

13

Bündnis
Bahn für Alle



16:30
ICE 377

Später - approx. 15 min late - ca.
Frankfurt(M) Hbf - Mannheim - Karlsruhe

Rastatt

A B C D E F G
1 1 2 2 2

Folgezüge:

17:15

RE 7

Dessau

17:21

RB 21

Wustermark

1-12 und 15-16

Ausgang



End / Bonne

Fahrkarten

Ticket Sales Point



Deutsche Bahn

Alternativer Bericht 2017

Inhalt

1	Der Abgang von Rüdiger Grube und die Kopflös-Bahn	3
1.1	Einmaliger personeller Kahlschlag	3
1.2	Denkwürdiger und fragwürdiger Grube-Abgang	3
1.3	Der Aufsichtsrat gibt einstimmig einen Freibrief für die Abfindung.....	5
1.4	Ein denkwürdiger Abschiedsbrief – der weiteren Schaden im Unternehmen anrichtet.....	6
2	Der Drehtür Effekt und die alten neuen Privatisierungstendenzen bei der DB AG	7
2.1	Bisherige Drehtür-Erfahrungen.....	7
2.2	Die neuen Jobs des Rüdiger Grube – Interessenskonflikte mit DB.....	7
2.3	Top-Lazard-Mann Doll geht zur DB.....	9
2.4	Bahnchef Lutz als überzeugter Bahnprivatisierer	10
3	Eine erste Bilanz des neuen Bahnchefs Lutz Oder: Die Bahn als Politikum	11
3.1	Der Doppel-Lutz	11
3.2	Versorgungsanstalt DB.....	12
3.3	Kommt Pofalla? Die DB als Politikum	13
3.4	Die DB AG mit neuem Schuldenrekord.....	14
4	Aus dem Schienen-Alltag 2017/18	16
4.1	Rastatt als Super-GAU und die Lehre für Stuttgart.....	16
4.2	Es grünt so grün. Oder: Was nicht fährt, kommt nicht zu spät.....	17
4.3	Die verpatzte Inbetriebnahme der Neubaustrecke durch den Thüringer Wald.....	19
4.4	Stuttgart 21	21
4.5	Das Tarifsystem der Bahn: Neustart dringend notwendig	24
5	Die GroKo und die zukünftige Bahnpolitik	28
6	Unsere Alternative: Das 7-Punkte-Programm für die Verkehrswende.....	32
6.1	Die Strukturpolitik der kurzen Wege	32
6.2	Systematische Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	32
6.3	Umfassender Ausbau des öffentlichen Verkehrs	32
6.4	Flächenbahn und Bürgerbahn.....	33
6.5	Unsinnige Großprojekte stoppen	33
6.6	Für ein transparentes Tarifsystem – für einen preiswerten öffentlichen Nah- und Fernverkehr – für Nulltarif-Modelle.....	34
6.7	Den Güterverkehr drastisch reduzieren – den verbleibenden Güterverkehr auf Schiene und Binnenschiff verlagern	34
6.8	Die Gegenargumente und warum sie nicht überzeugen	34

1 Der Abgang von Rüdiger Grube und die Kopflös-Bahn

Am 31. März 2018 wird es soweit sein: Drei führende Repräsentanten der Deutschen Bahn AG – Volker Kefer, Rüdiger Grube und Utz-Helmuth Felcht – haben dann im Zeitraum von nur 15 Monaten den Bahnkonzern verlassen. Kefer ging am 31. Dezember 2016. Grube am 30. Januar 2017. Felcht verlässt den Konzern am 31. März 2018, zwei Wochen nach der Bilanzpressekonferenz.

Einen solchen personellen Kahlschlag gab es in der 24-jährigen Geschichte der Deutschen Bahn AG noch nie. Es handelt sich um einen Aderlass: Kefer hatte im Konzern zehn Jahre lang führende Positionen inne. Grube war knapp acht Jahre Bahnchef. Felcht übte seine Tätigkeit als Aufsichtsratsvorsitzender acht Jahre lang aus.

1.1 Einmaliger personeller Kahlschlag

Es gab auch nie einen Bahnchef-Abgang wie denjenigen vom 30. Januar 2017. Als Heinz Dürr 1997 ging, hatte sich dies im Vorfeld abgezeichnet; Dürr ging dann auch nicht aus dem Konzern, sondern war noch knapp zwei Jahre lang Vorsitzender des Aufsichtsrats, womit eine gewisse Kontinuität gewahrt blieb. Als Johannes Ludewig 1999 – stark belastet durch die Eisenbahnkatastrophe von Eschede 1998 – gegangen wurde, war dies offensichtlich Resultat eines politischen Durchgriffs seitens des Kanzlers Gerhard Schröder. Er wollte mit Hartmut Mehdorn einen Macher-Bahnchef, der die Bahn an die Börse bringt. Der relativ harte Übergang an der Spitze wurde abgefedert durch einen relativ festen Stamm von Vorstandsmitgliedern aus der Dürr- und Ludewig-Periode und – bis 2001 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden Dieter Vogel.

Mehdorn musste dann im Mai 2009 – zu diesem Zeitpunkt bereits geschwächt durch das Scheitern des Bahnbörsengangs – aus einem höchst konkreten Grund gehen: Er ließ Journalisten und die Belegschaft ausspionieren. Sein Rauswurf war nachvollziehbar.

Auch beim Übergang von Mehdorn zu Grube blieben Vorstand und Aufsichtsrat längere Zeit weitgehend von personellen Veränderungen ausgespart; es konnte eine relative Kontinuität gewahrt werden. Volker Kefer war bereits seit 2006 fester Bestandteil des Top-Managements der DB AG. Ulrich Homburg nahm seit 2003 (und bis Mitte 2015) führende Positionen im Bahn-Konzern ein.

Nun also am 30. Januar 2017 der für die Öffentlichkeit, für die Bundesregierung und für die Belegschaft völlig überraschende Abgang des Bahnchefs Rüdiger Grube. Und im genannten 15-Monats-Zeitraum die drei Abgänge des Bahn-Spitzenpersonals. Wobei an der Spitze der Bahn ein Mann steht, der von vielen Beobachtern als Übergangs- und Notlösung verstanden wird. Und der mit seiner Doppelfunktion als Finanzchef und Bahnchef bereits strukturell geschwächt ist (siehe unten.)

1.2 Denkwürdiger und fragwürdiger Grube-Abgang

Doch warum ging Grube? Weil sein Vertrag nicht um drei Jahre verlängert werden sollte, sondern nur um zwei? Weil er auf Basis des modifizierten Vertrags „bereits“ im Alter von 68 Jahren anstelle mit 69 in den Ruhestand geschickt werden sollte? Das ist wenig glaubwürdig.

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

Auf der besagten Sitzung des Aufsichtsrats war es das Aufsichtsratsmitglied Jürgen Großmann, Vertreter der Arbeitgeberseite, der laut Augenzeugen einigermaßen überraschend die Dreijahresfrist in Frage stellte (und indirekt auf zwei Jahre plädierte). Darauf soll Grube heftig reagiert und im Verlauf einer „schlecht vorbereiteten und schlecht moderierten Diskussion“ – so Wikipedia – schließlich seinen Rücktritt erklärt haben.

Nun ist jedoch Jürgen Großmann mit Grube befreundet; er war 2015 Gast bei Grubes Hochzeit mit der „Starköchin“ Cornelia Poletto.¹ Grossmann und Grube schritten auch allgemeinpolitisch ‚an Seit‘; beide waren sie Erstunterzeichner des Energiepolitischen Appells vom 21. August 2010, in dem die Verlängerung der Laufzeiten der Atomkraftwerke gefordert wurde. Grossmann gehört zu den „Frogs“, den „Friends of Gerhard Schröder“, einer SPD-Ingrou, die stark vom niedersächsischen SPD-Landesverband geprägt ist. Grube wiederum gilt als SPD-nah. Warum also sollte ein „Frog“ seinen Freund Grube provozieren; diesen gar zur Weißglut bringen.

Mit dem Hinweis auf die „Uneinigkeit der Arbeitgeberbank“ erklärte dann schließlich auch Kirchner als Vertreter der Arbeitnehmerbank im Aufsichtsrat, einem Dreijahresvertrag nicht mehr zustimmen zu wollen.

Ein Hintergrundartikel, der erst im Februar 2018 erschien, wirft ein neues Licht auf den Grube-Abgang. Er basiert auf einem Gespräch mit Grube – ein Jahr nach seinem Abgang bei der Deutschen Bahn. In diesem Artikel wird von dem *Welt*-Journalisten Nikolaus Doll, der meist kompetent berichtet und vor allem nah an den Top-Leuten der Wirtschaft dran ist, ausgeführt, dass Grube „so ein, zwei Jahre vor seinen Abgang bei der Bahn“ aufgehört habe „für den Job dort zu brennen.“ Doll nennt sogar Datum und Ort, wann es bei Grube nach dessen eigener Darstellung dazu kam, dass er auf Distanz zu seinem Job ging: Da habe er am 22. Juli 2016, also ein ganzes halbes Jahr vor seiner Demission, in Maschen bei Hamburg ein Schlüsselerlebnis gehabt. Und es sei ausgerechnet die Festlegung der Bahn auf „Zuverlässigkeit“ anstelle Gewinnmaximierung gewesen, weswegen Grube sich innerlich damals bereits vom Bahnkonzern entfernt, wenn nicht verabschiedet habe.²

Doch wenn das so war, dass damals Grube bereits „nicht mehr für die Bahn brannte“, dann wirkt es einigermaßen fragwürdig, wenn dieselbe Person für eine besonders lange Vertragsverlängerung kämpft und wegen des Eindampfens der Vertragsverlängerung von drei auf zwei Jahre die Brocken schmeißt.

¹ Siehe: <https://www.morgenpost.de/vermischtes/stars-und-promis/article205551083/Cornelia-Poletto-und-Ruediger-Grube-haben-geheiratet.html>

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

1.3 Der Aufsichtsrat gibt einstimmig einen Freibrief für die Abfindung

Der Abgang hat jedoch noch eine ganz andere Seite: Warum, so ist zu fragen, erteilte der Aufsichtsrat dieser Fahnenflucht des Bahnchefs auch noch seinen Segen, indem er „einstimmig der Bitte Grubes (entsprech), mit sofortiger Wirkung seine Bestellung zum DB-Vorstandsvorsitzenden aufzuheben und seinen laufenden Vertrag *durch eine Auflösungsvereinbarung* zu beenden“?³

Dies war die Entscheidung dafür, dass Grube trotz des denkwürdigen Abgangs, der einer Desertion gleichkommt, die erwähnte großzügige Abfindung für 11 Monate Untätigkeit erhielt. Laut Geschäftsbericht 2017 wurden an Rüdiger Grube für das Jahr 2017 2,3 Millionen Euro bezahlt. Davon entfielen 2,251 Millionen auf "Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit".⁴ Das waren, angesichts der real 30 Tage Amtszeit als Bahnchef, 76.667 Euro pro Tag.

Das ist skandalös. Es geht hier um eine vom Steuerzahler bzw. den Fahrgästen zu finanzierende Großzügigkeit gegenüber einem Großverdiener. Es geht um einen Staatskonzern, dessen Spitzenpersonal gegenüber den 300.000 „normalen“ Bahnbeschäftigten niemals von Großzügigkeit gekennzeichnet war und ist. Um ein Unternehmen, in dem – um ein Beispiel herauszugreifen – die Lokführer und das übrige Personal auf den Zügen, in harten Streiks dafür kämpfen mussten, dass ihr Salär etwas angehoben und der Arbeitsstress etwas reduziert wurde. Um einen Konzern, der gegenüber seinen Beschäftigten und den Gewerkschaften EVG und GDL immer wieder auf „Sparzwänge“ verwies. Verwiesen sei hier exemplarisch auf die – in der Amtszeit von Rüdiger Grube erfolgte – Schließung von DB European Railservice GmbH (DB ERS), einer hundertprozentigen Tochter der DB Fernverkehr AG, die für die Nachtzüge der Deutschen Bahn zuständig war. Der Nachtzugverkehr der Deutschen Bahn AG war Ende 2016 eingestellt worden. Die Deutsche Bahn AG hatte sich geweigert, die hiervon betroffenen annähernd 500 ERS-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahtlos bei DB Fernverkehr weiter zu beschäftigen. Sie tat dies, obwohl diese (Raben-)Mutter teilweise mit derselben Zugnummer und in derselben Fahrplanlage nach dem Nachtzug-Tod plötzlich Intercitys mit eigenem Personal einsetzte, wo früher CNL-Nachtzüge mit ERS-Personal fuhren - eigentlich ein klassischer Betriebsübergang. Das ERS-Personal wurde stattdessen zu DB Jobservice abgeschoben und sollte Lohneinbußen von 30 oder 40 Prozent hinnehmen. Hätte jemand in dieser Situation die Brocken so hingeworfen wie Herr Grube dies tat, dann wäre er oder sie gemäß Tarifvertrag mit ungefähr zwei Monatsgehältern abgefunden worden.⁵

Bilanz: Der Aufsichtsrat selbst gab einstimmig grünes Licht für die unverantwortliche, großzügige Ausstattung der „Auflösungsvereinbarung“ für Rüdiger Grube. Die konkrete Höhe der Abfindung wurde entweder erneut im Personalausschuss des Aufsichtsrats oder im Präsidialausschuss dieses Gremiums getroffen. Beide Gremien sind personell identisch besetzt – von den erwähnten Herren Felcht, Kirchner, Schwarz und Odenwald. Es ist also heuchlerisch, wenn inzwischen Politiker wie Dobrindt das Sondersalär für Grube kritisieren: Alle entsprechenden Beschlüsse fielen einstimmig. Dobrindts Staatssekretär, der neue DB AG-Aufsichtsratsvorsitzende, Michael Odenwald, war persönlich an dieser Entscheidung beteiligt.

³ So der Wikipedia-Bericht. Danach schied Grube im Übrigen formal erst am 1. August 2017 aus dem Unternehmen aus.

⁴ Integrierter Bericht 2017, Seite 374 (Bericht an unsere Stakeholder). Erstmals veröffentlicht von: Thomas Wüpper, Hohe Abfindung für Ex-Bahn-Chef Grube, in: Stuttgarter Zeitung vom 17. März 2018.

⁵ Wir orientieren uns hier am »Demografie-Tarifvertrag« und der dort festgehaltenen Berechnungsmethode für Abfindungen. Diese sind gestaffelt nach Alter und Betriebszugehörigkeit (Grube kam nur auf sieben volle Jahre Amtszeit). Wer das Angebot eines »Neuorientierungsvertrages« ablehnte (was vergleichbar ist mit Grubes Weigerung, den Vertrag mit den neuen Bedingungen zu unterschreiben), dem wird die tarifliche Abfindung auf ein Drittel gekürzt. Am Beispiel eines Zugführers mit rund 2.450 Euro tariflichem Brutto ergibt dies laut Datenbank DB eine Abfindung in Höhe von 4.750 Euro.

1.4 Ein denkwürdiger Abschiedsbrief – der weiteren Schaden im Unternehmen anrichtet

Der Abgang des Ex-Bahnchefs Grube hat noch eine andere Komponente. Unerklärlich ist, wie ein Bahnchef, der den Konzern Knall auf Fall verließ, tags darauf in sein Büro gehen und einen Brief an alle Bahnbeschäftigten schreiben kann – ohne dass dieses Schreiben von dem neuen Interims-Bahnchef Richard Lutz zumindest durchgesehen und dann entweder gestoppt oder zumindest kommentiert wird.

Denn dieser Grube-Abschiedsbrief hatte es in sich. Er war geeignet, weiteren Schaden dem Unternehmen zuzufügen, indem das Top-Management der Bahn, das ohnehin bei den Beschäftigten nicht im besten Ruf steht, lächerlich gemacht wird, ja sich selbst lächerlich macht.

Der Abschiedsbrief des Ex-Bahnchefs an die Bahnbeschäftigten beginnt mit der Anrede „Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen“. Zur Erinnerung: Rüdiger Grube erhielt bereits für das Jahr 2016 2,434 Millionen Euro Vergütungen.⁶ Die „Kolleginnen und Kollegen“, an die Grube sein Rundschreiben adressiert, sind Zugbegleiter mit rund 1800 netto, Lokführer mit 2500 netto oder auch Mitarbeiter, die für 1200 netto die DB-Kantinen putzen.

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

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

⁶ Konkret: 900.000 Euro feste + 522.000 Euro variable Vergütung + 15.000 geldwerte Vorteile + 997.000 „Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen“.

