil	
DB Fernverkehr	3602	10,5%	117	5,2%	15.270
DB Regio	7482	21,7%	729	32,8%	29.008
DB Stadtverkehr	1227	3,6%	62	2,8%	9009
DB Schenker Rail	4314	12,5%	12	0,5%	32.618
DB Netze Fahrweg	913	2,7%	601	27,0%	39.849
DB Netze Personenbahnhöfe	387	1,1%	217	9,7%	4.636
DB Dienstleistungen	128	0,4%	129	5,8%	25.131
DB Schenker Logistics	14.257	41,4%	304	13,7%	58.671
Beteiligungen	1054	3,1%	- 349	-	25.664
DB Arriva	1046	3,0	55	2,5%	36.454
Konsolidierung	-	-	-11	-	-
Gesamt	34.410	100	1866 (2226*)	100	276.310

*) 2226 = einschl. Konsolidierung und Verluste = 100%

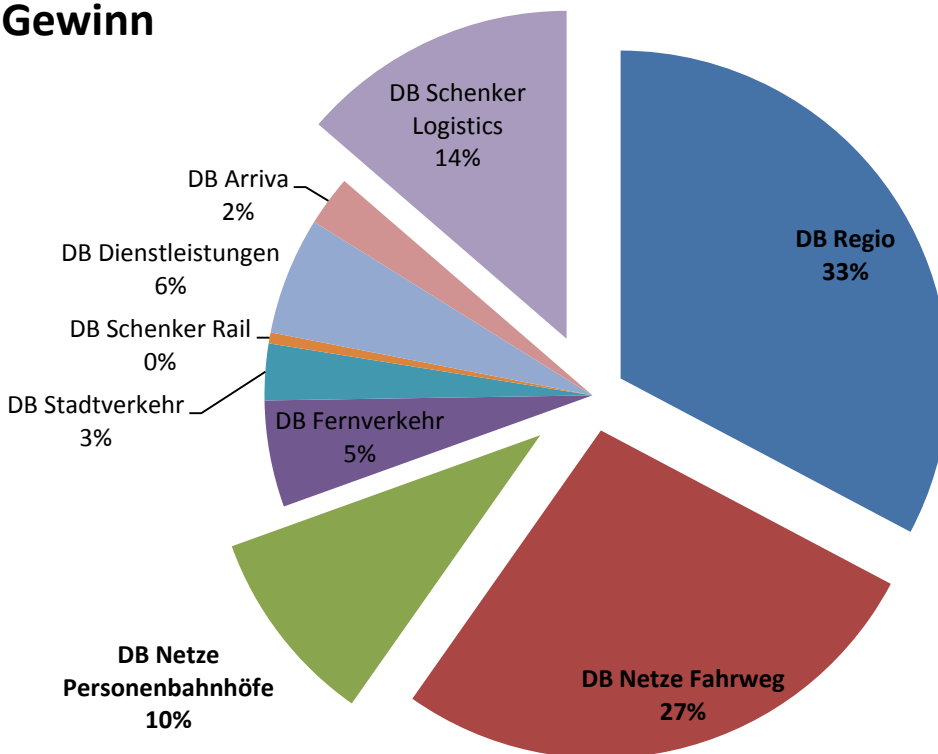
¹³ Basis der Zahlen bzw. berechnet nach: Geschäftsbericht 2010; S.148.

Grafik 3: Anteile der Umsätze und Gewinne der unterschiedlichen Geschäftsfelder der DB AG: Während DB Regio und DB Netz (Fahrweg und Personenbahnhöfe) nur einen verhältnismäßig geringen Anteil des Umsatzes ausmachen, sind sie für einen Großteil des Gewinns verantwortlich. Das Gegenteil gilt für DB Schenker Logistics, hinter dem sich viele der Auslandseinkäufe verbergen: Obwohl dieser Bereich über 40 Prozent des Umsatzes ausmacht, werden damit nur 13,7 Prozent des Gewinns erzielt.

Umsatz



Gewinn



Mit den Zahlen in Tabelle 3 und Grafik 3: wird deutlich: Der ausgewiesene Gewinn der DB AG im Jahr 2010 basiert im wesentlichen auf zwei Säulen: den Gewinnen im Nahverkehr (DB Regio) und den Gewinnen beim Netz (DB Netze). Nimmt man noch den Bereich der Personenbahnhöfe hinzu, dann hat man alle mit Sektoren beieinander, denen hohe staatliche und EU-Unterstützungen zukommen, als eine Art „Profit-Cluster“ zusammen, was zugleich ein „Subventions-Cluster“ darstellt.

Tabelle 4: Die Cluster von Gewinnen und Subventionen bei der DB AG (Angaben für 2010).

Geschäftsfeld	Umsatz		Gewinn		Staatliche und sonst. Zuwendungen durch Dritte in Mio. €
	Mio. €	Anteil	Mio. €	Anteil	
DB Regio	7482	21,7%	729	32,8%	4273
DB Netz Fahrweg	913	2,7%	601	27,0%	4321
DB Netze Personenbahnhöfe	387	1,1%	217	9,7%	363
Zwischensumme (DB Regio + Netze)	8782	25,5%	1547	69,5%	8757
DB Schenker Logistics	14.257	41,4%	304	13,7%	-
Gesamt (zum Vgl.)	34.410	100%	1.870	100%	

Die Bilanz des Gewinn- und Subventionsclusters lautet: Die drei Geschäftsfelder inländischer Nahverkehr (DB Regio), Fahrweg und Personenbahnhöfe vereinen „nur“ ein Viertel des Konzern-Umsatzes. Sie konzentrieren gleichzeitig knapp 70 Prozent des gesamten Konzerngewinns auf sich. Es handelt sich zugleich um drei hochsubventionierte Geschäftsfelder, in die im vergangenen Jahr addiert staatliche Unterstützungsgelder in Höhe von knapp 8,8 Milliarden Euro flossen. In diesen drei Geschäftsfeldern stehen 8,8 Milliarden Euro an Zuzahlungen von Dritten einem „Gewinn“ von 1,5 Milliarden gegenüber. Ohne die Zahlungen aus Steuergeldern gäbe es also in diesen angeblich „hochprofitablen“ Geschäftsbereichen einen Verlust von 7,2 Milliarden Euro. Nachfolgenden im Einzelnen.

Auch wenn wir, wie erwähnt, noch keine exakten Zahlen für das Bilanzjahr 2011 haben, so lässt sich aus den bekannt gewordenen Teilergebnissen bereits das Folgende feststellen: Das grundsätzliche Problem der weit überproportionalen „Gewinne“ aus DB Regio und DB Netz (in 2011 über 75%) gegenüber DB Schenker Logistics (in 2011 ca. 17,4%) bleibt das gleiche.

3.1 Gewinne im Nahverkehr

Der weitaus größte Gewinn wird von der DB Regio erwirtschaftet. 2010 waren dies 729 Millionen und im vergangenen Jahr sogar 821 Millionen Euro. Der Anstieg dieses Sektorengewinns gegenüber dem Vorjahr liegt mit 12,6 % zwar unter dem Anstieg des Gesamtgewinns. Allerdings war der Anteil der Nahverkehrsgewinne an den gesamten Gewinnen bereits 2010 mit knapp 33 Prozent eindrucksvoll hoch.

Die Formulierung, im Bereich Nahverkehr sei ein Gewinn „erwirtschaftet“ worden, ist hier allerdings fehl am Platz, weil diesem „Gewinn“ öffentliche Zuschüsse in Form von Regionalisierungsmitteln gegenüberstehen, die sich 2010 auf 4,273 Milliarden Euro beliefen und die 2011 ein vergleichbares Niveau gehabt haben sollten.¹⁴ Das bedeutet, dass sich der hier ausgewiesene „Gewinn“ aus staatlichen Geldern speist. Rechnet man die Regionalisierungsmittel ein (und die Gewinne gegen), so gab es 2010 einen Verlust in Höhe von 3,535 Milliarden Euro.

Um Missverständnisse auszuschließen: Die Regionalisierungsmittel sind wichtige und sinnvolle staatliche Unterstützungsleistungen für den Schienenpersonennahverkehr. Nahverkehr ist teuer. Dabei liegen die Kosten des Nahverkehrs mit Pkw, die u.a. von den Kommunen, von den Sozialsystemen oder auch von späteren Generationen getragen werden, weit höher als diejenigen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), auch umgerechnet auf eine vergleichbare Leistungseinheit. Dies schrieben wir bereits in früheren Alternativen Geschäftsberichten, so in demjenigen des vorausgegangenen Jahres. Wenn Prof. Gerd Aberle den Alternativen Geschäftsbericht und seine Verfasser bei diesem Thema mit den Sätzen abbürstet „Oder sollte daraus (aus unserer Analyse; d. Verf.) eine Aufforderung an die Politik abgeleitet werden, die Regionalisierungsmittel einzusparen“, dann ist das plumpe, eines Verkehrswissenschaftlers nicht würdige Polemik.¹⁵

Hier soll jedoch deutlich gemacht werden: Es gibt keine wirklichen Gewinne im Nahverkehr. Vielmehr gibt es staatliche Unterstützungsleistungen in Höhe von mehr als vier Milliarden Euro, die über die Bundesländer und deren Nahverkehrsgesellschaften als „Bestellerentgelte“ an DB Regio fließen. DB Regio erwirtschaftet nun auf Basis dieser Bestellerentgelte, der Einnahmen aus Fahrkartenerlösen abzüglich der Ausgaben u.a. für Personal, rollendes Material und – Trassengebühren einen formellen Gewinn. Dieser wird nicht etwa dazu eingesetzt, den – oft miserablen – Service zu verbessern, die – deutlich zu niedrigen – Löhne und Gehälter aufzustocken, besseres rollendes Material einzusetzen usw. Diese Gewinne werden vielmehr an den Mutterkonzern abgeführt.

Das trifft in ähnlicher Form auch auf die privaten Konkurrenten der Deutschen Bahn

¹⁴ Es geht hier um denjenigen Anteil an den Regionalisierungsmitteln, der an DB Regio fließt. Insgesamt sind es 7,2 Milliarden Euro Bundesmittel, die den Ländern zur Bestellung von Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehen.

¹⁵ Siehe Anmerkung (1) auf Seite 5.

AG zu, die sich ja – hinsichtlich des Schienenpersonenverkehrs – nicht zufällig fast ausschließlich im Personennahverkehr tummeln. Deren Gewinne werden insbesondere mittels Regionalisierungsmitteln und Lohndumping erzielt.

Was bei den privaten Betreibern das Lohndumping ist, sind bei der DB AG – als zusätzliche, den Gewinn steigernde Quelle – die exklusiven, besonders profitablen Nahverkehrsverträge mit einzelnen Bundesländern. Die DB AG konnte aufgrund ihrer relativen Monopolstellung und aufgrund vielfacher politischer und personeller enger Bindungen mit vielen Bundesländern exklusive Verträge ohne Ausschreibungen abschließen. Für den Regionalverkehr in Berlin-Brandenburg wurde gezeigt, dass die gezahlten Preise an die DB Regio um bis zu ein Drittel zu hoch sind. Die Verträge wurden vom damaligen Verkehrsminister Hartmut Meyer (Brandenburgischer Verkehrsminister bis September 2003) unterzeichnet. Meyer wechselte wenig später zur DB AG, um dort als Berater tätig zu werden.

Solche Exklusivverträge für die DB AG mit weit überhöhten Kosten sind kein Einzelfall. Beispielhaft ist der folgende Vorgang: Anfang 2001 schloss das Land Baden-Württemberg mit DB Regio einen neuen zehnjährigen Nahverkehrsvertrag. Bestellt wurden mit Fahrplanwechsel 2001 deutlich höhere Nahverkehrsleistungen (1,45 Millionen Zug-Kilometer pro Jahr), was mit dem Projekt „Stuttgart 21“ begründet wurde - also mit einem Projekt, das frühestens 2020 realisiert wird. Dieses Projekt würde, so die Unterstellung bei diesem Vertrag, zu deutlich höheren Nahverkehrsleistungen beitragen. Zusätzlich wurden dabei stark überhöhte Trassenpreise (7 Euro pro Kilometer) zugrunde gelegt. Gewissermaßen on the top bezahlte das Land Baden-Württemberg 200 Millionen DM (103 Millionen Euro) für neues Wagenmaterial im Nahverkehr. Offensichtlich handelte es sich hier um eine Gegenleistung dafür, dass die Deutsche Bahn AG das Projekt Stuttgart 21 unterstützt¹⁶ (weitere Informationen zu Stuttgart 21 in Kapitel 7.1 ab Seite 58).

Tatsächlich haben wir es beim letztgenannten Fall mit einer auf zehn Jahre ausgelegten zusätzlichen jährlichen Subventionierung der DB AG bzw. deren Tochter DB Regio zu tun. Vorsichtig gerechnet ergibt sich allein hierdurch eine Zusatzsubvention in Höhe von deutlich mehr als einer halben Milliarde Euro.

¹⁶ An dem Geschäft über mehrere hundert Millionen Euro im Jahr 2001 war auch der Nachministerpräsident Stefan Mappus beteiligt (...). Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Bahn hatte Ende 1999 ergeben, dass 344 Millionen Mark (rund 176 Mio Euro) für das Bauprojekt Stuttgart 21 fehlten. Kostendeckend wäre es nur, wenn Baden-Württemberg regionalen Zugverkehr bezahlen würde, der teilweise erst nach Fertigstellung des Großprojekts gebraucht wird. Zu diesem ‚Mehrverkehr‘ steht im Vertragsentwurf: „Das Land wird rd. 1,45 Mio Zug-km/a (Zugkilometer pro Jahr), die ursprünglich nach Fertigstellung von Stuttgart 21 eingeführt werden sollten, möglichst bereits ab dem Fahrplanwechsel 2001 bei DB Regio AG für die Dauer von zehn Jahren bestellen.“ (Nach: stern.de vom 14. August 2010; auch: Spiegel 33/2010)

3.2 Gewinne beim Fahrweg

Die *zweite Säule* der DB AG-Gewinne sind die Gewinne im Geschäftsfeld „DB Netze Fahrweg“. Diese betragen 2011 auch nach Abzug der Zinsen noch 331 Mio. Euro (2010: 243 Mio. Euro; vor Zinsen waren es 2010 601 Mio. Euro und dürften damit 2011 knapp 700 Mio. Euro sein). Hier gab es mit plus 36% einen deutlich überdurchschnittlichen Anstieg des Sektorengewinns. Das ist insofern bemerkenswert, als diese Sparte mit dem größten Teil der Zinszahlungen für die knapp 17 Mrd. € Schulden (Stand 2010) der DB AG belastet ist, weil man diese vor dem geplanten Börsengang 2008 auf die DB Netz übertragen hatte, für den Fall, dass die Infrastruktur beim Staat verbleiben und der Betrieb teilprivatisiert werden sollten. Gleichzeitig handelte es sich um eine Art Giftpille, um eine solche Trennung von Netz und Betrieb zu vergällen.

Die „Gewinne“ bei DB Netz entstehen grundsätzlich dadurch, dass die Einnahmen durch Trassenentgelte die Ausgaben in diesem Bereich (vor allem für die Instandhaltung) übersteigen. Dieser Gewinn wird dann, wie im Fall von DB Regio, an die Holding abgeführt.

Nun ist jedoch der Fahrweg diejenige Sparte, die ähnlich hohe staatliche Zuschüsse wie der Nahverkehr erhält. Es handelt sich dabei um Investitionszuschüsse, die 2010 ausweislich des Geschäftsberichts der DB AG bei 4,3 Milliarden Euro lagen. Diese Gelder sollen in die Instandhaltung und in den Neubau von Strecken fließen. Die Transparenz darüber, wie diese Gelder eingesetzt werden, lässt jedoch sehr zu wünschen übrig. So kritisierte der Bundesrechnungshof die DB AG mit deutlichen Worten, weil sie in großem Umfang falsche Angaben über den tatsächlichen Zustand der Infrastruktur und überhöhte Angaben über die angeblichen Investitionen in das Netz mache. Darüber hinaus verbessere die DB AG offensichtlich den Zustand des Streckennetzes, indem sie Stilllegungsanträge für Strecken stelle, die sich in einem schlechten Zustand befinden.¹⁷

Gleichzeitig gibt es nachvollziehbare Kritik daran, dass DB Netze Fahrweg hohe, oft erkennbar überhöhte Trassengelder verlangt und der Zustand des Netzes sich von Jahr zu Jahr verschlechtert.

Sicher ist: Es ist grotesk, wenn Bahnchef Rüdiger Grube auf der Bilanzpressekonferenz die in diesem Geschäftsfeld erzielten Gewinne stolz präsentierte. Diese wurden überwiegend durch hohe Bundeszuschüsse bei fortgesetzter Unterinvestition – einem Fahren auf Verschleiß – „erwirtschaftet“.

¹⁷ Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nach §88 Abs. 2 BHO über die Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichte 2008 und 2009 der Deutschen Bahn AG. Veröffentlicht vom Bundesrechnungshof am 14.6.2011.

3.3 Gewinne mit den Personenbahnhöfen

Erhebliche Unterstützungsleistungen gibt es auch für die Bahnhofstochter Station und Service, teilweise auch als Geschäftsfeld „DB Netz Personenbahnhöfe“ bezeichnet. Diese Zuschüsse von Dritten werden meist von Kommunen und Ländern bezahlt. Insgesamt floss in das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe eine Dreiviertelmilliarde Euro (363 Millionen Euro) an öffentlichen Geldern. Die Einnahmen beim Geschäftsfeld Personenbahnhöfe resultieren – neben Einnahmen aus Vermietungen und Pacht – vor allem aus den Entgelten, die der (weitgehend zur DB zählende) Fernverkehr und der Nahverkehr (was zu 75 Prozent DB Regio, aber bereits zu 25 Prozent private Nahverkehrsgesellschaften sind) an DB Netze Personenbahnhöfe zu zahlen hat. Es gab in jüngerer Zeit viele Klagen, dass diese Entgelte zur Nutzung der Personenbahnhöfe überhöht sind – vor allem vor dem Hintergrund eines unzureichenden Services.

Auch hier mutet es grotesk an, wenn dieses Geschäftsfeld einen „Gewinn“ in Höhe von 217 Millionen Euro vermeldet (2010) – deutlich weniger als die ausgewiesenen „Investitionszuschüsse“ in Höhe von 363 Millionen Euro. Und dass dieser Scheingewinn dann an die Konzernmutter abgeführt wird.

Auch wurden in der DB-Bilanz die für die DB AG positiven Auswirkungen der Bundeszuschüsse für das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) nicht aufgeführt. Darin enthalten sind vor allem Gehaltszahlungen für die 34.785 Beamte, die es am 31. Dezember 2010 noch gab und die weiter für die DB arbeiten, sowie deren Pensionen. Diese Zuschüsse beliefen sich in den Jahren 1994-2005 auf durchschnittlich über 5,4 Mrd. € pro Jahr.¹⁸ 2010 zahlte die DB AG an das BEV für den Einsatz dieser knapp 35.000 Beamten 1,653 Milliarden Euro. Dies ergibt eine durchschnittliche Zahlung von 47.500 Euro im Jahr oder monatlich von 3.958 Euro – und zwar brutto, einschließlich des 13. Monatsgehalts, einschließlich aller Sozialabgaben, einschließlich der Pensionen und einschließlich der Arbeitgeberanteile bei den „Nebenkosten“. Es liegt auf der Hand, dass die DB AG hier deutlich zu wenig für hoch qualifizierte Arbeitskräfte bezahlt, dass es hier also ein weiteres Feld der indirekten Subventionierung gibt.¹⁹

¹⁸ Daten aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107.

¹⁹ Der Geschäftsbericht der DB AG 2010 formuliert dazu: „Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes ... Art. 2, § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Rechnung).“ Geschäftsbericht DB AG 2010, S. 178.

3.4 Wo sind die Gewinnbringer?

Es ist dann einigermaßen verblüffend oder auch wieder erhellend, wenn die eigenwirtschaftlichen Bereiche – die Bereiche ohne staatliche Zuschüsse – keine oder geringe Gewinne ausweisen. Der Schienengüterverkehr (Railion) kam 2011 gerade mal auf 32 Millionen Euro Gewinn (siehe dazu auch Tabelle 4).

Der Bereich Logistik – Schenker ohne den Inlands-Schienengüterverkehr – erwirtschaftete 2011 nur einen Gewinn von 403 Millionen Euro, was knapp 14 Prozent des gesamten DB-Gewinns entspricht. Dabei konzentriert Schenker (Logistik) – ohne den Schienengüterverkehr – 41,4 Prozent des gesamten Bahnumsatzes auf sich. Das spezifische „Umsatzgewicht“ dieses Geschäftsfelds ist somit rund drei Mal größer als der entsprechende Geschäftsfeld-Gewinn als Anteil am Gesamtgewinn.

Auf den Hinweis aus dem Bahn-Vorstand, die Logistik-Sparte der DB AG mache doch immerhin auch Gewinn, antwortete Christian Böttger, Professor im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin: „Bei dieser Rechnung fehlen die Kapitalkosten für all die Übernahmen. Die Zinsen für die 7,5 Milliarden Euro teuren Zukäufe fressen die Gewinne auf. Fakt ist: Die Logistiktochter Schenker hat noch nie ihre Kapitalkosten verdient. Das gleiche gilt für den Kauf von Arriva. Hier müsste sich der derzeitige Gewinn des Konzerns verdoppeln, damit man auf null käme. Die Deutsche Bahn zahlt jedes Jahr drauf, und am Ende haftet der deutsche Steuerzahler.“²⁰

Im Klartext: Das gesamte Logistik- und Auslandsgeschäft der Deutschen Bahn AG hat eine völlig unzureichende Rendite. Faktisch wird es durch die Gewinne im Kernbereich finanziert – und diese Gewinne wiederum kommen ausschließlich über staatliche Zuschüsse zustande. Die Schulden sind nicht dort verbucht, wo sie zumindest teilweise auch hingehören, sondern diese liegen überwiegend bei DB Netz. Würden ein großer Teil der Schulden korrekt bei DB Schenker verbucht – denn hier wurde doch vor allem für Aufkäufe „investiert“, während gleichzeitig die Minigewinne in diesem Sektor die Verzinsung der Investition nicht abdeckt – , dann würde deutlich werden, dass das gesamte Auslandsgeschäft unrentabel ist. Ein „normales“, klassisch betriebswirtschaftlich orientiertes Unternehmen müsste einen Bereich wie die weltweite Logistik binnen kurzem wegen mangelnder Rentabilität abstoßen.

Im Übrigen will die Deutsche Bahn AG den hier aufgezeigten Kurs verschärfen. Laut einer vertraulichen Mittelfristplanung der Deutschen Bahn sollen die Einnahmen aus Trassenpreisen so gesteigert werden, dass der Gewinn von DB Netze nochmals von 601 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 751 Millionen Euro bis 2015 gesteigert werden wird. Bei einem Umsatz von dann 5,1 Milliarden Euro läge dann in diesem Bereich die Gewinnmarge bei traumhaften 15 Prozent.

²⁰ In: Euro 03/2011.

Man kann den Planungen der DB AG eine innere Logik nicht abstreiten. Doch es handelt sich aus Sicht der Fahrgäste, der Bahnbeschäftigten und aus volkswirtschaftlicher Sicht um eine fatale und verkehrspolitisch kontraproduktive Logik.²¹

3.5 Sind die Trassenpreise zu hoch?

Im Schienensektor ist die Infrastruktur immer der größte Kostenblock; unter den gegebenen Verkehrsmarktbedingungen können Abgaben für die Nutzung dieser Trassen und Bahnhöfe nie die realen Kosten decken. Die Infrastruktur und insbesondere getrennte Infrastrukturgesellschaften sind *immer* defizitär. So ist das reale Anlagevermögen von DB Netz und DB Station & Service wie im nächsten Kapitel dieses Alternativen Geschäftsberichts dargelegt (sh. Kapitel 4.1) rund drei Mal größer als das in den Bilanzen der Infrastrukturtöchter respektive in der Bilanz der Holding ausgewiesene. Allein die Tatsache, dass alle vom Bund finanzierten Neubaustrecken nicht als Anlagevermögen in den Bilanzen auftauchen (aber doch irgendwann zu erneuern sind, also dann auch abgeschrieben und als *Kosten* verbucht werden müssten), unterstreicht die enorme Schräglage der Bilanzierung und der Kostenrechnung.

Die jetzigen Trassenpreise und Stationsgebühren sind damit (unter den gegebenen Verkehrsmarkt-Bedingungen) *nicht* kostendeckend, und sie können es auch bei drastischer Erhöhung kaum sein. Es gibt bei privatkapitalistischer (rein betriebswirtschaftlicher) Sichtweise demnach immer einen *Zielkonflikt* zwischen der Forderung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIUs) nach kostendeckenden Trassenpreisen und Stationsgebühren und der Position der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) nach niedrigeren Trassenpreisen und Bahnhofsgebühren, um zu akzeptablen Preisen Verkehre anbieten zu können respektive um einen (wie auch immer definierten) „angemessenen Gewinn“ damit realisieren zu können.

Die Höhe der Gebühren für Trassen und Bahnhofsnutzung ist unter diesen Bedingungen also eine (verkehrs-)politische Festlegung; aus verkehrspolitischer Sicht sollten sie, solange es überhaupt solche Trassenpreise (z.B. wg. EU-Recht) geben muss und solange es nicht wieder einen in vollem Umfang integrierten Konzern gibt (siehe dazu Kapitel 13), ausreichend *niedrig* sein, um die Forderung, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, in die Wirklichkeit von kontinuierlich steigenden Personen- und Tonnenkilometern umzusetzen. Zu prüfen ist eine Trassenpreisbestimmung, bei welcher die Länder und Städte reale Einflussmöglichkeiten auf Höhe und Struktur haben. Die aktuelle Struktur der Trassenpreise und die erheblich unterschiedliche Höhe derselben sind bislang einseitig durch die Interessen der DB AG bestimmt.

²¹ Christian Schlesiger, „Goldglänzende Gleise“, in: Wirtschaftswoche vom 1. März 2011. Dort heißt es zu Station & Service: „Die gleiche Marge plant der Konzern für die Personenbahnhöfe ein. Der Gewinn soll dort 2015 bei 177 Millionen Euro liegen.“

Die Gewinne, die die DB Netz und andere Infrastrukturunternehmen ausweisen, sind – ganzheitlich gesehen – keine realen Gewinne. Wenn korrekterweise die staatlichen Zuschüsse, die in die EIUs fließen (von jährlich bis zu vier Milliarden Euro), gegengerechnet werden, dann ergeben sich deutliche Verluste bei den zwei genannten Infrastruktur-Unternehmen DB Netz und DB Station & Service.

Eine Abführung von „Gewinnen“ der Infrastrukturunternehmen an die Holding ist vor dem Hintergrund der gesamten finanziellen Struktur und aus verkehrspolitischer Sicht absurd. Alle Erlöse im Bereich der Infrastruktur müssen in diesem Sektor selbst reinvestiert werden. Wenn die Steuerzahler Geld an die EIUs geben und wenn das Netz grundsätzlich unterfinanziert ist, dann ist es das Mindeste, dass diese Gelder wieder für Infrastrukturerhalt und ggf. Ausbau ausgegeben werden. Die Forderung nach „Chinese Walls“ zwischen den Infrastrukturunternehmen und der Holding, wie sie gelegentlich erhoben wird, ist grundsätzlich zutreffend. Entsprechend müssen die Beherrschungsverträge aufgehoben werden.

Auch die Abführungen von Geldern aus diesen Infrastruktur-Bereichen an die DB Holding, wie sie unter anderen Titeln stattfinden (z.B. als „Konzernabgabe“), sind kritisch zu sehen, solange die DB Holding in erster Linie eine Politik betreibt, mit ihren Gewinnen im Ausland Unternehmen aufzukaufen (siehe dazu Kapitel 9.2), im In- und Ausland in Nicht-Schienen-Sektoren zu investieren und ihr Kerngeschäft, den Schienensektor, ausbluten zu lassen. Diese Positionen sind auf ein branchenübliches Minimum zu reduzieren.²²

Kritisch ist auch die DB Energie GmbH zu sehen, die andere EVUs nur zu überhöhten Preisen mit Energie versorgt. Auch auf diesem Weg scheint es zu einer zusätzlichen Belastung von Eisenbahnbetreibern und zu einer nicht gerechtfertigten Gewinnabführung an die DB Holding zu kommen. Dort, wo die EVUs steuerlich subventioniert werden (im Nahverkehr), erfolgt auf diese Weise ein weiterer Transfer von Steuermitteln zur DB Holding.

Grundsätzlich kann auch heute der Schienenverkehr wieder kostendeckend seine Leistungen erbringen. Die deutlich niedrigeren öffentlichen Zuschüsse je Personen- bzw. Tonnenkilometer in der Schweiz weisen bereits in diese Richtung. Dies dokumentieren auch die historischen Erfahrungen im Zeitraum 1870 bis 1925, als die Eisenbahnen weltweit – zumeist solche in öffentlichem Eigentum – gewinnbringend betrieben wurden und nicht nur den Erhalt, sondern auch den Ausbau der Schienenwege finanzierten. Dazu bedarf es keiner höheren Trassenpreise und schon gar keiner höheren Fahrpreise sondern vor allem einer deutlichen Erhöhung des Schienenverkehrs selbst, also einer besseren Auslastung der bestehenden Infrastruktur und einer angewandten Technik, die optimale Synergieeffekte mit sich bringt.

²² Die S-Bahn Berlin zum Beispiel führte 2008 an die DB AG-Holding die folgenden Beträge ab: (a) 170 Mio. Euro für Trassenpreise; (b) 140 Mio. Euro an Station & Service; (c) 49 Mio. Euro für DB Energie; (d) 34 Mio. Euro als "Managementumlage". Und *dann* erst kamen (e) 56 Mio. Euro als „Gewinnabführung“. Das waren addiert 449 Millionen Euro.

4 Langfristige Betrachtung – verstärkte Schieflage

Oder: Das fatale Nicht-Verbuchen von Neu- und Ausbaustrecken

Das in den Bahn-Bilanzen verbuchte Anlagevermögen unterscheidet sich erheblich vom tatsächlichen Wert der Anlagen. Während in der Bilanz der DB AG für 2010 ein langfristiges Anlagevermögen von 44,5 Milliarden Euro angegeben ist, betrug dieses bereits im Jahr 2008 nach den Daten des Bundesverkehrsministeriums als Nettoanlagevermögen 119 Milliarden Euro und als Bruttoanlagevermögen (zu Preisen von 2000) sogar 185,6 Milliarden Euro.²³ Wie ist diese Differenz um fast einen Faktor 3 erklärbar?

Der DB-Vorstand rühmte sich bis zum Beginn der Wirtschaftskrise jahrelang steigender Renditen. Dies war die Hauptargumentation dafür, dass das Unternehmen „börsenfähig“ sei. Wie ist so eine Renditesteigerung zu erreichen? Die Rendite lässt sich einerseits durch steigende Gewinne, am einfachsten jedoch dadurch erhöhen, dass das eigene Vermögen – auf das die Gewinne zur Errechnung einer Rendite bezogen werden – zu niedrig bewertet wird. Diese Vorgehensweise bestimmt seit vielen Jahren die „Bilanz-Philosophie“ bei der Deutschen Bahn AG. Man könnte auch sagen, es handle sich um Bilanzkosmetik im großen Maßstab.

Bereits bei der Eröffnungsbilanz der Deutschen Bahn AG 1994 tauchten zwei Drittel der Vermögenswerte, die die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn bis Ende 1993 in ihren Bilanzen ausgewiesen hatten, nicht mehr auf. Über Nacht waren zwei Drittel der Bilanz-Aktiva quasi verdampft. Jedenfalls sind sie nicht mehr in den Büchern der Deutschen Bahn AG auffindbar – wohl aber in der offiziellen Verkehrsstatistik „Verkehr in Zahlen – ViZ“, die immerhin vom Bundesverkehrsminister herausgegeben wird. Und natürlich sind diese Werte auch in natura vorhanden – in Form einer wertvollen Infrastruktur, dem rollenden Material, den Gebäuden usw.

Seit Gründung der Deutschen Bahn AG werden die Bundeszuschüsse für die Bahninfrastruktur nur zu einem Teil bilanziert. Seit Ende der 1990er Jahre werden diese sogar überhaupt nicht mehr bilanziert (siehe unten). Dass die niedrige Bewertung oft nicht der Realität entspricht, zeigt sich z. B. bei Verkäufen von Grundstücken, wo oftmals ein Vielfaches des Buchwertes erreicht wurde.²⁴

Unterstellt man einen bescheidenen Abschreibungssatz von 3,5 Prozent, dann fehlen aufgrund des Nicht-Ausweisens von mindestens 60 Milliarden Euro an Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung Abschreibungen (also Kosten) in Höhe von mindestens 2 Milliarden Euro.²⁵ Würden diese korrekt in die

²³ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2007/2010. Hamburg (Deutscher Verkehrs-Verlag) 2009.

²⁴ Aussage in: Herdolor Lorenz, Leslie Franke: Bahn unterm Hammer. Hamburg (Kernfilm) 2007.

²⁵ Karl-Dieter Bodack: „Die Deutsche Bahn. Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung.“ Gröbenzell, März 2008.

Bilanz eingerechnet und mit dem ausgewiesenen „Gewinn“ gegengerechnet, so würde sich bereits dadurch das Ergebnis vom Plus zu einem deutlichen Minus verwandeln.

4.1 Nicht bilanzierte Bundeszuschüsse

Wie bereits erwähnt tauchen Zahlungen des Bundes für die Bahninfrastruktur in der Bilanz der DB AG nicht auf. Es handelte sich dabei zunächst um zinslose Darlehen. Seit dem Jahr 2000 wurde diese Art staatliche Unterstützung umgewandelt in reine Zuschüsse zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur und für den Neubau von Strecken.

Es handelt sich dabei um Bundeszuschüsse in Höhe von durchschnittlich 3,745 Milliarden Euro jährlich²⁶. Insgesamt floss allein im Zeitraum 2000 bis 2010 die stolze Summe von 41,8 Milliarden Euro an staatlichen Zuschüssen in die Infrastruktur der Bahn, die in der Bilanz nicht (oder nur zu einem Bruchteil) auftauchen.²⁷ Einschließlich des Jahres 2011 liegt der Betrag bereits bei 45 Milliarden Euro.

Die Einspeisung der dann nicht bilanzierten Zuschüsse wird ergänzt um eine wundersame Reduktion der Schulden. In früheren Geschäftsberichten wurden die gesamten Schulden (Verbindlichkeiten) der Deutschen Bahn AG mit bis zu 27 Milliarden Euro angegeben.²⁸ Es kam dann zu einer deutlichen „künstlichen“ Korrektur nach unten, weil man sich entschieden hatte, die zinslosen Kredite des Bundes nicht mehr oder nicht mehr in volle Höhe als Verbindlichkeiten auszuweisen. Dieser Vorgang führte im politischen Bereich zu heftigen Reaktionen. Als Stephan Hülsberg, früherer parlamentarischer Staatssekretär 2004 von der Bundesregierung aktuelle Zahlen zum Schuldenstand der DB AG erhalten wollte, wurde ihm seitens des Bundesverkehrsministeriums eine Summe von 11,5 Mrd. Euro genannt – rund die Hälfte dessen, was im Halbjahresbericht als Gesamtschulden ausgewiesen war. Die damalige Staatssekretärin Angelika Mertens erklärte die Differenz damit, dass „die Verschuldung allein auf die zinspflichtigen Verbindlichkeiten abzustellen ist“. Hülsberg entgegnete mit Blick auf den von ihm begrüßten Börsengang der Bahn, anstelle die Schulden „zu kaschieren“, sollte der Bund lieber gleich „die zinslosen – Darlehen abschreiben und auf eine Rückzahlung verzichten.“ Dies scheint dann auch erfolgt zu sein.²⁹

²⁶ Durchschnittswert der Jahre 1994 bis 2005, Daten aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107.

