



Deutsche Bahn
Alternativer Bericht 2018

Inhaltsverzeichnis:

1. Benachteiligung im Verkehrsmarkt	4
2. Kein Wachstum des Marktanteils der Schiene	7
3. Fehlende Kundenorientierung	7
4. Netzabbau	10
5. Abbau der Flächenbahn	12
6. Abbau des Nachtzugverkehrs	13
7. Integraler Taktfahrplan	14
8. Verlust der Bahnhofskultur	16
9. Großprojekte als Desaster	18
10. Die Bahnbeschäftigten	23
11. Abkehr vom Kerngeschäft	24
12. Teure Bahn für die Steuerzahlenden	26
13. Neue Rekordschulden	28
14. Ziele der Bahnreform wurden verfehlt	33
Deutschland-Takt und Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge (Text von Wolfgang Hesse)	34

25 Jahre Deutsche Bahn AG – Eine Bilanz

Winfried Wolf / Bernhard Knierim

Ende 2018 trafen sich laut *Welt am Sonntag* die Ex-Bahnchefs Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube und der amtierende Bahnchef Richard Lutz – im Kreis von gut zwei Dutzend Führungskräften der Deutschen Bahn AG – zum „Weihnachtsessen“. Die Stimmung sei laut Bericht „erstaunlich gut gewesen“.¹ Das verblüfft auf den ersten Blick tatsächlich angesichts eines Rekordtiefs bei der Pünktlichkeit im Fernverkehr (70 Prozent), eines Rekordhochs bei den Bahnschulden (20 Milliarden Euro), massiven Instandhaltungsmängeln beim Netz und bei den Zügen, einer gedrückten Stimmung in großen Teilen der Bahnbelegschaft und rekordverdächtiger Forderungen des Bahnvorstands nach zusätzlichen staatlichen Unterstützungszahlungen.

Die 25. Geburtstagsfeier der Deutschen Bahn am 5. Januar 2019 fiel dann auch ausgesprochen dezent aus. Offensichtlich ahnte die aktuelle Führung der Deutschen Bahn, dass Eigenlob an diesem Tag auf Kritik, wenn nicht gar Häme gestoßen wäre. Ganz anders vor fünf Jahren: Zum 20. Geburtstag hatte der damalige Bahnchef Grube noch eine große Feier veranlasst und sich bei der Gelegenheit auch noch ein Gefälligkeitsgutachten bei der Unternehmensberatung Roland Berger schreiben lassen, in dem die Entwicklung als großer Erfolg dargestellt wurde – teilweise mit höchst mutwilligen Auslassungen und unvollständigen Grafiken.² Doch auch heute zieht kaum jemand die „Bahnreform“ von 1994 – das heißt, die Zusammenführung der Staatsunternehmen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn in einer Gesellschaft, deren Verfasstheit als Aktiengesellschaft und damit die formelle Privatisierung der Eisenbahn – in Zweifel.

Dabei ist die Bilanz dieser Reform nach einem Vierteljahrhundert insgesamt überwiegend negativ – interessanterweise gerade auch dann, wenn man die Hoffnungen und Ankündigungen des ersten Chefs der DB AG, Heinz Dürr, als Maßstab nimmt. Es sei hier dahingestellt, wie ernst es Heinz Dürr war bei all dem, was er im Vorfeld der Bahnreform und anlässlich der Bahnreform selbst formulierte. Umgesetzt hat er in den Jahren 1994 bis 1997, als er erster Chef der Deutschen Bahn AG war, kaum etwas von dem, was er 1993/94 proklamierte. Wichtig erscheint hier, dass Dürr damals als Sprachrohr für viele zu sehen ist, die mit der Bahnreform große Hoffnungen verbanden. Und dass die Ergebnisse der Bahnreform heute, 25 Jahre nach deren Vollzug, an diesen offiziellen Zielen und ausgesprochenen Erwartungen zu messen ist.