2 Der Drehtür Effekt und die alten-neuen Privatisierungstendenzen bei der DB AG

Seit vielen Jahren wird zu Recht der „Drehtür-Effekt“ beim Wechsel von Personen, die in Regierungen oder in staatlichen Unternehmen verantwortliche Positionen einnehmen, und von dort in die private Wirtschaft wechseln, kritisiert. Wir als Bündnis *Bahn für Alle* haben ergänzend dazu das Folgende hervorgehoben: Top-Personen im Bahn-Management können immer wieder in Verbindung gebracht werden mit Interessen von Verkehrsbereichen, die in Konkurrenz zur Schiene stehen. Das ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel, da damit die Entwicklung eines effizienten und nachhaltigen Schienenverkehrs ausgebremst werden kann. Zumindest gilt, dass damit zukunftsfähiger Schienenverkehr nicht optimal organisiert wird.

Das gilt übrigens auch für den zukünftigen Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, Michael Odenwald. Dieser engagierte sich in der jüngeren Vergangenheit insbesondere für den Flugverkehr und für eine zusätzliche Subventionierung desselben.⁷

2.1 Bisherige Drehtür-Erfahrungen

Wir sahen es bereits äußerst kritisch, dass die Bahnchefs Heinz Dürr und Rüdiger Grube direkt aus dem Daimler-Konzern zur Bahn und dort an die Spitze des Schienenunternehmens kamen. Wir kritisierten bei der Personalie Hartmut Mehdorn, dass dieser vor dem Antritt als neuer Bahnchef auf eine lange Laufbahn in der Luftfahrtbranche und bei Airbus mit dem Großaktionär Daimler zurückblicken konnte.

Nicht genug, dass diese Top-Bahn-Leute von der Konkurrenz kamen. Es stellt sich auch das Thema in die „andere Richtung“: Hartmut Mehdorn kam aus dem Flugzeugbau und von Airbus – und wurde nach seinem Top-Job bei der Bahn Air Berlin-Chef und danach Chef des Berliner Flughafens. Selbst als Bahnchef äußerte Mehdorn, dass er persönlich bei Fahrten mit mehr als vier Stunden Reisezeit das Flugzeug bevorzuge.

Was unsere Grundaussage stützt, wonach das Führungspersonal bei der Bahn Leute sein sollten, die auch aus Überzeugung und in der Praxis für diese nachhaltige Verkehrsart einstehen.

2.2 Die neuen Jobs des Rüdiger Grube – Interessenskonflikte mit DB

Und was macht Rüdiger Grube nach seinem Weggang bei der Deutschen Bahn AG?

Bereits im Februar 2017 war Grubes neue Firma, die *Rüdiger Grube International Business Leadership GmbH*, im Handelsregister Hamburg eingetragen. Was auch als Indiz dafür spricht, dass Grubes Weggang bei der DB kein spontaner Akt war.

⁷So erklärte der Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF), Helmut Breidenbach Ende 2016 zu einem von Staatssekretär Odenwald vorgestellten „Eckpunktepapier“: „Das dürre Eckpunktepapier hat nichts mit dem notwendigen umfassenden Luftverkehrskonzept zu tun, wie es die große Koalition angekündigt hat. Übrig geblieben ist nur die Erfindung einer neuen Subvention des Luftverkehrs durch Übernahme der Luftsicherheitsgebühren durch den Bund.[...] Dem besonders umweltschädlichen Flugverkehr werden damit auf Steuerzahlerkosten weitere Wettbewerbsvorteile zulasten der umweltfreundlichen Bahn gewährt, die hohe Trassen- und Stationspreise zahlt.“
<http://www.bündnissüdost.de/2016/12/eckpunkte-papier-zum-nationalen-luftverkehrskonzept-der-bundesregierung/>

Im März 2017 wurde bekanntgegeben, dass Grube ab dem 21. Juni 2017 den Aufsichtsratsvorsitz der Hamburger Hafen und Logistik AG übernimmt (was dann auch so erfolgte). Im Juli schließlich wurde publik, dass Grube als „Chairman“ für das deutsche Investmentbanking der Vermögensverwaltungs- und Finanzberatungsgesellschaft Lazard „gewonnen“ wurde.

Das Engagement bei der HHLA in direkter Nachfolge nach dem Bahnchef-Job ist aus unserer Sicht problematisch. Die Deutsche Bahn AG stand und steht in engen geschäftlichen Beziehungen zur HHLA. Die HHLA wiederum hat mit ihrem Tochterunternehmen Metrans einen der größten Bahn-Logistiker. Metrans betreibt innereuropäische Verbindungen, die teilweise schon komplett unabhängig von den Häfen sind. Die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath äußerte jüngst: „Wir sehen einen intensiveren Austausch von Waren auch innerhalb von Europa, deswegen rechnen wir hier mit mehr Wachstum. Die Bahnlinien sind Lebensadern, die auch Hamburg mit Europa verbinden. Im Dezember werden wir erstmals innerhalb eines Jahres eine Million Containereinheiten (TEU) auf der Schiene bewegt haben.“⁸ Es gibt also nicht nur Geschäftsbeziehungen zwischen HHLA als *Hafenbetreiber* und der DB AG; die HHLA agiert auch in direkter Konkurrenz zur Deutschen Bahn – und das auch bei reinen Binnenverkehren. Grube verfügt natürlich als Ex-Bahnchef über viel Spezialwissen hinsichtlich der DB AG-Tochter DB Cargo und DB Schenker. Er könnte die Schwächen dieser DB-Sektoren in eine Stärke von HHLA und die HHLA-Tochter Metrans ummünzen.

Wobei es einen kurzen Draht von der Aufsicht zur operativen HHLA-Führung gibt. Frau Titzrath wurde am 1. Januar 2017 Vorstandsvorsitzende bei der Hamburger Hafen und Logistik AG. Sie war von 1991 bis 2012 in verschiedenen Top-Managementfunktionen im Daimler-Konzern beschäftigt – also auch in den Jahren, als Grube bei Daimler Top-Positionen einnahm. Mehr als Zweidrittel der Anteile an der HHLA hält der Stadtstaat Hamburg. Die Personalentscheidungen zu Titzrath und zu Grube in den beiden Spitzenpositionen der HHLA wurden vom SPD-geführten Hamburger Senat entweder direkt getroffen oder dort zumindest maßgeblich mitbestimmt.

Auch Grubes Engagement bei der Investmentbank Lazard ist kritisch zu sehen. Es gibt eine erhebliche Plausibilität für die Vermutung, dass Grube der neue Lazard-Top-Job als Dank dafür zugesprochen wurde, weil Grube in seiner Zeit als Bahn-Chef dem Lazard-Konzern satte Aufträge der Deutschen Bahn AG hatte zukommen lassen.

Diese Vermutung ist keine Bösartigkeit des Bündnisses *Bahn für Alle*. Sie wird in der wichtigsten deutschen Tageszeitung wie folgt vorgetragen: „Der Kontakt zwischen Lazard und Grube kam nicht über die Politik, man kennt sich aus Grubes Zeit bei Daimler. [...] Unter den Investmentbankern, von denen sich Daimler [bei der von Grube orchestrierten Expansion mit Chrysler- und Mitsubishi-Übernahmen; d.Red.] beraten ließ, waren auch zwei Banker, die heute für Lazard arbeiten. Einer davon ist der heutige Co-Deutschland-Chef Eric Fellhauser. Später, als Grube als Bahnchef eine Teilprivatisierung der Töchter Schenker und Arriva prüfen ließ, bekam Lazard den Auftrag. [...] Dem bisschen Geschmäcke [...] wirkt Grube mit dem Hinweis entgegen, dass er weder mit Handel noch mit Hedgefonds zu tun habe. Finanziell gut entschädigt wird er in diesem Job allemal.“⁹

⁸ Interview von Olaf Preuß und Jörn Lauterbach in welt.de vom 10. Dezember 2017; siehe: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article171454889/Wir-sind-seit-137-Jahren-ein-Start-up.html> [abgerufen am 16. 3.2018]

⁹ Andrea Rexer, Von der Bahn zur Bank, in: Süddeutsche Zeitung vom 14. Juli 2017.

2.3 Top-Lazard-Mann Doll geht zur DB

Die Verflechtung zwischen der Staatsbahn und der Finanzbranche wurde im Verlauf des vergangenen Jahres 2017 nochmals komplexer. Im November 2017 gab die Deutsche Bahn AG bekannt, dass künftig *Alexander Doll* im Vorstand der Holding „die Geschäftsfelder DB Cargo und DB Schenker verantwortet.“ In einem Brief verweist Bahnchef Lutz darauf, dass Doll in seiner früheren Zeit als Banker „uns als DB bei mehreren Projekten beraten“ hat.¹⁰

Das ist zurückhaltend und vage formuliert. Fakt ist: Alexander Doll war im Zeitraum 2001 bis 2009 in führenden Positionen bei der Schweizer Bank UBS tätig. In dieser Funktion fädelte er den Aufkauf des US-Logistikers Bax Global durch die Deutsche Bahn AG ein. Dies war der erste große Einstieg der DB AG im Ausland, der unter dem damals neuen Bahnchef Hartmut Mehdorn erfolgte. Er erwies sich wenige Jahre später als kompletter Fehlschlag (Bax wurde zerschlagen; große Teile mussten mit Verlust wieder verkauft werden). Fehlschlag für die DB und die Steuerzahler. Ein Geschäft für UBS. Doll war sodann in den Jahren 2005 bis 2008, erneut in seiner Funktion bei UBS, engagiert beim geplanten Börsengang der Deutschen Bahn. Auch in diesem Fall war der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn sein Auftraggeber. Das Projekt erwies sich ein weiteres Mal als Fehlschlag. Fehlschlag für die DB und die Steuerzahler. Ein Geschäft für UBS.

Im Frühjahr 2009 wechselte Alexander Doll dann zur Investmentbank Lazard. Er nahm dort im Zeitraum Mai 2009 bis Dezember 2012 die Position eines „Managing Director of Financial Advisory Business Germany“ ein. In dieser Funktion organisierte er 2010 – und das war bereits in der Zeit mit Rüdiger Grube als Bahnchef – den bislang größten Auslandseinkauf der Deutschen Bahn AG überhaupt – die Übernahme des britischen Bus- und Schienenverkehrsbetreibers Arriva.

Als *Zwischenbilanz* halten wir fest: Der neue Logistik-Vorstand der Deutschen Bahn AG ist demnach der alte Banker, der auf der Seite der Investmentbanken für die vorausgegangenen Bahnchefs Mehdorn und Grube das Expansionsgeschäft im Ausland organisierte. Diese Global-Player-Strategie ist zwar weitgehend gescheitert, so wie die Daimler-Expansionsstrategie in den Jahren 1998 bis 2005 scheiterte, die damals von dem Duo Jürgen Schrempp und Rüdiger Grube orchestriert wurde.

Das Scheitern im Fall der DB-AG-Expansionspolitik wird von den Steuerzahlenden und den Fahrgästen finanziert; oft kommt es auch die Beschäftigten teuer zu stehen. Diejenigen, die diese Verluste produzierten, werden in Medienberichten dagegen als geniale Expansionsstrategen gefeiert. Wobei Doll für einen ganzen Strauß solcher Ausgliederungs- und Expansions-Deals verantwortlich ist.¹¹

Nun schreibt der neue Bahnchef Richard Lutz: „Die aktuellen Trends und Herausforderungen in der Transport- und Logistikindustrie sind ihm [Doll; d. Red.] bestens vertraut.“¹² Das mag so stimmen. Mit Schienenverkehr jedoch ist der Mann auf alle Fälle nicht vertraut. Er kam auch nie in Berührung mit einem anderen produktiven Sektor, schon gar nicht mit einem solchen im Transportbereich.

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

¹¹ Bei der Agentur Bloomberg findet sich zur Personalie Doll der folgende Eintrag: “Mr. Alexander Doll has been the Head of Banking for Germany, Austria and Switzerland at Barclays PLC since July 2015. Mr. Doll served as the co-Chief Executive Officer of the Barclays Plc in Germany since 2013. He served as Managing Director of Financial Advisory Business - Germany at Lazard Ltd. from May 2009 to December 2012. Mr. Doll focused on Lazard's investment banking efforts in Germany, and Central and Eastern Europe. Mr. Doll joins Lazard, after eight years with UBS in Germany, where he has advised the public sector and European companies on transactions in the transport, logistics, infrastructure, consumer and retail industries. During his time at UBS, Mr. Doll advised on major M&A, equity and debt related transactions, including the planned IPO of Deutsche Bahn, acting as joint global coordinator; Deutsche Bahn on the acquisitions of British Railway EWS and US logistics provider Bax Global; and Deutsche Eisenbahnreklame on its sale to Stroer Out of Home Media AG.” Siehe: <https://www.bloomberg.com/research/stocks/people/person.asp?personId=58803631&privcapId=323899> [abgerufen am 17.3.2018]

¹² Brief Lutz vom 10. November 2017.

Grundsätzlich muss die Frage gestellt werden, was die Motivation für den 47-jährigen Alexander Doll, der als „einer der bekanntesten Investmentbanker Deutschlands“ bezeichnet wird, und der bislang in nicht gekündigter Position die Großbank Barclays in Deutschland vertritt, für den Wechsel zur DB AG sein könnte – dann auch noch „angesichts deutlicher Einkommenseinbußen“? „Doll gilt als Dealmaker“, schreibt ein Finanzfachblatt.¹³ Und mit „Deals“ bei der Deutschen Bahn AG dürften in erster Linie neue Versuche einer versteckten Privatisierung gemeint sein – oder die Ausgliederung beispielsweise des Schienengüterverkehrs und der Logistik, also der Güterverkehrs- und Logistiksparten, die Doll demnächst im Vorstand der DB AG zu verantworten hat.

Auf alle Fälle nähren Hintergrund und frühere höchst spezifische Engagements von Doll die Befürchtung, dass mit ihm zwei entscheidenden Fehlorientierungen bei der Deutschen Bahn, erstens die fatale Orientierung auf Expansion im Ausland und Ausbau des Global Player-Charakters der DB AG und zweitens die Privatisierung nochmals verstärkt werden.

2.4 Bahnchef Lutz als überzeugter Bahnprivatisierer

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung – auf den weiter unten noch eingegangen wird – gibt es zwar Festlegungen, die als Statements gegen eine Bahnprivatisierung gelesen werden können. Dennoch ist festzuhalten: Der neue Bahnchef Lutz war an *allen* Privatisierungsprojekten der Deutschen Bahn AG aktiv beteiligt.

- Er war maßgeblich mit dabei, als in den Jahren 2005 bis 2007 unter Hartmut Mehdorn die Deutsche Bahn einschließlich der Infrastruktur an die Börse gebracht werden sollte.
- Als dieses Projekt scheiterte, sollte ab Januar 2008 „nur“ noch der Schienenbetrieb teilprivatisiert werden (weswegen im Januar 2008 klammheimlich eine Subholding mit der Bezeichnung DB ML gegründet wurde, an der Nahverkehr, Fernverkehr, Schienengüterverkehr und die weltweite Logistik hingen). Auch dieses Projekt scheiterte.

In den Jahren 2009 bis 2014 schien eine Bahnprivatisierung kein Thema mehr zu sein. Doch dies war eine Täuschung. Es war auch hier der damalige Finanzchef Richard Lutz, der am 5. Februar 2011 in der *Börsen-Zeitung* Klartext wie folgt sprach: „Auf unseren Roadshows im Ausland findet das Schlechtreden der Bahn-Entwicklung nicht statt. [...] Im September [2011] werden wir wieder vier Stationen (mit Roadshows; d. Red.) haben: In Tokio, in Peking, Hongkong und Singapur besuchen wir Staatsfonds und Pensionsfonds. Das machen wir seit 2002. Vor allem in Japan [...] fragen uns die Anleger immer wieder, wann wir endlich an die Börse gehen.“

Mitte 2015 startete dann Rüdiger Grube den dritten Versuch einer Teilprivatisierung der DB. Am 1. August 2015 wurde Lutz als verantwortlich für die DB-Töchter Arriva und Schenker Logistics erklärt. Er sollte in dieser Position diesen Deal vorzubereiten. Er saß also exakt auf dem Sessel, auf den er jetzt Alexander Doll hievte. Damals ging es darum, bei eben diesen zwei Töchtern, die knapp 50 Prozent des DB-Gesamtumsatzes auf sich vereinen, „private Investoren“ hereinzuholen. Wenn nun auch dieses Privatisierungsprojekt scheiterte, dann lag dies sicher nicht an Lutz.

Einiges spricht dafür: Richard Lutz wird auch in Zukunft einen Privatisierungskurs bei der Bahn verfolgen. Auch wenn die Große Koalition bisher eine andere Richtung ankündigt (siehe Kapitel 5).