²⁷ Quelle: Bundesverkehrsministerium; Deutsche Bahn AG; Artikel Dirk Horstkötter und Philip Jaeger, „DB = Dilemma Bahn“, in: Euro, 3/2011.

²⁸ Laut Geschäftsbericht 2002 waren es 2001 = 18,3 Mrd. und 2002 24,584 Mrd. Euro (S. 142); laut Geschäftsbericht 2004 waren es 2003 = 27 Mrd. und 2004 = 25,5 Mrd. Euro (S. 188).

²⁹ Angaben und Zitate nach: „Bahnschulden – Politische Kosmetik“, in: Focus vom 5. April 2004.

Hinsichtlich der laufenden neuen Zuschüsse des Bundes für die Infrastruktur argumentiert die DB AG, es handle sich hier gewissermaßen um Schenkungen, was für die Bilanz nicht relevant sei. Zwar gibt es den Sinnspruch „Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul“. Es sei hier dahingestellt, inwieweit das für die Viehwirtschaft Sinn macht. Für die Volkswirtschaft und auch für ein einigermaßen längerfristiges betriebswirtschaftliches Denken macht diese Bilanzierungspraxis keinen Sinn. Ja, sie ist selbstzerstörerisch. Geht man nach dieser Devise bei der Bilanzierung vor, so hat dies zwei erheblich negative Folgen:

Zum ersten wird auf diese Weise eine künstliche Gewinnquelle geschaffen. „Künstlich“ sind diese Gewinne insofern, als damit reale Kosten ausgeblendet werden, Kosten die jedoch nach 10, 15 oder 20 Jahren dann geballt auftreten werden.

Das begünstigt die sattem bekannte Orientierung, die DB AG „hübsch für die Börse“ zu machen bzw. diese zunächst nicht fälligen Gelder für eine aggressive Global-Player-Politik einzusetzen (siehe dazu auch Kapitel 9.2).

Zum zweiten kommen auf diese Weise mittelfristig – wenn die neu gebauten Strecken grundlegend saniert werden müssen – auf die öffentlichen Kassen gewaltige Kosten zu, für die in keiner Weise Vorsorge getroffen wurde.

Zur ersten Folge, der verheimlichten künstlichen Gewinnquelle: Die Zuschüsse des Bundes resultieren in neuen oder qualitativ ausgebauten Strecken (z. B. Hannover – Berlin, Köln – Frankfurt oder München – Ingolstadt – Nürnberg). Auf diesen Strecken verzeichnet die DB AG erhebliche Fahrgastgewinne³⁰. Sie verbucht damit deutlich höhere Umsatzerlöse. Sie kassiert auch deutlich höhere Trassenentgelte als auf den zuvor bestehenden Trassen auf den gleichen Verbindungen. Das führt zu beachtlichen zusätzlichen Gewinnen in unterschiedlichen Sektoren des Bahnkonzerns (bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Netze). Doch die Strecken selbst, auf denen diese Gewinne eingefahren werden, tauchen in der Bilanz als Vermögen nicht auf. Wir haben also hohe neue Einnahmen, die auf ein viel zu niedrig ausgewiesenes Anlagevermögen bezogen werden, was einer Sonder-Rendite gleichkommt.

Zur zweiten Folge, dem fehlenden Ersatz und den nicht vorhandenen Rücklagen: Professor Karl-Dieter Bodack richtete im Jahr 2007 eine Anfrage an das Bundesverkehrsministerium hinsichtlich der Nicht-Bilanzierung der großen Bundeszuschüsse für die Infrastruktur. Daraufhin bekam er die erstaunlich ehrliche Antwort: „Diese vom Bund finanzierten Anlagen braucht die DB AG nach Ablauf der Nutzungsdauer aber nicht zu ersetzen, so dass sie dafür auch keine Mittel über

³⁰ Auf der Strecke Berlin – Hannover stieg die Zahl der Fahrgäste von 19.000 auf 27.000 am Tag. Auch auf der Strecke Berlin – Hamburg gab es erhebliche Zuwächse um 47% (nach Angaben der DB AG, Pressemitteilung vom 15.5.2007). Problematisch ist diese Rechnung allerdings, weil die Gewinne mit Verlusten gegengerechnet werden müssten, die es im Fernverkehr (z. B. Berlin - Potsdam – Magdeburg – Hannover) gab, nachdem der Fernverkehr auf dieser Relation unter Verweis auf die Neubaustrecke weitgehend eingestellt und zwei Landeshauptstädte vom Schienenfernverkehr weitgehend abgehängt wurden.

Abschreibungen erwirtschaften muss; die Ersatzinvestitionen finanziert dann wiederum der Bund.“³¹

Im Klartext: Sämtliche Neubaustrecken werden inzwischen als Geschenke des Bundes an die DB AG „als Luftnummer“ oder überhaupt nicht verbucht. Die Bahn nutzt diese Strecken, was mit entsprechenden Verschleißeffekten verbunden ist, ohne dass dafür Kosten in Form von Abschreibungen entstehen. Die nicht gemachten – obwohl betriebswirtschaftlich eigentlich gebotenen – Rückstellungen für die Erneuerung dieser Strecken helfen weiter, die Bilanz besser aussehen zu lassen. Damit stellt sich die Frage: Was passiert, wenn die Strecken ihre Nutzungsdauer erreicht haben und grundlegend erneuert werden müssen? Dass der Bund dann, wenn diese Neubaustrecken grundlegend saniert werden müssen, erneut mit großen Milliarden Euro-Beträgen einspringen und diese grundlegende Sanierung finanzieren würde, muss angesichts des Fehlens entsprechender Zahlungsverpflichtungen in der mittelfristigen Haushaltsplanung, vor dem Hintergrund der allgemeinen Krise der öffentlichen Finanzen und nach der Verankerung einer „Schuldenbremse“ im Grundgesetz in Frage gestellt werden.

4.2 Vorfristig fällig werdende Streckensanierungen

Die Notwendigkeit der grundlegenden Sanierung von Neubaustrecken stellt sich dazu noch deutlich früher als bisher angenommen. Beim Bau dieser Strecken hieß es, eine grundlegende Erneuerung stehe erst in 25 bis 30 Jahren an. Doch bereits im Jahr 2009 musste die Ausbaustrecke Berlin – Hamburg einer grundlegenden Sanierung unterzogen werden. Monatelang war ein größerer Teil der Strecke gesperrt; hunderttausende Fahrgäste mussten massive Zeitverluste hinnehmen. Die Strecke war erst fünf Jahre zuvor durch die DB Verkehrsbau GmbH für Tempo 230 ausgebaut worden. Zuvor wurde gut ein Jahrzehnt lang das abenteuerliche Projekt einer Magnetbahnverbindung verfolgt, wobei die Deutsche Bahn AG dieses Projekt, das aufgrund des völlig inkompatiblen Systems in besonderem Maß den Interessen des Schienenverkehrsunternehmens widersprach, unterstützt hatte.

Im Fall der vorzeitigen Sanierung der Verbindung Berlin – Hamburg hieß es, hier liege ein Sonderfall vor, es gäbe tausende Betonschwellen mit Materialfehlern („Alkali-Kieselsäure-Reaktion“ oder auch „Beton-Krebs“), die ausgetauscht werden müssten. Selbst wenn das Argument „Sonderfall“ stimmt, so bedeutet dies: Ein Schaden bei der Schieneninfrastruktur, den es in den 1980er Jahren bereits bei der DDR-Reichsbahn gab, wiederholt sich auf wundersame Weise.

Im Herbst 2010 wurde dann bekannt, dass auch die Neubaustrecke Hannover – Wolfsburg – Berlin grundlegend saniert werden muss. Erwartet worden war entsprechend traditionellen Maßstäben eine Lebensdauer von mindestens 25

³¹ Brief des Bundesministeriums für Verkehr Bau und Stadtentwicklung an Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack vom 16.11.2007.

Jahren. Tatsächlich ist diese nur halb so groß. In einigen Berichten wird erwähnt, was die Ursache für die notwendige vorzeitige Sanierung ist: „Die Unterlage aus Beton, auf der vielerorts die Schienen montiert sind, ist rissig geworden.“³² Bis zum Sommer 2011 war diese wichtige Strecke aufgrund der Erneuerung nur eingleisig befahrbar, wodurch sich für die Fahrgäste Zeitverluste von 40 bis 50 Minuten (bei der IC-Verbindung Berlin – Amsterdam sogar von 60 Minuten) ergaben.

Das würde bedeuten, dass die „feste Fahrbahn“, also der teilweise Verzicht auf ein Schotterbett und das Verlegen der Schienenstränge in auf Beton montierten Blöcken, genau die zwei Probleme mit sich bringt, vor denen der Bundesrechnungshof bereits Mitte der 1990er Jahre ausdrücklich gewarnt hatte: Erstens haben diese Strecken eine weit geringere Lebensdauer als behauptet, zweitens erfordern Sanierungsmaßnahmen bei der „festen Fahrbahn“, dass die ganze Strecke bzw. ein Gleis komplett und über längere Zeit gesperrt werden muss und dass man nicht wie bei einem Schotterbett in Nachtstunden „nachstopfen“ kann.³³

Auch die erst 2002 in Betrieb genommene Neubaustrecke Frankfurt/M. – Siegburg muss inzwischen aus dem gleichen Grund saniert werden. Auch hier war die Nutzungsdauer deutlich kürzer als angenommen. Die Schienen müssen auch hier abschnittsweise erneuert werden, was größtenteils nachts geschehen soll, um die Auswirkungen auf den Verkehr gering zu halten.

Damit wird noch deutlicher als bisher: Die Deutsche Bahn AG befindet sich mit ihrer Investitionspolitik auf einem Holzweg; die gegenüber einem herkömmlichen Gleisbett etwas zweieinhalbfach höheren Kosten für die feste Fahrbahn rechnen sich offensichtlich nicht. Allerdings könnte sich dies für die DB AG bei ausgesprochen kurzsichtiger Betrachtung anders darstellen, da sie die hohen Baukosten vom Bund bezahlt bekommt, in den Folgejahren mit der festen Fahrbahn jedoch erheblich Kosten für das „Nachstopfen“ spart. Auch das Risiko von Schotterflug besteht bei der festen Fahrbahn nicht – auch dies Schadenskosten, die sonst die DB AG zu tragen hätte.

Die 2006 in Betrieb genommene Neubaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg ist ebenfalls als feste Fahrbahn realisiert. Hat sie eine ähnlich lange Lebensdauer, so dürfte auch hier eine Sanierung bereits in spätestens fünf Jahren anstehen.

An dieser Stelle ist die folgende Frage interessant: Mit welchem Geld werden die vorzeitigen Sanierungen bezahlt? Es spricht viel dafür, dass dabei Mittel aus der „LuFV“, der „Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung“, und damit Infrastruktur-Zuschüsse des Bundes eingesetzt werden. Dies heißt jedoch: Hier fließen außerordentliche, vorher nicht vorgesehene Mittel in die vorfristige Sanierung. Diese Mittel werden – zumal die staatlichen Mittel gedeckelt sind – an anderer Stelle fehlen: Es stehen noch weniger Mittel für die klassische Instandhaltung bzw. für den Ausbau und Neubau im gesamten Netz zur Verfügung.

³² Peter Neumann, „Die Fahrt nach Westen dauert 50 Minuten länger“, in: Berliner Zeitung vom 14. Oktober 2010.

³³ Focus vom 12. Dezember 1994; Bundesrechnungshof 1994.

4.3 Die Reserven sind aufgebraucht

„Wir fahren auf Verschleiß und haben keine Reserven mehr“, so Rüdiger Grube im Januar 2011.³⁴ Er bezog sich dabei „nur“ auf das Winterchaos 2010/2011. Die Aussage muss leider verallgemeinernd verstanden werden. Das aber heißt, dass der Schienenverkehr als Ganzes und als Resultat dieser fatalen Struktur und falschen Bilanzierung mittelfristig auf eine tiefe Krise zusteuert. Zu einem Fahren auf Verschleiß kommt es nicht mehr nur in besonderen Situationen, in spezifischen Sektoren (S-Bahn-Berlin) oder bei einzelnen Zuggattungen (ICE-3; Achsprobleme). Nein, dieses Fahren auf Verschleiß wird zum zentralen Strukturmerkmal des Schienenverkehrs im Allgemeinen und der Deutschen Bahn AG im Besonderen.

Ist das neu? Ist das eine spezifische Erkenntnis von *Bahn für Alle*? Im Grunde nicht. Eigentlich haben wir hier nur elementare Erkenntnisse der Betriebswirtschaft auf die Deutsche Bahn angewandt. Und die Top-Bahner wussten dies – und viele von ihnen wissen dies auch heute noch. So war im Vorfeld der formellen Bahnprivatisierung, der Bildung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994, das Nichtbilanzieren von neuem Anlagevermögen nicht vorgesehen. Damals ging man tatsächlich davon aus, dass die neu zu gründende Deutsche Bahn AG ein Wirtschaftsunternehmen wie jedes andere sein würde, dass dieses Unternehmen also die Kosten selbst zu erwirtschaften habe. Das betraf explizit auch das Thema der Abschreibungen auf Neubaustrecken.

1992 formulierte der damalige Chef der Deutschen Bundesbahn, Heinz Dürr, kurz darauf zugleich erster Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG: „Wir werden darauf achten, dass die Deutsche Bahn AG von Beginn an zwingend marktorientiert sein wird. (...) Für das Fernstreckennetz einschließlich der Netzknotenbereiche sind beispielsweise im Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahr 2010 Investitionen von über 100 Milliarden DM vorgesehen. Da die Deutsche Bahn AG diese vom Staat vorfinanzierten Investitionen über die Abschreibungen verdienen muss, wird das wirtschaftliche Kriterium für Aus- und Neubau in Zukunft eine weit wichtigere Rolle spielen als heute.“³⁵

Gegen diese grundlegende Aussage wird inzwischen seit mehr als einem Jahrzehnt verstoßen. Und alle Beteiligten – die Top-Leute bei der DB AG, die jeweiligen Bundesregierungen und die Bundesverkehrsminister und die maßgeblichen Kommentatoren in den Medien – tun so, als ob ein solcher anhaltender Verstoß gegen Grundsätze der Betriebswirtschaft das Normalste der Welt wäre.

Besonders absurd wird es, wenn für ein Unternehmen dieser Art ein Börsengang

³⁴ In: Welt kompakt vom 11. Januar 2011.

³⁵ Heinz Dürr, in: Die Deutschen Bundesbahnen 992, herausgegeben: Die Vorstände von Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn, Frankfurt/M. und Berlin, o. J. (1993), S. 9. Dort heißt es interessanterweise – und in Widerspruch zu tatsächlichen späteren Politik stehend: „Es wird in jedem Einzelfall abzuwägen sein zwischen einem fahrtzeitgewinn von wenigen Minuten und dem dafür notwendigen Investitionsaufwand. Es wird auch zu entscheiden sein, ob im konkreten Fall nicht eine Investition in Pünktlichkeit, ausreichend Kapazitäten und Komfort notwendig ist.“

vorbereitet bzw. die Teilprivatisierung als Regierungsprogramm vorgegeben wird. Damit wird so getan, als sei die Deutsche Bahn ein x-beliebiges kapitalistisches Unternehmen. Es wird nicht nur abstrahiert vom Gebot, dem Allgemeinwohl zu dienen (siehe unten), sondern auch kühn das Spezifikum der dauerhaften Abhängigkeit von staatlichen Unterstützungen ignoriert. Wenn ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG *dauerhaft* auf staatliche Zuschüsse in derart hoher, die gesamte Struktur des Unternehmens bestimmender Form angewiesen ist, dann eignet sich dieses Unternehmen nicht dazu, wie ein normales privatwirtschaftliches Unternehmen behandelt zu werden. Analog zur Bahn müsste es ein Unternehmen Deutsche Straßenverkehrs-AG (mit allen Fahrzeugen und allen Straßen in demselben bilanziert) oder ein Unternehmen Deutsche Binnenschiffahrts-AG oder auch ein Unternehmen Bundeswehr AG geben. Solche Unternehmen existieren (bisher) aus welchen Gründen auch immer nicht. Und wenn sie denn existieren würden, käme kaum jemand auf den Gedanken, diese sollten ganz oder in Teilen privatisiert oder an die Börse gebracht werden. Jeder würde verstehen, dass auf diese Weise die Steuergelder, die auch in Zukunft in diese Unternehmungen fließen, sich nicht nur einer notwendigen öffentlichen Kontrolle entziehen. Vielmehr dienen diese Gelder zunehmend primär dem Zweck der Bereicherung von privaten Großaktionären oder privaten Auftragnehmern (siehe Stuttgart 21, Kapitel 7.1); sie werden der eigentlichen Zweckbindung entfremdet.

5 Fahren auf Verschleiß, Abbau von Infrastruktur und systematische Verschwendung

Um gute Zahlen in der Bilanz ausweisen zu können, ist es am einfachsten, sehr wenig auszugeben. Die Instandhaltung des DB-Netzes kostet jedes Jahr Milliarden. Daher bietet sich das Sparen hier natürlich an, zumal die Folgen in diesem Unternehmensbereich nicht unmittelbar spürbar sind. Bei einem Bahnnetz in gutem Zustand kann man so einige Jahre lang verfahren und somit von der Substanz zehren. Aber das rächt sich nach einigen Jahren. Ähnliches gilt für das rollende Material, für die Züge mit Lokomotiven, Triebfahrzeugen und Wagen. Auch dies sind langfristige Investitionen; Wartungsmängel machen sich erst nach einigen Jahren bemerkbar. Diese Politik der DB AG hat das Bündnis Bahn für Alle seit 2006 regelmäßig bemängelt. Inzwischen sind die Folgen wie befürchtet für Millionen Menschen erkennbar und Gegenstand heftiger Debatten und Proteste in der Öffentlichkeit.

5.1 Investitionen auf einem Tiefpunkt

Die Investitionen, die die Deutschen Bahn AG aus eigenen Mitteln bezahlt, erreichten im Jahr 2009 einen traurigen Tiefpunkt. Die leichte Erholung, die es hier 2010 gab, ändert nichts an der Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG ihr Investitionsbudget rigoros zusammengestrichen hat.

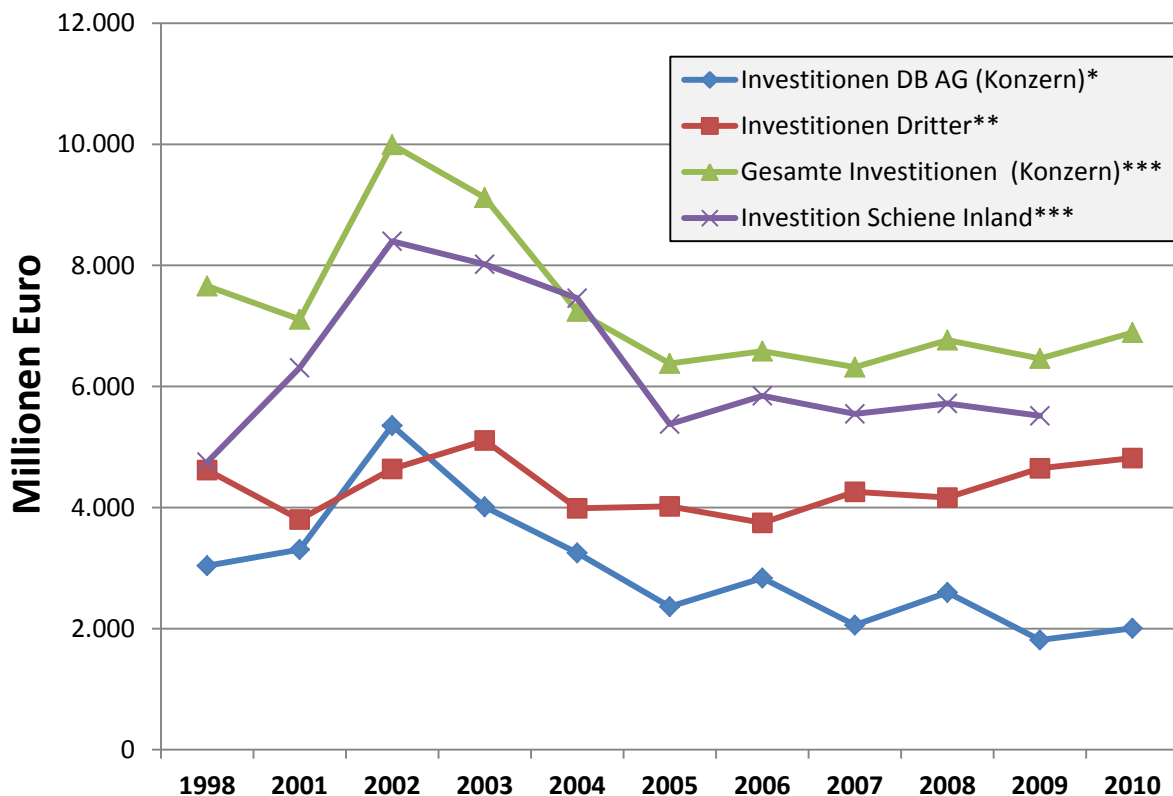
Tabelle 5: Entwicklung der Investitionen der DB AG und von Dritten im Abgleich mit der Entwicklung des Umsatzes; in Millionen Euro; 1998 und 2001-2010³⁶.

	1998	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investitionen DB AG (Konzern)*	3.040	3.307	5.355	4.013	3.251	2.362	2.836	2.060	2.599	1.813	2.007
Investitionen Dritter**	4.620	3.803	4.639	5.108	3.987	4019	3.748	4.260	4.166	4.649	4.819
Ges. Investitionen (Konzern)***	7.660	7.110	9.994	9.121	7.238	6.381	6.584	6.320	6.765	6.462	6.891
Investition Schiene Inland***	4.750	6.309	8.400	8.019	7.457	5.378	5.845	5.547	5.720	5.515	<i>nicht verfügbar</i>
Umsatz	15.348	15.722	18.685	28.228	23.962	25.055	30.053	31.309	33.452	29.335	34.410

* Nettoinvestitionen; ** Bund, Länder, Kommunen und EU *** Bruttoinvestitionen

³⁶ Nach: Grunddaten und berechnet nach: Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2010, U3 (= Innenseite hinterer Umschlag); Angaben zu "Investitionen Bahn Inland" nach: Verkehr in Zahlen 2009/2010, S. 22f.

Grafik 4: Investitionen der DB AG.



* Nettoinvestitionen; ** Bund, Länder, Kommunen und EU *** Bruttoinvestitionen

Die von der Deutschen Bahn mit Eigenmitteln finanzierten Investitionen (Nettoinvestitionen) erreichten 2009 einen Tiefpunkt; 2010 liegen sie nur leicht höher. Gegenüber dem Niveau von 2002 und 2003 haben sie sich gut halbiert. Die Investitionen Dritter, bei denen es sich überwiegend um diejenigen des Bundes, ergänzt um solche von Ländern, Kommunen und der EU handelt, schwanken im dargestellten Zeitraum zwischen vier und fünf Milliarden Euro. In der Summe – bei den gesamten Investitionen auf Konzernebene (was im Geschäftsbericht als „Bruttoinvestitionen“ ausgewiesen ist) gibt es im angegebenen Zeitraum einen deutlichen Rückgang. In den Jahren 1998, 2001 und 2004 lagen die Bruttoinvestitionen bei mehr als sieben Milliarden Euro; 2002 und 2003 wurden sogar noch 9,1 bzw. 10 Milliarden Euro erreicht. 2010 waren es nur noch 6,9 Milliarden Euro. Diese Entwicklung der Investitionen muss bereits dann als äußerst kritisch bezeichnet werden, wenn die Inflation berücksichtigt wird. Danach liegen die Bruttoinvestitionen 2010 zu Preisen von 2001 deutlich unter sechs Milliarden Euro. Vor allem muss die Entwicklung der Investitionen vor dem Hintergrund der Verdopplung des Umsatzes, zu der es im gleichen Zeitraum im DB-Konzern kam, gesehen werden. Die rückläufigen Investitionen wurden in einem massiv vergrößerten Konzern getätigt.

Der hier dokumentierte Eindruck der kontinuierlichen Unterinvestition deckt sich mit den Angaben der offiziellen Statistik ‚Verkehr in Zahlen‘, in der die Brutto-

investitionen, die allein in den *Schienenbereich* der DB AG – ohne die übrige Konzernebene – getätigt wurden, wiedergegeben sind. Danach gingen diese im Zeitraum 2001 bis 2008 von 6,3 Milliarden Euro auf 5,7 Milliarden Euro zurück. Wobei hier erneut die Inflation zu berücksichtigen ist.³⁷

All das sind Indikatoren dafür, dass bei der Bahn über einen langen Zeitraum systematisch auf Verschleiß gefahren wird.

Diese Entwicklung deckt sich weitgehend mit der „gefühlten Unterinvestition“, mit der beschriebenen Zunahme von Unpünktlichkeit, mit der skizzierten Verlangsamung der Fahrtgeschwindigkeit auf einigen wichtigen Verbindungen, mit dem Ausfall von Zügen, mit der Zunahme von Sanierungsbedarf, mit den Desastern in den letzten zwei Winterperioden und im Sommer 2010.

Im Übrigen erfolgte der drastische Rückgang der Investitionen weitgehend parallel mit dem Anstieg der ausgewiesenen Gewinne. Dies gilt insbesondere für den Zeitraum ab 2003: Trotz des Gewinneinbruchs 2009 und 2010 gegenüber 2008, als noch ein Gewinn (Ebit) von 2,016 Milliarden Euro ausgewiesen wurde, liegt auch der Gewinn des Jahres 2011 mit 2,3 Milliarden Euro vier Mal höher als derjenige des Jahres 2003.

5.2 Der ICx kommt... nach 2016 und mit Serviceabbau in einer neuen Dimension

Der Rückgang der Investitionen steht in einem auffälligen Kontrast zu den wiederholten vollmundigen Ankündigungen, wie viel die DB AG in naher Zukunft investieren werde. So erklärte Bahnchef Grube Anfang 2011, man werde „44 Milliarden Euro bis 2014 investieren“.³⁸ In der Regel werden bei solchen Erklärungen diverse bereits laufende Investitionsprogramme mit neuen kombiniert, die staatlichen Investitionen mit eingerechnet und der falsche Eindruck einer gesteigerten Investitionstätigkeit erweckt.

Ein Beispiel ist der *Ersatz der IC- und EC-Garnituren*. Dieser ist seit rund einem Jahrzehnt fällig; diese Züge sind inzwischen 40 Jahre alt; ein kompletter Ersatz steht längst an. Die Bahn hat die Vergabe des entsprechenden – als ICx bezeichneten – Auftrags bereits um fünf Jahre hinausgeschoben. Gleichzeitig wurden die technischen Anforderungen an die neuen Züge so hochgeschraubt und zugleich der erwartete Preis so tief gedrückt, dass am Ende nur noch ein Anbieter im Rennen war: die Siemens AG. Im Mai 2011 erhielt dann Siemens auch endgültig den Zuschlag für den insgesamt auf ein Volumen von 6 Milliarden Euro bezifferten Auftrag von 220 Zügen. Der mit Siemens konkurrierende Bahntechnik-Konzern Bombardier wird als Zulieferer auftreten und rund ein Drittel der genannten

³⁷ Der hier in der Tabelle wiedergegebene Wert für 1998 von 4,8 Milliarden Euro ist nicht repräsentativ; 1999 lagen diese Investitionen in den Schienenbereich der DB AG im Inland bei 8 Milliarden Euro und in den Jahren 1994 bis 1997 immer deutlich über 5 Milliarden Euro.

³⁸ Nach: Der Tagesspiegel vom 11. Januar 2011.

Auftragssumme verbuchen können. Die Auslieferung der ersten Züge (aus der Gesamtzahl von bis zu 300 Garnituren) wird laut Bahn „voraussichtlich 2016“ – also möglicherweise noch später – erfolgen; der gesamte Ersatz der IC/EC-Garnituren soll sich noch weit ins nächste Jahrzehnt hinein erstrecken.

Die neuen Züge werden den Abbau von Reisekomfort bei der Bahn weiter fortsetzen. Hatte einer der ursprünglichen ersten Generation von ICEs (ICE 1) noch einen Sitzabstand von mehr als einem Meter (1025 mm), so wurde dieser bis zum 1997 gebauten ICE 3 schon auf 971 mm gesenkt. Die umgebauten Züge der alten Generationen haben inzwischen nur noch einen Abstand von 920 mm. Der ICx soll hier nun „neue Maßstäbe“ setzen und nur noch 856 mm bieten. Damit wird Bahnfahren in Zukunft nicht mehr komfortabler sein als ein Flug mit der Lufthansa (760 – 890 mm in der Economy Class) oder der Fahrt mit einem Reisebus (740 bis 850 mm). Dennoch schämt sich die DB AG nicht, mit Lügen zu werben:



Sitzabstand vergrößern.
Beinfreiheit vergrößern.
CO₂-Fußabdruck
verkleinern.

Mach' ich im Zug.

Bahnfahrer nutzen ihre Zeit sinnvoll.
Ein kurzfristiger Geschäftstermin? Kein Problem. Ihr Ticket buchen Sie bequem bis kurz vor Abfahrt. Und Ihre Präsentation aktualisieren Sie bei einer Tasse Kaffee. In Ihrem mobilen Büro. Wo sonst lässt es sich so entspannt arbeiten: www.bahn.de.

Die Bahn macht mobil.

 Ihr Ticket unterwegs mit dem Handy buchen: m.bahn.de

„Sitzabstand vergrößern. Beinfreiheit vergrößern“, so konnte man in einer Anzeige im Jahr 2011 lesen. Als Begründung für ihre Gegenthese verweist die DB AG darauf, dass nun Der Sitz bei ‚Rücklage‘ nicht mehr nach hinten und damit dem dahinter sitzenden Fahrgast vor die Brust klappt.“ Das überzeugt nicht. Das Eisenbahnfachmagazin „Eisenbahn-Revue“ kommt zu dem Schluss, den die Fahrgäste sicher auch ziehen werden: In diesen neuen Zügen gibt es „eine Bestuhlung mit einer einmalig dichten Packung“. Markus Hecht, Schienenverkehrsexperte und Professor an der TU Berlin, assistiert: „Die Bahn will hier mehr Leute in die Züge packen, um die Rendite zu steigern. Hoffen wir, dass die Klimaanlage des ICx unter dieser größeren Belastung funktionieren.“ Insgesamt, so Hecht, sei „der ICx auf der ganzen Linie ein Rückschritt.“³⁹

Dieses Gesamturteil kommt auch dadurch zustande, dass beim ICx die Zahl der Toiletten reduziert wurde, es keine abgeschlossenen Abteile mehr gibt; die Fußstützen und die individuellen Leselampen fehlen komplett. Die DB hat die neuen ICx-Züge sogar ohne „Winterpaket“ bestellt, das sie auch bei Eis und Schnee voll einsatzfähig gemacht hätte, aber 10 bis 15 Prozent teurer gewesen wäre.⁴⁰ Insgesamt wird ein Sitzplatz beim ICx 39.000 Euro kosten; in den neuen Doppelstockfernzügen der Schweizer SBB kostet der Sitzplatz 46.000 Euro.

Zu den neuen ICx-Zügen bestellte die DB AG im Januar 2011 beim Bahnlieferanten Bombardier Transportation für 360 Millionen Euro 27 Doppelstock-Züge (27 Lokomotiven und 135 Doppelstockwagen), die als Fernverkehrszüge auf Strecken eingesetzt werden sollen, auf denen bisher IC/EC-Züge verkehren. Es handelt sich um eine Weiterentwicklung der bisher im Regionalverkehr eingesetzten Doppelstockzüge. Ihre (bisher zugelassene) Höchstgeschwindigkeit liegt mit 160 km/h auch unter dem Niveau, das erforderlich ist, wenn die bisherigen Fahrplanzeiten eingehalten und die bisherigen Halte bedient werden sollen. Die DB AG bestellt diese Züge im Rahmen einer ersten Tranche von bereits bestellten Doppelstockzügen, die ursprünglich für den Regionalverkehr bestimmt waren. Zwar teilten der Hersteller und die Bahn mit, diese Züge würden so umgebaut, dass sie fernverkehrstauglich sein würden. Man muss sich jedoch auch hier auf deutliche Komfortverluste unter anderem bei den Gepäckablagen einstellen. Auch werden diese Züge keine Speisewagen bzw. „Bordrestaurants“ haben; damit wird ein altes Ziel, das die vorausgegangenen Bahnchefs Heinz Dürr und Hartmut Mehdorn verfolgt hatten, realisiert.⁴¹

³⁹ Zitat nach: Nicolaus Doll, „Bahn frei für den IC-eng“, in: Welt am Sonntag vom 24. Juli 2011.