¹³ Mark Heinrichs und Michael Hedtstück, Investmentbanker Alexander Doll wird Bahn-Vorstand, in: FinanzMagazin vom 10. November 2017. <https://www.finance-magazin.de/banking-berater/banking/investmentbanker-alexander-doll-wird-bahn-vorstand-2002101/> [abgerufen am 17. 3. 2018]

3 Eine erste Bilanz des neuen Bahnchefs Lutz

Oder: Die Bahn als Politikum

Richard Lutz steht am 22. März 2018, zum Zeitpunkt der 2018er Bilanzpressekonferenz, seit knapp 14 Monaten an der Spitze der Deutschen Bahn. Zunächst als Interims-Bahnchef und seit der Aufsichtsratssitzung vom 22. März 2017 als inthronisierter Bahnchef. Das ist zwar keine Ewigkeit, aber doch bereits die Hälfte der Zeit, die Johannes Ludewig (vom 22. Juli 1997 bis 30. September 1999) Bahnchef sein durfte.

3.1 Der Doppel-Lutz

Nun sind sich die meisten Beobachter einig, dass Lutz eine eher schwache Figur abgibt. Ganz allgemein heißt es, da sei „ein Unbekannter am Zug“. Im Fall einer öffentlichen Präsentation, wird an anderer Stelle vermeldet, habe es „erstmal Verwirrung gegeben. Weder Honoratioren noch Presse und Publikum nahmen wahr, dass der Chef der Deutschen Bahn längst eingetroffen war.“ Wieder anderswo wird herablassend formuliert: „Richard Lutz gibt den Chef.“ Oder, ganz krass: „Wie heißt nochmal der Bahnchef? Seit zehn Monaten ist Richard Lutz im Amt, seinen Namen kennen wenige.“¹⁴

Das könnten durchaus ungerechtfertigte, hämische Kommentare sein. Die Selbstdarstellungshows, die die Bahnchefs Mehdorn und Grube boten, muss ein neuer Bahnchef Lutz sicher nicht nachahmen, um als Bahner zu überzeugen. Und einige Bahnbeschäftigte und Freunde der Schiene dürften auch gehofft haben, dass neue Besen gut kehren und dass dieser bescheidene Lutz vielleicht wirklich ein echter Straßenfeger sein und mehr Leute auf die Schiene bringen würde. Zumal Lutz seit 1994 bei der Deutschen Bahn AG ist.

Die vielfach kolportierte Aussage, nun sei mal „ein Eisenbahner“ an der Bahnspitze, ist allerdings fragwürdig. Lutz teilt mit allen vorangegangenen Bahnchefs, dass er auch hinsichtlich seiner Ausbildung und seines Studiums nichts mit Eisenbahnwesen, Eisenbahnbau oder wenigstens Maschinenbau und Technik zu tun hat. Der ständige Verweis, Lutz' Vater sei Eisenbahner gewesen, ist dynastisch-feudal gedacht. Stehen lassen kann man allerdings die Aussage: Lutz kennt die Bahn. Jemand der seit 1994 bei der Deutschen Bahn AG beschäftigt und seit 15 Jahren in führenden Positionen tätig ist, ja, der kennt den Laden. Aber er kennt diesen halt als Finanzler, als Controller, als Betriebswirtschaftler. Zu Recht wird darauf verwiesen: „Er [Lutz; d.Red.] war nie ‚im Betrieb‘ unterwegs, immer am Schreibtisch, angefangen hat er im Controlling.“¹⁵

Dabei ist die bisherige Amtszeit von Bahnchef Lutz von wichtigen Bahnereignissen geprägt: Lutz musste im März 2017 die ernüchternde Jahresbilanz 2016 vorstellen. Er musste im August das Desaster in Rastatt erleben (siehe unten). In seine Amtszeit fielen mehrere eher normale Unwetter, die nur deshalb im allgemeinen Bewusstsein blieben, weil der Schienenverkehr dabei weitgehend lahmgelegt wurde. Lutz ließ die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München wochenlang im Voraus bejubeln – die eigentliche Eröffnungswoche wurde zum Desaster. Der neue massive Kostensprung bei Stuttgart 21 fällt ebenfalls in diese eher kurze Amtszeit von Bahnchef Lutz.

¹⁴ Zitat 1: Kerstin Schwenn in der FAZ (9.12.2017), Zitat 2: Dieter Fockenbrock im Handelsblatt (17.11.2017); Zitat 3: Michael Machatschke im Manager Magazin (16.2.2018) und Zitat 4: Thiemo Heer in FAZ (14.12.2017).

¹⁵ Kerstin Schwenn, Unbekannter am Zug, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 9. Dezember 2017.

Doch bei all diesen wichtigen Marksteinen in den zurückliegenden 12 Monaten blieb Lutz weitgehend unsichtbar. Da überschrieb die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* einen Artikel direkt mit: „Wo bleibt der Bahn-Chef?“ Dort heißt es: „Seit zehn Monaten ist Richard Lutz im Amt, seinen Namen kennen wenige. Das hätte sich spätestens mit der jüngsten Pannenserie ändern können – und sollen. Ein solches Desaster verlangt nach dem obersten Eisenbahner. Vorstandsvorsitzende werden gut bezahlt – auch dafür, sich im Falle des Falles vor ihre Mitarbeiter zu stellen. Die Ausfälle und Verspätungen auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München sind Chefsache. Mehrere Tage gingen Lutz und der gesamte Bahnvorstand jedoch in Deckung, bevor Fernverkehrschefin Birgit Bohle vorgeschickt wurde, um das ‘mea culpa’ vor den Kunden anzustimmen. Das hätte Lutz gut zu Gesicht gestanden.“¹⁶

Einige Beobachter sind auch der Auffassung, dass es nicht die Person, oder nicht allein die Person Lutz sei, die für solche Fehler verantwortlich zu machen sei. Vielmehr sei die gewählte Struktur mit Lutz als Bahnchef und Finanzchef unsäglich. Dazu schreibt das *Manager Magazin*: „Lutz [...] ist ein weiterer Beleg dafür, dass die DB kein normales Unternehmen ist. Denn seine alte Aufgabe – Finanzvorstand – versieht er weiter. Kasse und Kommando in einer Hand: Bei keinem DAX-Wert käme man auf diesen Gedanken. Die Doppelrolle macht Lutz jedoch nicht mächtig, sie schwächt ihn.“¹⁷ In einer ausführlichen, achtseitigen Analyse zum Zustand der Deutschen Bahn AG Ende 2017 im Handelsblatt wird ähnlich argumentiert. Dort heißt es: „Richard Lutz führt seit dem Frühjahr ein Doppelleben, eines als CEO der Staatseisenbahn DB und eines als CFO der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn. Ein Spagat zwischen Staatsräson und Wirtschaftlichkeit.“¹⁸

3.2 Versorgungsanstalt DB

Es gab den ganzen Sommer 2017 hindurch erhebliche Turbulenzen bei der Bestellung offener Vorstandspositionen. Da sahen Aufsichtsrat, aber auch Bahnvorstand, ausgesprochen alt aus. Lutz stimmte dabei u.a. der oben ausgeführten Personalie Alexander Doll zu – und betrieb damit eine Personalpolitik, die kaum geeignet ist, den Schienenverkehr zu befördern.

Lutz stimmte in diesem Rahmen auch einem typischen Versorgungsauftrag aus der Politik zu: Der langjährige Finanzstaatssekretär Werner Gatzert ist seit dem 1. Januar 2018 Chef von Station und Service, der Bahnhofstochter der DB AG. Zutreffend wird dies im *Manager Magazin* wie folgt kommentiert: „Nachgewiesene Kenntnisse im modernen Immobilien- und Dienstleistungsmanagement? Keine. Gatzerts neue Aufgabe – mit rund 500.000 Euro Jahreslöhne doppelt so hoch dotiert wie sein voriges Amt – verdankt er offenbar anderen Voraussetzungen: geleisteten Diensten für die Deutsche Bahn. Als Haushaltsexperte im Finanzministerium war er entscheidend daran beteiligt, der Bahn mehr Geld zuzuschützen.“¹⁹ Felcht hob auf eine entsprechende Frage ausdrücklich hervor, dass er und der Aufsichtsrat bei dieser Entscheidung nicht gefragt waren, dass dies „Sache des Vorstands“ – also die von Lutz (oder die von Merkel-Pofalla-Lutz) – gewesen sei.²⁰

Gatzert setzte die Drehtür in Gang, als vieles für eine Jamaika-Koalition sprach – in der er offensichtlich keine Verwendung gefunden hätte. Nun gab es hier die bekannte Wende und wir haben in Deutschland seit Mitte März eine neue Große Koalition.

¹⁶ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14. Dezember 2017.

¹⁷ Michael Machatschke, Die Merkel-Bahn, in: *Manager Magazin* 3/2018.

¹⁸ Dieter Fockenbrock, Rasender Stillstand, in: *Handelsblatt* vom 17. November 2017.

¹⁹ Michael Machatschke, a.a.O.

²⁰ In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 30. November 2017.

Und da kam doch der neue Finanzminister Olaf Scholz auf die Idee, Herrn Gatzler zurückzuholen. Womit die Drehtür erneut in Gang gesetzt wurde; Gatzler wird ab April wieder als Staatssekretär tätig werden. Im Übrigen im Schulterschluss mit dem Ex-Goldman Sachs-Deutschland-Chef. Doch dieser Drehtür-Vorgang sei hier nicht kommentiert.

3.3 Kommt Pofalla? Die DB als Politikum

Die beschriebene Doppelbelastung von Lutz hat auf alle Fälle zur Folge, dass sich im Schatten des kaum sichtbaren Lutz Ronald Pofalla weiter nach oben bewegt. Das *Manager Magazin*: „Latent überlastet muss er [Lutz] mit ansehen, wie ihm Kollege Pofalla den Rang abläuft. [...] Der Merkel-Mann hat sich zum Faktotum der Bahn hochgewuselt.“²¹

In dem Artikel wird unterstellt, dass die Weichen für einen neuerlichen Wechsel an der Bahnspitze bereits weitgehend gestellt seien: „Viele Autoren sehen den Netzwerker [Pofalla; d. Red.] schon als nächsten Bahn-Chef. Das Drehbuch dazu liest sich flüssig: Pofalla fällt weiter als Aktivposten auf, insbesondere bei seiner alten Chefin Merkel. Die SPD setzt einen der ihren als nächsten Aufsichtsratsvorsitzenden durch, etwa Tui-Chef Michael Frenzel. Im Gegenzug fährt Unionsmann Pofalla in den Zielbahnhof ein. Das Skript hat nur eine Schwäche: Lutz besitzt einen Vertrag bis 2022 und zeigt bislang keine Amtsmüdigkeit. [...] Dennoch: Bei der DB ist alles möglich.“²²

Hinsichtlich der Position des Aufsichtsratsvorsitzenden kommt es inzwischen zwar anders. Der ehemalige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, DB AG-Aufsichtsrat und CDU-Mann Michael Odenwald, wird Nachfolger von Felcht. (siehe Kapitel 5). Das könnte darauf hindeuten, dass eine Inthronisation von Pofalla als Bahnchef weiter als zu früh und zu riskant erscheint. Doch, siehe oben: Bei der DB ist alles möglich.

Anfang der 1990er Jahre wurde das Projekt Bahnreform damit begründet, dass Bundesbahn und Reichsbahn kein Spielball politischer Interessen sein dürften; dass die Schiene aus dem aktuellen politischen Geschäft herauszuhalten sei und dass sich der damals neu gebildete Bahnkonzern auf das Organisieren eines optimalen Schienenverkehrs zu konzentrieren habe. Auf diese Weise würde der Schienenverkehr – auch im Interesse von Umwelt und Klima – ausgeweitet. Perspektivisch könnten damit auch die öffentlichen Leistungen für die Schiene reduziert werden.

Wir erleben den entgegengesetzten Prozess. Der Anteil der Schiene im Personenverkehr stagniert. Im Güterverkehr ist der Anteil der Schiene deutlich rückläufig. Das Schienennetz wurde deutlich abgebaut. Der Zustand der Schieneninfrastruktur hat sich deutlich verschlechtert. Die öffentlichen Gelder, die in das System Schiene fließen, liegen höher als vor der Bahnreform. Die Schulden des Unternehmens Deutsche Bahn AG, das am 1.1.1994 komplett entschuldet startete, haben ein Rekordniveau erreicht. Und die Eingriffe der Politik in das System Schiene und insbesondere in den Bereich der Besetzung von Positionen sind so massiv wie selten zuvor. Der Chef der Schweizer Bahn SBB, Andreas Meyer, wurde Ende 2017 gefragt, wo er den Unterschied zwischen der weitgehend optimal aufgestellten SBB und der DB sehe. Seine Antwort: „Gerade in den obersten Führungsetagen ist die Deutsche Bahn einem viel stärkeren politischen Einfluss ausgesetzt. [...] Politische Diskussionen um die Besetzung von Vorstandsposten, wie es sie in Deutschland gibt, wären bei uns in der Schweiz unvorstellbar.“²³

²¹ Michael Machatschke, Die Merkel-Bahn, in: *Manager Magazin* 3/2018.

²² Michael Machatschke, a.a.O.

²³ Interview mit Andreas Meyer in: *Handelsblatt* vom 17. November 2017.

3.4 Die DB AG mit neuem Schuldenrekord

Die Deutsche Bahn AG startete im Januar 1994 mit einem Schuldenstand von Null. Die gesamten Alt-schulden von Bundesbahn und Reichsbahn wurden damals vom Bund übernommen. Damit wurde der Schienenverkehr komplett entschuldet. Es gab beim Start der Deutschen Bahn AG keine Vorgaben hinsichtlich der Aufnahme neuer Verbindlichkeiten. Dass eine Aktiengesellschaft auch Verbindlichkeiten in einer gewissen Höhe haben würde, wurde dabei zweifellos unterstellt.

Nicht vorgesehen war jedoch ein Anstieg der Schulden auf ein Rekordniveau von 20 Milliarden Euro, wie dies inzwischen für das laufende Geschäftsjahr 2018 vorhergesagt wird. Diese Schulden-summe wurde dann im 24-jährigen Zeitraum seit Bestehen der Deutschen Bahn AG angehäuft.

Im Geschäftsbericht des Jahres 2010 heißt es zum Thema Schulden. „Wir streben eine unseren guten Bonitätseinstufungen angemessene Verschuldung an. Das mittelfristige Ziel für die Tilgungsdeckung liegt wie im Vorjahr bei 30 Prozent. Für das Gearing haben wir als Ziel weiterhin ein Verhältnis von Eigenkapital zu Netto-Finanzschulden von 1:1.“²⁴ Damals lagen die Netto-Finanzschulden bei 17,8 Milliarden Euro; das Eigenkapital wurde mit 14,2 Milliarden Euro ausgewiesen. Das erwähnte Ver-hältnis lag bei 125,4 %; die Netto-Finanzschulden überstiegen das Eigenkapital um rund 25 Prozent. Erklärtermaßen sollte diese Relation also verbessert, die Verschuldung zurückgeführt werden. Dieses Ziel einer Rückführung der Schulden wurde auch mehrmals von Ex-Bahnchef Grube formuliert und auf Bilanzpressekonferenzen vorgetragen.

In Wirklichkeit stiegen die Verbindlichkeiten weiter deutlich an. 2015 lag das Gearing (Nettofinanz-schulden in Höhe von 17,4 Milliarden Euro dividiert durch Eigenkapital in Höhe von 13,5 Milliarden Euro) bereits bei 130 %. 2017 liegt die Höhe der Netto-Finanzschulden bei 18,6 Milliarden; das Gear-ing dürfte damit bereits 135 % erreicht haben. Und für 2018 werden Nettofinanzschulden in Höhe von 20 Milliarden Euro erwartet.

Im Vorfeld der Bilanzpressekonferenz gab es Berichte, wonach die 2018 erreichte Rekordverschul-dung der Deutschen Bahn AG das Niveau der Schulden der Bundesbahn in den letzten Jahren ihrer Existenz erreicht habe. Die DB ließ dies heftig dementieren. Formal ist die Replik der DB berechtigt. Selbst wenn man die Jahre 1991 bis 1993 ausklammert – in diesen Jahren stiegen die Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn dramatisch an, was aber auch den spezifischen Jahren direkt nach der Wende und hohen Ausgaben für Ausbaumaßnahmen im ostdeutschen Schienennetz und für Ost-West-Lückenschlüsse geschuldet war – und wenn man nur das Jahr 1990 als Basis nimmt, dann ist festzuhalten: Die Schulden der Bundesbahn betrug damals, umgerechnet in Euro, 21,5 Milliarden Euro.²⁵ Die nominelle Verschuldung lag zu diesem Zeitpunkt also auf einer mit 2018 vergleichbaren Höhe. Allerdings muss auf zwei Aspekte hingewiesen werden: Erstens waren die Bundesbahn-Schulden am deutlich kleineren Umsatz und am geringeren Eigenkapital zu messen; sie wogen damals also schwerer als die heutigen der DB AG. Zweitens ist die Preissteigerung zu berücksichtigen. In 2017er Preisen gemessen betragen die Bundesbahn-Schulden des Jahres 1990 rund 33,5 Milliarden Euro.