⁴⁰ Münchner Merkur vom 20.12.2011: „Bahn spart an winterfesten Zügen“

⁴¹ Angaben nach: Peter Kirnich, „Bahn entdeckt den Heimatmarkt“, in: Frankfurter Rundschau vom 13. Januar 2011. Zur Gepäckablage schreibt die DB AG: „In jedem Wagen wird es sechs große Ablagen und zusätzlichen Stauraum auf den Zwischenebenen geben.“ Das heißt: Am Platz selbst wird es nicht ausreichend Platz für das Verstauen von Gepäckstücken wie Koffer geben. Weiter heißt es dort: „Die gastronomische Bedienung der Gäste findet im ganzen Zug direkt am Platz statt.“ (S-Bahn, Januar 2011). Im übrigen sind Fernverkehrszüge mit Doppelstockwagen durchaus vorstellbar. Sie kommen beispielsweise in der Schweiz bei der SBB zum Einsatz. Allerdings handelt es sich dort um Neuentwicklungen, die speziell für den Fernverkehr konfiguriert wurden –

5.3 Streckennetz und Fahrtzeitverlängerungen

Während sich die DB AG seit Jahren weigert, ihrer Verpflichtung nachzukommen und einen kompletten Netzzustandsbericht vorzulegen, hat der Bundesrechnungshof im Januar 2007 aufgedeckt, dass die DB AG tatsächlich Instandsetzungsarbeiten in Höhe von insgesamt 1,489 Milliarden Euro unterlassen hat, wodurch sich der Netzzustand erheblich verschlechtert hat.⁴² Auch in einem neuen Bericht aus dem Jahr 2011 legt der Bundesrechnungshof dar, wie die DB AG zwar die Zuschüsse des Bundes für die Instandhaltung kassiert, dann aber dem Bund keine nachvollziehbare, schlüssige und lückenlose Rechenschaft über die Verwendung der Mittel ablegt. Tatsache sei, dass die Mittel „nicht in voller Höhe (...) den Schienenwegen zu Gute gekommen“ sind und dass sich „an den Eisenbahnbrücken der DB AG einen Instandhaltungs- und Investitionsstau aufbaut“.⁴³ Die Erklärung dafür liefert der Bundesrechnungshof gleich mit: „Für die DB AG kann es betriebswirtschaftlich sinnvoll sein, ihre Instandhaltungsleistungen an Bahnanlagen soweit zu reduzieren, bis diese Anlagen zu Lasten des Bundes erneuert werden müssen.“⁴⁴

Viele DB-Beschäftigte berichten übereinstimmend, dass die Zahl der Langsamfahrstellen aufgrund der mangelnden Instandsetzungsarbeiten erheblich zugenommen habe⁴⁵. Auch das Netzwerk Privatbahnen und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr bemängeln diesen Zustand⁴⁶. Die Zahl der Langsamfahrstellen sprengt nach Auffassung von Bahn-Kennern nur deswegen noch nicht völlig den Rahmen, weil viele von ihnen jeweils mit dem nächsten Fahrplanwechsel in den Plan übernommen werden, wodurch sich dann zwar die Fahrtzeit auf diesen Strecken verlängert, dies aber dann nicht mehr den Namen Langsamfahrstelle trägt. Diese Politik lässt sich anhand der Zunahme von Fahrzeiten auf vielen wichtigen Strecken dokumentieren; in Tabelle 6: *Fahrtzeitverlängerungen 2012 gegenüber 1996* seien einige Beispiele genannt⁴⁷:

Selbst Neubaustrecken, die vor wenigen Jahren in Betrieb gingen, schwächeln inzwischen. So hat sich die Fahrtzeit auf der Verbindung München – Ingolstadt nur wenige Jahre nach ihrer Eröffnung wieder deutlich verlängert, was einen Integralen Taktfahrplan nun unmöglich macht.

Speisewagen natürlich inbegriffen.

⁴² Reinhold Böhmer: „Bundesrechnungshof: Bahn-Chef Mehdorn zehrt von Substanz“. Wirtschaftswoche, 22.2.2007; Bericht des Bundesrechnungshofes, übermittelt am 9.5.2007.

⁴³ Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nach §88 Abs. 2 BHO über die Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichte 2008 und 2009 der Deutschen Bahn AG. Veröffentlicht vom Bundesrechnungshof am 14.6.2011.

⁴⁴ ebenda

⁴⁵ Herdolor Lorenz / Leslie Franke: „Bahn unterm Hammer“. Hamburg (Kernfilm), 2007.

⁴⁶ Netzwerk Privatbahnen, Pressemitteilung vom 1.3.2007: „Zustand des Schienennetzes verschlechtert sich weiter. Privatbahnen rügen folgenschwere Managementfehler“.

⁴⁷ Zahlen: Karl-Dieter Bodack: „Die Deutsche Bahn. Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung. Gröbenzell, März 2008.

Tabelle 6: Fahrtzeitverlängerungen 2012 gegenüber 1996

Strecke	Fahrtzeit 1996/97	Fahrtzeit 2012
Augsburg – Stuttgart (ICE)	96 min.	104 min.
Augsburg – Würzburg (ICE)	108 min.	125 min.
München – Stuttgart (ICE)	121 min. (1995)	139 min.
Würzburg – Hamburg Hbf. (ICE)	190 min.	205 min.
Basel SBB – Hamburg Hbf. (ICE)	377 min.	391 min.

5.4 Qualitative Schwächung der Infrastruktur

Wir erleben seit eineinhalb Jahrzehnten eine tiefgreifende, qualitative Schwächung der Schieneninfrastruktur auf deutschem Boden. Dies wurde teilweise bereits beim Thema Unterinvestition dokumentiert bzw. wir gehen im nächsten Kapitel darauf noch mit vielen konkreten Beispielen ein.

An dieser Stelle sei jedoch auf die *grundsätzlich kritische Situation im Bereich des Fahrwegs* hingewiesen. Dazu heißt es im Geschäftsbericht 2010 vollmundig: „Das deutsche Schienennetz steht seit dem Jahr 1994 allen in Deutschland zugelassenen EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen; d. Red.) diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. (...) Mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der EVU abgestimmten Schienennetz schaffen wir die Grundlage für leistungsfähige und zuverlässige Eisenbahnverkehre.“⁴⁸

Tabelle 7: Qualitativer und kontinuierlicher Abbau der Infrastruktur (Schienennetz, Weichen, Bahnhöfe) seit 1992⁴⁹

	1992	2001	2009	2010	Abbau 2010 ggü. 1992
Betriebslänge Schienennetz	40.537	35.937	33.721	33.723	- 16,8%
Gleislänge	80.114	67.352	63.914	64.077	- 20,0%
Weichen u. Kreuzungen	156.568	88.887	67.157	66.875	- 57,3%
Bahnhöfe	6.700	5.760	4.204	4.280	- 36,1%
Haltepunkte	3.124	3.079	3.625	3.565	+ 14,1%
Privatgleisanschlüsse	13.185	4.997	3.726	3.732	- 71,7%

⁴⁸ Geschäftsbericht, a. a. O., S. 55.

⁴⁹ Angaben nach: Unterschiedliche Ausgaben von "Daten und Fakten", herausgegeben von der Deutschen Bahn AG (letzte verwendete Ausgabe vom März 2011 – "Daten und Fakten 2010"); und die von Bundesbahn und Reichsbahn 1993 herausgegebenen Publikation "Die Deutsche Bahn 1992 – Unternehmen Zukunft", Berlin 1993.

Das sehen eigentlich alle EVU – vielleicht mit Ausnahme derjenigen, die zum DB-AG-Konzern gehören – völlig anders. Und wenn man die Zahlen und Fakten betrachtet, die die Deutsche Bahn AG selbst nennt und die wir in Tabelle 7 zusammengestellt haben, dann wird deutlich, wie weitreichend der Abbau und die Auszehrung beim Schienennetz in Deutschland bereits vorangeschritten sind.

Der Abbau des Schienennetzes – die Reduktion der Betriebslänge desselben – um 16,8 Prozent oder um rund 7000 km im Zeitraum 1992 bis 2010 ist erheblich. Dabei zieht sich die Bahn immer mehr in der Fläche zurück. Es handelt sich um einen kontinuierlichen Prozess. Allein zwischen 2001 und 2010 – das ist die Periode, in der die Bahn sich auf die Privatisierung orientierte – wurde die Betriebslänge des Netzes um weitere 2200 km reduziert. Dabei wird die Schwächung des Netzes bei anderen Indikatoren noch drastischer dokumentiert. Wenn der Rückgang der Bahnhöfe rund doppelt so schnell stattfand wie der Abbau des Netzes, haben die Fahrgäste sehr viel weitere Wege, um den nächsten Bahnhof mit Service zu erreichen.

Die DB AG hat in der Vergangenheit schon eine Vielzahl von Bahnhofsgebäuden verkauft, und Rüdiger Grube forciert diesen Verkauf weiter: „Derzeit sucht das Unternehmen für rund 900 Gebäude einen Investor. (...) Von den rund 2800 Bahnhöfen mit Empfangs- und Bürohäusern hat sie (die DB, Anm. d. Verf.) bereits 1300 Gebäude veräußert. (...) Die meisten dieser Bahnhöfe besitzt inzwischen der britische Immobilienfonds Patron Capital“⁵⁰ Für die Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen konkretisiert sich das wie folgt: Zwölf der noch verbliebenen 36 Bahnhöfen im nördlichsten Bundesland stehen im Frühjahr 2012 zum Verkauf, in Niedersachsen sind es 22 von 60 Stationen. Bundesweit will die DB AG von den noch verbliebenen 1300 „Empfangsgebäuden“ in Bahnbesitz bis zum Jahr 2016 600 loswerden. Zum Vergleich: Die DB AG hatte vor der Bahnreform rund 5000 Bahnhöfe und Ende der 1990er Jahre 3000 Bahnhöfe.⁵¹

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass in großem Maßstab Bahnhöfe in Haltepunkte umgewandelt wurden. Das heißt, dass man an diesen ehemaligen Bahnhöfen – oft bleiben vernagelte Gebäude stehen – dann keinerlei Service mehr hat, sondern in der Regel allenfalls einen Fahrkartenautomaten. Diese Abnahme von Service ist nicht nur ärgerlich und verschreckt Fahrgäste, sondern sie ist auch gefährlich: An diesen Haltepunkten wird oft randaliert, nicht oder viel zu spät Schnee geräumt, und es gibt oft keinerlei Durchsagen – auch bei schnell durchfahrenden Zügen, so dass immer wieder Fahrgäste und Kinderwagen vom Sog vorbeifahrender Züge erfasst werden. Dadurch gab es alleine im Jahr 2011 bereits mindestens drei Tote.

Der Abbau von Weichen und Kreuzungen ist sogar drei Mal größer als der Abbau der Betriebslänge des Schienennetzes. Entsprechend massiv wurde die Flexibilität und Belastbarkeit des verbliebenen Netzes reduziert. Allein zwischen 2009 und

⁵⁰ Wirtschaftswoche vom 18.3.2011

⁵¹ Aktuelle Angaben nach: Hamburger Abendblatt vom 8. März 2012.

2010 wurden nochmals 300 Weichen und Kreuzungen ausgebaut, obgleich die Netzlänge hier konstant blieb.

Am größten ist der Abbau bei den Privatgleisanschlüssen. Dabei geht es um direkte Gleisanschlüsse von Unternehmen. Heute gibt es nur noch ein gutes Viertel des Bestands von 1992. Auch im letzten Jahrzehnt wurden mehr als 1200 solcher Industriegleise abgebaut. Damit trägt die Infrastrukturentwicklung dazu bei, dass noch mehr Verkehr auf die Straße verlagert wird bzw. dass der Güterverkehr auf Schienen, wie beschrieben, sich immer mehr auf einzelne Verbindungen konzentriert und immer längere Distanzen stattfindet.

5.5 Immobilien und Bahnhöfe werden verkauft

Der nunmehr fast zwei Jahrzehnte währende Verkauf von Bahnimmobilien spült nicht nur immer wieder neu große Summen in die Gewinn- und Verlustrechnung der Bahn und steigert als außerordentlicher Ertrag den Gesamtgewinn. Es handelt sich auch um ein Politikum ersten Ranges. Die Bahn betreibt hier den Ausverkauf von Volksvermögen in großem Stil.

Mehr als eineinhalb Jahrhunderte haben die Eisenbahnen auf deutschem Boden Immobilien angehäuft – für Trassen, für Bahnhöfe, für Bahnausbesserungswerke, für Verwaltungsgebäude, für Eisenbahnerwohnungen, als Reservegrundstücke mit Blick auf einen weiteren Ausbau des Schienenverkehrs und als reine Geldanlage. Die Bahn wurde damit zum größten Grundstückseigentümer Deutschlands. Diese Akkumulation von gewaltigen Werten wurde von den Fahrgästen und den Steuerzahlern finanziert. Da die Eisenbahnen auf deutschem Boden sich seit 1873 zunehmend und seit 1919 hinsichtlich dessen, was heute als „EIU“, als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen bezeichnet wird, zu mehr als 95 Prozent in öffentlichem Eigentum befinden, handelt es sich bei diesem Bahngelände um öffentliches Eigentum. Nicht umsonst legt Artikel 87e des Grundgesetzes, der 1993 eingefügt wurde, trotz der Privatisierungsorientierung, die in diesem GG-Artikel enthalten ist, fest, dass es bei der Infrastruktur der Eisenbahnen immer eine Mehrheit des Bundes geben müsse.

Dennoch gibt es seit Mitte der 1990er Jahre einen Ausverkauf von Bahngelände in großem Stil – weitgehend vorbei an den parlamentarischen Instanzen, also ohne Kontrolle des „moralischen“ Eigentümers bzw. des „indirekten Eigentümers“, der deutschen Bevölkerung, vertreten durch das Parlament und die Bundesregierung.

Dieser Ausverkauf erfolgte über die folgenden vier Stufen:

1. Im Eisenbahn-Neuordnungsgesetz von 1993 wurde festgehalten, dass bei der neu zu bildenden Deutschen Bahn AG nur das „bahnnotwendige Gelände“ verbleiben sollte. Das nicht bahnnotwendige Gelände sollte von vornherein einer neu geschaffenen Struktur, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), zugeführt werden. Beim BEV wurden auch die von Bundesbahn und Reichsbahn angesammelten Schulden komplett platziert, so dass das dort einzubringende

- Bahngelände eine Art Gegengewicht gegenüber der gewaltigen Altschulden-Summe darstellen würde.
2. Tatsächlich wurde Anfang 1994 alles Bahngelände von Bundesbahn und Reichsbahn „zunächst“ der DB AG zugeschrieben.
 3. Unter Ausnutzung einer unscheinbar erscheinenden Formulierung im Eisenbahn-Neuordnungsgesetz wurde dann 1996 ein „Vergleich“ zwischen Bund und DB AG geschlossen. Danach wurden summarisch Immobilien mit einem behaupteten Gesamtwert von 12 Milliarden DM dem BEV übereignet und festgestellt, dass die zitierte Anforderung, die DB AG dürfe nur „bahnnotwendiges Gelände“ ihr eigen nennen, damit hinfällig geworden sei.
 4. Seit Ende der 1990er Jahre verkauft die DB AG immer wieder wertvolles Bahngelände, beispielsweise ab und an ein „Paket Bahnhöfe“. Sie erzielte dabei oft Rekordeinnahmen, so als sie 2006 der Stadt Stuttgart das Stuttgart-21-Gelände (siehe dazu auch Kapitel 7.1), rund 100 Hektar Bahnimmobilien, für 450 Millionen Euro verkaufen konnte. Gleichzeitig fasste die DB andere bestehende nichtbahnnotwendige Immobilien in speziellen Immobiliengesellschaften, so in dem Unternehmen Aurelis, zusammen. So wie die DB als Aktiengesellschaft trotz hundertprozentigen Eigentums des Bundes an dieser AG der direkten Kontrolle des Eigentümers zunehmend entzogen war, so wurde das wertvolle Bahngelände der Kontrolle der DB AG und damit noch mehr der parlamentarischen Kontrolle entzogen.

Am 13. September 2007 gab es dann einen großen Coup: Die Deutsche Bahn AG verkaufte Anteile der DB AG an der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG an die Z-Star Holding GmbH & Co. KG, die wiederum von dem Baukonzern Hochtief und dem Finanzinvestor Redwood Grove kontrolliert wurde. Aurelis verfügte zu diesem Zeitpunkt über einen Immobilienbestand von 27 Millionen Quadratmetern. Laut Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 22. November 2011 „ergab sich dabei nach Abzug der konzernexternen Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Transaktionskosten ein Nettotransaktionsergebnis von 192 Mio. Euro zugunsten des Deutsche-Bahn-Konzern.“ Daraus errechnet sich ein sensationell niedriger Verkaufspreis von 7,11 Euro je Quadratmeter.

Der Verkauf und der Verkaufspreis lösten heftige Proteste auf parlamentarischer Ebene aus. Horst Friedrich, der verkehrspolitische Sprecher der FDP (die FDP befand sich damals in der Opposition) forderte von der Bundesregierung, den Verkauf der Aurelis-Gesellschaften zu untersagen, bis alle relevanten Punkte geklärt seien. Als die Bundesregierung sich taub stellte, zog die Fraktion DIE LINKE im Bundestag vor das Bundesverfassungsgericht nach Karlsruhe und reklamierte, dass ein Verkauf von Bahngelände in dem vorliegenden großen Umfang „der Zustimmung des Deutschen Bundestages“ bedürfe. In dem Organstreit wurde am 22. November 2011 das Urteil gefällt. Das Bundesverfassungsgericht lehnte die Klage der Partei DIE LINKE ab und bestätigte die Rechtsauffassung der

Antragsgegnerin, der Bundesregierung. In der Urteilsbegründung wird im Wesentlichen darauf abgehoben, dass die DB seit 1994 eine Aktiengesellschaft sei und damit nicht mehr der direkten Kontrolle des Parlaments unterliege und dass auf den Verkauf von Bahngelände daher nicht die Bestimmungen nach § 65 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) anzuwenden seien. Es handle sich hier nur um „mittelbare Bundesbeteiligungen“.⁵²

Politisch bleiben zwei zentrale Kritikpunkte:

Erstens die Kritik daran, dass große Werte an Volksvermögen durch die spezifische Rechtsform, in der die Bahn 1994 zusammengefasst wurde, einer Privatisierung zugeführt werden, die der Kontrolle des Vermögensbesitzers, der deutschen Bevölkerung, entzogen sind.

Zweitens die Kritik daran, dass im vorliegenden Fall das Vermögen mit 27 Millionen Quadratmetern zu einem Schnäppchenpreis veräußert wurden. Es kann nur darüber spekuliert werden, inwieweit der dabei Begünstigte – das Unternehmen Hochtief, das kurz darauf vom spanischen Bauriesen ACS kontrolliert wurde – der Bahn mit Gegenleistungen gefällig war.

⁵² Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 22. November 2011; Aktenzeichen 2 BvE 3/08.

6 Die Folgen des Fahrens auf Verschleiß: absehbar, unübersehbar, skandalös

Das Fahren auf Verschleiß und die langjährige, systematische Auszehrung von Infrastruktur und rollendem Material hatte zwar die vielen rosaroten Zahlen in den Jahresbilanzen und die freudige Erwartung der Investoren auf den Bahn-Börsengang zur Folge. Es resultiert jedoch auch in einer Zunahme von Qualitätsmängeln in strategischen Bereichen (siehe die ICE-Achsen), in Ausfällen bei größeren, wenn auch klassischen Belastungen (siehe die Winterdesaster), in krassen Sonderbelastungen für Tausende Fahrgäste (siehe die Sauna-ICE) und in einem Abbau von Sicherheitsstandards und in einer großen Zahl auch gefährlicher Unfälle. Dies alles kulminiert im nun seit zwei Jahren zu beobachtenden Skandal um die Deutsche Bahn-Tochter S-Bahn Berlin.

6.1 ICE-Achsen

Am 9. Juli 2008 entgleiste kurz hinter dem Kölner Hauptbahnhof bei Schrittgeschwindigkeit ein ICE-3, weil eine der Achsen gebrochen war. Es muss als ein riesiges Glück bezeichnet werden, dass dieser Achsbruch bei niedriger Geschwindigkeit auftrat, sodass keine Menschen zu Schaden kamen. Es ist nicht auszumalen, welche Folgen das Wirksamwerden des Achsbruchs bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h auf der Strecke Frankfurt – Köln gehabt hätte. Denn die Untersuchungen der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) in Berlin ergaben: Die Achse war auf der Schnellfahrstrecke vor Köln gebrochen, sie fiel jedoch bis zum Halt in Köln nicht ins Gleisbett, sondern wurde gewissermaßen mitgeschleppt. Das Eisenbahnbundesamt sprach davon, dass die Gefahr einer „Katastrophe wie in Eschede“ gedroht habe.

In der Folge versuchte die DB AG immer wieder, Informationen zu dem Unglück und zur Wartung an den ICE zu unterdrücken. Das Unglück in der konkreten Form war offensichtlich zu einem größeren Teil Folge von Programmen zur Reduktion der Wartungskosten (u. a. des von der damaligen Bahnspitze ins Leben gerufenen „Projekt Express“⁵³), aufgrund dessen die Überprüfung der ICE-3-Achsen mit Ultraschall fünfmal seltener stattfand als zuvor⁵⁴. Im Grundsatz jedoch sind die Radsatzwellen eines großen Teils der ICE-Flotte nicht dauerhaft. Um Gewicht und Kosten zu sparen, wurden Radsatzwellen gewählt, bei denen die Kombination des spezifischen Materials („hochfester Stahl“) und des im Vergleich zu herkömmlichen Radsatzwellen (z.B. denjenigen des TGV) geringeren Durchmessers eine erhebliche Gefahrenquelle darstellt.

⁵³ Ziel des Projekts waren Einsparungen in Höhe von 151 Millionen Euro jährlich

⁵⁴ Die Wartungsintervalle wurden von 60.000 km auf 300.000 km „gespreizt“

Die Führung der Deutschen Bahn AG hat dieser Tatsache nur widerstrebend und erst auf Druck des Eisenbahn-Bundesamtes Rechnung getragen. Seit 2010 geht die DB davon aus, dass der größte Teil der ICE-Achsen (vor allem diejenigen der ICE-3 und der ICE-T) ausgewechselt werden müssen. Der Austauschprozess soll jedoch erst 2012 beginnen und nicht vor Ende 2014 komplett vollzogen sein.

Damit fährt ein großer Teil der ICE-Flotte mit nicht optimalen Radsatzwellen. Um auch in diesem Fall die notwendige Sicherheit herzustellen – und die Belastung der Radsatzwellen zu reduzieren und Rissbildungen in den Achsen frühzeitig zu entdecken – ordnete das Eisenbahn-Bundesamt an, bei den ICE-T den „bogenschnellen Betrieb“ – das Fahren mit aktivierter Neigetechnik – einzustellen und einen großen Teil der ICE-Achsen extrem häufig mit Ultraschall zu überprüfen.⁵⁵ Da ständig weit mehr als geplant ICE-Garnituren in den Werkstätten stehen und nicht eingesetzt werden können, verfügt die DB AG im Fernverkehr über keine Reserven. Bei relativ kleinen Problemen führen dann die Kapazitätsengpässe zu erheblichen Verspätungen und Zugausfällen.

Seit März 2011 müssen auch die Achsen der ICE-1 und ICE-2 doppelt so oft als bis zu diesem Zeitpunkt einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden. Auch in diesem Fall war das Eisenbahn-Bundesamt, das dies anordnete; die Formulierung für die Öffentlichkeit lautet, dass die DB AG nach monatelangen Verhandlungen mit dem EBA eine entsprechende „Selbstverpflichtung“ einging.⁵⁶

In der Öffentlichkeit ist das ICE-Achsenproblem bereits seit drei Jahren ein Dauerthema. Und es könnte nochmals so lange dauern, bis diese Baustelle endgültig geschlossen ist. Im Geschäftsbericht 2010 von DB ML wird wortreich, doch in der Substanz eher schmallippig mitgeteilt, dass man sich „im Oktober 2009 mit Siemens und Bombardier zum Austausch der ICE-3-Treibradsätze“ und im Februar 2010 mit Alstom zum „Tausch aller Radsätze der ICE-T“ geeinigt habe. Neuentwicklung, Erprobung und Zulassung stünden noch aus. „Nach erfolgter Zulassung wird zwischen uns und der Industrie gemeinsam die Umsetzung mit einem dazugehörigen Zeitplan zum Austausch erarbeitet. Insgesamt sind vom Austausch rund 1200 Treibradsätze des ICE 3 und rund 2100 Lauf- und Treibradsätze des ICE T betroffen.“ Hier wird nirgendwo eine Jahreszahl für Beginn und Ende der Austauschprozesse genannt. Inzwischen zeichnet sich ab, dass der komplette Austausch der Achsen erst Ende 2015 abgeschlossen sein wird. Damit wird ein großer Teil der ICE-Flotte der Deutschen Bahn noch jahrelang mit nicht

⁵⁵ „Bei den ICE-T-Fahrzeugen der Baureihe 411/415 hatten wir uns im Vorjahr (2009) gegenüber dem EBA verpflichtet, den bogenschnellen Betrieb einzustellen und die Radsatzwellen in stark verkürzten Intervallen von 20.000 km auf der Linie 87 (Stuttgart – Zürich) und 30.000 km auf dem Restnetz einer Ultraschallprüfung zu unterziehen. Diese Intervalle wurden mit bestandskräftigem Bescheid des EBA vom 16. März 2010 auf 14.000 km für die Linie 87 und auf 21.000 km für das Restnetz reduziert.“ (Geschäftsbericht 2010 DB Konzern, S. 83). Damit müssen die Radsatzwellen dieser Züge alle 14 Tage bzw. alle drei Wochen in Werkstätten mit Ultraschall überprüft werden.

⁵⁶ Financial Times Deutschland vom 16. März 2011.

dauerfesten Radsatzwellen unterwegs sein, weswegen die Einsatzfähigkeit der Hochgeschwindigkeitsflotte der Bahn noch lange Zeit erheblich eingeschränkt ist. Das ist mit erheblichen Beeinträchtigungen des Service (u.a. Verspätungen und Zugausfällen) und mit enormen zusätzlichen Kosten für zusätzliche Ultraschallprüfungen verbunden.⁵⁷

In diesem Zusammenhang stellen sich die folgenden vier Fragen:

Erstens: Das Debakel mit den ICE-Radsatzwellen war spätestens seit 2006 angekündigt – durch wissenschaftliche Beiträge, verfasst von Prof. Vatroslav Grubisic und Dr. Gerhard Fischer, u.a. veröffentlicht in ZEV Rail, einem Fachblatt, das von einem Vorstandsmitglied der DB AG mitherausgegeben wird.⁵⁸ Nach dem Kölner Radsatzwellenbruch im Juli 2008 war deutlich, dass die beiden genannten renommierten Wissenschaftler mit ihren Vorhersagen Recht bekommen haben. Warum benötigte in dieser Situation der Vorstand der DB AG mehr als eineinhalb Jahre, um dies einzugestehen und daraus die entsprechenden Folgerungen zu ziehen?

Zweitens: Warum werden nach aktuellem Stand mehr als vier Jahre benötigt, um die Radsatzwellen komplett auszutauschen? Warum sind Neuentwicklung, Erprobung und Zulassungsprozesse mit bisher unbestimmter Zeitdauer erforderlich, wo doch das Nachfolgemodell des ICE-3, der Velaro, längst auf dem Markt ist und unter anderem nach Russland, Spanien und China ausgeliefert wird? Der Velaro ist bereits mit Radsatzwellen ausgestattet, die nicht mehr aus hochfestem Stahl gefertigt und für erheblich größere Belastungen ausgelegt sind. Warum können Radsatzwellen dieses Modells nicht für den ICE-3 – gegebenenfalls bei baulichen Modifizierungen im Fahrgestell – übernommen werden?

Drittens: Wer wird die neuen Radsatzwellen liefern? Wenn die Lieferfirma der Bochumer Verein und oder RAFIL in Ilsenburg – oder beide Unternehmen – sein sollten: Sieht die DB AG keinen Interessenskonflikt darin, dass die genannten Firmen Teil des Konzerns Georgsmarienhütte sind, ein Unternehmen, das sich zu 100 Prozent im Eigentum von Herr Jürgen Großmann befindet und dass Großmann wiederum ist Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG, groteskerweise als Vertreter des Bundes als dem hundertprozentigen Eigentümer der DB AG?

Viertens: Sind Unternehmen der Georgsmarienhütte respektive des Herrn Jürgen Großmann engagiert bei den Ultraschallprüfungen der ICE-Radsatzwellen, sei es dadurch, dass sie Ultraschallwellen-Prüfgeräte, die bei der Untersuchung der ICE-Radsatzwellen eingesetzt werden, verkaufen, sei es, dass sie selbst Ultraschallwellen-Prüfungen von ICE-Radsatzwellen durchführen?

⁵⁷ DB Mobility Logistics Geschäftsbericht 2010, S. 73.

⁵⁸ Grubisic/Fischer, „Versagen von Radsatzwellen und deren Ursachen“, in: ZEV Rail/Glasers Annalen, 3/2006. Ebenfalls, dieselben Autoren, in: Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), 55/2006.

6.2 ICE-Sauna-Züge

Der Geschäftsbericht 2010 des DB Konzerns vermeldet für die Monate Juli und August 2010 Ereignisse wie „DB Carsharing (...) bietet Elektroautos (...) für jedermann am Frankfurter Hauptbahnhof an“ und „Die europäische Kommission genehmigt unseren Erwerb von Arriva“; im Geschäftsbericht 2010 von DB Mobility Logistics wird für diese Periode u. a. vermeldet: „DB Bahn Regio gewinnt bei Ausschreibungen den Betrieb der S-Bahn Hannover“. Doch buchstäblich kein Wort findet sich in beiden Geschäftsberichten zu dem Klimaanlagen-Desaster in ICE-Zügen, das im Sommer 2010 die Schlagzeilen beherrschte.

Im Juli 2010 kam es zum Ausfall von Klimaanlagen in zahlreichen Zügen der ICE-2. Die Temperatur in einzelnen ICE-Wagen stieg auf mehr als 50 Grad Celsius. Züge mussten gestoppt und Hunderte Personen notärztlich versorgt werden. Das Krisenmanagement der Bahn war miserabel, mehrere Tage wurden die Ereignisse bagatellisiert.

Die Klimaanlagen in dieser ICE-Gattung sind offensichtlich nicht für erwartbare, maximale Belastungen ausgelegt. Die Verantwortung dafür liegt allerdings nicht beim Hersteller, sondern beim Besteller, der Bahn. Geliefert wurde wie bestellt. Offensichtlich spielte beim vielfachen Versagen der Anlagen auch die unzureichende Wartung eine wichtige Rolle. Nach Wartungsprotokollen, die *Bahn für Alle* vorliegen, wurden regelmäßig bis zu 24 Prozent der ICE-2-Garnituren frühmorgens für den betrieblichen Einsatz freigegeben, bei denen die Klimaanlage in mehreren Wagen nicht funktionierte.⁵⁹

2011 begann das Redesign der gesamten ICE-2-Zuggattung. In Widerspruch zu einigen Ankündigungen vom Sommer 2010, wonach der Einsatz neuer, stärker belastbarer Klimaanlagen möglich sei, werden erneut die alten Klimaanlagen, wenn auch überholt, eingebaut; es gibt keinen Ersatz durch leistungsfähigere, für höhere Temperaturen ausgelegte Anlagen.

Damit dürften Verhältnisse wie im Sommer 2010 auch für kommende heiße Sommer vorprogrammiert sein.

Im Übrigen wird das Reisen in den umgebauten ICE-2 mit einem Komfortverlust verbunden sein; vor allem in der 2. Klasse wird es eng bzw. noch enger. Die Deutsche Bahn AG packt das in die netten Worte: „Durch einen optimierten Grundriss steigt die Zahl der Sitzplätze bei gleichbleibendem Sitzabstand.“⁶⁰ (siehe zum Thema Sitzabstand und neue Züge auch das Kapitel 5.2)

⁵⁹ Die Protokolle sind abgedruckt in: besser verkehren – Verkehrspolitisches Zirkular, Heft 3 (2010), herausgegeben von der Fraktion Die Linke im Bundestag und Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Partei Die Linke.

⁶⁰ „Neuer Auftritt für den ICE 2“, in: mobil 5/2011.

6.3 Das regelmäßige Winter-Desaster

Der Winter 2010/11 war für die DB ein Glücksfall, denn er fiel quasi aus. Es gab keine längeren Perioden mit viel Schnee und extremen Temperaturen, die die angeblich verbesserte Vorbereitung auf den Winter – das war auch 2010 schon behauptet worden – auf die Probe gestellt hätten.

Nicht so in den letzten Jahren: In den beiden Winterperioden 2009/2010 und 2010/2011 fuhr zeitweise nur noch ein Drittel der Züge pünktlich. Hunderte Züge fielen komplett aus. Die Behauptungen von Bahnchef Rüdiger Grube vom Januar 2011, es habe auch beim Winter 2010/2011 erneut „nicht vorhersehbare Witterungsverhältnisse“ gegeben, sind haltlos; auch im Geschäftsbericht 2010 der DB ML wird in erster Linie die Witterung für die Ausfälle verantwortlich gemacht. Es sei „in weiten Teilen Deutschland zu einem heftigen Wintereinbruch gekommen, was zu zahlreichen Verspätungen und Zugausfällen führte.“⁶¹ Nun gab es einen vergleichbar heftigen Wintereinbruch auch im Nachbarland Schweiz; dort sanken die Temperaturen auch noch um fünf bis zehn Grad weiter unter Null. Dennoch brach dort kein Schienenverkehr zusammen.

Im Vorfeld des Winters 2010/2011 hatte die Bahn behauptet, alles zur Vermeidung eines winterlichen Chaos getan zu haben. Tatsächlich war im Januar 2011 in der Bahnzeitschrift „mobil“ zu lesen: „Der vergangene Winter (2009/2010; Anm. d. Verf.) hat die DB kalt erwischt, vor allem der Personenverkehr und die Infrastruktur waren stark betroffen. Das soll sich in diesem Winter nicht wiederholen – dafür sorgt die DB. So hat sie im Personenverkehr zum Beispiel neue Enteisungsanlagen beschafft. Außerdem sorgt die DB bis März 2011 für mehr Reserve-ICE, etwa indem sie auf weniger befahrenen Strecken IC-Züge statt ICE einsetzt. Auch bei der Infrastruktur tut sich etwas. Hier hat die DB unter anderem Verträge mit Winterdiensten geprüft sowie neue Qualitätsstandards vereinbart. Sie hat Entstörungsteams personell aufgestockt und setzt Winterkoordinatoren in den Betriebszentralen ein. (...) Zudem wurden Weichenheizungen nachgerüstet sowie Abdeckungen eingebaut, die von vornherein verhindern, dass sich Schnee und Eis in den Weichen festsetzen. Entlang der Strecken hat die DB noch vor dem ersten Schneefall Äste und Bäume beschnitten, von denen sicher anzunehmen war, dass sie



Karikatur: Extra3 (www.x3.de)

⁶¹ Geschäftsbericht DB Mobility Logistics 2010, S. 40.

unter der Schneelast auf Oberleitungen und Schienen fallen würden.“⁶²

Offensichtlich kann man den Ankündigungen also nicht immer glauben, und es ist zweifelhaft, dass nun jeder Winter so mild ausfallen wird wie der letzte. Bahnchef Grube ist immerhin ehrlich: „Nein, die Bahn ist nicht winterfest.“⁶³ Eine echte Vorsorge und das Wiederherstellen einer Bahn, wie es sie mehr als 100 Jahre lang gab, erscheint dem Top-Bahnmanagement unnötig und zu teuer zu sein. Auf die technische Unmöglichkeit, moderne Hochgeschwindigkeitszüge winterfest zu machen, kann sie die DB dabei kaum berufen: Eine „Sapsan“ („Wanderfalke“) genannte Version des Velaro (die erweiterte Version des ICE-3) fährt in Russland bei bis zu -40 °C so zuverlässig, dass die russische Bahn noch mehr der Züge von Siemens geordert hat.⁶⁴

6.4 Unpünktlichkeit als Folge

Die Folgen der Politik einer systematischen Unterinvestition zeigen sich auch bei der Verspätungsstatistik. Damit meinen wir nicht die seit Herbst 2011 von der DB bekannt gegebenen Verspätungsdaten, die immer wieder traumhafte Zahlen präsentiert. Diese Statistik ist im März 2012 von Wissenschaftlern gerade mit dem zweifelhaften Preis „Unstatistik des Monats“ ausgezeichnet worden. So tauchen Zugausfälle in der Statistik der Bahn schlichtweg nicht auf, und die Bahn berechnet lediglich die Verspätung von Zügen an einzelnen Streckenabschnitten, nicht jedoch die Pünktlichkeit an den Zielbahnhöfen – obwohl dies für die Fahrgäste natürlich die relevante Information ist. Dazu macht die Bahn es sich recht einfach: Hier werden Verspätungen erst ab sechs Minuten überhaupt als solche gezählt, während in den Nachbarländern schon drei Minuten als verspätet gelten.⁶⁵

Um wirklich stichhaltige Informationen zu den Verspätungen zu erhalten, kann man auf diese Zahlen also nicht bauen. Zum Glück führt die Stiftung Warentest jedoch regelmäßig eine Erhebung der Verspätungsstatistiken durch, wofür sie die im Internet zugänglichen tatsächlichen Ankunftszeiten der Züge auswertet. Schon beim Test im Jahr 2008 war das Ergebnis desolat: Mehr als ein Drittel der Züge waren um vier oder mehr Minuten verspätet, jeder siebte Zug sogar um mehr als zehn Minuten. Dadurch konnte jeder vierte Anschlusszug nicht erreicht werden⁶⁶. Bei der neuesten Erhebung für Juli 2010 bis Februar 2011 (mit einer Auswertung von insgesamt 1,3 Millionen Ankunftszeiten in 20 großen Bahnhöfen) sieht es nicht anders aus⁶⁷: Trotz der großzügiger ausgelegten Verspätungsdefinition (wonach erst Züge mit sechs und mehr Minuten Verspätung erfasst werden) erwies sich immer

⁶² Mobil, 01/2011, S. 46.

⁶³ Interview mit der Süddeutschen Zeitung am 17.11.2012.

⁶⁴ Münchner Merkur vom 20.12.2011: „Bahn spart an winterfesten Zügen“

⁶⁵ „Intransparent und missverständlich“, Süddeutsche Zeitung vom 6.3.2012

⁶⁶ Stiftung Warentest: „Test“, Ausgabe Februar 2008.

⁶⁷ Stiftung Warentest: „Test“, Ausgabe Mai 2011.

noch ein Drittel der Züge als verspätet. Sieben Prozent der Züge wiesen sogar Verspätungszeiten von mehr als 30 Minuten auf. Spitzenreiter sind die Nachtzüge, von denen 40 Prozent verspätet unterwegs sind. Da die Regionalzüge im Auftrag des jeweiligen Verkehrsverbundes fahren und hier Verspätungen Strafzahlungen für die Betreiber bedeuten, warten viele der Regionalzüge nicht mehr auf verspätete Fernzüge, so dass aus einer Verspätung im Minutenbereich für die Fahrgäste schnell eine im Stundenbereich werden kann. Diese Zahlen sollten das DB-Management eigentlich alarmieren. Tatsächlich bestand die wesentliche Reaktion des Bahnmanagements wieder darin, die Angaben der Stiftung Warentest pauschal in Frage zu stellen und nun ihre eigene Statistik zu präsentieren, getreu dem Motto: „Glaube keiner Statistik, die Du nicht selbst gefälscht hast.“

Die Nachbarn in der Schweiz beweisen, dass eine weit höhere Pünktlichkeit möglich ist: Bei der SBB erreichten 2009 91,4 Prozent der Züge ihr Ziel mit unter drei Minuten Verspätung⁶⁸. Trotz einer doppelt so rigiden Definition wird ein sehr viel besserer Wert als bei der DB erreicht. Diese Leistung wird im Übrigen bei einer um etwa ein Drittel höheren Streckenauslastung erzielt, während die Verspätungen in Deutschland gerne mit der Streckenüberlastung entschuldigt werden („Erhöhtes Betriebsaufkommen“). Gleichzeitig erhält die SBB im Vergleich zur DB AG pro Personenkilometer deutlich weniger staatliche Zuschüsse. Die Detailangaben dafür schwanken zwischen einem Drittel weniger und nur einem Drittel (siehe unten).

Die Deutsche Bahn AG hatte einmal einen Bahnchef, über den wie folgt geschrieben wurde: „Johannes Ludewig macht der Deutschen Bahn Dampf. ‚Kundenzufriedenheit ist der alles entscheidende Punkt‘, sagte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG gestern vor Journalisten (...) Deshalb will er vor allem dafür sorgen, dass die Züge exakt zur angegebenen Zeit abfahren. (...) ‚Es kommt auf die Sekunde an‘, sagt Ludewig. ‚Der Zug muss beim Zeigersprung losfahren.‘ Weil das so sein muss und weil die Pünktlichkeit oft bei weniger als 90 Prozent liegt, setzt Ludewig auf finanziellen Druck. Werden die Verspätungen von 1995 bis zum Fahrplanwechsel 1998/99 nicht halbiert, wird die Jahresvergütung von 4000 Bahnmanagern um 12,5 Prozent gekürzt. ‚Wir brauchen Druck‘, sagt der Bahnchef. Was das bedeutet, soll den Bahnbenutzern bereits von Dezember (1997; d. Red.) an ins Auge springen: In den großen Bahnhöfen wird von da an angezeigt, welche Verspätungen es am Vortag gab.“⁶⁹

Ludewig konnte sich nur zweieinhalb Jahre im Amt halten. Unter der rot-grünen Regierung wurde er abgelöst – durch Hartmut Mehdorn. Mehdorn war bereits 1997 für den scheidenden Bahnchef Heinz Dürr der Favorit für die Nachfolge in seinem Amt. Kanzler Kohl berief jedoch einen biedereren Beamten. Es war dann Kanzler Gerhard Schröder, der mit Mehdorn wieder einen Mann aus dem Daimler-Kader an die Spitze der Bahn setzte. Die erste Maßnahme von Mehdorn bestand in einer

⁶⁸ „SBB: Sehr teuer – dafür sehr pünktlich“. Blick.ch vom 15.1.2010

⁶⁹ Rolf Obertreis, „Der Chef macht Dampf“, in: Südwestpresse vom 21. November 1997.

Verdopplung seines Gehalts. Die zweite in einer Abschaffung der Top-Orientierung auf Pünktlichkeit; die Anzeigetafeln für die Verspätungen wurden wieder abmontiert. Die dritte Maßnahme war, dass er den Bahnkonzern zum Kurs auf den Börsengang trimmte.

6.5 Unfälle und unzureichende Sicherheitsstandards

Neben dem schlechten Zustand des Netzes führen mangelnde Investitionen und unzureichende Wartung zu einer Aushöhlung von Sicherheitsstandards, zu gefährlichen Ereignissen und schweren Unfällen.

6.5.1 Unzureichend gesicherte ICE-Trassen

So gut wie jedes Jahr ereignen sich entlang der ICE-Trassen Unfälle, oft auch schwere. Ein Grund dafür ist die Tatsache, dass diese nicht oder unzureichend gesichert sind.

Am 26. April 2008 geriet eine Schafherde in den in Osthessen liegenden Landbrückentunnel auf der Schnellfahrstrecke Fulda-Würzburg. Ein ICE raste in die Tiere, vier ICE-Wagen entgleisten, 21 Reisende sowie der Triebfahrzeugführer wurden schwer verletzt. Stundenlang steckten die Fahrgäste im Tunnel fest. Die DB argumentierte, Schuld an dem Unglück habe der Schäfer. Der im November 2008 vorgelegte – interne – Bericht des Regierungspräsidiums Kassel zum ICE-Unfall, der dort als „Beinahe-Katastrophe“ bezeichnet wird, kommt zu völlig anderen Schlüssen. In offiziellen Dokument der Landesregierung wird festgehalten, dass die Bahn das Ereignis „herunterspielte“, dass sie „den Einsatz des Rettungszuges Würzburg verhinderte“, dabei „ihre Kompetenzen überschritt“ und „erst auf massive Anforderung der Leitfunkstelle Fulda, im Auftrag des (Feuerwehr-) Einsatzleiters, den zweiten Rettungszug entsandte“. Hier kann man lesen, dass einer der beiden Triebfahrzeugführer der Rettungszüge „nicht nüchtern“ und der andere „nicht über die erforderlichen Kenntnisse“ für diesen Zug verfügte, dass „die Türen der Rettungstollen“, in denen die Reisenden den Fluchtweg antraten, „für die Feuerwehr von außen nicht zu öffnen“ sind und dass „die Herausgabe der Schlüssel an die Feuerwehr seitens der Bahn abgelehnt“ wurde. Vor allem kritisiert das Regierungspräsidium, dass „der Gleiskörper an dieser Stelle ungehindert durch Tiere betreten werden kann, ohne dass die Bahn dies bemerkt“; es gebe hier nicht die erforderliche Videoüberwachung. Weiter wird in diesem Dokument der Bahn ins Stammbuch geschrieben, dass „zwingend erforderliche technische Ausstattungen, die heute Stand der Technik sind und die bei allen (anderen) Verkehrsprojekten eingebaut werden, fehlen“; dass demnach „die ständige Versicherung von Vertretern der Deutschen Bahn AG, dass die Sicherheit auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg gegeben sei (...) sich als nicht richtig erwies.“

Ausgesprochen beunruhigend wirken auch die folgenden Sätze: „Eine Nachbereitung des Schadensereignisses durch die Bahn mit Vertretern des Landes

Hessen hat bisher nicht stattgefunden, obwohl in der Bund-Ländervereinbarung ausdrücklich eine gemeinsame Analyse von Ereignissen gefordert wird.“⁷⁰ Verschärfend kommt noch hinzu, dass schon davor klar war, dass die Sicherheit auf der Strecke unzureichend ist. Bereits im März 1999 fing ein entgleister Güterzug in einem nordhessischen Tunnel auf der Schnellfahrstrecke Feuer. „Der Rettungszug traf erst 74 Minuten nach seiner Alarmierung am Ort ein, während ein zweiter von der Feuerwehr angeforderter Rettungszug aus Hildesheim von der Bahn abbestellt worden war. Im Oktober dieses Jahres (2000; d. Red.) mussten die Passagiere eines ICE sogar drei Stunden im 10,8 km langen Landrückentunnel ausharren, weil sich der defekte, liegen gebliebene Zug nicht an eine Ersatzlok ankoppeln ließ.“⁷¹ Tatsächlich sind in Deutschland anders als beispielsweise in Frankreich Hochgeschwindigkeitstrassen völlig unzureichend und oft gar nicht von ihrer Umgebung durch Zäune und andere Barrieren getrennt – was zugleich einen Schutz für die Fahrgäste in den Zügen, für die Menschen und die Tiere, die entlang der Trassen leben, darstellen würde. Eine Videoüberwachung gibt es in den meisten von ICE befahrenen Tunnels nicht.

6.5.2 ICE rast in Müllwagen

Im August 2010 ereignete sich ein schwerer Unfall bei Lambrecht entlang der ICE-Trasse Mannheim-Kaiserslautern: Ein Müllwagen war auf einer parallel zur Trasse führenden Straße eine Böschung heruntergerutscht und auf die Gleise geraten. Ein ICE kollidierte mit dem Müllwagen. Einzelne Wagen wurden aufgeschlitzt; der ICE-Triebwagen entgleiste. Da der Triebfahrzeugführer vor der Kollision eine Schnellbremsung auslösen konnte, erfolgte der Zusammenprall bei verminderter Geschwindigkeit; es gab es keine Verletzten. Es handelt sich um eine *erkennbare* Gefahrenstelle: Die Müllfahrzeuge verkehren auf diesem Abschnitt regelmäßig entlang der ICE-Trasse auf einer schmalen Straße, weil eine Unterführung für Lkw zu eng ist. Bereits einige Jahre zuvor war ein Fahrzeug auf die Gleise gestürzt.⁷²

6.5.3 ICE-Tür als Geschoss

Am 17. April 2010 löste sich bei dem ICE 105 Amsterdam – Basel in der Nähe von Montabaur und bei Tempo 250 km/h eine Tür aus der Verankerung. Die Tür prallte seitlich an einen entgegenkommenden ICE. Dessen Bordwand wurde aufgeschlitzt, Scheiben wurden zerstört und sechs Personen verletzt. Es kann als ein Wunder bezeichnet werden, dass kein größerer Schaden entstand und dass keine Menschen getötet wurden.

⁷⁰ Regierungspräsidium Kassel, Bericht zum ICE-Unfall am 26. April 2008 und zur Sicherheit auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg“, Dezernat 15.2. - Brand- und Katastrophenschutz, November 2008; am 5. November 2008 vom Hessischen Innenministerium Hartmut Mehdorn zugeleitet.

⁷¹ Frankfurter Rundschau vom 24.11.2000, Bericht von Stefan Börnecke

⁷² Angaben nach: Süddeutsche Zeitung vom 18. August 2010.

In einer ersten Reaktion der Bahn hieß es reflexartig, man prüfe, ob ein Konstruktionsfehler zugrunde liege. Richtig ist, dass die Türen der darauffolgenden Modellreihe desselben ICE-Typs eine zusätzliche Sicherung bei den Türen haben. Dennoch liegt dem Unfall kein Konstruktionsfehler zugrunde. Vielmehr wurde bei der vorausgegangenen Wartung der betreffenden ICE-Tür das Feststellen einer Stellschraube vergessen. Im Wartungsheft ist festgelegt, dass ein zweiter Beschäftigter des Wartungsteams diesen Vorgang zu kontrollieren hat, was unterlassen worden war.⁷³

Das gleiche passierte im Jahr 2011 noch einmal zwischen Nürnberg und Ingolstadt; wieder löste sich eine ICE-Tür bei voller Fahrt (230 km/h), diesmal zum Glück ohne dass jemand verletzt wurde.⁷⁴

6.5.4 Hordorf und fehlende Zugbeeinflussung

Am 29. Januar 2011 kollidierte bei Hordorf in Sachsen-Anhalt ein Güterzug (Betreiber: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter) mit dem HarzElbeExpress (Betreiber: Veolia). Zehn Menschen wurden getötet, 23 weitere verletzt. Der Lokführer des Güterzugs hatte zwei Haltesignale überfahren. Das Unglück wäre verhindert worden, wenn die Strecke mit der elektronische Zugsicherung PZB ausgestattet gewesen wäre. Es handelt sich um eine im Grundsatz seit rund sieben Jahrzehnten bestehende Sicherungstechnik. Sie ist im westdeutschen Schienennetz zu einem großen Teil, aber keineswegs flächendeckend installiert. Insbesondere im Schienennetz in den ostdeutschen Ländern gibt es noch einige Tausend Kilometer Schienenstrecken ohne diese Sicherungstechnik. Insgesamt, so ein Bericht von Anfang 2012, sind von dem bundesdeutschen Netz mit noch 33.700 km rund 30.000 km mit einem solchen Sicherungssystem ausgestattet. Laut Bahn ist „für weitere 3000 km eine Aufrüstung für 60 Millionen Euro geplant. Bei dem Rest handle es sich „um abgelegene Strecken“. Man darf getrost bezweifeln, dass dieser „Rest“ insgesamt es nicht wert ist, auch entsprechend sicherungstechnisch aufgerüstet zu werden.⁷⁵

Eine tatsächlich flächendeckende Ausstattung des gesamten Schienennetzes in Ost und West mit PZB dürfte einige hundert Millionen Euro kosten. Die Bahn zögert die Ausstattung mit PZB oder einer vergleichbaren Sicherungstechnik immer wieder hinaus und feilscht darum, wer diese Kosten tragen sollte. Sie nimmt damit um eines eher kleinen zusätzlichen Gewinnes willen, wie in Hordorf dokumentiert, den Tod und schwere gesundheitliche Schäden von Menschen in Kauf.

⁷³ Markus Hecht, Professor für Schienenfahrzeuge an der TU Berlin, stellte zu dem Unfall fest, es handle sich „um einen Einzelfall wegen eines Wartungsfehlers.“ Doch: „Die Vorgaben, für welche Anforderungen ein bestimmter ICE-Typ gebaut werden soll, kommen von der Bahn und vom Eisenbahn-Bundesamt... Ich würde die Mängel (...) nicht dem Fahrzeugkonzept an sich oder der Bahnindustrie zuschreiben.“ In: Süddeutsche Zeitung vom 20. April 2010.

⁷⁴ Handelsblatt vom 16.1.2011

⁷⁵ Angaben nach: Financial Times Deutschland vom 4.1.2012.

6.6 Belastungen durch Bahn-Lärm

Alle Prognosen zum europaweiten Verkehr zeigen einen erheblichen Anstieg des Güterzugverkehrs. Allein auf dem 1400 km langen Korridor von Rotterdam durch das Rheintal und weiter über Basel durch den Gotthard-Basistunnel nach Genua soll sich der Güterzugverkehr bis 2020 verdoppeln. Eine ähnliche Entwicklung wird für den Hafenhinterlandverkehr von den großen Häfen in Hamburg und Bremerhaven in Richtung Süden vorausgesagt.

Seit Jahrzehnten beklagen sich Anwohner über Bahnlärm. Inzwischen wehren sich zahlreiche Bürgerinitiativen entlang der Bahnstrecken. Auf sogenannten Bestandsstrecken dürfen Züge nachts eine Lautstärke von 60 dB erreichen, während Mediziner maximal 35 dB für einen ungestörten Nachtschlaf empfehlen. Im Rheintal sind viele Menschen nachts jedoch von über 65 dB Lärm betroffen, einige gar von über 95 dB, was der Lautstärke eines Presslufthammers entspricht. Dort geben zwanzig Prozent der Anwohnerinnen und Anwohner an, unter hochgradigen Schlafstörungen zu leiden.⁷⁶ Der Bund ist bislang nicht bereit, der Bahn zum Schutz der Belasteten eine Lärmreduzierung vorzuschreiben – auch keine Geschwindigkeitsbegrenzung – solange die EU dies nicht erzwingt.

Auch der Lärm hat mit dem Sparen der Bahn zu tun: Mit dem Lärmschutz und dem Ausbau von Ersatzstrecken gerät die DB AG immer weiter in Verzug. Güterwagen werden immer älter und bleiben laut. Sanierungen werden häufig versprochen, immer wieder verschoben und schließlich nur teilweise umgesetzt. Schutzmaßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner (wie Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster) gegen ansteigenden Bahnlärm unterbleiben, um den Betriebsgewinn der DB-AG sicherzustellen.

Unbequeme Gutachten werden unter Verschluss gehalten: So wurde ein 100 Seiten starkes Gutachten des Lärmexperten Gottfried Ilgmann durch Verkehrsminister Peter Ramsauer zurückgehalten – angeblich, weil es wertlos sei. Tatsächlich dürfte dem Verkehrsminister die dort geäußerte Kritik an der schleppenden Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nicht gefallen haben.⁷⁷ Bund und Bahn warten jahrelang auf EU – Richtlinien, um dann angeblich handeln zu wollen – eine unselige Verschleppungstaktik.

Einhellig fordern Experten einen aktiven Lärmschutz durch Umrüstung der etwa 150.000 deutschen, teilweise ziemlich alten Güterwagen mit ihren Grau-Guss-Bremsklotzsohlen und eine regelmäßige Wartung der Wagen und der Schienen. Diese sogenannten GG-Sohlen erzeugen beim Abbremsen laute Quietschgeräusche und führen zu welligen und riffeligen Radflächen. Diese wiederum rauhen die glatten Schienenfläche auf, erzeugen Riffeln und führen deshalb zu lauterem Abrollgeräusche, auch wenn gerade nicht gebremst wird. Anschließend müssten die

⁷⁶ Wiesbadener Tagblatt vom 28.2.2012, Hessischer Rundfunk vom 27.2.2012

⁷⁷ Rhein-Zeitung vom 28.1.2012: „Krach um Bahnlärm: Rheinland-Pfalz kauft eine vom Bund versteckte Studie.“

Schienen regelmäßiger abgeschliffen werden, um den Lärm wieder zu reduzieren – dies unterbleibt jedoch oft aus Kostengründen.

Als Abhilfe an den Güterwagen gibt es seit 20 Jahren erprobte Komposit-Verbundstoff-Bremssohlen, deren Lärm um ca. 10 dB geringer ist. Das bedeutet immerhin eine Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Neue Güterwagen sind bereits damit ausgerüstet; es sind jedoch noch viele ältere Wagen in Betrieb. Die Umrüstung mit diesen K-Sohlen kostet etwa 6000 € pro Wagen. Es entstehen jedoch auch höhere Betriebskosten. Um alle älteren Güterwagen umzurüsten, wären etwa 600 Millionen Euro notwendig. Der Bahn ist das zu teuer; sie behauptet, dass die Umrüstung wirtschaftlich nicht tragbar sei. Der Bund hat 2010 die Umrüstung von gerade einmal 1150 Güterwagen (0,8% des Bestandes) mit K-Sohlen finanziert. Sie sollen später auf der Rheintaltrasse fahren.

Die Bahn hofft auf preiswertere Lösungen wie die Umrüstung mit sog. LL-Sohlen („low noise – low friction“). Diese kosten nur 1600 € pro Wagen, sind allerdings für den Betrieb noch nicht zugelassen. Weitere nachhaltige Maßnahmen zur Lärmreduzierung wie Radschallabsorber, Drehgestelle mit Kompaktbremsen oder eine bessere Befestigung des Bremsgestänges werden ebenfalls mit dem Argument der Kosten verschoben.

Ähnlich wie mit dem Einsatz regenerativer Energie für den Zugantrieb hat die staatliche SBB in der Schweiz ihre Hausaufgabe, das Umrüstprogramm für die K-Sohle, schon längst umgesetzt. Ab 2020 gelten für das gesamte Schienennetz der Schweiz deutlich niedrige Lärmgrenzwerte. Laute deutsche Güterzüge mit GG-Sohlen müssen ihre Fahrt Richtung Genua dann an der Grenze zur Schweiz beenden, wenn sie die Lärmgrenzwerte nicht einhalten. Die Schweizer Bürger haben ein Fahrverbot für Transit-LKWs auf den Straßen und für laute Güterzüge auf den Schienen durchgesetzt.

Mehrere der in der letzten Zeit in Betrieb genommenen oder im Bau befindlichen teuren Hochgeschwindigkeitstrassen stellen für die bahnlärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner leider keine Entlastung dar, weil sie für Güterzüge gar nicht oder nur bedingt passierbar sind. Dazu gehören die milliardenteuren Strecken Köln – Frankfurt, Ebensfeld – Erfurt durch den Thüringer Wald und Wendlingen – Ulm, obwohl die Notwendigkeit dieser Strecken oft auch mit einer Verlagerung des Güterverkehrs begründet wurden. Ein allgemeines Bahn-Lärmsanierungsprogramm des Bundes mit inzwischen jährlich 100 Millionen Euro wurde zwischen 1999 und 2009 von der Bahn nur zu 65 Prozent umgesetzt.⁷⁸

Solange die Bahn in dieser Weise beim Lärmschutz spart, wird sich an der Anti-Bahn-Stimmung der Anwohnerinnen und Anwohner nichts ändern.

⁷⁸ Bundestagsdrucksache 17/2308, Seite 5.

6.7 S-Bahn Berlin

Bei der Berliner S-Bahn sind die Folgen der erheblichen Sparmaßnahmen besonders deutlich sichtbar. Sie ist bisher das Paradebeispiel dafür, zu welchen katastrophalen Ergebnissen der Kurs der Bahn an die Börse und in die Privatisierung führt. Auch vier Jahre nach „Ausbruch“ der Berliner S-Bahn-Krise ist diese nicht behoben. Im Gegenteil: Im Frühjahr 2012 dünnte die S-Bahn GmbH, eine hundertprozentige Tochter der DB Regio AG, den Fahrplan, der immer noch ein Notfahrplan ist, weiter aus – wegen Triebfahrzeugführer-Mangel.

Die Genesis und Entwicklung der Krise: Nach einem ersten Winterchaos 2008/09 wegen eingefrorener Fahrsperrungen kam es am 1. Mai 2009 zu einem Radbruch, woraufhin das Eisenbahnbundesamt wesentlich häufigere Überprüfungen der Züge anordnete. Da diese Überprüfungen nicht wie angeordnet durchgeführt wurden, mussten im Sommer 2009 alle nicht fristgerecht gewarteten Züge außer Betrieb genommen werden; es waren in der Folge nur noch 165 von 632 Viertelzügen einsatzbereit. Ganze S-Bahn-Linien konnten nicht mehr bedient werden, und bis heute sind nicht alle wieder in Betrieb genommen worden. Im September 2009 wurden dazu auch noch Schäden an Bremszylindern festgestellt, die ebenfalls nicht wie vorgesehen gewartet worden waren. Außerdem fehlen die früher in solchen Fällen einsetzbaren Reservezüge. Seitdem fährt die S-Bahn mit einem permanenten Notfahrplan, der ausgedünnte Takte und verkürzte Züge umfasst.

Im Geschäftsbericht 2010 von DB ML wird die Schuld am S-Bahn-Desaster weitgehend bei Institutionen und Umständen gesehen, die außerhalb des Verantwortungsbereichs der DB liegen. Die Rede ist von „konstruktionsbedingten Antriebsstörungen an Fahrzeugen der Baureihe 481“, von „Flugschnee und Kondenswasser“, was zu „defekten Fahrmotoren“ geführt habe. Insgesamt gäbe es „eine Vielzahl sich überlagernder technischer Probleme“, weswegen die Situation „weiterhin sehr angespannt“ bleibe. Eine Perspektive, wie das Problem S-Bahn Berlin gelöst werden könnte, wird nicht geboten.⁷⁹ In einem Untersuchungsbericht, den der DB-Konzern bei der Kanzlei Gleiss Lutz in Auftrag gegeben hatte und der im Frühjahr 2010 veröffentlicht wurde, wird die Verantwortung für das Versagen zu einem großen Teil bei der Geschäftsführung der S-Bahn-GmbH und bei der DB-Tochter Stadtverkehr, die für das operative Geschäft der S-Bahn verantwortlich war, gesehen.

Nach einem erneuten Winterchaos im Winter 2010/2011 mit massiven Zugausfällen musste selbst im milden Winter 2011/2012 der Zugverkehr immer wieder eingeschränkt werden. Als Grund gibt die S-Bahn Berlin GmbH den hohen Krankenstand bei den Triebfahrzeugführern an. Die Grippe gibt es aber nicht erst seit kurzem. Hinter dem Problem stecken in Wahrheit wieder die Sparmaßnahmen: Zum ersten wurde das Personal aus Kostengründen schlichtweg reduziert, es fehlen

⁷⁹ Geschäftsbericht 2010 DB ML, S.75.

ca. 150 Triebfahrzeugführer. Dazu kommt, dass die S-Bahn-Fahrer seit einigen Jahren einer verstärkten Belastung ausgesetzt sind, da sie aufgrund des eingesparten Bahnhofspersonals die Züge an den meisten Bahnhöfen inzwischen mit „ZAT“⁸⁰ selbst abfertigen müssen. Das bedeutet, dass sie ständigen extremen Temperaturschwankungen zwischen dem geheizten Führerstand und dem Bahnhof ausgesetzt sind, und das mehrere Stunden am Tag – kein Wunder, dass der Krankenstand der S-Bahn-Fahrer da hoch ist.

Tatsächlich ist die S-Bahn-Krise ein direktes Resultat der Orientierung auf die Börse, wie sie 2004/2005 beschlossen wurde und der Forderungen des DB-Managements nach einer überhöhten Gewinnabführung aus der S-Bahn Berlin. Das ist auch die Auffassung des ehemaligen Betriebsrats, der bis Mitte 2010 im Amt war, und die Einschätzung des neuen, seit Mitte 2010 amtierenden Betriebsrats. Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommen die Autoren des Films „Endstation Chaos“ einer RBB-Sendung zur S-Bahn-Berlin vom 23. September 2009.

Am Beginn der S-Bahn-Krise stand das 2004 beschlossene Programm OSB, „Optimierung S-Bahn“. Dazu hieß es in einem bahninternen Dokument vom 6. Mai 2004: „Es soll sichergestellt werden, dass Ende 2006 ein jährliches Einsparpotential von 40 Millionen Euro von den S-Bahnen (Berlin und Hamburg; d. Red.) realisiert wird.“ Dies sollte erreicht werden – und wurde bis 2008 erreicht – unter anderem durch den Abbau der Belegschaft und die Schließung von Werkstätten. So wurde in der Hauptwerkstatt die Anzahl der Beschäftigten von 800 auf 200 reduziert, die der Meister von 26 auf 3⁸¹. Es kam zur Verschrottung von 132 S-Bahn-Wagen. Allein der Umstand, dass das Unternehmen jetzt keine Reservekapazitäten mehr hat, ist direkt OSB zu verdanken. Spätestens 2008 war der Konzernspitze bekannt, dass die S-Bahn als Resultat dieser Sparmaßnahmen eine Katastrophe erleben musste. Doch solche Warnungen wurden in den Wind geschlagen; schließlich glaubte man, kurz vor der Bahnprivatisierung zu stehen.⁸²

Die DB hat noch im Jahr 2008 56 Millionen Euro Gewinn aus der S-Bahn Berlin GmbH gezogen; hinzu kamen weitere rund 30 Millionen Euro durch die sogenannte Managerumlage.

Zwar haben die technischen Probleme bei der S-Bahn Berlin nach Angaben der Bahn inzwischen Kosten in Höhe von 370 Millionen Euro verursacht. Dennoch dürfte es auch 2011 einen Mittelabzug aus der S-Bahn GmbH gegeben haben, da die hohen Trassengebühren und die überhöhten Stationsentgelte nicht den tatsächlichen Leistungen entsprechen. Die von der S-Bahn Berlin an die DB Netz

⁸⁰ „Zugabfertigung durch den Triebfahrzeugführer“

⁸¹ Offener Brief von Ernst-Otto Constantin, ehem. Geschäftsführer der S-Bahn Berlin, an Verkehrssenatorin Junge-Reyer und die Fraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses

⁸² Heiner Wegner, der damalige Betriebsratsvorsitzende, erklärte, dass die Arbeitnehmervertretung wiederholt auf die extremen Missstände vor allem im Bereich der Wartung verwiesen habe: „Der damalige Aufsichtsratschef (von DB Regio, der Muttergesellschaft der S-Bahn-Berlin GmbH; d. Red.), Hermann Graf von der Schulenburg, wurde von mir und meinem Vize im Herbst 2008 persönlich über die Missstände informiert“. Als Ergebnis habe von der Schulenburg mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen gedroht. In: Tagesspiegel 25.2.2009.

gezahlten Trassenentgelte haben sich alleine in den letzten Jahren um 3,5 bis 3,9 Prozent pro Jahr erhöht.⁸³

Die einzige praktische Konsequenz, die die Deutsche Bahn und ihr Vorstandsvorsitzender Rüdiger Grube bzw. der Vorstand Ressort Personenverkehr Ulrich Homburg aus dem S-Bahn-Desaster zogen, weist in die völlig falsche Richtung. Seit Frühjahr 2010 ist die S-Bahn noch enger in den Bahnkonzern integriert; sie wird inzwischen ausschließlich von DB Regio kontrolliert.⁸⁴ Dabei ist der DB-Konzern und dabei sind die Herren Mehdorn, Grube und Homburg – der letztere in besonderem Maß – für das S-Bahn-Desaster verantwortlich. Eine engere Einbindung der S-Bahn in den Bahnkonzerns kann kein Beitrag zur Lösung der Krise sein.⁸⁵

Wie verbissen die DB AG versucht, die Verluste aus dem S-Bahn-Desaster zu minimieren bzw. einen fortgesetzten Mittelabzug zu gewährleisten, zeigt das Beispiel der Entschädigungen für die S-Bahn-Fahrgäste wegen fortgesetzter Schlechtleistungen. Während sich Bahnchef Grube bei einer Anhörung im Berliner Abgeordnetenhaus am 10. Januar 2011 noch wortreich bei den S-Bahn-Fahrgästen entschuldigte und davon sprach, man werde in jedem Fall ausreichend „Geld in die Hand“ nehmen, um die Lage zu stabilisieren und die Fahrgäste angemessen zu entschädigen, musste S-Bahn-Chef Peter Buchner drei Wochen später eine Entschädigungslösung präsentieren, die mit einer Gesamtsumme von 38,5 Millionen Euro nur halb so groß wie die 2010 gezahlte ist und die bei allen Parteien im Landesparlament auf einhellige Ablehnung stieß.⁸⁶

Seit 2011 gibt es den Berliner S-Bahn-Tisch, der einen Maßnahmenkatalog entwickelt hat, um die S-Bahn Berlin wieder zuverlässig zu machen. Diese Maßnahmen sollen durch ein Volksbegehren in ein Gesetz gegossen werden, was der Berliner Senat bisher noch auf gerichtlichem Wege zu verhindern versucht.⁸⁷

⁸³ Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Matuschek (Die Linke) vom 09. März 2011 und Antwort. Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 16 / 15 276

⁸⁴ Zuvor war die S-Bahn GmbH zwar 100-prozentige Tochter von DB Regio; das operative Geschäft wurde jedoch formal – allerdings kaum in der Praxis – von einer anderen Tochter des Bahnkonzerns, von DB Stadtverkehr, kontrolliert.

⁸⁵ Besonders originell ist, dass Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr bei der Deutschen Bahn AG – immer wieder als derjenige auftritt, der die Kritik an der S-Bahn Berlin GmbH vorträgt. Homburg war bis Ende 2009 Vorstandsvorsitzender von DB Regio. Die aus der S-Bahn GmbH herausgedrängten Sondergewinne wurden direkt an die DB Regio abgeführt. Der zuvor oft getätigte Verweis von Ulrich Homburg auf die DB Stadtverkehr als „verantwortlich für das operative Geschäft“ weist ins Leere. Tatsächlich hatte nach Aktienrecht der Eigentümer der S-Bahn, also DB Regio und die Konzern-Muttergesellschaft, die Verpflichtung, sich regelmäßig über den Geschäftsverlauf im Allgemeinen und dessen Risiken berichten zu lassen. Der Wirtschaftsrechtler Professor Hans-Peter Schwintowski von der HU Berlin äußerte sich speziell vor dem Hintergrund des S-Bahn-Debakels: „Selbstverständlich hat der Vorstand der Obergesellschaft, in diesem Fall Herr Homburg, nach wie vor die Verantwortung, zwar nicht für jede einzelne Schraube im Unternehmen, aber doch für die Gesamtheit vor allem der Risiken.“ (nach: RBB-Sendung vom 23.9.2009).

⁸⁶ Thomas Fülling, „Eine halbherzige Offerte“, in: Die Welt vom 24. Januar 2011.

⁸⁷ Weitere Informationen zum S-Bahn-Tisch: www.s-bahn-tisch.de

7 Neubaustrecken und Großprojekte statt Flächenbahn

Oder: Die zerstörerische Politik der Deutschen Bahn AG wird auf den Punkt gebracht

7.1 Stuttgart 21

Nun wird in Stuttgart also wieder gebaut – trotz der weiter bestehenden Widersprüche wie der fehlenden Planfeststellung und damit Baugenehmigung für ganze Bereiche des Projekts, trotz der Ignoranz von Natur- und Denkmalschutzrichtlinien, trotz ungeklärter Sicherheitsproblemen in dem geplanten Kellerbahnhof und trotz des seit November 2011 geführten und seit März 2012 im Detail mit einem Dokument der DB AG selbst geführten Nachweises, dass das Projekt Stuttgart 21 zu einem *Abbau an Schienenkapazität und zur Schaffung eines Engpasses im Raum Stuttgart* führen wird. Nicht nur der Widerstand gegen Stuttgart 21 vor Ort ist in der Geschichte der Eisenbahn einmalig. Auch der Vorgang als solches, dass zwischen 5 und 10 Milliarden Euro an Steuergeldern dafür ausgegeben werden sollen, dass Schienenkapazitäten abgebaut werden, ist einmalig.