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

²⁴ DB Geschäftsbericht 2010, S.80.

²⁵ Geschäftsbericht Bundesbahn 1991, S.92.

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

Anders verhält es sich bei der Deutschen Bahn AG. Diese verweist – in diesem Fall völlig zu Recht – immer wieder darauf, dass es sich hier um einen privatwirtschaftlichen Konzern handelt. Was auch heißt: Das Unternehmen DB AG kann auch in Konkurs gehen – beispielsweise im Fall von Überschuldung und dann, wenn der Bund in einem solchen Fall nicht einspringt (oder nach EU-Recht vielleicht auch nicht mehr einspringen darf). Die Deutsche Bahn AG unterliegt auch längst einer kritischen Beobachtung der Rating-Agenturen. Bereits dem Geschäftsbericht der DB aus dem Jahr 2015 ist zu entnehmen: „Die Rating-Agentur S&P [Standard & Poor’s] hat eine Anpassung des Rating-Ausblicks [für die DB AG; d. Red.] von stabil auf negativ vorgenommen. Diese Anpassung ist die Folge einer aus Sicht von S&P schlechter als erwartet ausgefallenen Umsatz- und Ergebnisentwicklung und der daraus resultierenden anhaltenden (!) Unterschreitung bestimmter Zielwerte.“²⁶ Diese „bestimmten Zielwerte“ sind nichts anderes als die selbst gesetzten – und oben zitierten – Zielwerte.

Ein anderer Aspekt ist in diesem Zusammenhang von erheblichem Interesse: Der Deutschen Bahn AG wurden bereits einmal Schulden in Höhe von einigen Milliarden Euro vom Staat abgenommen. Gleichzeitig gab es eine strukturelle Verbesserung hinsichtlich fester Zuzahlungen des Bundes, die sich erheblich positiv auf die finanzielle Lage auswirken und die Finanzschulden eher eindämmen sollten. Denn bis 2007 erhielt die DB Bundeszuschüsse, so für den Ausbau und Unterhalt der Schieneninfrastruktur, die als zinslose Darlehen vergeben wurden und die als *Teil der Gesamtschuld* zu verbuchen waren.

In den DB-AG-Bilanzen der Jahre 2002 und 2004 wurden die Verbindlichkeiten der DB bereits einmal mit 24,6 und 25,5 Milliarden Euro ausgewiesen. Sie sanken dann 2007 auf 16,5 Milliarden Euro und verharrten bis 2014 weitgehend auf diesem Niveau. Allerdings sind inzwischen einerseits die zinslosen Darlehen des Bundes nicht mehr in der Summe der Verbindlichkeiten enthalten. Andererseits erhält die DB AG inzwischen die Zuschüsse für die Infrastruktur in einer Form, die nicht mehr Bilanzwirksam ist. Auf deutsch: die Beträge werden ihr „geschenkt“.

Vor diesem Hintergrund ist der weitere und deutliche Anstieg der Verschuldung der DB AG durchaus als hoch problematisch zu kritisieren. Das sieht auch die Ratingagentur S&P so. In einem neuen Bericht vom 30. August 2017 wird festgehalten, dass die Verschuldung hoch sei, dass die betriebswirtschaftlichen Aussichten als negativ eingestuft werden und dass der Bund im laufenden Jahr 2017 erhebliche zusätzliche Mittel bereitgestellt hätte. Die insgesamt zurückhaltend-positive Bewertung ist danach nur darauf zurückzuführen, dass laut Ratingagentur davon auszugehen sei, dass im Fall einer Schieflage des Unternehmens der deutsche Staat der DB AG „sufficient and timely extraordinary support“ gewähren würde.²⁷

²⁶ Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2015, S.100.

²⁷ “High debt levels and negative reported discretionary cash flows until at least FY2019 resulting from large capex needs required to improve service quality./Continued support from the German government in the form of ongoing financing of infrastructure capex and most recently a support package involving a €1 billion capital increase in FY2017 and dividend reductions totaling more than €2.7 billion over FY2017-FY2021 / Our view of the very high likelihood that the German government would provide sufficient and timely extraordinary support to DB in the event of financial distress.”

Siehe: https://www1.deutschebahn.com/ecm2-db-de/ir/anleihen_rating/rating/rating.html

4 Aus dem Schienen-Alltag 2017/18

4.1 Rastatt als Super-GAU und die Lehre für Stuttgart

Samstag, 12. August 2017, 11.03 Uhr: In der Nähe von Rastatt in Baden sackt der Schienenstrang der Rheintalbahn um bis zu einem halben Meter ab. Hintergrund ist der längst überfällig Ausbau dieser wichtigen Bahnstrecke durch Deutschland, auf der täglich hunderte von Personen- und Güterzügen verkehren. Gemäß der Vereinbarung mit der Schweiz, die unter anderem den Gotthard-Basistunnel als Teil der Alpentransversale rechtzeitig fertiggestellt hat, sollte die wichtige Zulaufstrecke in Deutschland schon seit Jahren durchgehend viergleisig ausgebaut sein. Bei den Bauarbeiten für einen Bahntunnel, der die beiden neuen Gleise aufnehmen soll, kam es dann aber zum GAU: Die Tunneldecke brach ein; Geröllmassen und Wasser stürzten in den Bau. In letzter Minute konnten die Züge auf der absackenden Strecke gestoppt werden. Eine Eisenbahnkatastrophe mit Zugentgleisung war im Bereich des Möglichen, wenn ein Stoppen der Züge nicht mehr rechtzeitig möglich gewesen wäre.

Inzwischen sind die Hohlräume mit Beton verfüllt, so dass die Strecke nach sieben Wochen Sperrung wieder freigegeben werden konnte. Die Bauarbeiten der neuen Trasse sind dadurch jedoch wiederum um Jahre zurückgeworfen worden. Teil der Füllmasse ist die 18 Millionen Euro teure Tunnelbohrmaschine, die nicht mehr evakuiert werden konnte.

Die Ursache des Tunneleinbruchs ist noch nicht völlig geklärt. Bemerkenswert ist jedoch, dass die DB AG das Verfahren mit einer besonders großflächigen Vereisung des Bodens unter der bestehenden Strecke bei nur sehr geringem Abstand zwischen dem neuen Tunnel und dem bestehenden Gleis erst als revolutionäres, neues Tunnelbauverfahren pries – und sich dann nach dem Unglück bemühte, das Verfahren als gut erprobt hinzustellen. Es sei eben zu einem bedauerlichen Unfall gekommen. Tatsächlich scheinen bei dem gewählten Bauverfahren für den Tunnel erhebliche Risiken in Kauf genommen worden zu sein.

Aufgrund der Totalsperrung wurden über Wochen täglich 20.000 Fahrgäste mit Bussen hin- und hergekart und mussten erheblich längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. 200 Güterzüge pro Tag mussten riesige Umwege fahren. Viele fuhren erst gar nicht, so wie auch ein NightJet der ÖBB und ein privater Autoreisezug. Es handelt sich um die folgenreichste Vollsperrung des Schienenverkehrs seit Jahrzehnten. Dutzende Unternehmen mit vielen Arbeitsplätzen haben noch immer mit den Folgen zu kämpfen; bei einigen ist die Nachfrage auch Monate nach dem Ende der Vollsperrung noch immer nicht zurück auf dem alten Niveau. Offensichtlich sind besonders den Güterbahnunternehmen durch das Desaster langfristig Kunden verloren gegangen. Der Gesamtschaden könnte bei mehr als einer Milliarde Euro liegen. Nicht zu reden von dem enormen Prestigeverlust für die Schiene.

Der Chef von DB Netz, Ronald Pofalla, war derweil über Wochen im selbst gebuddelten medialen Tunnel abgetaucht – schließlich möchte er bald selbst Bahnchef werden. Da wäre es sehr hinderlich, mit dem folgenschwersten Unglück beim Bahnbau der letzten Jahrzehnte in Verbindung gebracht zu werden. Also gab er lieber keine Interviews und machte sich rar, statt der Öffentlichkeit Rede und Antwort zu stehen, wie es seine Aufgabe als zuständiger Vorstand gewesen wäre.

Zwei Lehren lassen sich aus „Rastatt“ ziehen:

Erstens, dass das System Bahn besser für Unglücke und Sperrungen vorbereitet werden muss und sowohl die Bundespolitik als auch das Management der DB AG bislang viel zu wenig tun, um stattdessen für eine höhere Zuverlässigkeit zu sorgen. So gab es auf der wichtigen potentiellen Ausweichroute Gäubahn zur gleichen Zeit auch eine Sperrung und Bauarbeiten, so dass sie nicht als Umfahrung zur Verfügung stand. Andere mögliche Ausweichrouten sind bis heute nicht elektrifiziert und konnten

daher nur mit erheblichem Mehraufwand und in geringem Umfang als Umfahrestrecken eingesetzt werden. Ein Ausbau des Schienennetzes mit dem Ziel einer höheren Zuverlässigkeit auch im Falle von Problemen und besonders mit Ausweichmöglichkeiten für wichtige Strecken ist daher überfällig. Nur so kann die Bahn auch bei Problemen weiter funktionieren anstatt Kundinnen und Kunden zu verschrecken.

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

Die Bodenbeschaffenheit in Rastatt war dabei im Prinzip berechenbar. In Stuttgart verlaufen hingegen 16,7 Kilometer der Tunnel für „Stuttgart 21“ durch Gipskeuper (Anhydrit), das immer wieder für erhebliche Probleme für Tunnel bis hin zur Vollsperrung verantwortlich ist, wenn es mit Wasser in Verbindung kommt und dann aufquillt. Ein solcher Kontakt mit Wasser lässt sich im Bau und auch später im Betrieb jedoch kaum zuverlässig ausschließen. Viele Tunnel durch Gipskeuper müssen daher im Abstand weniger Jahre immer wieder aufwändig und teuer saniert werden, manche müssen sogar dauerhaft gesperrt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass sich in einem Straßentunnel leichte Hebungen tolerieren lassen, während bei einem Bahntunnel schon Hebungen von wenigen Zentimetern eine Vollsperrung zur Folge haben. Die Folge davon könnte sein, dass wichtige Zulaufstrecken zum neuen Stuttgarter Tiefbahnhof dauerhaft gesperrt werden müssten – mit katastrophalen Auswirkungen auf das gesamte Bahnnetz.

4.2 *Es grünt so grün. Oder: Was nicht fährt, kommt nicht zu spät*

Im Vorfeld der Leipziger Buchmesse 2018 kündigte die Deutsche Bahn AG an: „Bequem reisen und sicher ankommen. Mit den Zügen der Deutschen Bahn reisen Sie umweltfreundlich und entspannt in die Messestadt.“ Es wurden auch zusätzliche Verbindungen angeboten und unter anderem ein „Sonderzug für Bücherwürmer“ eingesetzt.

Es kam dann für viele Tausend Messebesucher anders. Am Wochenende, dem 17. und 18. März, zugleich die Besucher-stärksten Messetage, kam es zu einem Wintereinbruch. Dieser war zwar von den Meteorologen durchaus einige Tage im Allgemeinen und mindestens ein Tag vorher im Besonderen und einigermaßen konkret angekündigt worden. Dennoch erklärte die DB, sie sei „überrascht“ worden. Weswegen es zu „witterungsbedingten Ausfällen“ gekommen sei.

Was stark untertrieben ist. Tatsache ist, dass der Zugverkehr zu einem großen Teil in Leipzig und Region für einen Tag eingestellt wurde. Auch am Sonntag, dem 18. März, gab es viele Ausfälle von Zügen und erhebliche Verspätungen bei den meisten Verbindungen; beispielsweise verkehrten an diesem Sonntag keine Fernverkehrszüge zwischen Leipzig und Hannover. Wie hilflos dabei die Bahn reagierte, demonstriert das folgende Zitat aus der „Leipziger Volkszeitung“: „Der Bereitschaftsdienst der Bahn war am Sonntag beim Warten der Gleise und Weichen auf Probleme gestoßen. Stellen, die gerade geräumt wurden, sind nach einer halben Stunde schon wieder vom Schnee bedeckt und blockiert“, so ein Bahnsprecher. Im Prinzip müssten die Helfer an den Problemstellen stehen bleiben.

Das geht aber nicht, weil dafür die Kräfte nicht reichen.“²⁸ Richtig ist die Aussage: Wenn es schneit, dann schneit es.

Doch Leipzig zur 2018er Buchmesse-Zeit war keine Ausnahme. In jüngerer Zeit – so besonders ausgeprägt im zweiten Halbjahr 2017 und im Januar 2018 – kam es zum Ausfall des Zugverkehrs auf vielen Strecken, in ganzen Regionen und teilweise – im Fall des Fernverkehrs der Bahn – sogar deutschlandweit. Die Stürme „Xavier“ (vom 4. bis 6. Oktober 2017), „Herwart“ (am 29. Oktober) und „Friederike“ (am 18. Januar 2018) waren der Anlass für die „Angebotseinschränkungen“. Im Fall des Sturms „Friederike“ wurde der gesamte Fernverkehr der Deutschen Bahn eingestellt. Der Personenverkehrsvorstand Berthold Huber rechtfertigte diese von ihm und der Chefin der Fernverkehrstochter, Birgit Bohle, getroffene Entscheidung mit den Worten: „Die Entscheidung, die Sicherheit unserer Fahrgäste und Mitarbeiter über alles zu stellen, war richtig.“²⁹

Das kann man auch anders sehen. Das *Manager Magazin*: „Eigentlich seltsam. Nicht überall blies der Wind übermäßig. Güterzüge rollten. Die Autobahnen waren offen. Und auch der Flugverkehr ging mit Einschränkungen weiter. ‘Die Entscheidung, den gesamten Fernverkehr einzustellen, halte ich gelinde gesagt für Feigheit’, wettet Claus Weselsky [...] einer der wenigen Oppositionellen im Haus. Er verkennt die Zusammenhänge. Was nicht fährt, kommt auch nicht zu spät. Insofern erreicht die Bahn im Stillstand ihre höchste Leistungsstufe.“³⁰

Die Deutsche Bahn AG verweist in diesem Zusammenhang meist auf die „Klimaveränderung“ und auf „Extremwetterlagen“. So formulierte sie: „Zunehmende Schäden an Infrastruktur durch Häufung von Extremwetterereignissen als Folge des Klimawandels führen unter anderem zu Erlöseinbußen durch eingeschränkte Angebote infolge witterungsbedingter Störfälle und zu einem erhöhten Mittelbedarf für präventive Maßnahmen.“ Der Konzern arbeite „gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen.“ Man begegne diesen potentiellen Störungen „mit systematischer Wartung und durch Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse.“³¹

Das klingt gut. Ist aber nicht glaubwürdig. Schließlich erschien die zitierte Aussage bereits vor drei Jahren im Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG. Es gibt sogar seit 2007 den Beschluss der Bahn, ihr „Präventionsprogramm“ zu verstärken und das „Vegetationsmanagement“ zu optimieren. Und immer wieder neu schillernde Aussagen darüber, dass der „Aktionsplan Vegetation ganzheitlich und strategisch auf einen stabileren Waldbestand entlang der Gleise ausgerichtet“ sei, dass es für „neuralgische Punkte“ ein „Hot-Spot-Programm“ geben würde, dass dafür „ein neues Expertenteam ins Leben gerufen“ worden sei und dass man sogar „mit Hilfe von Helikopter-Einsätzen und Spezialfirmen“ vorgehe.³²

Allein das Versprechen der Deutschen Bahn AG „Die Bahn wird sturmsicher“ ist zweifelhaft. „Sturmsicher“ war die Bahn in Zeiten, als sie mit einem Foto, das einen durch eine Winterlandschaft fahrenden Fernverkehrszug zeigt und der Schlagzeile „Alle reden vom Wetter. Wir nicht“ für die Schiene warb. Und als sie diese Aussage auch glaubhaft – in der Praxis, Winter für Winter – als zutreffend unter Beweis stellte.

²⁸ Leipziger Volkszeitung vom 17. März 2018.

²⁹ In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 20. Januar 2018.

³⁰ Manager Magazin vom 12. Februar 2018.

³¹ Geschäftsbericht 2015, S.175.

³² Auszüge aus dem DB-Themendienst „‘Aktionsplan Vegetation‘ entlang der Strecken startet“ vom Januar 2018.