Dabei waren die Pläne für den Tiefbahnhof bereits zweimal zu den Akten gelegt worden (einmal unter Bahnchef Johannes Ludewig und einmal unter Bahnchef Hartmut Mehdorn). Als jedoch Hartmut Mehdorn 2008 die Zustimmung der widerständigen Länder Baden-Württemberg und Bayern für seinen geplanten Börsengang der DB ML AG benötigte, bekam Baden-Württemberg als Gegenleistung die neuerliche, wieder aufgewärmte Zusage für Stuttgart 21. Bayern erhielt übrigens die Zusage für die Transrapid-Magnetbahn-Strecke München-Hauptbahnhof zum Flughafen München. Während das Münchner Projekt inzwischen schon längst wieder Vergangenheit ist, geistert Stuttgart 21 noch immer als verbliebener Preis für den Kuhhandel um den Bahn-Börsengang herum und wird das Land wohl noch die nächsten Jahre beschäftigen.

Grube hätte 2009 als neuer Bahnchef die einmalige Chance gehabt, dieses auch verkehrspolitisch zerstörerische Projekt zu stoppen. Er hätte darauf verweisen können, dass es für wichtige Teile des Projekts – so für die Trasse unter der Messe und für den neuen unterirdischen Flughafen-Bahnhof – nicht einmal eine Planfeststellung gibt. Er hat diese Chance nicht nur verpasst. Er betätigte sich auch wiederholt als *Hardliner*, unter anderem, als er im Sommer 2010 denjenigen, die gegen Stuttgart 21 demonstrieren, ihr Recht auf fortgesetzte Proteste absprach und als er den vielfach geforderten Bau- und Vergabestopp während der „Schlichtung“ immer wieder unterließ.

Grube agierte vor allem am 13. August 2010 als Aggressor, als er die Bagger anrollen und den Nordflügel des Bonatz-Baus einreißen ließ. Arno Luik dokumentierte im April 2011 im ‚Stern‘: Für diesen aggressiven Akt gab es keinen sachlichen Grund. Aus dem dort zitierten bahninternen Dokument ‚Chancen und Risiken‘ vom 25. April 2011 geht hervor: Im normalen Fahrplan für die S21-Bauarbeiten war der Abriss des Nordflügels erst später vorgesehen. Grube als der Chef-Verantwortliche wollte – gemeinsam mit den Verantwortlichen in der Landesregierung (Mappus, Gönner usw.) und den Verantwortlichen vor Ort (OB Schuster; Wolfgang Drechsler als S21-Sprecher) – ein Zeichen setzen und den Widerstand vor Ort durch offensives und aggressives Handeln demoralisieren. Diese Linie wurde am 30. September 2010 mit der Polizeiaggression gegen eine Schülerdemonstration und dem Fällen von 20 bis zu 100jährigen Bäumen im Schlossgarten fortgesetzt. Für diesen aggressiven Akt zeichnete ohne Zweifel die Landesregierung verantwortlich; es bedurfte jedoch auch hier der Zustimmung durch den Bauherrn Deutsche Bahn AG, sprich durch Rüdiger Grube, um derart brachial vorgehen zu können.

Formell handelt es sich bei Stuttgart 21 – wenn auch in Verdrehung der finanziellen Gegebenheiten und wenn auch in Widerspruch zur Wertung des Bundesrechnungshofs – um ein „eigenwirtschaftliches Projekt“ von Bahn, Land Baden-Württemberg und Stadt Stuttgart. Die DB AG ist der Bauträger; sie finanziert dieses offiziell mit geplanten 1,469 Milliarden Euro⁸⁸.

Das Projekt Stuttgart 21 ist aus städtebaulicher Sicht, aus architektonischer Sicht und aus finanzieller Sicht abzulehnen: Mit ihm soll das Zentrum der Stadt noch dichter – unter anderem mit einem gewaltigen Einkaufszentrum – bebaut und damit das Stadtklima weiter verschlechtert werden; mit ihm soll ein Wahrzeichen der Stadt weitgehend zerstört werden, und mit ihm soll eine Euro-Summe von Steuermitteln für ein den Schienenverkehr zerstörendes Projekt vergeudet werden, mit der das gesamte baden-württembergische, rund 4000 Kilometer lange Schienennetz modernisiert bzw. die Hälfte des Baden-Württembergischen Netzes, die bisher nicht elektrifiziert ist, elektrifiziert werden könnte. Vor allem aber ist Stuttgart 21 abzulehnen, weil ein effektiver und zukunftsfähiger Kopfbahnhof zugunsten eines Tiefbahnhofs, der weit geringere Kapazitäten hat, zerstört werden soll.

Dabei sind die Kapazitätsberechnungen für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 mit seinen acht Gleisen, der den gegenwärtigen Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen ersetzen soll, reine Makulatur: Schon als der „Stresstest“ im Sommer 2011 präsentiert wurde, wurden Zweifel daran laut, wie aussagekräftig die dort präsentierten Daten

⁸⁸ Diese Zahl gilt für den bisher veranschlagten Finanzbedarf von 4,088 Milliarden Euro. Es gilt jedoch schon jetzt als sicher, dass diese Kosten bei weitem überschritten werden. Mehrere Gutachten und die Schätzungen des Bundesrechnungshofs beweisen dies. Auch der Bau des Berliner Hauptbahnhofs z. B. hat statt geplanten 400 Millionen Euro eine Milliarde Euro gekostet – eine Kostenüberschreitung um 250%.

seien, die immerhin eine um 50 Prozent höhere Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnhofs behaupten als vergleichbare Bahnhöfe (z.B. die Hauptbahnhöfe in Köln und Hamburg) bei Überlastung schon heute tatsächlich haben. Die Analysen des „Stresstests“ insbesondere durch Dr. Christoph Engelhardt und das Team um „Wikireal.com“ ergeben inzwischen zweifelsfrei: Der „Stresstest“ ist nicht nur falsch, sondern bei der Menge an falschen Daten und Berechnungen muss man sich schon ernsthaft fragen, inwieweit hier der Straftatbestand des Betruges erfüllt ist. So hat die Bahn die Definitionen der Betriebsqualität eigens für diesen Test zu ihren Gunsten geändert, sie hat einen unrealistischen Fahrplan mit vielen betrieblichen Einschränkungen (z.B. wurden die S-Bahn-Linien willkürlich verändert) aufgestellt und diesen entgegen dem Anspruch eines Stresstest nur mit sehr kleinen Verspätungen (bis maximal 5 Minuten) belastet.⁸⁹ Dazu kommen methodische Fehler, die sämtlichen internationalen und Bahn-internen Regelungen widersprechen, und ein angeblicher „Softwarefehler“. All dies führt zu einer realistischen Kapazität des Bahnhofs von maximal 35 Zügen pro Stunde, womit er schon mit dem heutigen Zugverkehr nahe an der Kapazitätsgrenze wäre.⁹⁰ Diese Analyse wird auch durch ein DB-internes Dokument aus dem Jahr 1998 bestätigt, das eine Zugkapazität von 32 Zügen in der „Spitzenstunde“ als Planungsgrundlage angibt⁹¹. Offensichtlich ist also Stuttgart 21 für maximal 32 Züge in der Stunde geplant und nicht für 49, wie die DB AG seit der „Schlichtung“ im Winter 2010/11 behauptet. Für einen zukünftig wachsenden Zugverkehr ist der geplante Bahnhof damit eindeutig nicht geeignet, und er ist darüber hinaus aufgrund der Struktur auch nicht erweiterbar, während der noch existierende Kopfbahnhof in Stuttgart schon jetzt leicht und mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand auf eine Kapazität von bis zu 72 Zügen pro Stunde ausgebaut werden könnte.

Auch in einer für das Umweltbundesamt durch Michael Holzhey erstellten Studie wird der geplante Tiefbahnhof als „Nadelöhr“ gesehen. Die an Mehdorn erinnernde Art, wie Grube mit Kritik an Stuttgart 21 und anderen Bahn-Großprojekten umgeht, wurde im Wirtschaftsblatt „Euro“ wie folgt charakterisiert: „Im August vergangenen Jahres hatte Holzhey die Verantwortungslosigkeit bei der Deutschen Bahn auf 180 Seiten für das Umweltbundesamt ausgebreitet. ‚Den Holzhey kennen wir genau‘, hat Grube zunächst gezischt. Später entschuldigte er sich, weil er den Verdacht ausräumen will, dass die Bahn schon wieder Kritikerlisten zum Ausspähen führt.“⁹²

⁸⁹ All dies ist ausführlich dokumentiert auf der Website www.wikireal.org und auch in unserem Artikel „Wie viel Stress steckt im Test“, der am 30. Dezember in einer Sonderbeilage von Bahn für Alle der TAZ beilag und auch auf unserer Homepage unter http://www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/2011/TAZ-Beilage_BfA_2011_12.pdf verfügbar ist.

⁹⁰ Eine ausführliche Analyse der Fehler ist auf der Website www.wikireal.org zu finden.

⁹¹ Dipl.-Ing. Hans-Joachim Fischer (1998): Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse und Definition der Grundlagen für die Dimensionierung der verkehrlichen Anlagen; im Auftrag der Deutschen Bahn AG vertreten durch die DBProjekt GmbH Stuttgart 21, Seite 14.

http://www.ingenieure22.de/index.php?option=com_content&view=article&id=62:s21-nur-fuer-30-zueegeplant&catid=35:presse&Itemid=58

⁹² Dirk Horstkötter und Philip Jäger, „DB = Bahndilemma“, in: Euro, 03/2011.

Entgegen den Aussagen der DB AG im Verlauf der „Schlichtung“ wäre der jetzige Kopfbahnhof auch als ein Knoten für einen Integralen Taktfahrplan⁹³ perfekt geeignet.⁹⁴ Und es war die Bahn selbst, die den Integralen Taktfahrplan zum Credo und Ziel der Bahnreform, erhob; dabei sollte sogar ausdrücklich Baden-Württemberg eine führende Rolle zuteilwerden. 1992 schrieb Heinz Dürr, der damalige Chef von Bundesbahn und Reichsbahn: „Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans wollen Bundesbahn und Reichsbahn den öffentlichen Schienenpersonenverkehr gerade in der Fläche noch attraktiver machen. Durch enge Kooperation aller Produkte des Schienenpersonenfern- und des Schienenpersonennahverkehrs einschließlich des Busses soll ein abgestimmtes System entstehen, das dem Kunden einen attraktiven Taktverkehr täglich von frühmorgens bis abends mit optimalen Anschlüssen und vielen Direktverbindungen bietet. Konzeptionelle Arbeiten für den Südwesten der Bundesrepublik konnten bereits weitgehend abgeschlossen werden. Bereits für 1993 ist die Realisierung der Vorstufe des Integralen Taktfahrplans im Bereich Allgäu/Oberschwaben vorgesehen.“⁹⁵

Vier Jahre später war es der baden-württembergischer Ministerpräsident Erwin Teufel, der in einer Regierungserklärung die Ziele Stuttgart 21 und Integraler Taktverkehr verband und dazu ausführte: „Stuttgart 21 ist für das ganze Land eine einmalige Chance (...) Wir binden mit diesem Projekt unser Land (...) an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz an (...) Wir führen in ganz Baden-Württemberg den Integralen Taktfahrplan ein.“⁹⁶

In Stuttgart werden für die Verknüpfung aller Linien mindestens 14 Gleise benötigt; mit dem Bau von Stuttgart 21 wäre also für immer die Chance verpasst, einen solchen Integralen Taktfahrplan einzuführen, während der bestehende Kopfbahnhof einen solchen schon jetzt ermöglicht. Daher schwieg sich die alte Landesregierung beim Thema Integraler Taktfahrplan in den letzten Jahren aus; die Deutsche Bahn AG argumentierte in der Stuttgart-21-Schlichtung plötzlich, Stuttgart eigne sich

⁹³ Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF), treffen sich die Züge und idealerweise auch die anderen öffentlichen Verkehrsmittel in einem Bahnhof jeweils zu festgelegten Zeiten (üblicherweise die volle oder halbe Stunde) und ermöglichen damit eine Minimierung der Umsteigezeiten, was zu insgesamt sehr kurzen Reisezeiten führt. Um dieses Umsteigen zwischen unterschiedlichen Zügen zu ermöglichen, benötigt man eine entsprechende Anzahl von Gleisen. Ein solcher ITF ist in der Schweiz bereits realisiert. Hier hat man im Rahmen des Projekts „Bahn 2000“ nur dort Strecken neu- und ausgebaut, wo es für die Verbesserung des ITF notwendig war. Vieles konnte nach dem Motto „Elektronik vor Beton“ auch durch Verbesserungen an der Signaltechnik wesentlich günstiger realisiert werden. Damit konnte man mit relativ geringen Kosten und ohne Hochgeschwindigkeitsstrecken eine höhere Netzgeschwindigkeit erreichen, d.h. die Verbindungen zwischen beliebigen Start- und Zielpunkten (und nicht nur zwischen zwei Bahnhöfen an einer Hochgeschwindigkeitsstrecke) sind stark beschleunigt worden. Viele Bahnexperten fordern ein ähnliches Konzept auch für Deutschland.

⁹⁴ Wolfgang Hesse (2011): Stuttgart: Nullknoten ist möglich – Betriebskonzepte und Integraler Taktverkehr in der Diskussion. Eisenbahn-Revue International Nr. 3, S. 150-152

⁹⁵ Heinz Dürr in: Die Deutschen Bahnen 1992, herausgegeben von den Vorständen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, Frankfurt/M. und Berlin, ohne Jahr (offensichtlich 1993), S. 28.

⁹⁶ Rede Teufel nach: Pressemitteilung 135/96, Staatsministerium Baden-Württemberg, Redemanuskript, S. 32.

nicht für einen Integralen Taktfahrplan. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Stuttgart 21 heißt Kapazitätsverknappung, heißt einen Integralen Taktfahrplan verhindern.

Im März 2012 konnten die Ingenieure gegen Stuttgart 21 auf einer Pressekonferenz ein besonders überzeugendes Dokument der Öffentlichkeit vorlegen. Es handelt sich dabei um ein an das EBA gerichtetes Schreiben der DB AG aus dem Jahr 2002, in dem die Bahn dem EBA – leicht verspätet – eine „Personenstromanalyse der DURTH Roos Consulting GmbH vom Februar 1998“ übermittelt, die wir „Ihnen noch nicht zur Verfügung gestellt haben“(!). In dieser Personenstromanalyse, die die DB AG laut eigener Mitteilung den „Planungen im neuen Stuttgarter Hbf (...) zu Grunde gelegt“ hat, wird auf Seite 14 im Detail dargelegt, dass die Bahn den Tiefbahnhof Stuttgart 21 mit seinen 8 Gleisen in der Spitzenstunde für eine maximale Kapazität von 32 Zügen ausgelegt hat – und keineswegs, wie im Stresstest behauptet, für eine solche Kapazität von 49 Zügen. Da der bestehende Kopfbahnhof auch heute in der Spitzenstunde mehr als 32 Züge abfertigt und da der Kopfbahnhof nachweislich in den Jahren vor dem Bau des S-Bahn-Tunnels, der Mitte der 1970er Jahre in Betrieb genommen wurde, in der Spitzenstunde eine Kapazität von mehr als 50 Züge hatte, bringt Stuttgart 21 einen Kapazitätsabbau gegenüber dem optimierten Ist-Zustand von bis zu 35 Prozent.

Der Beweis des Kapazitätsabbaus ist damit dreifach geführt: Erstens durch die Praxis in allen vergleichbaren Durchgangsbahnhöfen, wo bei acht Gleisen es nie mehr als 35 Züge Kapazität in der spitzenstunde gibt. Zweitens durch den Stresstest und den Nachweis der Manipulation bei demselben und drittens durch das angeführte Dokument der Deutschen Bahn AG selbst, nach dem Stuttgart 21 nie anders als mit dieser reduzierten Kapazität geplant wurde.

Es ist ein Skandal, dass die Bundesregierung, die laut Grundgesetz die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur trägt, nicht aktiv wird. Der Vorgang wirft auch ein unschöne Licht auf die grün-rote Landesregierung in Stuttgart, der die entsprechende Beweisführung seit dem 11. November 2011 vorliegt und die bisher der Deutsche Bahn AG bei ihrem Zerstörungswerk weitgehend freie Hand lässt.

7.2 Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Ein mit Stuttgart 21 eng verbundenes Projekt ist die geplante neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm über die Schwäbische Alb (Neubaustrecke Wendlingen - Ulm). Diese ist aus Sicht der DB AG zwar recht günstig, da sie lediglich einen Anteil der Planungskosten selbst trägt. Für die öffentliche Hand entstehen jedoch gewaltige Kosten: Das Land Baden-Württemberg zahlt 950 Millionen Euro, der Bund stellt die Anschlussfinanzierung über mindestens 1,94 Milliarden Euro zur Verfügung. Der Bund steht auch für die zu erwartenden Mehrkosten von mindestens 1,5 Milliarden Euro ein.

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bringt bei immensen Kosten nur einen sehr geringen verkehrlichen Nutzen. Die Strecke wird Steigungen bis zu 31 Promille haben (die alte Strecke hat lediglich maximal 25 Promille). Damit kann sie nur von wenigen Personenzügen (beispielsweise nicht von ICE-1 und ICE-2) und von keinen herkömmlichen Güterzügen befahren werden. Die Beschleunigung um 25 bis 30 Minuten wird mit erheblichen Kosten erkaufte. Die Alternative ist die Optimierung der bestehenden Strecke über Geislingen. Dieses Projekt verfolgte die Bundesbahn auch bis 1992, also bis zum Auftakt der Orientierung auf Privatisierung. Eine Optimierung der bestehenden Strecke weist ein wesentlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Die aktuelle Fahrtzeit wird in diesem Fall um fünf bis sieben Minuten reduziert – womit sich Ulm optimal für einen Taktknoten eignen würde und auch hier der Integrale Taktfahrplan (siehe Kapitel 7.1) umgesetzt werden könnte. Interessant ist zum Thema Großinvestitionen und Zeitgewinn noch: Während die Fahrt Stuttgart-München im Jahr 1995 lediglich 121 Minuten dauerte, ist sie im aktuellen Fahrplan mit 139 Minuten angegeben. Neben einem zusätzlichen Halt (in München-Pasing) besteht ein wesentlicher Grund für die fast 20-minütige Verlängerung der Fahrtzeit darin, dass an der Instandhaltung gespart wurde und dass sich der Zustand des entsprechenden Schienennetzes drastisch verschlechterte. Für die DB scheint es günstiger zu sein, sich auf Bundes- und Landeskosten eine verkehrspolitisch kontraproduktive Neubaustrecke bauen zu lassen als die bestehende Strecke wieder in den früheren Zustand zu bringen.

7.3 Die "Mottgers-Spange" und die Rentabilität der Strecke Wendlingen-Ulm

Bei der 2010 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erfolgten „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“⁹⁷ ergab sich für die Strecke Stuttgart-Ulm-Augsburg ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von gerade einmal 1,5. Dies wurde von vielen Experten schon als extreme Schönrechnerei angesehen, da die Strecke wie oben dargestellt nicht für den Güterverkehr verwendbar ist, der Güterverkehr in der Berechnung aber mit angeführt wird. Um das Ergebnis zusätzlich besser aussehen zu lassen, ist die Berechnung für die Gesamtstrecke Stuttgart - Augsburg durchgeführt worden. Da die Beschleunigung der Strecke von Ulm nach Augsburg auf bis zu 200 km/h mit Kosten von gerade einmal 251 Mio. € einen wesentlich größeren Nutzen hat als die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (2.890 Mio. Euro), würde die reine Betrachtung von Wendlingen-Ulm wohl zu einem wesentlich schlechteren Nutzen-Kosten-Verhältnis führen, das vermutlich sogar unter 1 liegen dürfte: Es wird also mehr Geld investiert als die

⁹⁷ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen (korrigierte Version, 11.11.2010)

Strecke jemals Nutzen erbringen wird. Dazu kommt, dass für die Berechnung des Nutzens zukünftige Züge zwischen Stuttgart und München „erfunden“ werden, von denen heute noch niemand weiß, ob es diese geben wird.

Selbst in den offiziellen Berechnungen zur „Überprüfung des Bedarfsplans“ ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Strecke Stuttgart-Ulm-Augsburg aber nur noch 1,2 statt 1,5 (dürfte also real deutlich unter 1 liegen), sofern die sogenannte „Mottgers-Spange“ gebaut wird, die aber – mit einem im Vergleich recht hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,0 – nach Auffassung des Verkehrsministeriums auf jeden Fall realisiert werden soll. Hinter der „Mottgers-Spange“ verbirgt sich eine Verbindung zwischen der bislang überlasteten Strecke-Frankfurt-Fulda und der Schnellfahrstrecke Fulda-Würzburg. Diese Strecke ist ebenfalls kritisch zu sehen, da sie viel Natur im Nordspessart zerstören würde. Noch fragwürdiger dabei ist jedoch, dass die beiden Strecken offensichtlich in Konkurrenz zueinander stehen und die NBS Wendlingen-Ulm endgültig völlig widersinnig ist, wenn die „Mottgers-Spange“ tatsächlich gebaut wird.

7.4 Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt

Mit dem Bau der Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt, Teil der Gesamtstrecke Berlin-München, wurde bereits im Jahr 1997 begonnen. Die Verbindung ist insgesamt 190 km lang, von denen 107 km als Neubaustrecke geplant sind – mit insgesamt 22 Tunneln und 30 Brücken. Ursprünglich rechneten die Planer mit einer Fertigstellung im Jahr 2004. Vor Baubeginn wurden die Kosten auf 3,75 Milliarden Euro geschätzt, im Jahr 2010 ging man bereits von 5,2 Milliarden Euro aus, aktuell ist von sechs Milliarden Euro die Rede⁹⁸ – Tendenz weiter steigend. Im Moment sind noch mindestens vier Milliarden Euro davon zu finanzieren, der Bau geht aufgrund der Finanzierungsmängel und wegen unvorhergesehener Probleme insbesondere bei den Tunnelbauten nur langsam vonstatten. Aktuell wird offiziell mit der Fertigstellung im Jahr 2017 gerechnet, aber auch diesen Termin scheint niemand mehr wirklich ernst zu nehmen; in Berichten war bereits von 2041 als Fertigstellungstermin die Rede.⁹⁹

Delikat dabei ist, dass einige der benötigten Brücken bereits gebaut wurden und nun als „So da-Brücken“ nutzlos ohne Anbindung in der Landschaft stehen – eine verfehlte Baupolitik, die der Bund der Steuerzahler als Beispiel für riesige Geldverschwendung in sein Schwarzbuch aufgenommen hat. Die über 1100 Meter lange Geratalbrücke bei Ichtershausen südlich von Erfurt wurde bereits 2001 fertiggestellt. Sie kostete mit 25 Millionen Euro dazu doppelt so viel wie ursprünglich geplant. Bevor die Brücke im Jahr 2017 oder sogar später in Betrieb genommen werden könnte, müssten sie schon wieder grundlegend renoviert werden.

⁹⁸ Schienennetz 2025/2030, Studie der KCW im Auftrag des UBA, August 2010

⁹⁹ „Schnellfahrstrecke nach Berlin wird erst 2041 fertig“, in: Süddeutsche Zeitung, 2.12.2007

Der wirtschaftliche Nutzen der Strecke ist indes auch hier sehr zweifelhaft: Nur ein einziger ICE pro Stunde und Richtung würde die Neubaustrecke nutzen; für den Güterverkehr hat die Strecke hingegen kaum eine Bedeutung. Eine Studie des Planungsbüros Viereggen-Rössler ergab überdies, dass eine weiter östliche Streckenführung über Bayreuth, Hof und Altenburg direkt nach Leipzig, die nicht nur geradliniger wäre, sondern aufgrund der Umfahrung des Thüringer Waldes auch wesentlich weniger Steigungen beinhalten würde und mehr bestehende Strecken einbeziehen könnte, sehr viel günstiger zu bauen wäre. Dazu würde diese Alternativstrecke für eine deutlich kürzere Fahrzeit zwischen München und Berlin sorgen als die jetzt geplante Strecke. Die Streckenführung über Erfurt war auf das Betreiben des damaligen Thüringer Ministerpräsidenten Bernhard Vogel entschieden worden, der schlichtweg Erfurt als thüringische Hauptstadt mit anbinden wollte.¹⁰⁰

7.5 Abbau des Schienenverkehrs in der Fläche

Bereits beim Thema Infrastruktur und dem Abbau des Schienennetzes wurde in diesem Bericht aufgezeigt, wie umfassend sich die DB AG insbesondere aus der Fläche zurückzieht – durch den Abbau des Netzes, durch die Schließung und den Verkauf der meisten Bahnhöfe, durch Fahren auf Verschleiß und Komfortabbau.

Dies wird ergänzt durch einen umfangreichen Abbau des Fernverkehrs, wie er durch den Verkehrsplaner Felix Berschin analysiert und am 27. März 2012 in der TV-Sendung „Report Mainz“ dokumentiert wurde. Danach hat die Deutsche Bahn AG seit 1999 insgesamt 110 Personenbahnhöfe von ihrem Fernverkehrsnetz abgetrennt. Die größte Stadt, die keinerlei ICE- oder Intercity-Verbindungen mehr hat, ist Krefeld mit mehr als 236.000 Einwohnern. Auch Heilbronn, Bremerhaven, Gera und Siegen wurden vom DB-Fernverkehr abgeschnitten. Dresden verlor 124 Fernverkehrshalte pro Woche, Magdeburg 363, Koblenz 459 und Bonn 511. Besonders betroffen sind auch Fremdenverkehrsorte. So hat zum Beispiel Eichstätt alle 47 Fernverkehrs-Halte pro Woche verloren.

Die Zahl aller Fernverkehrsabfahrten pro Woche fiel an den 368 untersuchten Bahnhöfen, die nicht an den Hauptstrecken liegen, in den vergangenen 13 Jahren von 38.027 auf 20.596 (-46%). Der Deutsche Städtetag kommentierte die von REPORT MAINZ präsentierte Statistik wie folgt: „Nach diesen Angaben wurde das Angebot im Fernverkehr für 17 Millionen Einwohner im Zeitraum von 1996 bis 2012 fast halbiert. Durch diese Verschlechterungen werden die Standortqualität und die wirtschaftlichen Chancen der betroffenen Städte gefährdet. Geboten wäre das Gegenteil, nämlich alle Oberzentren und die größeren Mittelzentren an das Fernverkehrsnetz anzubinden. Nach unserer Einschätzung ist der Bund dazu auch verfassungsrechtlich verpflichtet.“¹⁰¹

¹⁰⁰ „Die Wahn-AG“, in: Die Zeit 05/2011 vom 27.1.2011

¹⁰¹ Angaben und Zitat nach Report Mainz, 27.3.2012.

8 Energieversorgung der DB AG

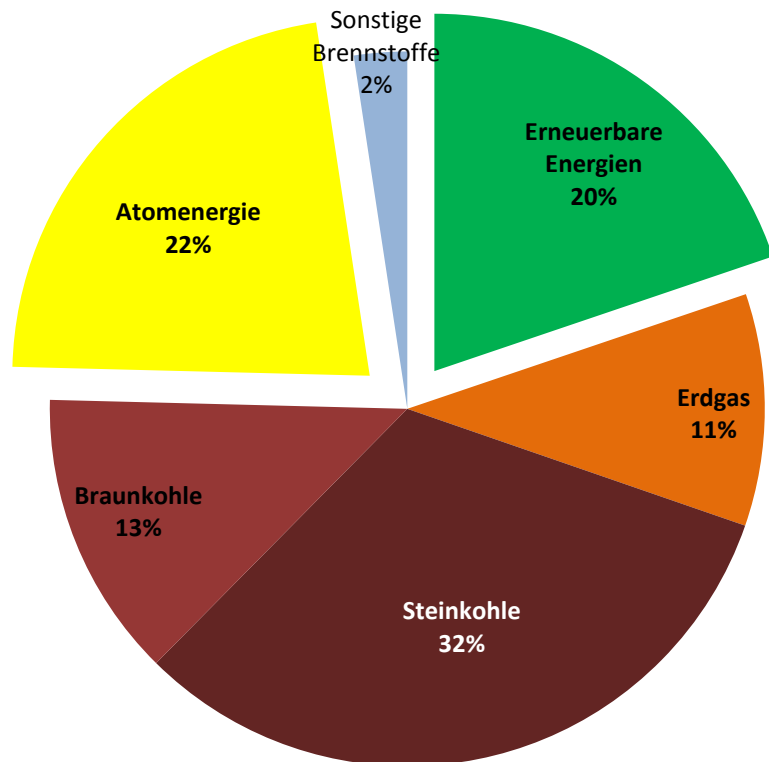
Die DB AG verbraucht jährlich rund 16 Terawattstunden Energie¹⁰² und ist damit der größte Stromkunde in Deutschland. Von dieser Energie stammten im Jahr 2010 55,6 Prozent aus fossilen Energien (31,1% Steinkohle, 13,0% Braunkohle und 10,5% Erdgas); 22,2 Prozent stammten vor der Abschaltung von Neckarwestheim I aus Atomenergie. Nur 19,8 Prozent des Bahnstroms kommen bisher aus erneuerbaren Energien – immerhin aber etwas mehr als im generellen deutschen

Strommix. Die DB hat sich das nicht besonders ehrgeizige Ziel gesetzt, bis 2020 30% erneuerbaren Strom im Netz zu haben.

Der Bahnstrom, der aus erneuerbaren Energien besteht, stammt bisher im Wesentlichen aus älteren Wasserkraftwerken. Energie aus Sonne und Wind spielen beim Bahnstrom so gut wie keine Rolle. Immerhin hat die DB inzwischen aber bereits zwei Windparks unter Vertrag – ein Schritt in die richtige Richtung.

Mit der Abschaltung des Atomkraftwerks Neckarwestheim I, die nach der atomaren Katastrophe in Fukushima erfolgte, geht der DB nun plötzlich ein wichtiger Energielieferant verloren. Die Bahn muss damit kurzfristig ihre Energieversorgung neu organisieren und absichern. Leo Klimm in der Financial Times Deutschland: „Verschärft wird die Lage noch, weil mit dem Kohlekraftwerk Datteln 4 ein weiterer wichtiger Stromlieferant auszufallen droht. Das westfälische E.on-Kraftwerk sollte ursprünglich ab 2012 etwa 20 Prozent des DB-Strombedarfs decken.“

Das Kraftwerk steht mittlerweile beinahe fertig am Dortmund-Ems-Kanal – aber als Schwarzbau, weil höchsttrichterlich der Bebauungsplan für das Kraftwerksgelände als unwirksam erklärt wurde. Da das Projekt Datteln 4 Parallelen mit Stuttgart 21 aufweist, sei hier etwas ausführlicher darauf eingegangen; zudem ist es ein weiteres Beispiel für Großprojekte, bei deren Durchsetzung vor wesentlichen



Grafik 5: Der Energiemix der DB im Jahr 2010.

¹⁰² Eine Terawattstunde entspricht einer Milliarde Kilowattstunden.

Grundrechtsverletzungen nicht zurückgeschreckt wird: Das alte Kraftwerk Datteln I-III produziert derzeit 20 Prozent des deutschen Bahnstroms (auf Kohlebasis) – aber nur noch bis zum 31.12.2012, denn die aufwendige Nachrüstung hätte schon 2007 erfolgen müssen, unterblieb aber wegen der Neubaupläne von Datteln 4. Allerdings hat E.on wegen der Probleme mit dem Neubau die Filteranlagen der Altblöcke erneuert und auch einen Antrag auf Weiterbetrieb der drei alten Blöcke gestellt. Dieser muss von der Landesregierung noch beschieden werden; das NRW-Landesumweltministerium hält derzeit einen Widerruf der Stilllegungserklärung von E.on aus dem Jahr 2006 für nicht möglich.

Das neue Kraftwerk, dessen Inbetriebnahme für 2011 geplant war, sollte eine elektrische Leistung von 1065 Megawatt (2.600 Megawatt Feuerungsleistung) bei Steinkohlefeuerung haben. Beinahe die Hälfte der elektrischen Leistung (413 Megawatt) sollten als 16,7 Hertz-Strom für die DB ausgekoppelt werden. Nun wurde der Bebauungsplan vom Obergericht Münster für unwirksam erklärt, dies noch gestützt durch die Nichtzulassung der Revision durch das Bundesverwaltungsgericht. E.on hatte jedoch unbeirrt von den Gerichtsverfahren den Neubau des Kraftwerks weitgehend fertiggestellt trotz eines Teilbaustopps der Bezirksregierung Münster.

Gründe für den unwirksamen Bebauungsplan waren vor allem: mangelnder Ressourcen- und Klimaschutz und die Nichtbeachtung eines Störfalls in Bezug auf die nahe Wohnbevölkerung (Nichtbeachtung der Abstandsregelung des Landes) und unzureichende Klärung der Auswirkungen des 180 m hohen Kühlturms, über den auch die Abgase abgeleitet werden sollten. All diese Probleme sollen nun durch manipulierte neue Landesplanerische Festlegungen auf Betreiben des Regionalverbands Ruhr und der Landtagsfraktion der SPD verflüchtigt werden.

Sicherlich agiert im Hintergrund dabei auch die DB, nicht umsonst wies Bahnchef Grube auf der letztjährigen Bilanzpressekonferenz auf dieses „Problem“ hin. In dieser Rede äußerte er – erneut mit erpresserischem Unterton: „Ich weise darauf hin, dass nur die schnellstmögliche Baugenehmigung der am Kraftwerk Datteln 4 geplanten Umrichter und deren Anschluss an das öffentliche Netz langfristig Versorgungsengpässe vermieden werden können.“

Statt Druck auf diese rechtsbeugenden Verfahren in NRW zu machen, sollte sich die DB verstärkt der Nutzung erneuerbarer Energien zuwenden, zumal der Mix aus Wind- und Solarstrom mittlerweile schon Grundlastqualitäten aufweist und die Bahn ihren Hauptstromverbrauch tagsüber aufweist. Ihre breitere Beteiligung an größeren Onshore-Windkraftfeldern bzw. Solaranlagen ist damit überfällig geworden. Einer von vielen Ansätzen könnte z.B. die Ausstattung von Lärmschutzwänden mit Solaranlagen sein – immerhin 1050 km.¹⁰³

¹⁰³ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, (...) weiterer Abgeordneter der Fraktion DIE LINKE betreffend „Nutzung von Lärmschutzwänden an Bahnstrecken für die Solarstromerzeugung“ – Drucksache 17/7290.

Die Bahn sollte auch die verschiedenen Studien von Umweltbundesamt (UBA), Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU), Wissenschaftlichem Beirat für globale Umweltveränderungen (WBGU), bis hin zu Greenpeace nicht weiter ignorieren, die eine Stromversorgung der Bahn allein aus regenerativen Energiequellen bis 2050 für möglich und nötig halten.¹⁰⁴

Die Bahn sollte aber auch die Verbrauchsseite nicht aus dem Auge verlieren und alles daran setzen, insgesamt weniger Energie zu verbrauchen. Dazu gehört die konsequente Nachrüstung älterer Lokomotiven mit Rückspeisemöglichkeiten, so dass die Bremsenergie zumindest teilweise wieder in das Netz eingespeist werden kann. Es sollte aber auch darüber nachgedacht werden, welche Höchstgeschwindigkeiten tatsächlich sinnvoll sind. So verbraucht ein ICE bei 300 km/h ungefähr doppelt so viel Energie wie bei 200 km/h. Eine immer weitere Steigerung der Geschwindigkeit macht vor dem Hintergrund und in Anbetracht unseres sehr dichten Landes, in dem die Höchstgeschwindigkeit ohnehin nie lange gefahren werden kann, keinen Sinn. Hier scheint auch bei der Bahn ein Umdenken einzusetzen; zumindest ist der zukünftige ICx nur noch für 249 km/h Maximalgeschwindigkeit ausgelegt (siehe dazu auch Kapitel 5.2). Dennoch werden weiter Strecken für bis zu 300 km/h ausgebaut.

Zusätzlich sei angemerkt, dass die DB AG eine besondere Verantwortung insofern trägt, als ihr Bahnstromnetz mit seiner Infrastruktur an der Neuverteilung des regenerativ erzeugten Stroms beteiligt werden könnte statt aufwändige neue Stromtrassen zu bauen. Und weiter gedacht bedeutet dies, dass die Elektrifizierungsdefizite schnellstens nachgeholt werden sollten – unter Beachtung der Nutzung des regenerativen Stromangebots. Auch die Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen sollten unter diesem neuen Aspekt überprüft werden. Die Bundesnetzagentur beschäftigt immerhin mit diesen Problemen eine Arbeitsgemeinschaft.

¹⁰⁴ Hier sei z.B. auf die Studie des Arrhenius-Instituts für Energie- und Klimapolitik verwiesen: „Machbarkeitsstudie: Eigenversorgung des Schienenverkehrs der Deutschen Bahn mit Strom aus Erneuerbaren Energien.“

9 Die DB macht Politik

9.1 Krieg Deutsche Bahn gegen französische Bahn SNCF

Die zwei größten Eisenbahnen in Europa sind die Deutsche Bahn und französische SNCF. Beide befinden sich noch in staatlichem Besitz. Doch beide orientieren sich im Rahmen der von den jeweiligen Regierungen in Paris und Berlin mitgetragenen Unternehmenspolitik auf eine Rolle als „Global Player“. Sie treten damit zunehmend in Konkurrenz zueinander an und stellen den mehr als ein Jahrhundert gepflegten Grundsatz der Kooperation unter den europäischen Eisenbahnen in Frage. Dabei spielen auch die Interessen der Fahrzeugindustrie eine wichtige Rolle. Die Deutsche Bahn und der Schienenfahrzeughersteller Siemens treten vielfach gemeinsam auf; die SNCF und der französische Bahntechnik-Konzern Alstom sind eng verbündet.

Im Oktober 2010 entstieg Verkehrsminister Ramsauer und Bahnchef Grube im Londoner Bahnhof St. Pancras einem ICE-3 – dass es sich dabei um einen schön restaurierten Kopfbahnhof handelte, ließen die beiden Stuttgart-21-Befürworter geflissentlich unerwähnt. Mit dem Projekt einer ICE-Direktfahrt von Köln und Frankfurt/M. nach London verletzen der Bundesverkehrsminister und der Bahnchef bewusst ein seit Jahrzehnten gehandhabtes stillschweigendes Gesetz, wonach grenzüberschreitende Schienenverkehre *in Kooperation* zwischen den „nationalen“ Bahnen organisiert werden. Grube vor Ort in London: Es gehe um „die konsequente Nutzung der Möglichkeiten des liberalisierten europäischen Schienenverkehrs-marktes“; man wolle „erstmal einen komplett eigenständigen Verkehr“ zwischen Frankfurt, Köln und London anbieten.¹⁰⁵ Die DB AG ist bei dem Vorgehen auch bereit, bisher geltende Sicherheitsstandards beim Durchfahren des Eurotunnels zu unterlaufen bzw. dieselben „umschreiben“ zu lassen.¹⁰⁶

Im Dezember 2010 teilten dann die Betreiber der Ärmelkanal-Röhre mit, der Deutschen Bahn AG stehe die Passage durch den Tunnel offen. Im Bahntower konnte ein weiterer Sieg auf Auslandsmärkten gefeiert werden. Das war just zu dem Zeitpunkt, als die Bahn im Inland ihr zweites Winter-Desaster erlebte. Im Juni 2011 gab die französisch-britische Kanaltunnelkommission IGC grünes Licht für die DB-AG-Züge nach London und durch den Eurotunnel. Trotz eines gewissen

¹⁰⁵ Daniela Kuhr, „Im ICE vom Main an die Themse“, in: Süddeutsche Zeitung vom 20. Oktober 2010.

¹⁰⁶ Daniela Kuhr: „Nach den derzeitigen Regeln muss ein Zug auf einer Länge von 375 Metern durchgängig für die Fahrgäste sein, weil sich genau in dieser Entfernung die Notausgänge zu dem Rettungskorridor befinden. Der neue ICE-3, mit dem die Bahn künftig durch den Tunnel fahren will, ist jedoch (...) pro Einheit lediglich 200 Meter lang.“ Die bisher allein den Eurotunnel querenden Eurostar-Züge wurden speziell für diese Anforderungen vom Zughersteller Alstom gebaut. (SZ vom 20. Oktober 2010). Parallel verfolgt die DB das Projekt einer Verbindung Amsterdam – London, wofür man – zunächst – noch eine Kooperation mit der niederländischen Staatsbahn NS sucht. (Leo Klimm, „Deutsche Bahn wird internationale Bahn“, in: Financial Times Deutschland vom 30. Oktober 2010. Die einleitenden Sätze bei Klimm lauten: „Die Deutsche Bahn (DB) dreht in ihrer aggressiven Europa-Expansion mit Fernzügen noch stärker auf..“)

Abebbens der verbalen Hochrüstung dürfte der Vorstoß der DB AG mittelfristig zu einer neuen Zuspitzung des deutsch-französischen Konkurrenzkampfs im europäischen Schienennetz führen.

Die Führung der DB AG ist damit dabei, das seit Jahrzehnten betont freundschaftliche Verhältnis zwischen den zwei größten europäischen Bahnen, der französischen SNCF und der deutschen Bahn, nachhaltig zu belasten – auch zum Schaden von Fahrgästen, Beschäftigten bei den Bahnen und den Beschäftigten in der deutschen und in der französischen Bahnindustrie. Schon im Juli 2010 gab es einen Krisengipfel zwischen dem deutschen und dem französischen Verkehrsminister. Es kam zu Schlagzeilen wie „Franzosen fürchten deutsches Bahndiktat“, „Gebrochene Achse (DB/SNCF)“ und „Deutsche Bahn düpiert SNCF“.¹⁰⁷ Insbesondere das Projekt, in Bälde auch zwischen Brüssel und Paris deutsche Züge einzusetzen – was auch heißen dürfte, dass die DB dann aus dem Gemeinschaftsunternehmen Thalys aussteigen wird – wird in Paris als „klare Kampfansage“ gesehen. Wenn aber aus dem sinnvollen Verhältnis einer Kooperation ein solches der Konfrontation wird, dann wird dies mit nachhaltig negativen Folgen für den europäischen Schienenverkehr verbunden sein. Es sei daran erinnert, dass die SNCF bisher der Deutschen Bahn AG oft mit Wagenmaterial aushilft, wenn diese technische Probleme (z. B. solche mit Radsatzwellen) oder schlicht unzureichende Kapazitäten hat.¹⁰⁸

Auch das Verhältnis zwischen der Deutschen Bahn und der italienischen Staatsbahn Trenitalia (ehem. FS) ist inzwischen eingetrübt – wobei es hier die italienische Bahn zu sein scheint, die dazu wesentlich beitrug. Ende 2009 wechselten die DB und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), im grenzüberschreitenden Verkehr den italienischen Partner. Anstelle von Trenitalia kooperieren sie dort mit der Privatbahn Le Nord; seit Dezember 2010 werden täglich fünf Verbindungen auf der Strecke München – Verona angeboten. Hier kann man bereits im kleinen Modell studieren, was im Großversuch in Großbritannien seit der Bahnprivatisierung von 1996 Tag für Tag stattfindet: Tickets werden zwischen DB/ÖBB/Le Nord und Trenitalia nicht wechselseitig anerkannt; Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt; auf italienischen Bahnhöfen gibt es für die „deutsch-österreichischen Konkurrenzzüge“ keine Wagenstandsanzeigen mehr.

9.2 Die DB weiter auf Expansionskurs

Der vorausgegangene Bahnchef Hartmut Mehdorn hatte noch vollmundig erklärt: „Unser Markt ist die Welt.“¹⁰⁹ Der Glaube an die Sinnhaftigkeit dieser Global-Player-Strategie war mit den teuren Misserfolgen der Post AG auf dem US-Markt (die im

¹⁰⁷ Jeweils Financial Times Deutschland vom 10.6.2010, 11.6.2010 und 26. 3. 2010.

¹⁰⁸ Angaben zu Brüssel – Paris nach: M. Hesse, M. Kläsgen und D. Kuhr, „Streit unter Nachbarn“, in: Süddeutsche Zeitung vom 21. Mai 2011.

¹⁰⁹ In: Welt am Sonntag vom 15. Januar 2006.

Übrigen auch mit einem Abbau des „Kerngeschäfts“ im Inland verbunden und damit bezahlt wurden) und mit der weltweiten Krise 2008/2009 erschüttert worden. Als Rüdiger Grube als neuer Bahnchef dann im Mai 2009 antrat, ließ er mitteilen: Er wolle sich auf das „Brot-und-Butter-Geschäft im Inland“ konzentrieren; die „Süddeutsche Zeitung“ ließ sich zu der Schlagzeile verleiten: „Neuer Bahnchef stoppt Expansion“¹¹⁰

In Wirklichkeit gab es in den bisherigen zwei Jahren mit Grube als Bahnchef eine Beschleunigung und Verschärfung der aggressiven Politik von Unternehmensaufkäufen und der allgemeinen Expansion auf Auslandsmärkten.

Im Sommer 2009 wurde der Einstieg der DB AG in den polnischen Logistik- und Schienengüterverkehrsmarkt mit der Übernahme der polnischen Güterbahn PCC Logistics vollzogen, wofür 400 Millionen Euro ausgegeben wurden – bei einem Umsatz des Unternehmens von nur 350 Millionen Euro. Mit PCC, so Grube, schließe „der Konzern eine Lücke für Transporte Richtung Russland“.¹¹¹

Ende 2009 wurde ein Deal im Emirat Katar eingefädelt, zu dessen Vertragsabschluss Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube Anfang 2010 nach Katar eilten. In den Wochen, als die Bahn im Inland ihr erstes Winterdesaster erlebte, konnte man von Bahnchef Grube die folgenden Zeilen in der Bahn-Hauspostille lesen: „Es motiviert unglaublich, wenn man vor Ort in Katar erfährt, wie sehr das Know-how unserer Mitarbeiter weltweit gefragt ist. Die machen wirklich einen tollen Job. Und wenn uns das Engagement im Ausland hilft, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Arbeitsplätze im Inland zu sichern, dann profitiert der gesamte Standort Deutschland.“¹¹² Es soll um „Gesamtinvestitionen in Höhe von 17 Milliarden Euro“ für Fernverkehrs- und Güterverkehrsstrecken und um ein Metrosystem in Doha, der Hauptstadt von Katar, gehen; wie hoch das finanzielle Engagement der DB ist, ist nicht klar.

Im März 2010, so ließ die DB AG mitteilen, „konnte die DB AG in der Golfregion erneut einen Großauftrag einfahren.“ Wieder war das Tandem Ramsauer-Grube vor Ort in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAR) zur Vertragsunterzeichnung, um „die VAR beim Aufbau einer hochmodernen und leistungsfähigen Schieneninfrastruktur nach Kräften zu unterstützen.“, so Ramsauer. Es gehe sogar darum, dass „wir dort am Ende unsere Betreiberkompetenz unter Beweis stellen“, so Grube. Es sei daran erinnert: Genau zur gleichen Zeit bewies die Bahn in Berlin, dass sie für den Betrieb einer S-Bahn, die ein Dreivierteljahrhundert fast wie am Schnürchen fuhr, offensichtlich ihre „Betreiber-Kompetenz“ verloren hat (siehe Kapitel 6.7).

¹¹⁰ Daniela Kuhr, „Neuer Bahnchef stoppt Expansion“, in: Süddeutsche Zeitung vom 21. August 2009; dort heißt es: „Mit einem straffen Sparkurs will die Bahn nun gegensteuern. Zudem will Grube den Expansionskurs seines Vorgängers Hartmut Mehdorn vorerst stoppen.“

¹¹¹ Leo Klimm, „Bahn drückt Preis für Einstieg in polnischen Markt“, in: Financial Times Deutschland vom 17. Juli 2009.

¹¹² In: Mobil 01/2010.

9.3 Der Arriva-Aufkauf – Grube realisiert Mehdorns Traum

Das wichtigste Ereignis im Zusammenhang mit der Expansionspolitik der DB war zweifellos der Kauf des britischen Bahnunternehmens Arriva plc. am 11. August 2010 für 2,7 Milliarden Euro.¹¹³ Es handelt sich um den größten Zukauf in der Unternehmensgeschichte der DB. Die Genehmigung seitens der EU stand unter dem Vorbehalt, das gesamte Bahn- und Busgeschäft der deutschen Tochter Arriva Deutschland bis zum 11. Dezember 2010 an einen geeigneten Investor weiterzuverkaufen, was Ende 2010 durch den Verkauf an ein Konsortium mit dem Finanzinvestor Cube Infrastructure unter der Leitung von Ferrovie dello Stato vollzogen wurde.

Der Kauf von Arriva war ein alter Traum von Hartmut Mehdorn, den sein Nachfolger Rüdiger Grube nun ausgeführt hat. Dahinter steckt das schon seit Jahren verfolgte Konzept, den „Global Player“ DB AG auf europäischer Ebene zur Nummer eins zu machen. Arriva betreibt in Großbritannien eine Vielzahl von Bus- und Bahnlinien, ist aber auch beispielsweise in Polen und Skandinavien aktiv. Mit dem Einstieg erhofft sich das DB-Management eine starke Positionierung für die Ausschreibungen im britischen Schienenverkehr. Die DB AG ist damit jedoch nun auch der größte Busbetreiber in Europa.

Die Behauptung der DB AG, man praktiziere die beschriebene Aufkaufspolitik, um „Logistik- und Verkehrsketten, alles aus einer Hand“ anbieten zu können, ist sachlich falsch und unglaubwürdig. Grundsätzlich gilt zunächst: Die DB AG zerstört seit Mitte der 1990er Jahre von Jahr zu Jahr die Einheitlichkeit des Systems Schiene, indem immer neue Konzerneinheiten geschaffen und Teile der Bahn ausgegliedert werden. Die Bahn hat auch viele Unternehmensbestandteile, die seit Jahrzehnten Teil des „aus einer Hand-Geschäfts“ sind, verkauft – so das ehemals in mehrheitlichem Besitz der Bahn befindliche Tourismus-Geschäft (DER), die ehemals bahneigene Bank (Deutsche Verkehrs- und Kreditbank) und die ehemals gemeinsam mit skandinavischen Bahnen betriebene Ostsee-Fährgesellschaft (Scandlines). Zum grundsätzlichen Ansatz, eine „Logistikkette aus einer Hand“ bieten zu können, äußerte Christian Böttger, Professor im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin: „Das DDR-Volkskombinat hat das früher auch so gemacht – ein Unternehmen für alles. Aber moderne Firmen konzentrieren sich heute meist auf nur eine Wertschöpfungsstufe. Kein privatwirtschaftlicher Wettbewerber hat den Anspruch, eine vergleichbare Wertschöpfungstiefe anzubieten. Die DB AG betreibt mittlerweile Flugzeuge in den USA und versorgt Minen in Papua-Neuguinea. Das passt nicht zu ihr.“

Wie bereits in Kapitel 3 dargelegt, gibt es im Bereich Logistik und ausländische Engagements keine Gewinne. Bei den rund 7,5 Milliarden Euro, die dort in Form von

¹¹³ Im Kaufpreis enthalten ist die Übernahme von Arriva-Schulden von rund 1 Mrd. €

Aufkäufen investiert wurden, fallen bei einer – eher niedrigen – Verzinsung von 7 Prozent Zinskosten in Höhe von jährlich 525 Millionen Euro an. Der für 2010 in der Bilanz der DB AG ausgewiesene Gewinn von 304 Millionen Euro deckt noch nicht einmal 60 Prozent dieser Zinskosten ab. Oder: Dieser Bereich fährt nach dieser Rechnung im Jahr 2010 erneut einen Verlust von mindestens 200 Millionen Euro ein.

Wenn der Vorstand der Deutschen Bahn dennoch diese Orientierung auf Expansion im Ausland aufrecht erhält und diesen unter Bahnchef Rüdiger Grube sogar verstärkt, dann hat dies wenig mit Betriebswirtschaft und viel mit *Politik* zu tun. Daher gibt es auch die interessante Konstellation, dass die Bundesregierung, die bei Themen wie Radsatzwellen, Winterdesaster und S-Bahn-Berlin-Malaise immer wieder betont, sie müsse sich aus dem operativen Geschäft der Bahn heraushalten, ausgerechnet beim operativen Geschäft der Bahn im Ausland Flagge zeigt, so zum Beispiel bei den beschriebenen gemeinsamen Auftritten von Ramsauer und Grube. Im Grunde benutzt die Bundesregierung die Deutsche Bahn AG als ein Vehikel, um Weltpolitik zu spielen. Mal wird die Deutsche Bahn AG eingesetzt, um im Bündnis mit Putin, Medwedew und (dem Chef der Russischen Staatsbahn) Jakunin eine neue landgestützte Transporttrasse Deutschland – Polen – Russland – China in die Wege zu leiten. Hier geht es um das strategische Ziele, die extreme Exportorientierung der deutschen Wirtschaft logistisch abzusichern und die Achse Berlin – Moskau zu stabilisieren bzw. einen spezifischen Handelsweg Deutschlands in die aufstrebende neue Hegemonialmacht China auszubauen. Mal will man mit Engagements in Katar, Abu Dhabi, Dubai und Saudi-Arabien¹¹⁴ sich in derjenigen Region engagieren, wo Öl- und Gasinteressen die zentrale Rolle spielen und umgekehrt arabisches Kapital bei deutschen Autokonzernen engagiert ist.

Weltpolitische Spielchen dieser Art sind natürlich kostspielig. Erinnerung sei an ein anderes Versprechen, das 2009 der damals neue Bahnchef gemacht hatte: Die Schulden der Deutschen Bahn AG, damals 17 Milliarden Euro, würden abgebaut. 2009 gab es einen Schritt in dieser Richtung; 2010 jedoch stiegen diese Schulden wieder deutlich an, auf inzwischen wieder 16,94 Milliarden Euro. Dies ist ein Ergebnis der aggressiven Expansionspolitik der Bahn. Die DB AG hat damit in dem 17-Jahres-Zeitraum 1994 bis 2010 wieder so viele Schulden angehäuft, wie die vielgescholtene Deutsche Bundesbahn im 41-Jahres-Zeitraum 1949 bis 1990 angehäuft hatte.¹¹⁵

¹¹⁴ 2007 bemühte sich die Deutsche Bahn AG um Großaufträge im wichtigsten Öllieferland Saudi-Arabien. Geplant war eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, die die Pilgerstädte Mekka und Medina mit der Hafenstadt Dschidda am Roten Meer und mit der im Bau befindlichen King Abdullah Economic City verbinden sollte. Im Juli 2010 engagierte sich die DB für den Bau von vier Bahnhöfen entlang dieser Schienenstrecke. U. a. nach: Reuters, 11. Juli 2010.

¹¹⁵ 1990 lagen die Schulden der Bundesbahn bei 34 Milliarden DM. In den 1980er Jahren gab es mehrere Jahre, in denen das jährliche Defizit – die Neuverschuldung – der Bundesbahn auf gleicher Höhe wie der Schuldendienst lag. Es hätte also – trotz einer die Straße und den Luftverkehr begünstigenden Marktordnung – eine Bahn ohne Defizit geben können, wenn die Altschulden als öffentliche Schuld behandelt worden wäre – wie das ja am 1.1.1994 plötzlich möglich war,

9.4 Arriva-Kauf und erneute Umstrukturierung der DB

Die Global Player-Politik der Deutschen Bahn AG hat nicht nur negative Folgen hinsichtlich der Finanzen der Bahn und mit Blick auf die Fahrgäste. Auf diese Weise erfolgt ein schleichender struktureller Umbau der Deutschen Bahn. Noch vor einer materiellen Privatisierung bzw. ohne dieselbe wird das öffentliche Eigentum an dem Unternehmen immer mehr zu einer Formsache; es dominieren andere Akteure und es bestimmen Marktgesetze, die oft in Widerspruch zum öffentlichen Interesse stehen.

Bereits die im Frühjahr 2008 erfolgte Schaffung der Subholding DB ML (siehe Kapitel 9) stellt einen qualitativen Schritt in dieser Richtung dar. Mit dem Arriva-Kauf vom Sommer 2010 wird dies fortgesetzt. Es geht hier nämlich nicht „nur“ um den Aufkauf eines großen Unternehmens – es geht um einen neuen Umbau der DB-AG-Struktur. Laut Geschäftsbericht DB ML 2010 werden „im neuen Geschäftsfeld DB Arriva seit dem 1. Januar 2011 unsere Aktivitäten im Regionalverkehr außerhalb Deutschlands mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Verkehre von und nach Deutschland gebündelt. Das Geschäftsfeld umfasst daher die Bus- und Schienenverkehre von Arriva und unsere bisherigen Aktivitäten in Dänemark, Großbritannien und Schweden. (...) Insgesamt ist Arriva in elf europäischen Ländern aktiv.“¹¹⁶ Aus der an dieser Stelle des DB ML-Geschäftsberichts folgenden Aufzählung geht hervor, dass es sich mehrheitlich um Engagements im Busverkehr handelt – oft um Busverkehre in Ländern, in denen Arriva keinen Schienenverkehr betreibt und wo damit die Busse von Arriva – sprich die DB- AG-Busse – in direkter Konkurrenz zu den noch bestehenden Schienenunternehmen betrieben werden – etwa in Italien, Portugal, der Slowakei, Spanien, der Tschechischen Republik und Ungarn.

Die aggressive Politik im Ausland, die die Deutsche Bahn betreibt, wird fortan zu einem großen Teil *ausgelagert* stattfinden. Bereits im April 2011 wurde gemeldet: „Der Arriva-Chef David Martin will in den nächsten drei Jahren zwei Milliarden Pfund (2,3 Milliarden Euro) in neue Zugstrecken und Zukäufe investieren.“. Dazu hieß es ergänzend in der „Financial Times Deutschland“, Bahnchef Rüdiger Grube habe „der Arriva-Spitze zugesagt, die Geschäfte weiter unabhängig führen zu können.“¹¹⁷

Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Und dumm, wer bei „Arriva-Spitze“ nicht Seite 229 des Geschäftsberichts von DB Mobility Logistics für das Jahr 2010 aufschlägt. Dort steht unter „Rüdiger Grube“ und dessen zusätzliche Engagements: „Arriva plc, Sunderland, Großbritannien (Board of Directors)“. Dieselbe Notiz findet sich bei den Herren Ulrich Homburg und Richard Lutz, den Mitgliedern des Vorstands des

allerdings mit dem fatalen Preis des Privatisierungskurses.

¹¹⁶ DB Mobility Logistics, Geschäftsbericht 2010, S. 44.

¹¹⁷ Nach: Leo Klimm, „Bahn-Tochter Arriva plant Großeinkauf“, in: Financial Times Deutschland vom 20. April 2011.

Konzerns Deutsche Bahn AG, die wiederum zugleich Mitglieder des Vorstands der DB Mobility Logistics AG sind.

DB Arriva wird also maßgeblich von der Spitze der DB AG direkt geleitet – wenn auch noch weniger durch den Eigentümer Bund kontrollierbar als bei den Teilen des DB-Konzerns, deren Unternehmenssitz sich in Deutschland befindet. Und von London aus werden die Top-DB AG-Leute das aggressive Geschäft als „Global Player“ fortsetzen und intensivieren.

9.5 Fatale Gewinne: Der Zug der Erinnerung

Ein Beispiel für eine sehr fragwürdige Gewinnerzielung über Trassenpreise ist der schon seit Jahren schwelende Streit um das Projekt „Zug der Erinnerung“¹¹⁸. Dieser Zug mit historischen Wagen soll das Gedenken an die während der NS-Zeit fast ausschließlich per Bahn in die Konzentrationslager verschleppten Millionen von Menschen wachhalten. Er enthält eine Ausstellung, die immer wieder in anderen Bahnhöfen gezeigt wird, von denen aus die Menschen auf die grausame Reise geschickt wurden. Seit 2007 fährt der Zug durch Deutschland und einige Nachbarländer, finanziert nur durch Spenden. Über 420.000 Menschen haben die Ausstellung an mehr als 130 Bahnhöfen bereits besucht.

Der „Zug der Erinnerung“ musste für diese Fahrten bisher bereits über 250.000 Euro Trassengebühren an die DB AG entrichten, die sich weigert, dem Projekt eine kostenlose Durchfahrt zu ermöglichen. Nachdem der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die DB AG im Sommer 2009 mit erheblichem Druck veranlasste, wenigstens einen Teil der Zwangsgebühren zurückzuzahlen, nahm der DB-Vorstand seine Gebührenpraktiken im Herbst 2009 unverändert wieder auf. Seitdem bepreist die DB AG das Gedenken an die Deportationsopfer ihres Vorgängerunternehmens „Deutsche Reichsbahn“ erneut. Bis Dezember 2011 musste die Bürgerinitiative an die DB AG (inkl. Nebenkosten) weitere 100.000 Euro zahlen. Die DB AG weigert sich, diese Gelder zurückzuzahlen.

Dabei beruft sich die DB auf „europäische Gesetze“, die sie zum Erheben dieser Gebühren verpflichtete und argumentiert mit §14 der Schienennetz-Vorschriften. Diese sehen eine Gleichbehandlung aller Nutzer vor und sollen die wirtschaftliche Diskriminierung von Wettbewerbern verhindern. Der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages zieht diese Auffassung jedoch in Zweifel, da der „Zug der Erinnerung“ als gemeinnütziges Projekt „kein(en) Wettbewerber gegenüber gewerblichen Eisenbahnverkehrsunternehmen“ darstelle und Ausnahmen von der Erhebung der Trassenentgelte immer möglich seien¹¹⁹. Diese Auffassung wird auch dadurch unterfüttert, dass die polnische Staatsbahn PKP sowie die französische SNCF – beides bekanntlich ebenfalls Bahnen in EU-Ländern – den „Zug der

¹¹⁸ Nähere Informationen zu dem Projekt unter www.zug-der-erinnerung.eu

¹¹⁹ Wissenschaftliche Dienste des Bundestages, Sachstand Ausstellung „Zug der Erinnerung“, Nutzungsentgelte (dokumentiert auf der Seite www.zug-der-erinnerung.eu)

Erinnerung“ immer wieder sehr weitgehend unterstützt und auf die Trassenentgelte verzichtet haben.

Das Einziehen der Trassenentgelte von diesem vom Bundestagsausschuss für Kultur und Medien als „unverzichtbar für eine lebendige und zukunftsorientierte Erinnerungskultur“ erachtete Projekt wirkt besonders perfide vor dem Hintergrund, dass die Deutsche Reichsbahn als Rechtsvorgängerin der DB AG mindestens 445 Millionen Euro (umgerechnet in heutige Währung) an den Deportationen von Menschen in die Konzentrationslager verdient hat.¹²⁰ Offensichtlich hat die DB AG kein Bestreben, sich dieser unrühmlichen Geschichte zu stellen und wenigstens einen kleinen Beitrag zur Entschädigung zu leisten.

¹²⁰ Zug der Erinnerung e.V: Gutachten über die unter der NS-Diktatur erzielten Einnahmen der „Deutschen Reichsbahn“ aus Transportleistungen zur Verbringung von Personen aus dem Deutschen Reich und dem okkupierten Europa in Konzentrationslager und ähnliche Einrichtungen sowie zwischen diesen Einrichtungen einschließlich ihrer Nebenstellen. Fresenhagen (Eigenverlag) 2009.

10 Auftrag der Bahn versus Orientierung des Bahn-Managements

Die ureigenste Aufgabe der Deutschen Bahn sollte eigentlich bereits mit ihrem Namen umschrieben sein: Ein in 175 Jahren aufgebautes Schienennetz in gutem Zustand zu halten, dieses auszubauen und auf demselben einen flächendeckenden und sicheren und komfortablen Schienenverkehr anzubieten. Dass seit einiger Zeit der Bahnverkehr als „DB Bahn“, also eigentlich „Deutsche Bahn Bahn“ bezeichnet wird, deutet schon an, wohin die Reise geht. Tatsächlich entwickelt sich die Deutsche Bahn seit geraumer Zeit in eine Richtung, die weg von der Schiene, weg von den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und hin zu Geschäftszweigen, die mit dem Schienenverkehr wenig zu tun haben und deren Interessen oft in Widerspruch zu denen der Eisenbahn stehen, weist.

Dies lässt sich für die geschäftlichen Schwerpunktsetzungen ebenso wie für das Leitungspersonal konkretisieren.

10.1 Schwerpunkte der geschäftlichen Tätigkeit

Inzwischen entfällt rund die Hälfte des Umsatzes der Deutschen Bahn AG auf Bereiche, die mit Eisenbahn nichts zu tun haben: auf das Speditionsgeschäft, die Logistik, Lkw-Verkehre, Schiffsverkehr und Luftverkehr. Die DB AG-Tochter Schenker rühmt sich, „der zweitgrößte Luftfrachtspediteur der Welt“ zu sein. In den Jahren 2010 und 2011 wuchs das Geschäft bei Schenker deutlich überproportional (um 26 bzw. 32 Prozent). Damit erhöht sich von Jahr zu Jahr der „nicht-bahnaffine“ Umsatzanteil am gesamten Umsatz der DB AG. Eine solche Verschiebung des Gewichts der einzelnen Geschäftsfelder wirkt sich auf die gesamte Politik des Unternehmens aus – vor allem auf die „Blickrichtung“ und die Schwerpunktsetzung des Managements.

Damit entwickelt sich auch im Konzern selbst eine direkte Konkurrenz zwischen Schiene und Straße. Das trifft zu auf das Lkw-Speditionsgeschäft (Schenker), das zu großen Teilen in Konkurrenz zum Schienengüterverkehr betrieben wird. Der beschriebene radikale Abbau der Gleisanschlüsse hat den Trend zur Straße massiv gefördert. Das trifft ebenso zu auf den Nahverkehr: Die DB-Tochter ‚Flinkster‘ gebietet inzwischen über eine Flotte von 80.000 Mietwagen-Pkw. Bereits der vormalige Bahnchef Hartmut Mehdorn rühmte sich, die Bahn sei „jetzt der größte Fuhrparkbetreiber der Republik.“¹²¹

Selbst wenn diese Pkw „nur“ im städtischen Bereich gefahren werden sollten (was natürlich nicht der Fall ist; diese Pkw werden auch über längere Distanzen genutzt), stehen sie damit in Konkurrenz zum öffentlichen Personen-Nahverkehr, der zu

¹²¹ In: Mobil 10/2008.

einem größeren Teil von der DB AG betrieben wird (in Form von DB Regio-Nahverkehrszügen und S-Bahnen).

Erhellend ist bereits die Eigenwerbung der DB für ihre Mietwagen. Während die Bahn-Tochter S-Bahn Berlin in der Hauptstadt seit mehr als zwei Jahren einen desaströsen Service bietet, konnte man in der DB-Zeitschrift „mobil“ unter einem Foto von der Berliner Straße des 17. Juni, im Hintergrund die Siegessäule, im Vordergrund ein flotter Pkw, die folgenden Sätze lesen: „Autofahren muss nicht teuer sein. Man zahlt 1,50 Euro die Stunde und pauschal 25 Cent pro Kilometer, Benzin, Steuern und Versicherung inklusive. Der fahrbare Untersatz, um den es hier geht, ist ein nagelneuer, sportlicher Alfa Mito mit roter Frontpartie, weißem Heck und grauem Mittelbau...“¹²²

10.2 Die „Schienenfreunde“ – ein Kartell mit Geschmäcke

Man sollte üblicherweise davon ausgehen, dass jedes Unternehmen bemüht ist, seine notwendigen Einkäufe möglichst günstig zu tätigen. Das scheint der DB nicht überall gelungen zu sein, wie im Zusammenhang mit den „Schienenfreunden“ im Jahr 2011 bekannt wurde. Dieses Kartell hat der DB AG mindestens seit Mitte der 1990er Jahre bis 2011¹²³ um mindestens 30 Prozent überhöhte Stahlpreise in Rechnung gestellt. Dadurch ist nach Angaben der DB AG ein Schaden von über 400 Mio. Euro alleine im Zeitraum von 2003 bis 2008 entstanden¹²⁴; einige Berichte gehen gar von einem Schaden bis zu einer Milliarde Euro aus. In einer Excel-Tabelle sollen die Beteiligten die jährlichen Stahlmengen genau festgehalten haben.¹²⁵ In dem Kartell waren der deutsche Marktführer im Stahlsektor ThyssenKrupp (über die Tochter GfT Gleistechnik), der österreichische Konzern Voestalpine (über deren Töchter TSTG Schienentechnik GmbH & Co KG und Voestalpine Klöckner Bahntechnik GmbH), die schwedische Inexa und die niederländisch-britische Corus-Gruppe einbezogen. Entscheidend und führend im Kartell sollen Voestalpine und Thyssen bzw. ThyssenKrupp gewesen sein.¹²⁶

Das Kartell flog auf, als der unter indischer Kontrolle stehende Stahlkonzern Arcelor Mittal 2008 das polnische Stahlwerk Huta Katowice kaufte und in der Folge den europäischen Bahnen Stahl zu Preisen anbot, die teilweise um mehr als ein Drittel unter dem bisherigen Preisniveau lagen.

Bei dem Kartell stellt sich zuerst die Frage, wer in erster Linie durch die überhöhten Preise geschädigt wurde. Fast alle neuen Bahntrassen werden aus dem Bundeshaushalt bezahlt, so dass der Schaden tatsächlich zum ganz überwiegenden

¹²² In: Mobil 02/2009.

¹²³ ursprünglich hieß es, die „Schienenfreunde“ hätten sich bereits im Jahr 2008 getrennt; offensichtlich gab es jedoch auch danach Kartellpreise.

¹²⁴ Die Welt vom 9.7.2011: „Schienen-Kartell kostete den Steuerzahler Milliarden“

¹²⁵ Handelsblatt vom 4.10.2011: „Voestalpine will Bahn entschädigen“

¹²⁶ Die Welt vom 1.7.2011: „Bahn um Millionen geprellt“

Teil in der Bundeskasse entstanden sein dürfte.¹²⁷ Man hätte Neu- und Ausbauprojekte also sehr viel günstiger realisieren können bzw. für das gleiche Geld mehr bauen können, hätte die Bahn den Stahl günstiger – genauer gesagt: zu den üblichen Marktpreisen – eingekauft.