Den Verweis auf „extreme Wetterlagen“ hält beispielsweise Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen, für wenig überzeugend: „Schneefall, der in Ländern mit leistungsfähigen Bahnsystemen wie der Schweiz, Russland oder Schweden nur ein müdes Blinzeln auslöst, wird bei der DB Netz zum Anlass genommen, Hauptschlagadern und Nebenstrecken des Schienennetzes zwei Tage und länger zu sperren. Es muss ein Ende haben, dass die ganz offenbar unzureichenden Ressourcen der DB Netz Schäden in Millionenhöhe bei den Verkehrsunternehmen und ihren Kunden verursachen.“ Westenberger spekuliert, dass die für das Top-Management geltenden Incentives zur Steigerung der Pünktlichkeit Teil des Problems sein könnten: „Denn gesperrtes Netz bedeutet in der DB-Logik: null Verspätungsminuten.“³³

4.3 Die verpatzte Inbetriebnahme der Neubaustrecke durch den Thüringer Wald

Großes Hallo am 10. Dezember 2017: Nach insgesamt 26 Jahren Bauzeit geht das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8“ (VDE 8) in Betrieb – und verkürzt die Fahrzeit zwischen Berlin und München auf spektakuläre 4 Stunden statt der bisherigen gut 6 Stunden. Diese Fahrzeit gilt zwar nur für die 3 ICE-Sprinter pro Tag und Richtung, aber auch die sonstige etwa eine halbe Stunde längere Fahrzeit mit Zwischenhalten kann sich in Anbetracht der Entfernung von 600 Kilometern sehen lassen. Damit dürfte es ähnlich wie bei der Neubaustrecke Köln/Bonn – Frankfurt gelingen, einen großen Teil des Flugverkehrs auf die Bahn zu verlagern. *Bahn für Alle* begrüßt diese Fahrzeitverkürzung.

Die Ernüchterung folgte leider schon am gleichen Tag: Der erste Zug voll mit Journalistinnen und Journalisten blieb auf der Strecke plötzlich stehen und konnte über Stunden nicht weiterfahren. Das gleiche wiederholt sich in den folgenden Tagen und Wochen bei etwa jedem zweiten Zug. Viele Fahrgäste erreichen ihr Fahrtziel nur mit vielen Stunden Verspätung und Ersatzzügen, manche Züge müssen über die Bestandsstrecken umgeleitet werden. Eine Welle von Spott ergießt sich – wieder einmal – über die DB AG.

Hintergrund der Probleme ist das auf der Strecke verbaute neue Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System)³⁴, das bisher erst auf wenigen Strecken in Deutschland verbaut ist und ohne die klassischen Signale auskommt. Es hatte zwar schon zwei Jahre problemlos auf der Verlängerung der Strecke zwischen Erfurt und Halle/Leipzig problemlos funktioniert – dort jedoch bis dahin nur bei geringeren Geschwindigkeiten (bis 230 km/h statt jetzt 300 km/h). Für die Inbetriebnahme der Verbindung zwischen Berlin und München mussten nun noch sehr viel mehr Züge mit dem ETCS-System ausgerüstet werden. Die neu verbaute Module waren dabei wohl nicht gut auf den Zug abgestimmt und haben insbesondere höhere Geschwindigkeiten detektiert als tatsächlich vom Zug gefahren. Dadurch kam es dann wohl – aus Sicherheitsgründen eigentlich sinnvoll – zu den Zwangsbremssungen.

Dabei sind der DB AG tatsächlich zwei Dinge vorzuwerfen:

Erstens sind die Ingenieure ein großes Risiko eingegangen, indem sie dieses System ohne eine gleichzeitige Rückfallebene – beispielsweise das klassische Zugsicherungssystem LZB³⁵–verbaut haben. Wäre ein solches Alternativsystem vorhanden gewesen, hätten die Züge mit diesem problemlos

³³ Pressemeldung Netzwerk Europäischer Bahnen e.V. vom 18. März 2018.

³⁴ Genaugenommen handelt es sich hier um die Variante System ETCS Level 2 ohne ortsfeste Signale (andere ETCS-Varianten haben noch ortsfeste Signale) – und zwar die deutsche Version. Entgegen der erklärten Absicht, das europaweit einheitliche System den grenzüberschreitenden Schienenverkehr in Europa vereinfachen soll, unterscheiden sich die nationalen Varianten leider bislang noch deutlich und ermöglichen eben keinen europaweiten Einsatz von Fahrzeugen ohne jeweilige nationale Anpassungen.

³⁵ LZB steht für Linienzugbeeinflussung – das System, das auf fast allen anderen Schnellfahrstrecken in Deutschland ab Geschwindigkeiten von 160 km/h zum Einsatz kommt.

weiter fahren können. Die ausschließliche Verwendung von ETCS hat nicht nur den Nachteil der fehlenden Rückfallebene im Falle von technischen Pannen, sondern sie schließt auch alle nicht mit ETCS ausgestatteten Lokomotiven und Triebzüge – und das ist momentan noch die Mehrheit – von der Benutzung der Strecke aus. Daher wird die Neubaustrecke auch überhaupt nicht von Güterzügen befahren, obwohl bei der Nutzen-Kosten-Berechnung der Strecke eine Vielzahl von Güterzügen einberechnet worden war, um die teuren Investitionen zu rechtfertigen. Tatsächlich sind aber gerade einmal 18 ICEs pro Tag und Richtung – einmal pro Stunde – dort unterwegs. Das Spiel mit den einberechneten und nie fahrenden Güterzügen ist übrigens eine ständige Wiederholung: Immer wieder werden die Milliarden-Investitionen für Neubaustrecken auch mit Güterzügen begründet, die dann tatsächlich aber nie auf der Strecke fahren; aktuell beispielsweise auf der noch im Bau befindlichen Strecke Wendlingen – Ulm.

Der zweite Vorwurf an die DB AG sind die fehlenden Prüfungen vor der Inbetriebnahme. Offensichtlich wurden die ICEs für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke – vor allem ICE-3-Züge – auf die Schnelle mit den ETCS-Modulen ausgestattet, ohne das Zusammenspiel vorher auch ausreichend noch ohne Fahrgäste auf der Strecke zu testen. Der Hintergrund dafür sind wiederum die jahrelangen Sparmaßnahmen der DB AG: Es gibt nämlich so gut wie keine Ersatzzüge, die im Falle von technischen Defekten eingesetzt werden könnten – oder die eben bei einer solchen System-Umrüstung die gerade im Test befindlichen Züge ersetzen könnten. Stattdessen gibt es einen enormen – und im schlimmsten Fall sogar sicherheitsrelevanten – Druck, dass möglichst alle ICEs ständig einsatzbereit sein müssen.

Immerhin funktioniert die Strecke inzwischen wohl leidlich – zumindest nicht schlechter als andere. Was dennoch bleibt ist allerdings der schale Nachgeschmack, dass so viel Geld in eine Strecke investiert worden ist, die man auch sehr viel günstiger mit gleichzeitig sogar noch größerem Nutzen hätte realisieren können. Sehr viel günstiger und gleichzeitig verkehrlich sinnvoller wäre eine weiter östliche Streckenführung gewesen, mit der man nicht nur den vom Bahn-Fernverkehr bislang weitgehend abgeschnittenen Verdichtungsraum Gera/Zwickau/Chemnitz mit hätte einbinden können, sondern außerdem den Thüringer Wald weitgehend umfahren hätte. Diese Streckenführung hätte rund zwei Drittel der Kosten einsparen können, auch weil ein größerer Anteil als Ausbau von bestehenden Strecken hätte realisiert werden können – und das bei nur geringfügig längeren Fahrzeiten.³⁶ Schon seit den frühen 1990er Jahren haben mehrere Bürgerinitiativen unter dem Dach „Das bessere Bahnkonzept“ gegen die nun realisierte Streckenführung protestiert und Alternativen vorgeschlagen. Letztlich konnte sich aber Bernhard Vogel, der damalige thüringische Ministerpräsident und gute Helmut-Kohl-Freund, mit seiner Wunsch-Streckenführung über Erfurt durchsetzen. Die bittere Ironie der Geschichte ist, dass damit zwar die thüringische Landeshauptstadt hervorragend in das Fernverkehrsnetz eingebunden ist, dass gleichzeitig aber der Rest Thüringens – unter anderem Jena, Weimar und Naumburg – fast komplett von diesem abgekoppelt wurden, Thüringen also insgesamt der große Verlierer ist, da mehr Städte vom Fernverkehr abgehängt als andere angeschlossen wurden.

Absurd ist auch, dass die Neubaustrecke auf eine Geschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt wurde, was die Kosten durch die vielen Ingenieurbauwerken (Brücken und Tunnels) enorm in die Höhe getrieben hat, da extrem große Kurvenradien notwendig sind. Solche Geschwindigkeiten werden in Deutschland bislang nur auf der Neubaustrecke Köln/Bonn – Frankfurt gefahren und sind eigentlich generell fragwürdig: Die Zeitersparnis gegenüber Strecken mit 250 km/h Maximalgeschwindigkeit liegt im geringen Minutenbereich, aber bekanntlich steigt der Energieverbrauch im Quadrat mit der Geschwindigkeit. Inzwischen sieht daher auch die DB AG selbst eine Geschwindigkeit von 250 km/h als die Grenze des wirtschaftlich Sinnvollen an. Dennoch wurde die Trasse im Geschwindigkeitswahn der 1990er Jahre auf 300 km/h geplant, was später nie korrigiert wurde. Das ist besonders deswegen

³⁶ Vieregge-Rössler GmbH: Einsparpotentiale bei Schienen-Großprojekten durch eine Modifikation der Planung. München 2006.

fragwürdig, weil die DB AG ab 2019 auch den neuen ICE 4 auf der Neubaustrecke einsetzen will, der aus Kostengründen von vorneherein auf maximal 249 km/h ausgelegt wurde.

Die Folge von alledem sind die massiv explodierten Kosten von letztlich über 10 Milliarden Euro – und die enormen Bauverzögerungen durch den zwischenzeitlichen Baustopp wegen der Unwirtschaftlichkeit der Strecke. Letztlich wirkt die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald so schon mit ihrer Inbetriebnahme wie ein Relikt einer vergangenen Zeit, als man noch im technischen Machbarkeitswahn Strecken für Höchstgeschwindigkeiten um jeden Preis geplant hat.³⁷

Dennoch ist der Klima-Effekt durch die Verlagerung tausender Fahrgäste vom Flugzeug auf die Bahn positiv – und die bisherigen Zahlen deuten auch daraufhin, dass dieser auch tatsächlich erreicht wird.

4.4 Stuttgart 21

Die eingangs unseres Alternativen Geschäftsberichts aufgeführten drei Personen aus dem Spitzenpersonal der Deutschen Bahn AG, die binnen 15 Monaten den Bahnkonzern verließen, haben eine Gemeinsamkeit: Sie haben das Großprojekt *Stuttgart 21* intensiv und mit persönlichem Engagement vorangetrieben. Sie taten dies über ihre gesamte Amtszeit hinweg, obgleich der damalige Bahnchef Rüdiger Grube bei Amtsantritt kundtat, dass 4,5 Milliarden Euro Kosten für Stuttgart 21 eine „Sollbruchstelle“ darstellen würden, und dass höhere Kosten das Projekt unwirtschaftlich machen würden.

Beim Abgang von Volker Kefer und von Rüdiger Grube wurde das Projekt auch nach offiziellen Angaben der Deutschen Bahn auf 6,8 Milliarden Euro taxiert. Beim Abgang von Utz-Hellmuth Felcht Ende März 2018 sind es bereits 8,2 Milliarden Euro. Damit aber ist das Großvorhaben auch nach eigenem Bekunden der Bahnverantwortlichen deutlich unwirtschaftlich. Die Projektkosten liegen heute bereits – auf Basis der bahnoffiziellen Zahlen – um 82 Prozent über dem Wert, den der damalige Bahnchef als „Sollbruchstelle“ ausgab.

Gegen die drei Genannten wurde mehrfach Strafanzeige eingereicht wegen Untreue.³⁸ Felcht und Grube, aber auch Pofalla, damals als Kanzleramtsminister, engagierten sich massiv im Frühjahr 2013 für ein neues Ja der Aufsichtsräte beim damaligen S21-Kostensprung von 4,5 auf 6,5 Milliarden Euro. Felcht und Pofalla machten sich dann im Januar 2018 nochmals dafür stark, dass die neue Kostensteigerung von 6,5 auf 8,2 Milliarden Euro im Aufsichtsrat abgesegnet wurde.

Längst zeichnet sich ab, dass die tatsächlichen Kosten von Stuttgart21 über die psychologisch wichtige Marke von zehn Milliarden Euro klettern werden. Was, zusammen mit den krassen Verzögerungen der in Aussicht gestellten Termine zur S21-Inbetriebnahme (derzeit frühestens Ende 2025) das Thema Untreue neu auf die Tagesordnung setzen wird.

Unter diesen Bedingungen macht es Sinn, wenn die bisherigen Verantwortlichen an der Bahnspitze, die zugleich für diese enorme Veruntreuung von Steuergeldern mit verantwortlich sind, sich rechtzeitig aus der Schusslinie nehmen.³⁹

³⁷ Eine ausführliche Bewertung der Strecke VDE 8 ist hier zu finden: <http://mobilitaetswen.de/das-letzte-verkehrsprojekt-deutsche-einheit-geht-in-betrieb-die-neubaustrecke-erfurt-nuernberg>

³⁸ Siehe RA Dr. Eisenhart von Loeper, *Begehen die Bahnchefs fortgesetzte Untreue?*, in: Winfried Wolf, *abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares scheitern und die Kultur des Widerstands*, Köln 2018, S. 346ff.

³⁹ Kommt es zur Anklage wegen Untreue, wird sich strafscharfend – angedroht mit mindestens 6 Monate bis zu 10 Jahre Freiheitsstrafe – zu Lasten der Tatverdächtigen auswirken, dass sie der DB AG pflichtwidrig durch die folgenschwere Fehlentscheidung für den Weiterbau von S 21 einen Vermögensverlust großen Ausmaßes, nämlich in Milliardenhöhe zugefügt haben, der sich allenfalls noch durch den bisher

Und es war Utz-Hellmuth Felcht, der Ende 2017 in einem ausführlichen Interview mit der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung*, das sich vor allem um die Frage drehte, warum auch er den Konzern verlässt, drei Mal „Stuttgart 21“ erwähnte. Und der in diesem Gespräch sybillinisch feststellte: „Sobald man [als Aufsichtsrat; d. Red.] zu eng bei der Politik ist, sich gar vereinnahmen lässt, kann man aktienrechtlich nicht mehr korrekt arbeiten.“⁴⁰

Wir fügen hinzu: ... kann man strafrechtlich belangt werden.

Prüfstein Justiz

Die Chance auf einen Zugriff der Justiz gegen das Spitzenpersonal des Bahnkonzerns wegen schädigender Untreue wächst, weil die Juristen Eisenhart von Loeper und Dieter Reicherter vier Angriffsflächen zur Anzeige gebracht haben, die je eigenständig zur strafrechtlichen Verfolgung taugen und damit das Projekt ins Wanken bringen können:

Als Erstes leisten sich Bund und Bahn die unhaltbare These, bei einem Projektabbruch würden Kosten von „mindestens 7,020 Mrd. Euro anfallen“.⁴¹ Man stützt sich auf Angaben der Bahn und auf das geheim gehaltene PwC-Gutachten, das dem Täuschungsmanöver ein amtliches Siegel verleihen soll. Allerdings zeigt der vorangehende Satz, dass hier Stuttgart 21 und die Neubaustrecke „sich gegenseitig bedingen“ und „wirtschaftlich gesamthaft betrachtet“ werden: Ein grob irreführendes Manöver, denn die NBS unterliegt dem Bundesverkehrswegeplan, wogegen S 21 ein „eigenwirtschaftliches“ – höchst unwirtschaftliches Projekt ist, zudem erklärte das Bundesverkehrsministerium bereits im Dossier vom Februar 2013, Seite 8:

„Der Bund hat immer betont, dass diese Vorhaben nicht zwingend zusammengehören. Die Schnellfahrstrecke nach Ulm könnte auch alternativ in den Knoten Stuttgart eingebunden werden. Bereits bei einer Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung für Stuttgart 21 im Jahr 2007 hat der Gutachter des Bundes die Erstellung eines alternativen Planfalls unter den Prämissen der Beibehaltung des Kopfbahnhofs und dem Bau der NBS Wendlingen-Ulm als betriebswirtschaftlich sinnvoll erachtet.“

Weil man in der zitierten Antwort der Bundesregierung die Brüchigkeit der eigenen Argumentation kennt, wird sodann eine „Einzelbetrachtung“ nachgeliefert, die 4,8 Milliarden Euro Abbruchkosten behauptet, ohne sie zu spezifizieren. Diese Summe kann nur aus vollen Rückbaukosten der bisherigen Investitionen von etwa 3,2 Mrd. Euro hochgerechnet werden, obwohl das die Perversion auf die Spitze treibt, weil jegliche Alternativlösung zu S 21 immer von sinnvoller Umnutzung der schon erbrachten Investitionen ausgeht. Die Absicht ist klar: Da wird eine zum Popanz aufgebauchte Berechnung präsentiert, um die Ausstiegsdebatte – wie 2013 – im Keim zu ersticken. Das ist nicht akzeptabel. Wie der Verkehrsgutachter Dr. Martin Vieregge ermittelte, betragen die Investitions- plus Umstiegskosten 4,8 Milliarden Euro. Damit ist der Ausstieg wenigstens drei Mrd. Euro günstiger – folgt man der letzten Kostenanhebung der DB auf 7,7 bis 8,2 Milliarden Euro. Die Bahn-Vorstände Lutz und Pofalla haben hiernach – in juristischer Hinsicht – „gezielt im kollusiven Zusammenspiel mit dem Aufsichtsrat dem Bahnkonzern pflichtwidrig schwer geschadet“.

verweigerten Umstieg vermindern ließe. Siehe dazu die Neuanzeige wegen „besonders schwerer Untreue“ vom 12.02.2018, Website strafvereitelung.de zu dem auf 8,2 Mrd. € aufgestockten Finanzrahmen.