Kann es sein, dass die DB von den überhöhten Stahlpreisen wusste und sogar ein Interesse an diesem Kartell hatte? Die großen Stahlkonzerne lassen jedes Jahr erhebliche Mengen mit der Bahn transportieren. Es drängt sich der Verdacht auf, dass die „Schienenfreunde“ im Gegenzug für die überhöhten Stahlpreise umfangreiche und lukrative Transportverträge mit der DB AG geschlossen haben könnten. Damit hätte die DB selber erheblich profitiert, während der Schaden größtenteils in der Bundeskasse entstanden wäre – insgesamt aus Sicht der DB also eine zusätzliche versteckte Subventionierung durch den Bund, die sich in positiven Zahlen in der Gütertransportsparte niederschlagen.

Eine in der Öffentlichkeit bisher nicht diskutierte Rolle in dem Stahlkartell-Skandal spielt die Personalie Dieter H. Vogel. Vogel nahm im Zeitraum 1986 bis 1998 beim größten deutschen Stahlkonzern Thyssen führende Positionen ein, zuletzt war er Vorstandsvorsitzender. Er schied im Mai 1998 bei Thyssen nach der Fusion zu ThyssenKrupp aus und engagierte sich in führender Position in der Private Equity-Gesellschaft BVT, die 2007 in der Lindsay Goldberg Vogel GmbH aufging. U.a. kontrolliert diese „Heuschrecke“ den weltweit größten unabhängigen Stahlhändler Klöckner & Co, bei der Vogel seit 2005 Aufsichtsratsvorsitzender ist. Auf Betreiben des damaligen Bundeskanzlers Gerhard Schröder übernahm Dieter H. Vogel am 24. März 1999 bei der Deutschen Bahn AG als Nachfolger von Heinz Dürr die Position des Aufsichtsratsvorsitzenden, die er bis zum 7. März 2001 innehatte. Vogel war damit Oberaufseher bei der Deutschen Bahn AG in einer Zeit, in der das Kartell „die Schienenfreunde“ die Bahn pro Jahr um dutzende Millionen Euro erleichterte. In diesem Kartell war seit Mitte der 1990er Jahre der Thyssen-Konzern führend aktiv. Hier gibt es also tatsächlich eine interessante Personalverflechtung.

Zu diesem Bild passt, dass die DB offenbar nach dem Auffliegen des Kartells nur halbherzig reagierte: Der Fall wurde einfach zu den Akten gelegt, nachdem die betroffenen Mitarbeiter befragt worden waren und jegliche Beteiligung dementiert hatten – bei Schäden von bis zu einer Milliarde Euro hätte man hier wohl etwas weitergehende Untersuchungen erwartet. Auch leitete eine Mitarbeiterin, die im Verdacht stand, von dem Kartell zumindest gewusst zu haben, offensichtlich die Ausschreibung und die Verhandlungen für neue Stahleinkäufe im Jahr 2011.¹²⁸ Das passt in das Bild, dass der DB das Kartell vielleicht gar nicht so unrecht war, ebenso wie die Vergabe der Aufträge an einige der Kartellsünder.¹²⁹

¹²⁷ Die Welt vom 9.7.2011: „Schienen-Kartell kostete den Steuerzahler Milliarden“.

Handelsblatt vom 28.12.2011: „Thyssen-Krupp will Schadenersatz an die Deutsche Bahn zahlen“

¹²⁸ Handelsblatt vom 10.11.2011: „Schienekartell holt Deutsche Bahn ein“

¹²⁹ Handelsblatt vom 15.12.2011: „Bahn vergibt Großauftrag an Kartellsünder“

10.3 Das leitende Personal der Deutschen Bahn AG

Die beschriebene Tendenz der Transformation der DB AG findet ihre logische Ergänzung in der Struktur des leitenden Personals dieses Unternehmens.

Seit Gründung der Deutschen Bahn AG im Januar 1994 gab es vier Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn. Die Besonderheit besteht darin, dass drei von ihnen – Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube – aus der Auto- und Flugzeugbranche stammten und jahrzehntelang in führenden Positionen für den Daimler-Konzern beziehungsweise als Vertreter des Großaktionärs Daimler bei EADS-Airbus gearbeitet hatten. Heinz Dürr, der 1990 bereits als Bundesbahnchef fungierte und der erste Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG war, war und ist zugleich Haupteigentümer der Dürr AG, einem Autozulieferer, der laut eigenen Angaben ein Drittel des Weltmarkts für Autolackierautomaten kontrolliert. Unter Dürr wurde die Bahnreform als formelle Bahnprivatisierung eingeleitet (und das Projekt Stuttgart 21 entwickelt).

Unter Hartmut Mehdorn als Bahnchef wurde die materielle Bahnprivatisierung vorangetrieben (und Stuttgart 21 letztendlich neu belebt). Mehdorn und Grube stehen für die Orientierung der Bahn auf Auslandsmärkte („Global Player“) und für einen strikten Sparkurs im Inneren mit den beschriebenen deutlich negativen Folgen für die Fahrgäste.

Am Ende der Ära Dürr wurde Johannes Ludewig – ein Beamter mit Erfahrungen aus dem Bundesverkehrsministerium – für einen kurzen Zeitraum Bahnchef (1997-1999). In seiner Amtszeit wurde Stuttgart 21 als „unwirtschaftliches Projekt“ identifiziert und auf Eis gelegt; die Bahnprivatisierung wurde nicht vorangetrieben.

Hartmut Mehdorn äußerte, dass Zugfahrten bei einer Fahrtdauer von mehr als vier Stunden nicht zumutbar seien. Er setzte sich noch in seiner Amtszeit für den Erhalt und für den Weiterbetrieb des innerstädtischen Berliner Flughafens Tempelhof ein. Nach seinem Rücktritt als Bahnchef äußerte er, dass er sich nun um sein Aufsichtsratsmandat bei Air Berlin „endlich kümmern kann“.¹³⁰

Eine der ersten Taten des neuen Bahnchefs Rüdiger Grube war, dass er verkündete, nicht nur die Tickets von Lufthansa-Reisende, deren Flüge ausgefallen sind, würden bei der DB AG anerkannt, das gelte ab sofort auch für Tickets von Air Berlin. Grube: „Mein Verständnis von Mobilität ist die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger“. Rund 170 Jahre lang war es selbstverständlich, dass im Führungsgremium deutscher Eisenbahnen überwiegend Leute sitzen, die vom Fach und damit Eisenbahner sind. Seit wenigen Jahren gibt es im Vorstand der DB AG keinen einzigen Menschen mehr, der gelernter Eisenbahner oder auf andere Weise Bahnfachmensch ist.

Hinsichtlich der Vergütung scheint es die Logik zu geben: Je geringer die Kompetenz und das fachliche Wissen ist, desto opulenter sollte die Vergütung

¹³⁰ In: Handelsblatt vom 9. September 2009.

ausfallen. Bahnchef Mehdorn ließ sich seine Vergütung gegenüber derjenigen seines Vorgängers Ludewig zunächst verdoppeln, dann verdreifachen. Rüdiger Grube übernahm die Vertragsbedingungen seines Vorgängers. 2010, in seinem ersten vollen Amtsjahr erhielt er Vorstandsbezüge in Höhe von 2,9 Millionen Euro.¹³¹ Die Bezüge der Nummer zwei, Ulrich Homburg, belaufen sich auf 1,258 Millionen Euro. Vergütungen für die zitierten Engagements als Mitglieder des Board of Directors bei Arriva sind hier offensichtlich nicht enthalten.

Hartmut Mehdorn, den inzwischen fast alle als verantwortlich für den unverantwortlichen Sparkurs bei der Bahn ansehen und der sein Amt verlor, weil er eine flächendeckende Bespitzelung der Bahnbeschäftigten und von Leuten, die den Bahnbörsengang kritisch sehen, organisiert hatte, erhielt im Mai 2009 eine Abfindung in Höhe von 4,8 Millionen Euro zugesprochen.¹³²

Die Struktur des – im Mai 2010 neu gewählten – Aufsichtsrats der DB unterstreicht noch deutlicher die Präsenz von Leuten in Bahn-Führungsgremien, die Interessen vertreten, welche einem nachhaltigen Schienenverkehr entgegengesetzt sind. Zu den beiden Repräsentanten der Atom- und Kohlestromlobby, wovon einer zugleich Top-Bahnlieferant ist, berichteten wir bereits (siehe Kapitel 8). Zu einigen anderen Aufsichtsratsmitglieder gibt die Grafik aus einer Bundestagsdrucksache Auskunft (folgende Seite).

Besonders prägnant ist hier die Personalie des Aufsichtsratsvorsitzenden: Utz-Hellmuth Felcht hatte vor seiner Berufung als Aufsichtsratschef noch nie mit Eisenbahnen zu tun. Er war bis vor kurzem im operativen Geschäft eines Unternehmens, der Süd-Chemie, tätig, das Bahn-Großkunde ist (und damit Interesse an niedrigen, gegebenenfalls Dumping-Bahnfracht-Tarifen hat, wohingegen die Bahn Interesse an kostendeckenden und eine Gewinnmarge beinhaltenden Tarifen haben muss).¹³³ Felcht ist schließlich maßgeblich aktiv bei einer Investmentgesellschaft oder einer „Heuschrecke“, die ein direktes Interesse an der Bahnprivatisierung haben könnte.¹³⁴ Dass die Südchemie ihren Firmensitz im Wahlkreis des Bundesverkehrsministers hat, ist im Übrigen purer Zufall.

¹³¹ Laut Focus vom 26. März 2011.

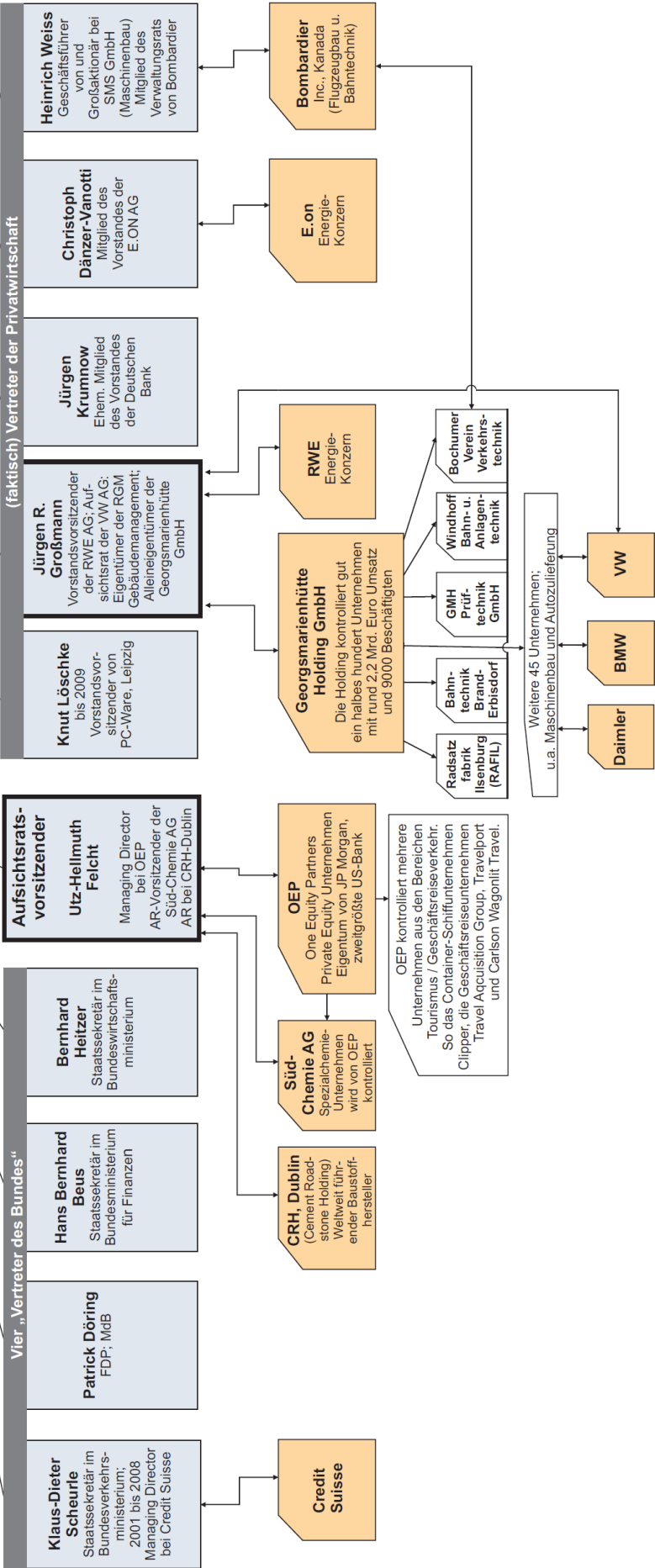
¹³² Nach: Welt.de vom 25. April 2009.

¹³³ Der Chemiekonzern Süd-Chemie wurde im Mai 2011 von dem Wettbewerber Clariant übernommen.

¹³⁴ Siehe Bundestagsdrucksache 17/1503 vom 23.4.2010.

Aufsichtsrat Deutsche Bahn AG
(Seit 24. März 2010)

10 Mandate der Arbeitnehmerseite (nicht abgebildet)
10 Mandate der Kapitalseite (wie unten abgebildet)



10.4 Die DB kauft sich ihre Verbände...

Ein öffentliches Unternehmen, das eigentlich dem Gemeinwohl dienen sollte, tatsächlich aber auf Profitmaximierung orientiert ist, ist natürlich immer auch berechtigter Kritik von denen ausgesetzt, die andere Interessen verfolgen. Dies sind im Falle der DB AG zuallererst die Gewerkschaften sowie die Fahrgast- und Umweltverbände. Für das Bahn-Management ist es daher natürlich verlockend, diese Kritik möglichst gering zu halten.

10.4.1 Gewerkschaft Transnet / EVG

Was der Bahn im Falle der kleineren Lokführer-Gewerkschaft GDL nicht gelang, klappt bei der großen Bahn-Gewerkschaft Transnet bzw. der heutigen EVG schon seit Jahren sehr gut: Üblicherweise ist seitens der EVG nicht viel kritisches über den Kurs der DB zu hören. Selbst die ungesunde Orientierung auf den Börsengang, die nun wirklich nicht im Interesse der Beschäftigten sein kann, wurde von der Gewerkschaft mitgetragen und sogar noch unterstützt. Obwohl es an der Gewerkschaftsbasis eine starke kritische Bewegung gab und gibt, war bis 2008 vor allem der damalige Vorsitzende Norbert Hansen dafür verantwortlich, dass die damalige Transnet bei diesem Kurs blieb. Wenig später wurde klar, was einige schon lange vermutet hatten: Er tat dies nicht völlig uneigennützig. Am 8. Mai 2008 wurde bekannt, dass Hansen nahtlos von der Gewerkschaftsspitze in das DB-Management wechseln sollte, wo er fortan die Position des Arbeitsdirektors bekleidete. Für ihn war dieser Wechsel durchaus lukrativ: Alleine für die 7 Monate, die er 2008 bei der DB arbeitete, erhielt er Bezüge 556.000 Euro¹³⁵ – eine gute Entlohnung für seine Dienste für die DB an der Spitze der Transnet in den vorausgegangenen Jahren.

Allerdings hatte Hansen nicht lange Freude an seiner neuen Stelle: Im Mai 2009 musste er das inzwischen nicht mehr von seinem Freund Mehdorn, sondern dessen Nachfolger Grube geführte Unternehmen wieder verlassen – offiziell aus gesundheitlichen Gründen. Als Geschenk erhielt er jedoch neben seinen Bezügen von 467.000 Euro für das Jahr noch eine Abfindung von 2,256 Millionen Euro sowie eine BahnCard 100 auf Lebenszeit.¹³⁶

10.4.2 Fahrgastverband ProBahn

Auch ein unkritischer Fahrgastverband ist aus Sicht des Managements natürlich erstrebenswert. Wann immer die Medien auf eine Meldung aus dem DB-Management hin den Fahrgastverband als anscheinend unabhängige Interessenvertretung befragen, werden sie einige Verbesserungsvorschläge hören, jedoch keine grundsätzliche Kritik. Genau dies ist schon seit vielen Jahren beim

¹³⁵ Die Welt vom 13. Mai 2009: „Abgesägte Bahn-Manager nehmen Abfindung mit“

¹³⁶ Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG 2009.

Fahrgastverband ProBahn zu beobachten, der z.B. das neue Preissystem „PEP“, das nicht im Interesse der Fahrgäste war, einschließlich der Abschaffung der BahnCard50, mitgetragen hat (siehe Kapitel 0). Auch hier fragt man sich unwillkürlich, wie ein Fahrgastverband, der ja eigentlich die Interessen der Fahrgäste und nicht des Bahnmanagements vertreten sollte, solch eine gefügige Rolle spielen kann. Die Erklärung dafür wurde im März 2011 gegeben: Der Vorsitzende von ProBahn, Karl-Peter Naumann, wechselt, ähnlich wie zuvor Norbert Hansen, in die Dienste der DB. Es ist noch nicht ganz klar, welche Rolle er dort bekleiden wird, aber auch hier dürfte dieser plötzliche Seitenwechsel nicht ganz unwesentlich mit einer Gehaltserhöhung verbunden sein und ist damit der Lohn für die DB-freundliche Linie der ProBahn-Spitze über die letzten Jahre.

10.4.3 Umweltverbände

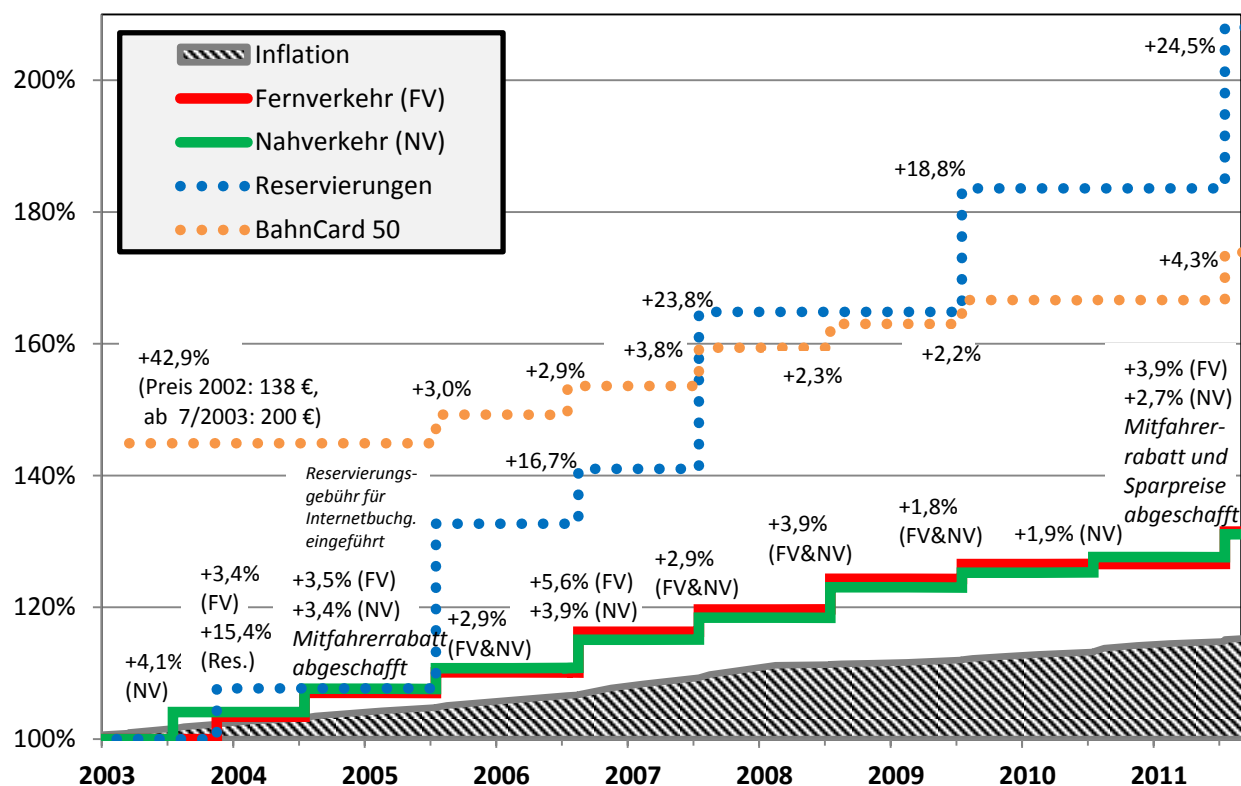
Die Umweltverbände nehmen eine unterschiedlich kritische Rolle gegenüber der Politik der DB AG ein. Während einige die Politik der Bahn (z.B. die Preis- und Servicepolitik, die Fokussierung auf Hochgeschwindigkeit, den Rückzug aus der Fläche etc.) in Bezug auf ihre Umweltwirkung kritisieren und beispielsweise Mitglieder von *Bahn für Alle* sind, verhalten sich andere auffallend still. Auch dies dürfte auf Gegenseitigkeit beruhen: Die DB versucht bewusst, die Verbände möglichst stark einzubinden, indem sie beispielsweise Verbandsvertreter auf Umsonstreisen einlädt oder die Verbände mit einigen BahnCard 100 ausstattet.

Diese Kritik soll nicht als Angebot von uns an die DB verstanden sein, dass wir unseren Alternativen Geschäftsbericht einstellen oder abmildern, falls uns diese zweifelhafte Ehre ebenfalls zuteil würde...

11 Alle Jahre wieder im Advent: Preissteigerungen und Serviceabbau

Es ist eine jährliche Tradition der DB, dass sie zum Fahrplanwechsel im Dezember – noch gerade rechtzeitig vor dem Weihnachtsreiseverkehr – die Fahrpreise anhebt. Auch 2011 gab es wieder Steigerungen von 3,9 bzw. 2,7 Prozent im Nah- und Fernverkehr. Wir haben uns einmal die Mühe gemacht, diese Preiserhöhungen für die letzten acht Jahre zusammenzurechnen¹³⁷ (siehe Grafik Grafik 6) Die gesamten Preiserhöhungen seitdem betragen 31,5 Prozent im Fern- und 31,1 Prozent im Nahverkehr. Über den gleichen Zeitraum betrug die Inflation jedoch gerade einmal 15,4 Prozent. Die Bahnpreise haben sich also mehr als doppelt so stark erhöht wie das generelle Preisniveau.

Grafik 6: Preissteigerungen der DB AG seit der Einführung des neuen Preissystems 2003.



Weitaus mehr noch wirken sich jedoch die versteckten Preiserhöhungen aus: So fielen mit dem Fahrplanwechsel 2011 die Sparpreise 25 und 50 weg, wodurch es auf einigen Strecken für viele Fahrgäste real zu wesentlich stärkeren Preisanhebungen kam. Auch wurden Ländertickets auf einen Schlag zum Teil erheblich verteuert (das Baden-Württemberg-Ticket z.B. um 34 Prozent).

¹³⁷ Für die Jahre vor 2003 ist ein Bezug auf das heutige Preisniveau schwierig, da das ganze Preissystem mit der Einführung von „PEP“ verändert wurde.

Reservierungen im Internet werden auf einen Schlag um 60 Prozent teurer (von 2,50 Euro auf 4 Euro) – mit dem angeblichen Grund, dass die Preise vereinheitlicht werden sollten, während vorher die Anhebung der Reservierungspreise am Schalter gegenüber den Internet-Reservierungen damit begründet worden war, dass diese aufgrund des Mehraufwands teurer sein müssten.

Am stärksten wurde die BahnCard 50 als Mobilitätskarte für Vielfahrerinnen und Vielfahrer verteuert: Ihr Preis stieg seit 2003 insgesamt um fast drei Viertel (73,9 Prozent) an (siehe Grafik 6). Auch der Preisanstieg der BahnCard 100 ist mit 33 Prozent (3000 Euro auf 3990 Euro) seit 2003 sehr hoch.

Generell ist die Tarifstruktur der Bahn seit der Einführung des Preissystems „PEP“ vor neun Jahren diversen Sonderpreisen, die jeweils unterschiedliche Geltungsbedingungen haben, immer unübersichtlicher geworden. Die Bedingungen der BahnCards unterscheiden sich erheblich: Während die BahnCard 50 lediglich auf den Normalpreis angewendet werden kann, lassen sich mit der günstigeren BahnCard 25 auch die Sparpreise zusätzlich vergünstigen. Beide BahnCards haben auch in den unterschiedlichen Verkehrsverbänden völlig unterschiedliche Rabattwirkungen, deren Spannbreite von keinem Rabatt über 25% bis zu 50% reicht. Insgesamt fällt es selbst regelmäßigen Bahnkundinnen und -kunden schwer, bei dem Tarifwirrwarr noch eine Übersicht zu bewahren. Mit dieser Preispolitik verschreckt die Bahn insbesondere Fahrgäste, die die Bahn häufig nutzen.

Die Preiserhöhungen bei der Bahn gehen einher mit einem erheblichen Abbau von Leistungen: So wird die Zahl der Züge kontinuierlich abgebaut, und zukünftig sollen diese auch noch seltener gereinigt werden.¹³⁸ Von den Verspätungen und Fahrzeitverlängerungen war bereits die Rede (siehe Kapitel 5.3 und 6.4), Bahnhöfe werden geschlossen (siehe Kapitel 5.5), die Zahl der Schalter und die Öffnungszeiten der Reisezentren werden reduziert.

Die Folge davon ist, dass die Unzufriedenheit der Kundinnen und Kunden sehr hoch ist. In einer EU-Studie aus dem Jahr 2011 gaben 46 Prozent der deutschen Bahnreisenden an, dass sie sehr oder ziemlich unzufrieden mit der Bahn seien. Nur in Polen wurde die Bahn im europäischen Vergleich noch schlechter von ihren Kundinnen und Kunden in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bewertet, in Bezug auf den Kauf der Fahrkarten wurde die DB AG sogar am schlechtesten von allen Ländern bewertet.¹³⁹

¹³⁸ Frankfurter Rundschau vom 7.1.2011: „Bahn will Züge seltener putzen“

¹³⁹ European Commission. Eurobarometer, Survey on passengers' satisfaction with rail services (Juni 2011).

12 Gewinne auf dem Rücken der Beschäftigten

Natürlich findet Rüdiger Grube im Vorwort zum Geschäftsbericht 2010 ein paar warme Worte für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dort heißt es: "Dem Vorstand und auch mir persönlich lagen im vergangenen Jahr unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ganz besonders am Herzen."

Warum das so war und warum „ganz besonders“ erschließt sich nicht ohne weiteres. Richtig ist, dass sich Grube in diesem Jahr in mehreren Schreiben an die „Lieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ wandte, unter anderem, um diesen in triumphalistischem Ton mitzuteilen, dass „nach 15-jähriger Planung (...) die Tage des Kopfbahnhofs Stuttgart, dem Nadelöhr auf einer der wichtigsten Ost-West-Achsen Europa von Paris über Stuttgart, München, Bratislava bis nach Budapest gezählt“¹⁴⁰ seien.

Grundsätzlich gilt: Die selbstgesetzten Ziele des Bahnvorstands und die Interessen der Bahnbeschäftigten widersprechen sich. Die Privatisierungsstrategie der DB AG erfolgt auf dem Rücken und auf Kosten der Beschäftigten. So ist die Feststellung des Bahnchefs im zitierten Vorwort des aktuellen Geschäftsberichts "Erneut waren wir einer der größten Ausbilder Deutschlands und sichern damit in Zeiten des demographischen Wandels unseren Nachwuchs" nur eine halbe Wahrheit oder eine halbe Unwahrheit: Die Ausbildungsquote hat sich bei der Deutschen Bahn allein im Zeitraum 2000 bis 2010 halbiert.¹⁴¹

Ein wesentliches Charakteristikum der Deutschen Bahn AG ist der radikale Belegschaftsabbau gepaart mit einer erheblich gesteigerten Arbeitsintensität und einer enorm gesteigerten Wertschöpfung je Beschäftigten. Dies ist in Tabelle 8 (nächste Seite) ablesbar.

Die gesamte Beschäftigtenzahl scheint auf den ersten Blick nicht allzu stark zu sinken – von 331.000 1994 auf 251.000 im vergangenen Jahr. Doch diese Zahlenreihe enthält die zusätzlichen Beschäftigten bei den neu gekauften Unternehmen (Schenker, Arriva usw.). Deutlicher ist die Entwicklung in der letzten Zeile, wo die Beschäftigten im reinen Schienenbereich sich von 320.000 auf 155.521 mehr als halbierten. Hier ist interessant, dass es sich keineswegs „nur“ um den Kahlschlag nach Bildung der AG handelt, also um den Abbau der Beschäftigtenzahl zwischen 1994 und 2000 (von 320.000 auf 180.000).

¹⁴⁰Brief von R. Grube und V. Kefer an alle Bahnbeschäftigten vom 10. Februar 2010.

¹⁴¹2010 waren 251.810 Vollzeitpersonen und (VZP) 8.515 Azubis beschäftigt, womit die Zahl der Azubis 3,4 Prozent der VZP entspricht. Da in diesem Jahr Arriva konsolidiert (in den Konzernverbund integriert wurde), ist die 2009er Zahl realistischer und für die DB AG günstiger. 2009 wurden 239.888 VZP und 8109 Azubis gezählt, was eine Quote von 3,9 % ergibt. Im Jahr 2000 gab es 222.656 VZP und 14.438 Azubis, was 6,4 % entspricht. Ähnlich übrigens 1994, als es noch 21.282 Azubis gab, die, gemessen an der Zahl von 331.101 Beschäftigten 64 Prozent ausmachten.

Tabelle 8: Beschäftigte, Umsatz und Wertschöpfung je Vollzeitperson 1994-2010¹⁴²

	1994	2000	2005	2009	2010
Beschäftigte (Vollzeitpersonen/VZP)	331.101	222.656	216.265	239.382	251810
Auszubildende	21.282	14.438	8.235	9.259	8.515
Personalaufwand gesamt / Mio Euro	11.836	8.697	9.182	10.648	10.967
Personalaufwand in % der Leistung	61,1%	46,0%	34,4%	34,1%	
Umsatz Mrd. Euro	14,8	15,5	25,1	29,3	34,4
Umsatz je VPZ/Tsd. Euro	41,6	67,1	113,8	122,3	136,6
Wertschöpfung je VZP in Tsd. Euro	27,8	36,4	47,5	51,4	
Nachrichtlich: VZP im Schienenbereich	320.000	180.186	153.639	156.240	155.521

Selbst im Zeitraum 2000 bis 2010 ging die Beschäftigtenzahl im Schienenbereich nochmals um 25.000 oder um 14 Prozent zurück. Dabei ist immer zu bedenken, dass die von dieser abnehmenden Beschäftigtenzahl erbrachte Leistung deutlich gesteigert wurde. Auch in der Zahlenreihe "Beschäftigte Schiene" wird der Belegschaftsabbau ist dadurch beschönigt, dass es auch im Schienenbereich Neuerwerbungen gab, die hier mit einfließen.

Parallel mit dem Belegschaftsabbau sank der Personalaufwand bei der Leistung von einem Anteil von 61,1 Prozent 1994 auf 34,1 Prozent 2009. Der Umsatz hat sich absolut rund verdoppelt. Gleichzeitig stieg der Umsatz je Beschäftigten auf das Dreifache. Die „Wertschöpfung je Vollzeitperson“ – sie gilt im Bahnkonzern als wichtige Richtgröße – wurde mehr als verdoppelt.

Ein deutlicheres Bild von der Art und der Tiefe des Belegschaftsabbaus erhält man, wenn die Beschäftigtenzahlen nach den einzelnen Geschäftsfeldern aufgeschlüsselt werden – siehe Tabelle 9.

Die Tabelle dokumentiert, dass vor allem in den Bereichen, die den Schienenverkehr bestimmen und die gewissermaßen zum „produktiven Teil“ zu rechnen sind (die für die Transportleistungen im Betrieb bzw. das Betreiben und den Unterhalt der Infrastruktur zuständig sind), radikal abgebaut wurde – im Nah- und Stadtverkehr und im Fernverkehr. Bei dem scheinbar moderaten Belegschaftsabbau im Schienengüterverkehr (von 38.500 auf 32.600) muss bedacht werden, dass es in diesem Segment im abgebildeten Zeitraum eine drastische Steigerung der Leistung (um mehr als 25 Prozent) gab.

¹⁴²Quelle: DB Mobility Logistics, Berichtswesen, Personalsteuerung, Monatsbericht Personal, Januar 2011.

Tabelle 9: Beschäftigung im DB-Konzern 2000 bis 2010 nach Geschäftsfeldern¹⁴³

	2000	2005	2009	2010
Beschäftigte DB-Konzern (ohne Auszubildende und VZP*)	222.656	216.389	239.382	276.310
Fernverkehr	30.293	14.735	15.043	15.270
Regio	52.769	26.842	28.668	29.008
Stadtverkehr	-	12.249	8.972	9.009
<i>Regio + Stadtverkehr</i>	<i>(52.769)</i>	<i>39.091</i>	<i>37.640</i>	<i>38.017</i>
Schienengüterverkehr**	38.555	23.522	34.145	32.618
Fahrweg (einschl. Energie)	53.554	44.621	40.354	39.849
Personenbahnhöfe	5.015	4.791	4.601	4.636
Dienstleistungen***	-	26.868	24.460	25.131
<i>nachrichtlich: Bereich Schiene</i>	<i>180.186</i>	<i>153.639</i>	<i>156.240</i>	<i>155.521</i>
Schenker Logistics	-	40.1766	57.134	58.671
Beteiligungen	39.663	22.581	26.005	25.664
Arriva	-	-	-	36.454

* VZP = Vollzeitpersonen; ** Railion bzw. DB Schenker Railion; ***U.a. Wartung, Instandhaltung

In dem Personalbericht der Deutschen Bahn AG wurde 2003 noch positiv vermerkt, dass der Krankenstand kontinuierlich gesunken sei. Während 1994 der Prozentsatz der kranken Beschäftigten mit Entgeltzahlung als Anteil an allen Beschäftigten noch bei 5,4 Prozent lag, sei dieser Anteil bis 2004 kontinuierlich und schließlich auf 3,8 Prozent gefallen. Inzwischen gibt es diese ausführlichen Personalberichte nicht mehr. Die Daten zum Krankenstand sind jedoch bekannt – und deutlich: In den letzten fünf Jahren stieg der Krankenstand deutlich an. Er erreichte Anfang 2011 mit 6,9 Prozent ein Rekordniveau. Erneut sind es die produktiven Sektoren, in denen der Krankenstand besonders hoch ist – und der Arbeitsstress offensichtlich als besonders groß empfunden wird. Anfang 2011 lag der so definierte Krankenstand bei den Streckenlokführern bei 7,4 Prozent, beim Bordservice bei 9,2 Prozent und im Bereich „Rangieren und Wagenuntersuchung“ bei 9,2 Prozent. Derart hohe Werte beim Krankenstand deuten auf eine enorme Arbeitsintensität – oft gepaart mit einer niedrigen Identifikation mit der Arbeit – hin. Tatsächlich verfügt die Bahn verfügt über interne Erhebungen, wonach die Mehrheit derjenigen,

¹⁴³Basiszahlen nach verschiedenen Ausgaben von Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG; letzte Ausgabe: 2010.

die bei der Bahn arbeiten, ihrem Freundes- und Bekanntenkreis die Dienstleistungen der Bahn "nicht empfehlen".