⁴⁰ Gespräch von Kerstin Schwenn mit Utz-Hellmuth Felcht, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 30. November 2017.

⁴¹ Siehe Antwort der Bundesregierung Drs. 19/779 vom 16.02.2018 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, S. 3 f., Ziffer 6.

Drei weitere strafrechtlich als Untreue angezeigte Sachverhalte können die Tatverdächtigen treffen: Die achtgleisige Ausgestaltung des Tiefbahnhofs ohne Ausweichmöglichkeiten bringt einen schädlichen Verkehrsengpass mit sich, den die Anwälte der DB AG bei der Staatsanwaltschaft Berlin nicht einmal in Zweifel stellten. Das sechsfach regelwidrige Gleis- und Bahnsteiggefälle gefährdet Leib und Leben der Bahnreisenden durch Wegrollvorgänge, wie die Statistik der Bahn im Kölner Bahnhof bei zwei- bis vierfach geringerem Gefälle nachweist. Und der Tunnelbau im quellfähigen Anhydrit erzeugt jetzt schon gravierende Bauverzögerungen und lässt im Falle der Fertigstellung des Projekts wiederkehrende Sanierungsbedarfe und Streckenstilllegungen erwarten.

An dieser Faktenlage kommt die Justiz auf Dauer gesehen nicht vorbei. Es kann noch spannend werden.

Bahnchef lässt Staatsbahn gegen Bundesland und Landeshauptstadt Stuttgart klagen

Hier kommt ein weiteres Mal Rüdiger Grube ins Spiel. Nur wenige Wochen vor seinem Abgang, Mitte Dezember 2016, hinterließ Rüdiger Grube der Stadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg ein vergiftetes Abschiedsgeschenk: Die Deutsche Bahn AG klagt seither auf Übernahme aller Mehrkosten beim Projekt Stuttgart 21 durch die „Projektpartner“. Diese „Projektpartner“ sind das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Region Stuttgart. Damit könnten, so ein Bericht von Rüdiger Soldt bei *faz.net* vom 29. November, „auf das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Region Mehrkosten von mindestens zwei Milliarden Euro (zukommen).“

Wir verdeutlichen nochmals die *Gemengelage*: Da klagt der Staatskonzern Deutsche Bahn AG, vertreten von dem Noch-Bahnchef Rüdiger Grube (der bereits innerlich „nicht mehr für die Bahn brennt“) gegen die staatlichen Gliederungen Land Baden-Württemberg und Landeshauptstadt Stuttgart auf die Übernahme von Stuttgart21-Kosten, die sich auf einer nach oben offenen Skala bewegen. Mit dieser Art Verschiebebahnhof von Milliarden-Euro-Kosten wird zugleich gegenüber der Öffentlichkeit eine Nebelbank ausgebreitet, bei der man nicht mehr erkennen soll, wer für das Desaster beim Großprojekt Stuttgart 21 verantwortlich ist.

Und es kommt noch ein Sahnehäubchen: Die 200 Seiten starke Klageschrift der DB AG gegen Stadt und Land wurde verfasst von der international agierenden Kanzlei Wilmer Hale. Diese wirbt für sich mit dem Slogan: „Tausend Rechtsanwälte an zwölf Standorten in fünf Ländern“. In Deutschland agiert der bis Februar 2018 amtierende Präsident des Autolobbyverbands VDA, Matthias Wissmann, als „Senior International Counsel“ und als deutscher Vertreter von WilmerHale. Matthias Wissmann war es, der im April 1994 als Bundesverkehrsminister erstmals das Projekt Stuttgart 21 vorgestellt hatte. Auf der Wilmer Hale-Website wird Wissmann beschrieben als ein Mann, der sich auf „die Deregulierung von Märkten und Industrien“ konzentrierte.

Ergänzend sei vermerkt: Die Klageschrift der Bahn gegen die Stadt Stuttgart und gegen das Land Baden-Württemberg wird vor der Öffentlichkeit geheim gehalten. Und die offensichtlich bereits ausgearbeitete juristische Antwort der Stadt Stuttgart auf diese Klage wird „aus prozesstaktischen Gründen“, so Fritz Kuhn, Oberbürgermeister der Stadt und führender Vertreter der Partei Die Grünen, auch dem Gemeinderat der Stadt vorenthalten.

Da wedelt der Schwanz mit dem Hund. Und dies heftig.⁴²

Im Übrigen ist für die Deutsche Bahn AG ihr größtes Bauvorhaben – und das war und ist Stuttgart 21 – kein Thema für eine angemessene Berichterstattung. Auf der 2017er Bilanzpressekonferenz wurde Stuttgart 21 im Bericht des frisch gekürten Bahnchefs Richard Lutz erst gar nicht erwähnt. Allerdings gab es dort als Reaktion auf eine von Lutz nicht erwartete Journalistenfrage zu Stuttgart 21 eine erstaunliche Freud'sche Fehlleistung: Des Bahn-Chefs Antwort lautete, er sei „finster entschlossen“ Stuttgart 21 zu Ende zu bauen.⁴³

Längst wird das Großprojekt nicht mehr mit technischen Vorteilen begründet. Diese gibt es ja auch nicht. Das Motiv für das Weiterbauen ist eine „finstere Entschlossenheit“. In der Wirtschaftspresse hingegen wird Klartext geschrieben. Stuttgart 21 sei „ein Meilenstein im Niedergang der DB als rationales Unternehmen.“ So Jüngst Michael Machatschke im *Manager-Magazin*. Er zitiert dabei Grube, der Stuttgart 21 noch als „Leuchtturmprojekt“ bezeichnet hatte, um zu bilanzieren: „Der Strahl dieses Leuchtturms brennt heute der ganzen Republik in den Augen. [...] Dennoch hat kein DB-Verantwortlicher den Mut, Nein zu sagen [...] um unsinnige Prestigeprojekte abzumoderieren, fehlt der Bahn die Souveränität des Erfolgreichen.“⁴⁴

4.5 Das Tarifsystem der Bahn: Neustart dringend notwendig

An regelmäßige Preiserhöhungen ist die Kundschaft der Bahn gewöhnt, auch wenn es in den letzten Jahren mehrmals „Nullrunden“ gab, die wohl vor allem der neuen Billig-Konkurrenz durch die Fernbusse geschuldet waren. Mit dem letzten Fahrpreiswechsel im Dezember 2017 habe die DB Ihre Preise nur „ausgesprochen moderat“ erhöht – behauptet sie zumindest Fernverkehrschefin Birgit Bohle. Von 0,9 Prozent ist die Rede. Diese Zahl gilt aber für eine Mischrechnung, die nicht nachvollziehbar ist. Die immer verfügbaren Normalpreise (seit neuestem „Flexpreis“ genannt) werden im Fernverkehr um 1,9 Prozent erhöht, im Nahverkehr sogar um 2,3 Prozent. Und auf einigen Strecken sind die Erhöhungen noch deutlich stärker. Insbesondere die Eröffnung der Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Erfurt schlägt dieses Mal massiv zu Buche: Dort sind die Tickets um immerhin 13,6 Prozent teurer geworden. Begründet wird dies mit der kürzeren Fahrzeit durch die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke. Diese hat jedoch nicht die DB finanziert, sondern der Bund. Trotzdem will die DB nun ihre Kasse mit dem zu erwartenden Kundenansturm füllen.

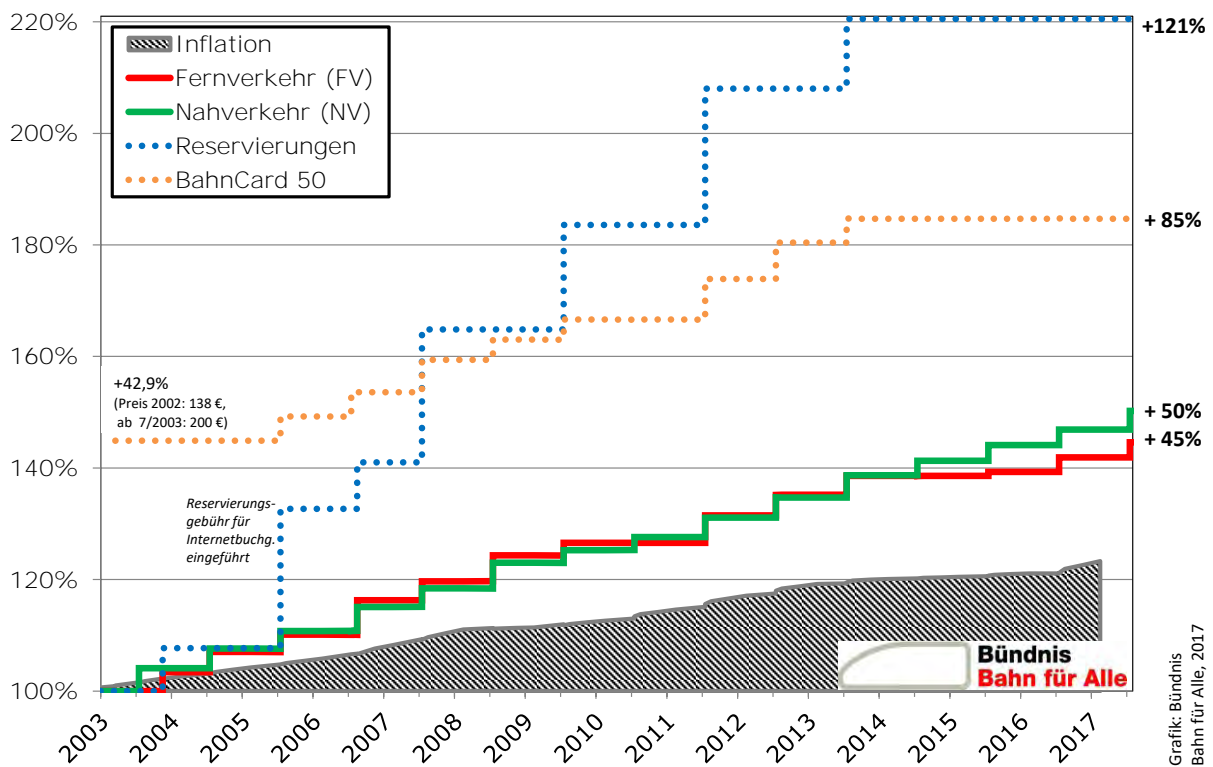
Wir erfassen die Preisentwicklung der Bahn schon seit Jahren kontinuierlich, und diese Analyse zeigt: Sie hat ihre Preise um durchschnittlich 3,5 Prozent im Jahr erhöht und damit konstant ziemlich genau doppelt so stark wie die allgemeine Inflation (siehe Grafik unten). Die Fernverkehrspreise sind seit 2003⁴⁵ um insgesamt 44,6 Prozent angestiegen, im Nahverkehr (DB-Tarif) sind sie sogar um 50,2 Prozent teurer geworden. Und viele Zusatzleistungen sind noch deutlich stärker im Preis gestiegen: So ist die BahnCard 50 als Mobilitätskarte für Vielfahrer seitdem um 85 Prozent teurer geworden, und Reservierungen haben sich im Preis mehr als verdoppelt.

⁴² Wilmer Hale ist im Übrigen gut verhandelt mit der Investment-Bank Lazard. Die Kanzlei zahlte an Lazard allein 2016 120.000 US-Dollar und 2017 190.000 US-Dollar Lobbygelder. Siehe: <https://www.opensecrets.org/lobby/firmsum.php?id=D000022322&year=2016> [abgerufen am 21. 3.2018]

⁴³ Siehe u.a. W. Wolf, *abgrundtief + bodenlos...*, a.a.O., S. 327.

⁴⁴ M. Machatschke, *Die Merkel-Bahn*, in: *Manager Magazin* 3/2018 vom 16. Februar 2018.

⁴⁵ Mit dem Jahr 2003 hat die DB AG eine Preisreform („PEP“) durchgeführt und dabei Festpreise für einzelne Verbindungen statt Kilometerpreise eingeführt. Dadurch ist eine Vergleichbarkeit mit den Preisen vor dem Jahr 2003 nicht möglich. Für die Vergleiche hier wurden die jährlichen Pressemitteilungen der DB AG für die Normalpreise in der 2. Klasse herangezogen; die realen Preiserhöhungen könnten teilweise sogar noch höher liegen.



Neben dem reinen Preisniveau ist aber vor allem das Tarifsystem grundsätzlich zu kritisieren: Das Zustandekommen der Preise ist absolut intransparent zwischen den Extremen eines inzwischen enorm teuren Normal-/„Flexpreises“ und Sparpreisen, die für die gleiche Reise kaum mehr ein Zehntel dieses Preises betragen. Es kann passieren, dass zwei Fahrgäste im Zug nebeneinander sitzen, von denen einer 19 Euro für sein Ticket gezahlt hat und der andere für die gleiche Strecke 145 Euro. Eine grundlegende Neukonzeptionierung der Bahn-Tarife ist deswegen eigentlich seit Jahren überfällig. Mit den in den letzten beiden Jahren eingeführten Veränderungen geht die DB AG allerdings leider in eine ganz andere Richtung: Sie macht das ohnehin schon sehr komplexe System nochmals komplizierter und kundenfeindlicher.

Schon mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde der bereits als „Flexpreis“ umbenannte Normalpreis nämlich schlichtweg abgeschafft. Sein angeblicher Nachfolger, der „differenzierte Flexpreis“ ist das Gegenteil von dem, was sein Name suggeriert. Er verliert nämlich sämtliche Flexibilität, die der Normalpreis einmal hatte. Während Tickets bis Dezember 2012 noch 4 Tage gültig waren, waren es bis Dezember 2016 immerhin noch 2 Tage. Seitdem muss die Reise immer zwingend am ersten Gültigkeitstag angetreten werden. Wer eine Hin- und Rückfahrt zusammen bucht, konnte die Rückfahrt bis Dezember 2016 flexibel innerhalb eines Monats antreten. Seitdem gibt es diese Rückfahrregelung jedoch nicht mehr, so dass man sich auch mit dem „Flexpreis“ jeweils ganz genau auf einen Hin- und Rückfahrtstag festlegen muss.

Der Grund für diese Verschlechterungen ist die neue „Differenzierung“ des sogenannten „Flexpreises“. Anders als der frühere Normalpreis ist er nämlich mitnichten immer gleich, sondern er variiert je nach Reisetag. Die viel nachgefragten Reisetage – Freitag, Sonntag, Montag und rund um Feiertage – werden im Vergleich zu den anderen Tagen teurer, und die Spanne zwischen beiden wurde auch 2017 weiter gesteigert. Damit wird der „Flexpreis“ den sehr viel günstigeren Sparpreisen, bei denen das Zustandekommen bestimmter Preise überhaupt nicht nachvollziehbar ist, immer ähnlicher.

Ebenfalls kundenfeindlich war die nochmalige Erhöhung der Stornierungsgebühr von Tickets – von ohnehin schon teuren 17,50 Euro auf 19 Euro. Bei manchen Sparpreisen (mit BahnCard) führt das dazu, dass es bei Nicht-Nutzung günstiger ist, das Ticket einfach verfallen zu lassen anstatt es zu stornieren – weil man sonst noch draufzahlen würde.

Aber die DB wäre nicht die DB, wenn sie nicht gleichzeitig auch noch die komplett umgekehrte Strategie verfolgen würde: Immer wieder werden nämlich Sondertickets über Discounter oder als Beigabe zu irgendwelchen Produkten verkauft. Gerade in diesen Tagen stürmen wieder Menschen die Züge, weil die „Lidl-Tickets“ vor Ostern ihre Gültigkeit verlieren. Dass sich auf diese Weise Bahnkunden, die gerne flexibel reisen möchten, auf Dauer gewinnen lassen, dürfte eher unwahrscheinlich sein. Stattdessen verärgert die DB mit solchen Aktionen ihre Kundschaft.

Bei dieser Preispolitik – ob es die immer wieder wechselnden Sparpreise sind oder solche Lockangebote – vergisst die DB AG immer wieder eines: Schnäppchenkunden sind keine Dauerkunden. Wer einmal günstig gereist ist, wird nicht automatisch beim nächsten Mal teuer reisen. Umgekehrt sind nicht einmal mehr viele der existierenden Dauerkunden bereit, die teureren Preise zu bezahlen. Man wird als Bahnfahrer durch die Preispolitik der DB AG immer mehr dazu erzogen, sich ständig nach neuen Schnäppchen umzusehen. Das führt dazu, dass solche Preise, die für Bahnfahrten früher ganz normal waren, inzwischen teuer erscheinen, wenn man für die gleiche Reise ein paar Wochen vorher nur einen Bruchteil gezahlt hat. So verdirbt sich die DB AG ihre eigenen Preise. Sie ist zwar stolz darauf, auch 2017 wieder neue Kundinnen und Kunden für den Fernverkehr gewonnen zu haben – aber gleichzeitig sind die Erträge gesunken, weil viele eben nur mit den günstigen Lockangeboten unterwegs waren.

Die DB AG verweist als Rechtfertigung für ihr Preissystem auf die Konkurrenz zu den Fernbussen und teilweise auch zum Luftverkehr, die ebenfalls differenzierte Preise haben – wenn auch nicht mit solchen extremen Unterschieden wie bei der Bahn. Das ist jedoch eine sehr einseitige Betrachtung. Tatsächlich treffen die meisten Menschen ihre Entscheidung für eine Reise nämlich nicht zwischen Bahn und Fernbus oder zwischen Bahn und Flugzeug, sondern zwischen Bahn und Auto. Und das Auto hat den unschlagbaren Vorteil, dass es zu jeder Tages- und Nachtzeit und unabhängig vom Reisetag die gleichen Kosten verursacht. Zudem können Autofahrende immer genau dann fahren, wenn sie möchten. Sie sind nicht an irgendwelche Zeiten gebunden – zumindest wenn sie bereit sind, schlimmstenfalls, „zäh fließenden Verkehr“ in Kauf zu nehmen. Diese extreme Flexibilität wird die Bahn so nie bieten können, aber sie steht im Vergleich dennoch eigentlich nicht schlecht da: Auf den meisten Strecken sind die Fernzüge im Ein- oder Zwei-Stunden-Takt unterwegs, manchmal sogar noch häufiger. Die Idee der Einführung dieses Taktfahrplans war es, den Fahrgästen eine ähnliche Flexibilität wie mit dem Auto zu ermöglichen. Genau diesen Vorteil macht sich die DB AG mit ihrem Preissystem aber wieder zunichte: Wenn man mit den Sparpreisen, die ja inzwischen rein mengenmäßig die neuen „Normalpreise“ sind, eben nicht flexibel unterwegs sein kann sondern an einen bestimmten Zug gebunden ist und wenn man für die immer weiter eingeschränkte Flexibilität der „Flexpreise“ einen enorm hohen Betrag zahlen muss, dann ist das Auto vielfach im Vorteil. Und das ist für eine immer wieder beschworene Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene exakt die falsche Strategie – wie die vollen Autobahnen eindrucksvoll belegen.

All das im Übrigen keine Einzelmeinung von *Bahn für Alle*, sondern es entspricht den Wünschen einer großen Mehrheit der Bevölkerung: Im letzten Bahntest des Verkehrsclub Deutschland (VCD) gaben in einer repräsentativen Umfrage fast 95 Prozent der Befragten an, dass ein Tarifsystem bei der Bahn

vor allem möglichst einfach und transparent sein sollte.⁴⁶ Leider ist es genau dies aber momentan nicht.

Was wäre also zu tun? Das Preissystem der DB AG muss ganz grundlegend neu gestaltet werden anstatt es mit jeder Reform noch komplizierter und intransparenter zu machen. Es sollte wieder einen Normalpreis geben, der den Namen verdient: Er sollte die flexible Nutzung der Bahn ermöglichen, und zwar mit bezahlbaren Kosten. Für Menschen mit geringem Einkommen sollte es außerdem noch soziale Preise geben, um auch ihnen Mobilität zu ermöglichen. Statt zweier paralleler Preissysteme („Flexpreise“ und „Sparpreise“ – und streng genommen sogar als drittes System noch die „Super-Sparpreise“ zu bestimmten Zeiten und nur zwischen den Metropolen) sollte es ein nachvollziehbares Preissystem auf einem mittleren Preisniveau geben. Extrem hohe Preise schrecken die Fahrgäste ab, aber extrem billige Lockangebote führen auch nicht zum dauerhaften Gewinn von Kunden, sondern erzeugen nur viel Ärger gegen die Bahn, weil Fahrgäste für die gleiche Leistung zu extrem unterschiedlichen Preisen unterwegs sind. In der Umfrage im Auftrag des VCD wären nur 19 Prozent der Befragten nicht bereit gewesen, auf Sparpreise zu verzichten, wenn es dafür insgesamt niedrigere Normalpreise gäbe. Mehr als die Hälfte der Befragten sprach sich hingegen explizit für niedrigere Normalpreise aus, die wirklich wieder normal sein könnten.⁴⁷

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

⁴⁶ VCD & Quotas GmbH: VCD Bahntest 2015/2016 – Preise und Tarife im Schienenfernverkehr aus Sicht der Fahrgäste. Berlin (VCD) 2015, Seite 14. Download unter <https://www.vcd.org/themen/bahn/vcd-bahntest/vcd-bahntest-20152016/>

⁴⁷ ebenda, S. 12

5 Die GroKo und die zukünftige Bahnpolitik

Die neue, nicht mehr ganz so große Koalition („GroKo“) aus CDU/CSU und SPD hat sich einiges vorgenommen für die verbleibenden dreieinhalb Jahre der Legislaturperiode. Der Verkehr nimmt in diesem Koalitionsvertrag einen deutlich größeren Raum ein als bei den Vorgängern – und die Ziele hören sich erst einmal sehr gut an: „Wir wollen [...] für alle Menschen in Deutschland eine moderne, saubere, barrierefreie und bezahlbare Mobilität organisieren und dabei die gesellschaftlichen Herausforderungen, wie den demografischen Wandel, die Urbanisierung, Anbindung ländlicher Räume und Globalisierung, meistern.“⁴⁸ Das könnten auch wir von *Bahn für Alle* unterschreiben.

Leider geht es dennoch sehr phantasielos und altbekannt weiter: Man liest wieder einmal vor allem von der Mobilität mit dem Auto, die Rezepte sind ebenso wenig überraschend: Im Fokus steht wieder einmal das Elektroauto. Außerdem werden – erneut – Rekord-Investitionen in die Infrastruktur versprochen. „Investitionshochlauf“ ist ja schon seit geraumer Zeit das Lieblingswort fast aller Verkehrspolitiker. Dabei sollen wie immer alle Verkehrsträger etwas bekommen. Eine wirkliche Strategie sähe anders aus. Wenn alle irgendwie etwas bekommen, wird wieder nur etwas mehr Verkehr generiert, aber es gibt keine Verschiebung zwischen den Verkehrsträgern. Von einer Verkehrswende hin zum Umweltverbund aus ÖPNV, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr oder gar **weniger** Auto- und Luftverkehr also keine Spur.

Zur Bahn liest man immerhin sehr viel Konkretes als beispielsweise bei der Vorgänger-GroKo von 2013 und eine erfreuliche Zielsetzung: „Für uns steht als Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund.“⁴⁹ Mit dieser Position stand das Bündnis *Bahn für Alle* in den Jahren 2005 bis 2008 fast alleine da und wurde immer wieder als Fortschrittsverweigerer geschmäht. Insofern freuen wir uns, dass inzwischen selbst die GroKo offensichtlich von den Plänen eines Bahn-Börsengangs abrückt und den gemeinwirtschaftlichen Aspekt der Bahn in den Mittelpunkt stellt. Erfreulich auch die klare Ablehnung von Privatisierungen – nachdem die erste Merkel-geführte GroKo 2005 bis 2009 das Projekt Bahn-Börsengang noch entgegen aller Vernunft mit der Brechstange vorangetrieben hatte. „Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab. Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden.“⁵⁰

Wenn man das jedoch ernst nimmt, ergibt sich daraus die Notwendigkeit einer zweiten Bahnreform, in der die Deutsche Bahn von einer – gewinnorientierten – Aktiengesellschaft in eine andere, gemeinwohlorientierte Organisationsform überführt wird oder zumindest (analog zu den Schweizerischen Bundesbahnen) ein Gesetz als Rahmen erhält, das ihr klare Vorgaben jenseits der Gewinnmaximierung macht. Stattdessen sollen den GroKo-Plänen zufolge die Satzungen des Konzerns umgeschrieben werden – ein fragwürdiges Verfahren: „Wir werden in den Satzungen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie des Gesamtkonzerns volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene festschreiben und die Vorstände der Unternehmen auf die Erfüllung der Ziele verpflichten.“⁵¹ Es bleibt spannend, wie das mit dem Aktienrecht zusammenpasst. Zu befürchten ist, dass es wieder einmal nur kleine Verschiebungen geben wird, nicht aber den notwendigen großen Wurf einer völlig neuen Struktur.

⁴⁸ „Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD“ 2018, S. 74

⁴⁹ ebenda, S. 78

⁵⁰ ebenda, S. 78

⁵¹ ebenda, S. 78

Die konkreten Ziele für die Bahn, die der neuen GroKo vorschweben, könnten so auch von uns geschrieben sein: „Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren.“⁵² Klingt prima, ist aber leider so neu nicht. Im Koalitionsvertrag 2013 hieß es fast wortgleich: „Den Verkehrsträger Schiene wollen wir weiter stärken und ausbauen. Wir wollen eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und moderne sowie barrierefreie Bahnhöfe. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen Markenzeichen der Bahn sein. Wir werden die Geschäftspolitik der DB AG noch stärker an diesen Zielen ausrichten, ohne die Wirtschaftlichkeit infrage zu stellen. Dazu werden wir das Steuerungskonzept für die DB AG unter Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten.“⁵³ Die Ziele waren also auch vor mehr als vier Jahren schon die gleichen, ohne dass etwas positiv in diese Richtung entwickelt hätte. Eine Neuausrichtung der DB AG an diesen Zielen hat entgegen dem damaligen Vertrag nicht stattgefunden, und auch auf das versprochene „Steuerungskonzept“ warten wir noch immer vergeblich. Stattdessen wurstelt sich der wechselnde Bahnvorstand schon seit vielen Jahren zwischen den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit und der Qualität hindurch, ohne dass dieser Widerspruch jemals aufgelöst worden wäre.

Wirklich neu im aktuellen Vertrag ist allerdings die konkrete Zielsetzung, dass sich die Zahl der Bahnkundinnen und -kunden bis 2030 verdoppeln solle – aus unserer Sicht eher noch eine zu zurückhaltende Forderung, aber doch ein deutlicher Schritt nach vorne. Von solchen Steigerungen war zwar auch mit der Bahnreform von 1994 schon einmal die Rede, aber so deutlich hat sich das keine Koalition in den letzten Jahren zu formulieren getraut. An diesem Ziel könnte man die GroKo konkret messen – wenn sie denn nicht bis zu diesem Zeitpunkt schon längst wieder Geschichte wäre. Wenn das Ziel 2030 wieder einmal nicht erreicht ist, werden die Schuldigen andere gewesen sein. Und dass die Koalition selbst gesteckte Ziele auch einfach wieder ohne mit der Wimper zu zucken abräumt, hat sie ja schon bei den Klimazielen bewiesen.

Ein Dauerbrenner hingegen ist die Umsetzung des integralen Taktfahrplans alias Deutschlandtakt, der einen echten Qualitätssprung für den gesamten öffentlichen Verkehr im Land bringen würde und den auch das Bündnis *Bahn für Alle* seit Jahren fordert: „Wir werden die Umsetzung des Deutschlandtakts vorantreiben. Die dafür vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen wollen wir bevorzugt realisieren. Unser Ziel ist, vertakteten Fernverkehr auf der Schiene deutlich zu stärken, das beinhaltet auch eine Ausweitung des Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass mehr Menschen von Direktverbindungen im Fernverkehr profitieren. Den optimierten Zielfahrplan bestimmt die Politik. In diesem Fahrplan sind auch die notwendigen leistungsfähigen Güterverkehrstrassen enthalten. Unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums müssen die Infrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs, die Bundesländer mit den Aufgabenträgern des SPNV sowie die Öffentlichkeit inklusive der Fahrgast- und Verbraucherverbände an diesem Prozess beteiligt werden. Der weitere Ausbau der Infrastruktur muss sich am gewünschten Fahrplan ausrichten.“⁵⁴

Der Deutschlandtakt sowie die Wieder-Anbindung von Regionen, die momentan fast völlig vom Bahn-Fernverkehr abgekoppelt sind, stehen hier völlig zu Recht im Mittelpunkt, weil sie für eine Qualitätsverbesserung des Bahnverkehrs essentiell sind. Auch hier ist aber viel zu lange viel zu wenig passiert – obwohl es auch im Vorgänger-Koalitionsvertrag von 2013 bereits hieß: „Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten

⁵² ebenda, S. 77

⁵³ „Deutschlands Zukunft gestalten. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD“ 2013, S. 31

⁵⁴ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 2018 (a.a.O.), S. 79

Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausrichten.“⁵⁵ Tatsächlich ist in der letzten Legislaturperiode immerhin eine Studie zur Umsetzung des Deutschlandtakts beauftragt worden, in der ein solches Konzept mit mehreren Entwicklungsstufen entwickelt ist.⁵⁶ Voraussetzung wäre eine Lenkung der Investitionsmittel in die dafür notwendigen Projekte. Der 2016 verabschiedete „Bundesverkehrswegeplan 2030“ als Masterplan für die Verkehrsinvestitionen der nächsten 15 Jahre richtet die konkreten Projekte aber eben nicht auf dieses Ziel aus. Daran ändert auch die neue Beschwörung des Ziels im aktuellen Koalitionsvertrag nichts, solange nicht der Bundesverkehrswegeplan noch einmal komplett umgeschrieben würde – mit einer massiven Mittelverschiebung von der Straße zur Bahn. Dies wäre eine absolut sinnvolle Maßnahme, von der im Koalitionsvertrag aber leider keine Rede ist.

Ähnlich sieht es bei den nächsten Versprechen des Koalitionsvertrags aus: „Bis 2025 wollen wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren. Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren. Wir wollen zudem mehr hindernisfreie Mobilität ermöglichen. Ein Schlüsselprojekt dabei ist das Programm zur Förderung von Barrierefreiheit auf Bahnhöfen. Wir wollen Bundesmittel für den Betrieb von Schienennebenstrecken zur Verfügung stellen sowie ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum auflegen. Wir wollen Bahnhöfe und -haltestellen in den Regionen halten. [...] Für ein ‚Tausend-Bahnhöfe‘-Förderprogramm zur Attraktivitätssteigerung gerade kleinerer Bahnhöfe, das Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld einbezieht, wollen wir die Länder, Kommunen und die Deutsche Bahn als Partner gewinnen. Damit wollen wir u.a. die Sanierung von Bahnhofsgebäuden fördern.“⁵⁷ Alles dies wären höchst erfreuliche Pläne, aber was auch hier nicht mit dabei steht: Diese absolut sinnvollen Maßnahmen kosten Milliarden von Euro. Und in dem Vertrag steht nichts dazu, woher diese genommen werden sollen. Eine zukunftsfähige Strategie im Sinne einer Verkehrswende und des Klimaschutzes wäre es, Mittel von der Straße in eben diese Bahnprojekte zu verlagern – aber es ist kaum anzunehmen, dass die Koalitionspartner an solche Maßnahmen im Sinn haben.