Die Wertschätzung der Arbeit wird in der bestehenden Gesellschaft in Löhnen und Gehältern und – wie es inzwischen für die Bestbezahlten vornehm heißt – in „Vergütungen“ – ausgedrückt. Während die Arbeitsleistung der Bahnbeschäftigten in den letzten 17 Jahren deutlich gestiegen ist, erhöhten sich die realen Löhne und Gehälter nur in bescheidenem Umfang (und 15 bis 20 Prozent).

Ganz anders sieht es bei den Bezügen für das Spitzenpersonal aus. 1996 erhielt der Vorstand und der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG 7,3 Millionen Mark oder 3,7 Millionen Euro an Vergütungen. 2010 erhielt allein der Vorstand der DB AG 11,5 Millionen Euro. Der Aufsichtsrat erhielt weitere 689.000 Euro. Damit haben sich der Vorstand und der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG mehr als eine Verdreifachung ihrer Bezüge genehmigt.

13 Ziel und Abstellgleis Bahnprivatisierung

Nach außen verkünden der Bundesverkehrsminister und der Bahnchef immer wieder, eine Bahnprivatisierung sei „nicht aktuell“. Dabei wird in der Regel der Begriff „Börsengang“ verwandt. Bereits hier könnte es sich um eine Irreführung handeln.

Vor allem aber gilt: Der Bahnbörsengang („sobald dies der Kapitalmarkt zulässt“) ist das explizite Ziel der im Herbst 2009 neu gewählten Bundesregierung. Dies ist im Koalitionsvertrag festgeschrieben, und diese Zielsetzung wurde nie widerrufen.

Mehr noch: Es gibt *erstens* einen weiterhin gültigen Beschluss des Deutschen Bundestages vom Mai 2008, wonach die Bundesregierung aufgefordert wird, sobald wie möglich 24,9 Prozent an den Bahngesellschaften zum Eisenbahnbetrieb und an der Bahn-Logistik an private Investoren zu verkaufen. *Zweitens* wurde die Deutsche Bahn AG bereits im Frühjahr 2008 mit der Bildung der neuen Subholding DB ML (was Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und weltweite Logistik einschließt) so umstrukturiert, dass eine solche Teilprivatisierung quasi über Nacht vollzogen werden kann.¹⁴⁴ *Drittens* argumentieren maßgebliche Bahnmanager auch im Jahr 2011, dass es beim Ziel einer Bahnprivatisierung bleiben werde.

Im Februar 2011 gab der neue Finanzvorstand der DB AG, Richard Lutz, also die Nummer 2 im Konzern (oder auch die Nummer 3; dann hinter Herrn Homburg), der Tageszeitung ‚Börsen-Zeitung‘ ein ausführliches Interview. In diesem spielte der Bahnbörsengang eine entscheidende Rolle. Ausdrücklich bezieht sich dabei Herr Lutz nicht abstrakt auf einen Bahnbörsengang, sondern darauf, dass „wir in Absprache mit der Bundesregierung 24,9 Prozent des Transportbereichs ja an die Börse“ bringen sollten. Es geht also um den erwähnten Bundestagsbeschluss vom Mai 2008, den CDU/CSU und SPD verabschiedet hatten. Als der Interviewer mit Verweis auf den Kauf von Arriva, der ja ohne Bahnprivatisierung möglich gewesen sei, fragte: „Damit müsste das Thema Börsengang doch für die Bahn durch sein“, antwortete der Finanzvorstand der DB AG: „Natürlich steht der Börsengang im Moment nicht auf unserer Agenda ganz oben. (...) Aber die Grundfrage lautet doch: Ist unsere Eigentümerstruktur für ein Unternehmen im Wettbewerb der Normalfall oder der Ausnahmefall? Und noch einmal. Wir reden über maximal 25 Prozent an der Mobility Logistics AG, also (an) den Transportaktivitäten. Das hätte nichts mit einem Ausverkauf der Bahn zu tun.“ Nach weiteren Vorhaltungen des Redakteurs

¹⁴⁴ An dieser Stelle sei zumindest der Vollständigkeit erwähnt, dass die Vertreter der Gewerkschaft EVG (ehemals Transnet und GDBA und ehemals GdED) und des Bahnbetriebsrats alle Bahnprivatisierungsbeschlüsse im Aufsichtsrat der DB AG, wo sie die Hälfte der ordentlichen Sitze stellen, mitgetragen haben. Auch alle Beschlüsse zum Bau von Stuttgart 21 wurden in diesem Gremium einstimmig gefasst. Sogar Mehdorns fürstliche Abgangsgelder scheinen dort einstimmig verabschiedet worden zu sein. Die Tatsache, dass der vormalige Transnet-Chef Norbert Hansen 2008 nahtlos in den Vorstand der Bahn AG überwechselte, um dann 2009 bei seinem Abgang ebenfalls generös finanziell bedacht zu werden, deutet auf eine fatale Verquickung von maßgeblichen Teilen der Arbeitnehmerinteressenvertretung und dem Bahnkonzern hin.

der „Börsen-Zeitung“ hinsichtlich der schlechten Performance der DB AG, die Investoren doch abschrecken müsste, antwortete Richard Lutz: „Auf unseren Roadshows im Ausland findet das Schlechtreden der Bahn-Entwicklung nicht statt. (...) Im September (2011) werden wir wieder vier Stationen (mit Roadshows; d. Red.) haben: In Tokio, in Peking, Hongkong und Singapur besuchen wir Staatsfonds und Pensionsfonds. Das machen wir seit 2002. Vor allem in Japan (...) sind die fast schon Eisenbahn-verrückt. Die dortigen Anleger fragen uns immer wieder, wann wir endlich an die Börse gehen.“ Auf einen weiteren kritischen Verweis des Journalisten der ‚Börsen-Zeitung‘ auf eklatante Mängel im Bahnbetrieb, die frühestens 2014 beseitigt sein könnten, antwortet der DB AG-Finanzvorstand: „Die Frage der Kapitalmarktfähigkeit hängt nicht davon ab, ob Sie in diesem Jahr wieder ihre Kapitalkosten verdienen. Sie hängt vielmehr von der Perspektive ab, die Sie einem Investor vermitteln können. Insofern könnte man theoretisch auch vorher (vor 2014; d. Red.) starten. Aber das muss letzten Endes der Eigentümer, also der Bund entscheiden.“¹⁴⁵

„Eine Perspektive vermitteln...“, das heißt im Investorendeutsch so viel wie, „Phantasie erwecken“ oder eben auch: die Aussicht auf eine besonders lukrative Kapitalrendite erwecken. Eine solche Kapitalrendite ist natürlich dann darstellbar, wenn in ein Unternehmen öffentliche Gelder fließen, die mehr als ein Drittel des gesamten Konzernumsatzes ausmachen. Bei der Deutschen Bahn AG ist just dies der Fall.

Eingangs dieses letzten Abschnittes wurde geschrieben, dass der Begriff „Bahnbörsengang“ irreführend sei. Tatsächlich könnten am Ende zwei sich konträr gegenüber stehende Parteien Recht bekommen: diejenigen in der Bundesregierung und an der Bahnspitze, die behaupten, ein „Bahnbörsengang steht nicht mehr auf der Tagesordnung“, und das Bündnis *Bahn für Alle*, das eine Bahnprivatisierung weiterhin für aktuell und für eine ernsthafte Gefahr hält.

Denn: Eine Bahnprivatisierung wäre auch die Beteiligung eines ausländischen Investors an der Deutschen Bahn AG. In einem solchen Fall könnte die Bundesregierung argumentieren, es gehe hier nicht um einen Bahnbörsengang. Und im Übrigen darauf verweisen, wie wichtig die fünf oder acht Milliarden Sondereinnahmen des Bundes in Zeiten leerer Kassen seien. Und wie sinnvoll ein strategisches Bündnis der Bahn mit dem Investor X oder Y sei.

Ein solcher Investor kann dann aus Asien oder aus dem Nahen Osten kommen. Daimler und VW sind bereits mit arabischen Investoren verhandelt. Erinnerung sei an den folgenden Vorgang: In der Opel-Krise in den Jahren 2009/2010 favorisierte die Bundesregierung unter Angela Merkel ein Modell, wonach Opel von dem kanadisch-österreichischen Unternehmen Magna *und* von der russischen Sberbank übernommen werden sollte.

¹⁴⁵ „Die Deutsche Bahn hat eine fantastische Reputation“, Interview mit Richard Lutz in: Börsenzeitung vom 5. Februar 2011. Das Interview führte Ulli Gericke.

Auf dem Höhepunkt der Debatte über einen Börsengang der Deutschen Bahn AG tauchte immer wieder die russische Staatsbahn RZB als möglicher „strategischer Investor“ auf. Auch diese Option scheint für die Bahnprivatisierer weiter zu bestehen. Im September 2010 äußerte Wladimir Jakunin, der Chef der Russischen Staatsbahn RZB auf entsprechende Nachfragen: „Die Russische Staatsbahn ist, wie die DB, zu 100 Prozent im Staatsbesitz. (...) Die Ankündigung unserer Regierung, einen möglichen Teilverkauf der Aktien in Erwägung zu ziehen, spricht für sich. (...) Unser Interesse an einem Aktienpaket der Deutschen Bahn bleibt bestehen. Und ich bin überzeugt, die Deutsche Bahn wird genauso daran interessiert sein, bei einem Börsengang der RZB einen Teil unserer Aktien zu erwerben.“¹⁴⁶

Interessanterweise gab es im Juli 2011 eine späte Belohnung für den ehemaligen Bahnchef Hartmut Mehdorn und dessen Bemühungen, die russische Staatsbahn und die DB AG miteinander zu verbandeln. In einer „persönlichen Verfügung“ bestellte der russische Ministerpräsident – und neue-alte russische Staatspräsident Wladimir Putin „als unabhängigen internationalen Vertreter in den Aufsichtsrat der staatlichen Russischen Eisenbahnen“. Mehdorn, inzwischen Chef der zweitgrößten deutschen Airline, von Air Berlin, soll dabei „Russlands weitaus größtes Unternehmen in Fragen internationaler Kooperationen beraten und (...) dazu beitragen, ein gutes Image des Unternehmens bei den Partnern zu formen.“¹⁴⁷

Im Januar 2012 nährte auch Verkehrsminister Ramsauer erneut unsere Befürchtungen hinsichtlich einer überfallartig durchgezogenen Privatisierung in Form eines Verkaufs an „strategische Investoren“. In einem Interview mit der Ostseezeitung teilte er einerseits unsere Kritik am fatalen Kurs der DB: „Ein strategischer Börsengang der Bahn, wie er einmal beabsichtigt war, ist von mir in absehbarer Zeit nicht vorgesehen. Auch weil der erste Versuch eines Börsenganges zu betriebsmäßigen Auswirkungen geführt hat, unter denen das Unternehmen noch heute zu leiden hat. Die Suppe, die damals eingebrockt worden ist, hat die Bahn noch heute auszulöffeln.“ Dem ist nur hinzuzufügen, dass sich der Kurs der DB heute unter Grube nicht grundsätzlich von der von ihm beschriebenen Mehdorn-Politik unterscheidet und nach wie vor die gleiche fatale Orientierung auf Renditemaximierung vorliegt. Kurz danach widerspricht Ramsauer sich jedoch wieder: „Moment, wenn sie unter Privatisierung verstehen, dass ein Investor etwa in den Fahrbetrieb der DB Mobility investieren würde, dann wäre er hochwillkommen. Also es geht nicht um einen Verkauf, sondern um eine strategische Kapitalaufstockung, die die Investitionskraft der Bahn erhöht. Eine solche private Beteiligung wäre hochwillkommen.“¹⁴⁸ Ramsauer vergisst dabei, dass auch ein solcher „strategischer Investor“ der Bahn nicht aus reinem Gutmenschenkapital zu Verfügung stellen würde, sondern dass auch dieser

¹⁴⁶ In: Die Welt vom 29. September 2010. Interviewer: Jens Hartmann und Eduard Steiner.

¹⁴⁷ Nach: Börsenzeitung vom 26. Juli 2011.

¹⁴⁸ Ostseezeitung vom 16.1.2012: Ramsauer: „Es gibt keine Alternative zu Schwarz-Gelb“

Investor damit eine Rendite erwirtschaften will. Das erhöht den Druck, unter dem die Bahn ohnehin schon steht, noch weiter. Die fatale Orientierung auf Profitmaximierung, die in diesem „Alternativen Geschäftsbericht“ beschrieben wird, würde sich noch weiter verschärfen. Außerdem hätte die Bundesregierung dann nur noch eingeschränkt die Möglichkeit, in die Politik der DB AG einzugreifen, was sie im Moment zumindest technisch noch kann, auch wenn sie es tatsächlich viel zu selten tut.

Die Pläne zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG stehen in einem erkennbaren Widerspruch zur deutschen Verfassung, dem Grundgesetz (GG). Obgleich im Dezember 1993 mit der Bahnreform die Verfassung just bei diesem Artikel geändert und die seit 1949 festgelegte GG-Zielsetzung, wonach die Eisenbahnen Deutschland komplett in öffentlichem Eigentum befindlich und dem Gemeinwohl dienen müssten, verwässert wurde, heißt es auch in dem im Dezember 1993 umformulierten Artikel 87e Abs. 4: „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.“¹⁴⁹

Diese Formulierung schließt, wenn sie ernst genommen wird, eine Bahnprivatisierung, also eine Unterwerfung der Bahn oder auch nur des Transportsektors der Bahn unter die Maxime der Profitmaximierung aus. Das „Wohl der Allgemeinheit“ und eine Orientierung an den „Verkehrsbedürfnissen“ widersprechen der Logik einer Bahnprivatisierung.

Allerdings zeigte nicht zuletzt die Auseinandersetzung um Stuttgart 21, dass der rein formale Rechtsstandpunkt dann wenig Aussicht darauf hat, in Wort und Tat umgesetzt zu werden, wenn dem massive wirtschaftliche Interessen entgegenstehen und wenn es keine massenhafte Bewegung zur Durchsetzung dieses Rechts gibt.

In Stuttgart gab es – und gibt es weitgehend noch – eine solche breite Bewegung gegen ein strategisches Projekt der Deutschen Bahn AG. Vergleichbares muss auf Bundesebene geleistet werden – eine breite Bewegung zustande zu bekommen gegen eine materielle Bahnprivatisierung und gegen den aktuellen Kurs der Bahn, der die privatisierte Bahn in weiten Teilen vorwegnimmt.

Bahn für Alle setzt sich diese Ziele, nachdem das Bündnis zuvor maßgeblich dazu beigetragen hat, dass der bereits im Koalitionsprogramm vom Herbst 2005 fest beschlossene Bahnbörsengang verhindert werden konnte. Wir fordern dabei im Grunde Selbstverständliches: eine nachhaltige Mobilität, die für alle gewährleistet wird. Wir wissen, dass dies nur realisiert werden kann, wenn die Bahn sich in öffentlichem Eigentum befindet – wobei ein dezentrales, bürgernahes öffentliches Eigentum den Zielsetzungen eines nachhaltigen und sozial gerechten Verkehrs eher

¹⁴⁹ Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, Artikel 87e.

gerecht wird als ein in einer AG (oder früher in einer Staatsbahn Sondervermögen des Bundes) zentralisiertes Eigentum. Wir wissen, dass diese Zielsetzungen die Steuerzahlenden deutlich preiswerter kommen als eine privatisierte Bahn oder eine Bahn auf Privatisierungskurs. Und wir bekommen Tag für Tag gezeigt, dass eine solche Bahn zur Zufriedenheit der Bevölkerung funktioniert – im Frühling, Sommer, Herbst und gerade auch im Winter, im Nachbarland Schweiz. In den Worten von Peter Füglistaler, dem Chef des Schweizer Bundesamtes für Verkehr: „Man kann natürlich das Netz in staatlicher Hand lassen, den Regionalverkehr bezuschussen und jemanden im Fernverkehr hohe Gewinne machen lassen. Der Investor zieht dann aber Geld aus dem System, darüber muss man sich bewusst sein. Wir haben uns entschieden, dass der Kapitalgeber, die öffentliche Hand, keine Dividende will – auch die Privatbahnen sind bei uns ja mehrheitlich in der Hand des Staates. Das macht das System einfach billiger. (...) Privatisieren wollen wir die Bahn nicht. Sie soll glückliche Kunden und viele Güter transportieren. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist wichtig. Wir haben aber nicht in erster Linie im Kopf, dass sie viel Gewinn machen soll.“¹⁵⁰

¹⁵⁰ „Die Schweiz kann sich kein Winterchaos leisten“, Interview mit Peter Füglistaler in: Der Tagesspiegel vom 16. Januar 2011.

14 Einige Konsequenzen

Die einzige überzeugende Konsequenz, die aus dem Alternativen Geschäftsbericht zur Deutschen Bahn AG zu ziehen ist, lautet: Notwendig ist eine völlig andere Bahn – eine Bahn

- die den Ansprüchen der Fahrgäste gerecht wird
- die einen flächendeckenden Schienenverkehr im Inland und – in Kooperation mit Nachbarbahnen – ins Ausland hinein realisiert
- die sich auf dieses Kerngeschäft konzentriert
- die nachhaltig und umweltfreundlich betrieben wird
- und die demokratisch – unter Einbeziehung von Beschäftigten, unabhängigen Fahrgastverbänden und Umweltorganisationen – kontrolliert wird.

Eine solche Bahn erfordert eine andere Struktur, ein anderes Spitzenpersonal und eine andere Unternehmenskultur.

Bahn für Alle hat sich vorgenommen, diese Zielsetzungen weiter zu konkretisieren. Dies könnte in einem kommenden Alternativen Geschäftsbericht erfolgen. Im Folgenden seien – in Ergänzung der vorausgegangenen Kapitel – einige aktuelle Konsequenzen, die aus dem Alternativen Geschäftsbericht zu ziehen sind, genannt.

14.1 Gewinne und Unternehmensstruktur

Es darf keine Gewinne in Unternehmensbereichen wie DB Netz und DB Regio geben, die an den Mutterkonzern abgeführt werden, solange der Zustand der Infrastruktur so schlecht ist wie beschrieben und solange die Leistungen im Bereich Nah- und Regionalverkehr unbefriedigend sind. Generell ist eine Orientierung der DB auf Gewinn (der in Wahrheit, wie in Kapitel 3 dargelegt, kein solcher ist, weil er weitaus höheren Subventionen gegenübersteht) eine gefährliche Ausrichtung: Dadurch werden Anreize geschaffen, Kosten zu sparen mit eben den fatalen Folgen, wie sie in diesem Alternativen Geschäftsbericht beschrieben sind. Die Bundesregierung muss die DB AG daher von dieser Orientierung auf Gewinn befreien zugunsten einer Ausrichtung auf einen flächendeckenden und zuverlässigen Schienenverkehr, wie er auch im Grundgesetz gefordert ist.

Die DB AG muss sich wieder primär auf den Schienenverkehr im Inland konzentrieren; die Ausrichtung auf schienenferne Logistik- und insbesondere Auslandsgeschäfte muss gestoppt werden. Statt in einen Konkurrenzkampf mit den Bahnen der Nachbarländer zu treten, sollte die DB in Kooperation mit diesen Bahnen grenzüberschreitende Verbindungen anbieten.

Die von der Bundesregierung von der DB AG abverlangte Dividenden-Abführung von jährlich 500 Millionen Euro wird abgelehnt.

14.2 Investitionen und Zustand des Streckennetzes

Die DB AG muss das über Jahre vernachlässigte Streckennetz wieder in einen guten Zustand versetzen. Insbesondere müssen die Gründe für Langsamfahrstellen behoben werden anstatt diese einfach in den Fahrplan zu übernehmen. Darüber hinaus müssen besonders die Schnellfahrstrecken ausreichend gesichert werden.

In Hinblick auf den neuen Bundesverkehrswegeplan, der bis 2015/2016 erstellt werden soll, muss die Bundesregierung die Investitionspolitik grundlegend verändern: Zuerst muss – analog zu dem erfolgreichen Programm „Bahn 2000“ in der Schweiz – ein zukunftsfähiges Bahn-Zielnetz definiert werden, dass sich an folgenden Punkten orientiert:

- ausreichende Kapazitäten für einen wachsenden Bahnverkehr, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr,
- ein integraler Taktfahrplan für das ganze Land, der schrittweise weiter verbessert werden kann,
- eine Optimierung der Netzgeschwindigkeit statt einer Maximierung der Geschwindigkeit zwischen den beiden Endpunkten einer Hochgeschwindigkeitsverbindung.

Die Ausbauprojekte sollten nicht wie bisher als isolierte Projekte geplant werden, sondern danach ausgewählt und priorisiert werden, wie sie sich in dieses Zielnetz einfügen. Eine realistische Finanzierung von Ausbauprojekten muss vor Baubeginn gesichert sein, um Probleme wie bei der Strecke Nürnberg-Erfurt (siehe Seite 64) zu verhindern. Ferner sollte nicht mehr weiter mit dem Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen in diesen extrem klimaschädlichen Verkehr investiert werden. Stattdessen sollten bei der Straßeninfrastruktur nur noch Erhaltungsinvestitionen getätigt werden.

Der Rückbau des Streckennetzes muss sofort gestoppt werden; stattdessen müssen Strecken auch im ländlichen Bereich reaktiviert und ein Streckenneubauprogramm bei Berücksichtigung der veränderten Siedlungsstrukturen umgesetzt werden. Auf diesen Strecken müssen deutlich verbesserte Schienenverkehrsangebote realisiert werden. Ziel muss es sein, Millionen Menschen einen Umstieg auf die Bahn zu ermöglichen.

14.3 Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Die einzig naheliegende Schlussfolgerung aus den bekannt gewordenen Fakten um Stuttgart 21, insbesondere der völlig unzureichenden tatsächlichen Kapazität des geplanten Bahnhofs (siehe Seite 58ff), ist: Das Projekt Stuttgart 21 wird schnellstmöglich aufgegeben. Die DB AG verzichtet dabei auf jegliche Kompensationszahlungen durch die Stadt Stuttgart oder das Land Baden-Württemberg. Sie hat in der Stadt mit dem Projekt und mit dem jahrzehntelangen Hinauszögern der Sanierung des Kopfbahnhofs bereits großen Schaden angerichtet.

Die DB AG muss schnellstmöglich eine Optimierung des bestehenden Kopfbahnhofs organisieren und dabei die erheblichen Leistungsreserven, die dieser Bahnhof hat, heben.

Die DB AG muss – in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Stuttgart und der Bevölkerung – ein Konzept entwickeln, wie die beiden inzwischen abgerissenen Flügel des Bonatz-Baus (des Kopfbahnhof-Gebäudes), die sie mutwillig und vorfristig im Sommer 2010 bzw. im Februar 2012 niederreißen ließ, wiederaufgebaut wird, eingebettet in eine Neuplanung für dessen Nutzung als Teil des öffentlichen Raums.

Die DB AG sollte schnellstmöglich eine alternative Planung zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in Form der Optimierung der bestehenden Strecke über Geislingen in Angriff nehmen. Es sei daran erinnert, dass die Bundesbahn bis zum Jahr 1993 Planungen zur Optimierung der bestehenden Verbindung Stuttgart–Geislingen–Ulm verfolgte und dabei eine Entschärfung des steilsten Streckenabschnitts dieser Verbindung vorsah. Die DB AG sollte in der Lage sein, an diese Planungen kurzfristig anzuknüpfen.

14.4 Reservekapazitäten

Wenn die DB AG nun bereits in zwei Winterperioden (2009/2010 und 2010/2011) ein klägliches Bild bot und wenn sie vor dem Winter 2010/11 explizit darlegte, dass sie für fast alle Eventualitäten vorgesorgt habe, und dennoch erneut kläglich versagte, so müssen konkrete Maßnahmen ergriffen werden, um nicht in einem kommenden Winter einen vergleichbaren Zusammenbruch zu erleben. Es sei daran erinnert, dass der Winter 2011/12, indem es zu keinem „Winterchaos“ kam, extrem mild und schneearm war.

Unter anderem muss die DB AG ausreichende Reservekapazitäten für Perioden mit besonderen Belastungen vorhalten – über die die Bahn in früheren Zeiten verfügte und wie dies bei Nachbarbahnen in der Schweiz, in den Niederlanden und in Frankreich der Fall ist (Bahnen, die der DB AG immer wieder mit eigenen Garnituren aushelfen müssen).¹⁵¹

Auch die vorausschauende Wartung der Züge muss so sichergestellt sein, dass technische Pannen wann immer möglich vermieden werden und nur Züge auf die Strecke geschickt werden, die vollständig einsatzfähig sind.

¹⁵¹ Auf die Frage „Wie war der Winter für die Eisenbahnen in der Schweiz?“, antwortete Peter Füglistaler, Chef des Schweizer Bundesamtes für Verkehr: „Wir hatten schon oft solche Winter. An einem wirklich heftigen Tag mit Kälte und viel Schnee haben auch unsere Züge Verspätung. Die Kunst bei der Eisenbahn ist es, dann wieder möglichst schnell zum Normalfahrplan zurückzukehren. Das haben die Schweizer Bahnen im Griff. Am zweiten Tag funktioniert es meist wieder. Unsere Züge fahren normalerweise zu 98 Prozent pünktlich mit einer Toleranz von drei Minuten.“ Nach: Tagesspiegel vom 16. Januar 2011.

14.5 Güterverkehr auf die Schiene

Sowohl von Seiten der Politik als auch der DB AG muss alles dafür getan werden, Gütertransport stärker von der Straße auf die Schiene zu verlagern und auch auf kurzen Distanzen ein entsprechendes Angebot zu bieten. Dafür müssen ausreichende Ausweichstellen zur Verfügung stehen, um das Überholen von Güterzügen durch Personenzüge zu ermöglichen und damit die Streckenkapazität insgesamt zu erhöhen. Strecken mit erheblichen Kapazitätsengpässen (z.B. die Rheinstrecke oder die Anbindung des Hamburger Hafens) müssen so ausgebaut werden, dass sie mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen Schritt halten können. Es müssen auch Gleisanschlüsse für Unternehmen reaktiviert werden, wenn diesen dadurch mehr Transport per Bahn ermöglicht wird.

Dazu muss die DB AG insbesondere auf vielbefahrenen Strecken für ausreichenden Lärmschutz sorgen, um die Anwohnerinnen und Anwohner nicht übermäßig durch den Verkehr zu belasten (siehe Kapitel 6.6).

14.6 Alternativer Bahnstrom

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich umgehend von den beiden Atom- und Kohlestrom-Vertretern im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG zu trennen. Die Deutsche Bahn AG muss den Anteil von erneuerbarer Energie im Strommix schnellstmöglich erhöhen. Sie muss dabei komplett auf Atomstrom verzichten und den Ausstieg aus Kohlestrom so schnell wie möglich vollziehen.

Notwendig ist ein systematischer Ausbau von Strom aus erneuerbaren Energien. Technisch ist es möglich, dass die Bahn fast vollständig mit erneuerbaren Energien betrieben wird (siehe Kapitel 8). Das erfordert eine flächendeckende Elektrifizierung des Streckennetzes der Deutschen Bahn. Bisher sind nur 55 Prozent des 34.000 km langen Schienennetzes elektrifiziert, auch wenn ein deutlich größerer Teil der auf Schienen erbrachten Verkehrsleistung mit elektrisch angetriebenen Zügen erfolgt. Auf wenig befahrenen Strecken wäre auch der Einsatz von Akkutriebwagen möglich, die nicht elektrifizierte Abschnitte überbrücken. Denkbar wäre das Projekt, entlang von geeigneten Bahntrassen in großem Maßstab Windenergieanlagen zu installieren¹⁵² und Lärmschutzwände zur Installation von Solarzellen zu nutzen.

¹⁵² Dass ein großer Teil des Bahnstroms aus Windkraft gewonnen werden kann, verdeutlichte die DB selbst jüngst: Im Januar 2010 verkündete sie, dass sie fast zwei Jahrzehnte lang den Windpark von Märkisch-Linden zur Stromerzeugung nutzen werde. Damit fahren, so die Rechnung der Bahn, umgerechnet sechs moderne ICE-3-Züge ein Jahr lang ausschließlich mit erneuerbarer Energie. Demnach liegt der durchschnittliche Jahresverbrauch eines ICE-3 mit einer Laufleistung von 500.000 km bei rund zehn Gigawattstunden (GWh). Der Vertrag mit dem genannten Windpark sieht einen jährlichen Strombezug von rund 59 Gigawattstunden und eine Laufzeit von 19 Jahren vor (Nach: Spiegel Online vom 11. Januar 2010.).

Rechnet man dies auf den gesamten Energiebedarf der DB von 16 TWh = 16.000 GWh um, so bräuhete man rund 270 Windparks dieser Größe, um den gesamten jetzigen Strombedarf der DB zu decken – ein ambitioniertes, aber nicht völlig unrealistisches Ziel. Zusätzlich wären in diesem Falle noch Pufferkapazitäten, z.B. durch Pumpspeicherkraftwerke, notwendig, um windarme Zeiten zu überbrücken.

Die Versorgung mit alternativen Energie könnte zudem erleichtert werden, wenn weitere Sparpotenziale bei der Bahn genützt würden: Viele ältere E-Loks sind bisher noch nicht rückspeisefähig, d.h. sie können die Energie, die beim Bremsen frei wird, nicht wieder in das Netz einspeisen. Neben der konsequenten Nachrüstung dieser Technik birgt auch eine Abkehr von der Fokussierung auf Hochgeschwindigkeit erhebliches Einsparpotenzial, da bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich weniger Energie verbraucht wird¹⁵³.

14.7 Arbeitsplätze bei der DB

Der Arbeitsplatzabbau bei der DB AG, der oft mit dem Abbau von Service verbunden ist, muss gestoppt werden. Im Sinne von „guter Arbeit“ sollten gesellschaftlich und ökologisch sinnvolle Arbeitsplätze erhalten und wieder neu ausgebaut werden – insbesondere im Kundenservice an Bahnhöfen, bei Wartung und Instandhaltung und beim Personal in den Zügen und nicht nur im Management, wo die DB nach eigenen Angaben händeringend Fachkräfte sucht.

14.8 Service und Preissystem

Die DB AG muss ihren Kundinnen und Kunden einen solchen Service bieten, dass diese nicht vom Bahnfahren abgeschreckt werden. Dazu gehören

- Service und Kundenbetreuung auf den Bahnhöfen (inkl. zeitnahen und vollständigen Informationen und Winterdienst),
- Verkaufsstellen für Bahntickets in allen größeren Bahnhöfen,
- unbürokratische und schnelle Abhilfe bei Verspätungen oder Zugausfällen,
- eine Fahrradmitnahme in allen Zügen,
- eine bessere Betreuung von Behinderten, um auch diesen Menschen ein problemloses Reisen zu ermöglichen,
- Bordrestaurants in allen Fernverkehrszügen.

Das jetzige unübersichtliche Preissystem muss durch ein einfaches und nachvollziehbares Preissystem mit klaren Rabattregelungen ersetzt werden. Außerdem müssen die regelmäßigen Preissteigerungen deutlich über der Inflationsrate (siehe Kapitel 11), die schon jetzt viele Menschen vom Bahnfahren abschrecken, ein Ende haben. Die Politik muss ferner sicherstellen, dass die Tarife und Bedingungen auch im Regionalverkehr wieder im ganzen Land einheitlich sind.

¹⁵³ Vor allem aufgrund des Luftwiderstands steigt der Energieverbrauch eines Fahrzeugs im Quadrat mit der Geschwindigkeit. Kann man also eine Verbindung durch eine geschickte Verschaltung von Zügen (z. B. durch einen Integralen Taktfahrplan) anstatt durch eine Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke beschleunigen, so spart dies nicht nur erhebliche Baukosten, sondern auch viel Energie. Mit dem Sparpotenzial könnte ein erheblicher Teil des zusätzlichen Strombedarfs, der im Fall des geforderten größeren Elektrifizierungsgrades erforderlich wird, abgedeckt werden.

14.9 Beendigung der Benachteiligung des Bahnverkehrs

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Marktverzerrungen mit der bisherigen systematischen Benachteiligung des Schienenverkehrs zu beenden. Als klimafreundlichstes Verkehrsmittel sollte die Bahn von der Energiesteuer befreit werden, und stattdessen sollte der Flugverkehr mit einer angemessenen Kerosinsteuer belegt werden. Weiterhin sollten Bahntickets nur noch dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz unterliegen, also nur noch 7,5% statt bisher 19%. Die DB muss diesen Preisvorteil direkt an die Kundinnen und Kunden weitergeben.

14.10 Keine Bahnprivatisierung

Zu fordern ist ein ausdrücklicher Verzicht der Bundesregierung, die Zielsetzung des Koalitionsvertrags nach einem baldmöglichen Bahnbörsengang oder einer anderen Form der Aufgabe des hundertprozentigen Eigentums des Bundes an der DB AG und ihren Töchtern weiter zu verfolgen.

Der Beschluss des Bundestags vom Mai 2008 zur jederzeit möglichen „kalten Bahnprivatisierung“ muss in Form eines entsprechenden neuen Bundestagsbeschlusses aufgehoben werden. Stattdessen muss die jetzige DB AG (mit der DB ML AG) in eine Struktur überführt werden, die eine Orientierung auf das Gemeinwohl und einen flächendeckenden qualitativ hochwertigen Bahnverkehr zum Ziel hat und eine demokratische Kontrolle der Unternehmensentscheidungen ermöglicht. Diese Struktur sollte sich an dem Prinzip „so zentral wie nötig, so dezentral und bürgernah wie möglich“ orientieren.

Impressum:

Bahn für Alle, c/o Grüne Liga e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin

Autoren: Bernhard Knierim, Winfried Wolf

Mitarbeit: Peter Kasten, Jürgen Rochlitz

1. Auflage, 28.3.2012

Nachfragen: 0172-2969970 oder 0178-143739093

kontakt@bahn-fuer-alle.de

Dieser Geschäftsbericht kann als PDF-Datei heruntergeladen werden unter
<http://www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/2012/2012-03-AltGeschBer.pdf>

Bahn für Alle ist ein Bündnis von 20 Organisationen aus Globalisierungskritikern, Umweltorganisationen, politischen Jugendverbänden und Gewerkschaften und setzt sich ein für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand.

Träger des Bündnisses sind Attac, Autofrei leben!, Initiative ‚Bahn von unten‘ in der EVG, BBU - Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V., BUND, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Grüne Jugend, Grüne Liga, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend solid, Gewerkschaft Nahrung Genuss Gaststätten, NaturFreunde Deutschlands, ProBahn Berlin-Brandenburg, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr e.V., VCD Brandenburg und Ver.di. *Bahn für Alle* wird unterstützt vom Betriebsrat der S-Bahn Berlin GmbH.

Mehr Informationen: www.bahn-fuer-alle.de



Bahn für Alle
c/o Grüne Liga e.V.
Greifswalder Straße 4
10405 Berlin

www.bahn-fuer-alle.de