Auf keinen Fall fehlen darf natürlich das Thema Digitalisierung. Dieses trägt auch der zuständige DB-Vorstand Ronald Pofalla wie eine Monstranz vor sich her. Dabei könnte man den Eindruck gewinnen, dass mit der Digitalisierung auf einen Schlag alle Probleme der Bahn gelöst werden könnten. „Wir wollen die Digitalisierung der Schiene, auch auf hochbelasteten S-Bahnstrecken, vorantreiben und den Ausbau der europäischen Leit- und Sicherheitstechnik ETCS, elektronischer Stellwerke und Umrüstung der Lokomotiven durch den Bund unterstützen. Die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf der Schiene wollen wir durch Forschung und Förderung unterstützen.“⁵⁸ Und für die Fahrgäste die erfreuliche Zielsetzung: „Freies WLAN an allen öffentlichen Einrichtungen, Zügen und Bahnhöfen der Deutschen Bahn.“⁵⁹ Aber auch diese Sammlung von Maßnahmen, die viele Milliarden Euro kosten werden, ist völlig wertlos, solange sie nicht mit einer konkreten Finanzierung unterlegt ist. Und dazu steht in dem Koalitionsvertrag wiederum nichts.

Und dann gibt es noch die gewohnten Absichtserklärungen, die so unkonkret bleiben, dass man aus dem Nicht-Erreichen der Ziele schwerlich jemandem einen Vorwurf machen kann: „Zur Kostenentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs wollen wir die Senkung der Trassenpreise konsequent weiterverfolgen. Wir wollen mit der DB AG eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen (LuFV III). Wesentliches Qualitätskriterium ist dabei die

⁵⁵ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 2013 (a.a.O.), S. 31

⁵⁶ BMVI, Bericht Z20/SeV/288.3/1324/LA15 2, Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/deutschland-takt-machbarkeitsstudie-schienenverkehr-bericht.pdf>

⁵⁷ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 2018 (a.a.O.), S. 78

⁵⁸ ebenda, S. 78

⁵⁹ ebenda, S. 12

Netzverfügbarkeit. Zudem wollen wir Anreize für ein nutzerfreundliches Baustellenmanagement im Schienennetz schaffen. Wir werden prüfen, wie Einzelwagenverkehre wirtschaftlich betrieben werden können.“⁶⁰ Solche „Wollen“- und „Werden prüfen“-Formulierungen sollen wohl kaschieren, dass man sich in den Verhandlungen über die konkreten Maßnahmen uneinig war. Ob daraus greifbare Maßnahmen resultieren, die den Schienenverkehr weiterbringen, ist mehr als zweifelhaft.

Der neue Koalitionsvertrag umfasst also eine ganze Reihe sehr sinnvoller Forderungen für die Bahn. Alleine der Glaube an die Umsetzung will so recht nicht aufkommen in Anbetracht einer Koalition, die all das ja auch schon in den letzten Jahren hätte umsetzen können, sich in der Bahnpolitik stattdessen aber nur durchlaviert hat. Wir vom Bündnis *Bahn für Alle* werden die Umsetzung dieser Koalitionsvereinbarungen verfolgen und die GroKo beizeiten immer wieder gerne an die selbst gesetzten Ziele erinnern.

⁶⁰ ebenda, S. 79

6 Unsere Alternative:

Das 7-Punkte-Programm für die Verkehrswende

Der systematische Betrug der Autokonzerne bei den Diesel-Motoren hat eine breite Debatte über die Zukunft der Mobilität von Personen und dem Transport von Gütern ausgelöst. Diese Grundsatzdiskussion ist vor allem deshalb erforderlich, weil die Klimaerwärmung und ihre katastrophalen Folgen immer deutlicher zu erkennen sind. Dabei sind der Straßen- und der Luftverkehr für rund ein Viertel der für die Klimaerwärmung relevanten Emissionen verantwortlich. Tendenz deutlich steigend.

Notwendig ist deshalb eine Politik der Verkehrswende, die in enger Verbindung mit der Energie- wende steht. Im Zentrum der neu ausgerichteten Verkehrspolitik müssen die Menschen, die Umwelt und das Klima stehen. Wir brauchen die grundsätzliche Abkehr von fossilen Energieträgern im Bereich Verkehr und Transport. Oberstes Ziel sollte sein, dass der heute vielfach existierende *strukturelle Zwang*, ein Auto für die individuelle Mobilität zu nutzen, beseitigt wird. Jeder, der dies wünscht, soll in fünf Jahren seine individuelle Mobilität ohne einen eigenen Pkw – und möglichst ganz ohne Auto – realisieren können. *Bahn für Alle* fordert die neue Bundesregierung auf, mit Hilfe der folgenden sieben Punkte die Verkehrswende einzuleiten.

6.1 Die Strukturpolitik der kurzen Wege

Erforderlich ist eine systematische Strukturpolitik der kurzen Wege. Gefördert werden muss Dezentralität in den Bereichen Einkaufen, Kitas, Schulen, im Gesundheits- und Verwaltungsbereich. Neue Zentralisierungen von Verwaltungseinheiten ("Kreisreformen") sind abzulehnen, da mit Verkehrsinflation und Demokratieabbau verbunden. Im Bereich des Städtebaus wird die fortschreitende Zersiedelung gestoppt. Innenstädte müssen wieder bezahlbar werden. Die Subvention langer Arbeitswege wird umgewidmet in eine Förderung der Nähe von Wohnen und Arbeit.

6.2 Systematische Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs

Diese „Politik der kurzen Wege“ stellt zugleich eine entscheidende Förderung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr dar. Die Anteile dieser nichtmotorisierten Verkehrsarten an allen Wegen bzw. Fahrten (am „Modal split“) können verdoppelt werden. In den Städten sollten – nach den Vorbildern in den Niederlanden und in Dänemark – die Fahrradwege in Form von Radstreifen in die Straßen integriert werden. Erforderlich sind dafür die Einstellung aller Subventionen für den Straßenverkehr und für den Flugverkehr (Diesel- und Kerosinbesteuerung; dazu eine massive Anhebung der Lkw-Maut). Es gibt keinen neuen Straßenbau, keine neuen Landebahnen und keine neuen Airports. Bei Straße und Luftverkehr kommt es zu einem ersten infrastrukturellen Rückbau bzw. zu Umwidmungen.

6.3 Umfassender Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Notwendig ist umfassender Ausbau aller Formen des öffentlichen Verkehrs. Auch hier ist eine Verdopplung der Modal-split-Anteile das Ziel. Dabei sollten insbesondere oberirdisch geführte und schienegebundene Verkehrsmittel gefördert werden. Unterirdisch geführte Bahnen sind nur noch dort sinnvoll, wo dies baulich unumgänglich ist. Busse sollten so weit wie möglich als Oberleitungsbusse verkehren (in einigen Fällen als Busse mit Akkubetrieb oder mit ergänzendem Akkubetrieb). Carsharing mit E-Pkw und Sammeltaxen – letztere z.B. auch verstärkt in ländlichen Bereichen – runden diesen Programmpunkt ab. Es gelten deutliche Tempolimits (120 km/h auf Autobahnen und 30 km/h in Städten & Wohngebieten). Busse und Bahnen werden durch Vorrangschaltungen beschleunigt.

6.4 Flächenbahn und Bürgerbahn

Ziel ist eine Flächenbahn und eine Bürgerbahn. Damit ist ein Schienenverkehr gemeint, der in der gesamten Fläche des Landes präsent ist, in dem Nah-, Regional- und Fernverkehr gut vertaktet sind und der sich unter öffentlicher, dabei dezentraler und bürgernaher Kontrolle befindet. Im Fernverkehr wird die Orientierung auf einzelne Hochgeschwindigkeitsstrecken beendet. Oberstes Ziel ist die Verwirklichung des Integralen Taktfahrplans als Halbstundentakt auf den wichtigen Verbindungen („Deutschland-Takt“).

Dafür ist der Ausbau des Schienennetzes mindestens auf Stand von 1990 erforderlich (rund 10.000 km neue – meist reaktivierte – Schienenstrecken), womit das Schienennetz wieder eine Betriebslänge von gut 45.000 km erhält. Insbesondere muss das Schienennetz in den Bereichen Weichen, Ausweichgleise und Gleisanschlüssen wieder so ausgebaut und verstärkt werden, dass der Stand von 1996 wieder erreicht wird (was eine Verdopplung bei Weichen und Ausweichgleisen und eine Verfünffachung der Gleisanschlüsse erfordert).

Eine besondere Bedeutung erhält die *umfassende Elektrifizierung der Schiene* – bis auf Stichstrecken sollte das Schienennetz zu 100 Prozent elektrifiziert werden (wie dies in der Schweiz schon seit Jahrzehnten der Fall ist).

Die Nachtzüge und der Autoreisezug werden wieder eingeführt. Zusammen mit den Nachbarbahnen wird der Aufbau eines europaweiten Nachtzugverkehrsnetzes angegangen. Das Ziel dabei ist, eine Alternative zu allen Kurz- und Mittelstreckenflügen zu schaffen und den größten Teil der Flüge im Bereich bis zu 1500 km auf die Schiene zu verlagern.

Die Struktur der Schienenunternehmen sollte grundsätzlich öffentlich, bürgernah und dezentral sein. Anstelle einer Gewinnorientierung muss als oberstes Ziel gelten, Verkehr auf die Schiene zu verlagern und einen optimalen Service für die Fahrgäste zu bieten. Notwendig sind dafür neue Strukturen (Unternehmensformen) für die Schienenverkehrsunternehmen und die Einrichtung von demokratischer Kontroll- und Steuerungsgremien. Die Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG werden komplett verkauft. Es erfolgt die Konzentration auf das Kerngeschäft, den Schienenverkehr in Deutschland. Insbesondere darf die Schieneninfrastruktur (Netz) nicht mehr der Gewinnorientierung unterworfen sein. Die Entgelte für die Nutzung von Trassen und Bahnhöfen werden halbiert.

6.5 Unsinnige Großprojekte stoppen

Bislang fließt ein erheblicher Teil der öffentlichen Gelder im Verkehrssektor in zerstörerische oder unnötige Großprojekte. Wir fordern den Stopp solcher Projekte – aktuell den Stopp von Stuttgart 21 (siehe Kapitel 4.4). Stattdessen sollen die bislang getätigten Stuttgart-21-Investitionen so umgenutzt werden, wie im Programm „Umbau 21“ ausgeführt.

Wir lehnen auch – gemeinsam mit den Initiativen vor Ort – die geplante Fehmarnbelt-Querung ab, die mit enormen Umweltschäden für die Ostsee einhergehen würde. Wir unterstützen alle, die sich gegen Fluglärm, für Nachflugverbote und gegen neue Start- und Landesbahnen bzw. gegen meist hoch subventionierte Regionalairports engagieren.

6.6 Für ein transparentes Tarifsystem – für einen preiswerten öffentlichen Nah- und Fernverkehr – für Nulltarif-Modelle

Grundsätzlich erforderlich ist die Umsetzung eines völlig neuen, einfachen und transparenten Systems der Tarife im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei der Deutschen Bahn AG. Notwendig ist darüber hinaus eine allgemeine Reduktion der Tarife im öffentlichen Verkehr (ÖPNV und Schiene insgesamt) um mindestens ein Drittel. Die Preise für die Mobilitätskarten (BahnCard 50 und 100, Monatskarten) sollten halbiert werden. Modelle mit "Nulltarif" müssen in ersten Modellregionen erprobt werden. Junge Erwachsene dürfen die öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem 19. Lebensjahr kostenfrei nutzen, um eigene Alternativen zu Auto und Führerschein erkunden zu können.

6.7 Den Güterverkehr drastisch reduzieren – den verbleibenden Güterverkehr auf Schiene und Binnenschiff verlagern

Der Güterverkehr stieg insgesamt zwischen 1993 und 2016 um 75 Prozent; der Straßengüterverkehr hat sich verdoppelt. Er soll laut offizieller Verkehrspolitik weiter massiv wachsen. Diese Transportinflation ist vor allem einer mit der Globalisierung absurd gestiegenen *Transportintensität* geschuldet: Immer mehr Transportkilometer stecken in einer Ware von ein und derselben Qualität.

Durch ein Bündel von Maßnahmen (höhere Lkw-Besteuerung; Beschränkung der Lkw-Größen, keine „Gigaliner“, Nachtfahrverbote u.a.m.) ist eine Rückführung der Transporte insgesamt auf mindestens das Niveau von Anfang der 1990er Jahre und der Lkw-Transporte auf maximal ein Drittel des aktuellen Niveaus erforderlich. Erst in einem solchen Rahmen kann eine Verlagerung von verbleibenden Transporten auf Schiene und Binnenschiffe erfolgen. Alle anderen Szenarien sind mit nicht akzeptablen Belastungen – z.B. mit noch mehr Schienenlärm – verbunden.

6.8 Die Gegenargumente und warum sie nicht überzeugen

Gegen ein solches 7-Punkte-Programm gibt es drei Standardeinwände: dieses sei „zu teuer“; es würden „800.000 Autoarbeitsplätze gefährdet“; dafür gebe es „keine Mehrheiten“.

Finanzen: Grundsätzlich ist – außer punktuellen Startfinanzierungen – für die Umsetzung des 7-Punkte-Programms *kein zusätzliches Geld* erforderlich. Es geht vielmehr um umfassende Umschichtungen. Die realen Kosten des Straßen- und des Luftverkehrs sind extrem hoch und werfen auf fünf bis acht Prozent des Bruttoinlandsprodukts geschätzt. Diese Kosten werden im Rahmen der Umsetzung der Verkehrswende gegen Null gesenkt. Allein ein Verkauf der Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG und Stopp von Stuttgart 21, ein Verzicht auf die Fehmarnbeltquerung, ein Stopp des Ausbaus von Flughäfen und ein Verzicht auf einen weiteren Ausbau des Fernstraßennetzes brächte beim aktuellen Stand eine Ersparnis gut 25 Milliarden Euro, womit man die umfassende Elektrifizierung des Schienennetzes und dessen Ausbau finanzieren könnte.

Arbeitsplätze. Seit 1994 wurden allein im Bereich der Eisenbahn, der Bahntechnik und dem ÖPNV mehr als 350.000 Arbeitsplätze zerstört. Da gab es keinen öffentlichen Aufschrei. Im Gegenteil: Die Politik feierte dies als „Einsparungen“ und begünstigt sie mit „Bahnreform“, Privatisierungen, Outsourcing und der Förderung von Leiharbeit und Billigjobs. In der Autoindustrie sind es sodann die Konzerne selbst, die die Jobs in Frage stellen. Die Autostadt Bochum ist bereits Geschichte. Die Autostadt Rüsselsheim dürfte bald Vergangenheit sein. Das Beispiel der Autostadt-Ruine Detroit zeigt: Es könnte eine Frage der Zeit sein, bis auch in Wolfsburg, Ingolstadt oder Stuttgart Hunderttausende Jobs durch Roboter oder Industrieabwanderung nach China gefährdet sind

Die in der Autoindustrie und im Straßenbau getätigten Investitionen sind „kapitalintensiv“: eine Einheit eingesetztes Kapital „beschäftigt“ viel Maschinerie und schafft oder erhält wenig Arbeitsplätze. Das hier skizzierte 7-Punkte-Programm besteht hingegen vor allem aus "arbeitsintensiven" Investitionen: Es schafft mit demselben Geld rund eine Million neue Arbeitsplätze.

Mehrheiten: Eine Mehrheit in der Bevölkerung weiß um die Dramatik der Klimaveränderung. Sie ist offen für eine Verkehrswende-Debatte. So gibt es seit Jahrzehnten deutliche Mehrheiten für Tempolimits. In einer Stadt wie Berlin hat auch heute noch die Mehrheit der Haushalte kein Auto. In Hamburg sind es 40 Prozent. Bei den jungen Menschen in Nordamerika, Japan und Westeuropa gibt es seit mehr als 15 Jahren eine weitreichende Umorientierung. Das eigene Auto hat erheblich an Wertschätzung verloren.

Aktuell kommt es darauf an, durch ein konkretes, überzeugendes Programm die Menschen für die Verkehrswende zu gewinnen. *Bahn für Alle* appelliert an die Parteien und die Verkehrs- und Umweltverbände: Engagieren wir uns zusammen für eine Politik der wirklichen Verkehrswende.

Dieser Alternative Geschäftsbericht der DB AG wird jährlich vom Bündnis Bahn für Alle herausgegeben.

Texte: Dr. Winfried Wolf, Dr. Bernhard Knierim, Monika Lege

„Bahn für Alle“ setzt sich ein für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand. Im Bündnis sind die folgenden 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischen Jugendverbänden und Gewerkschaften vertreten: Attac, autofrei leben!, Bahn von unten, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz BBU, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand GiB, Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten NGG, Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, PRO BAHN Berlin-Brandenburg, PRO BAHN Hessen, ROBIN WOOD, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und ver.di.

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

www.bahn-fuer-alle.de