¹ Nach: Nikolaus Doll, Schwere Zeiten bei der Bahn, in: *Welt am Sonntag* vom 9. Dezember 2018.

² Schwillung und Bunge: *20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG - Erfolge und künftige Herausforderungen*. Berlin (DVV Media Group) 2014.

1. Der Verkehrsmarkt benachteiligt die Schiene und bevorzugt Verkehrsarten, die das Klima und die Umwelt stark belasten. Das wurde bereits 1992/1993 im Vorfeld der Bahnreform kritisch bilanziert. Damals wurde in allgemeiner Form zugesagt, diese Verzerrung zu Ungunsten der Bahn zu korrigieren. Doch es kam nicht zu entsprechenden Korrekturen. Im Gegenteil. Die Billigfliegerei, der Billigbus und der Billig-Lkw kamen als unlautere Konkurrenz zur Schiene hinzu.

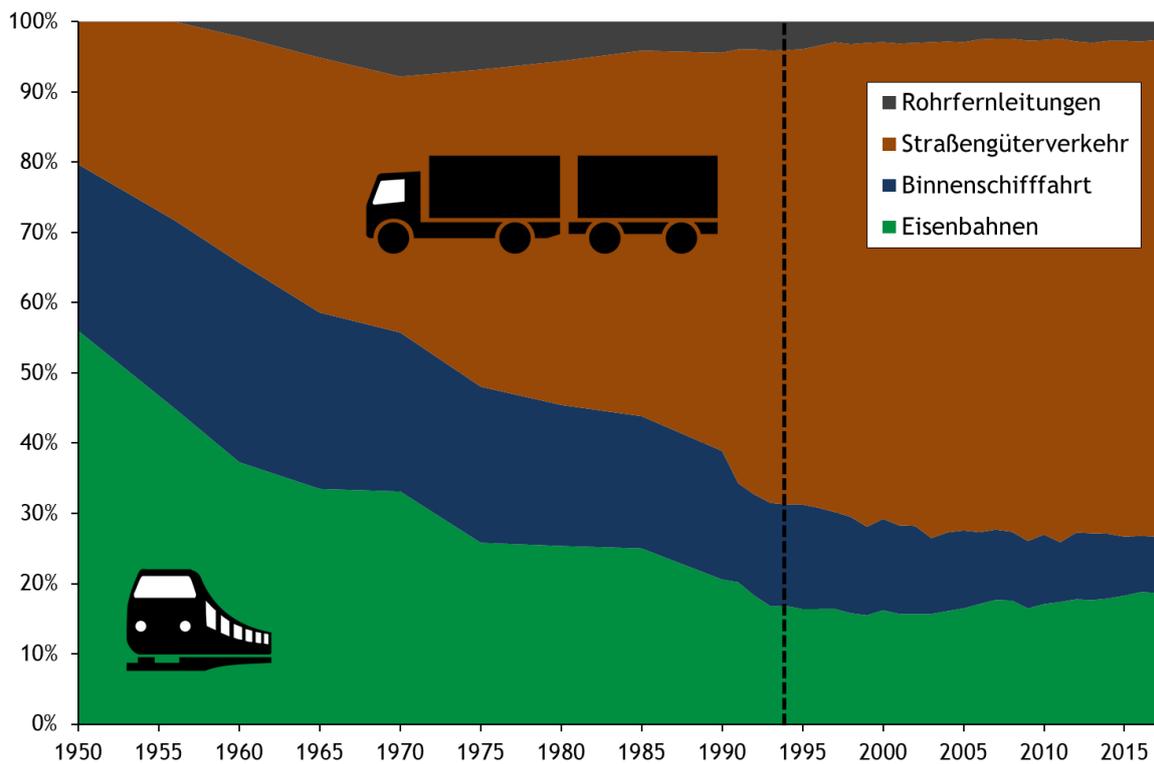
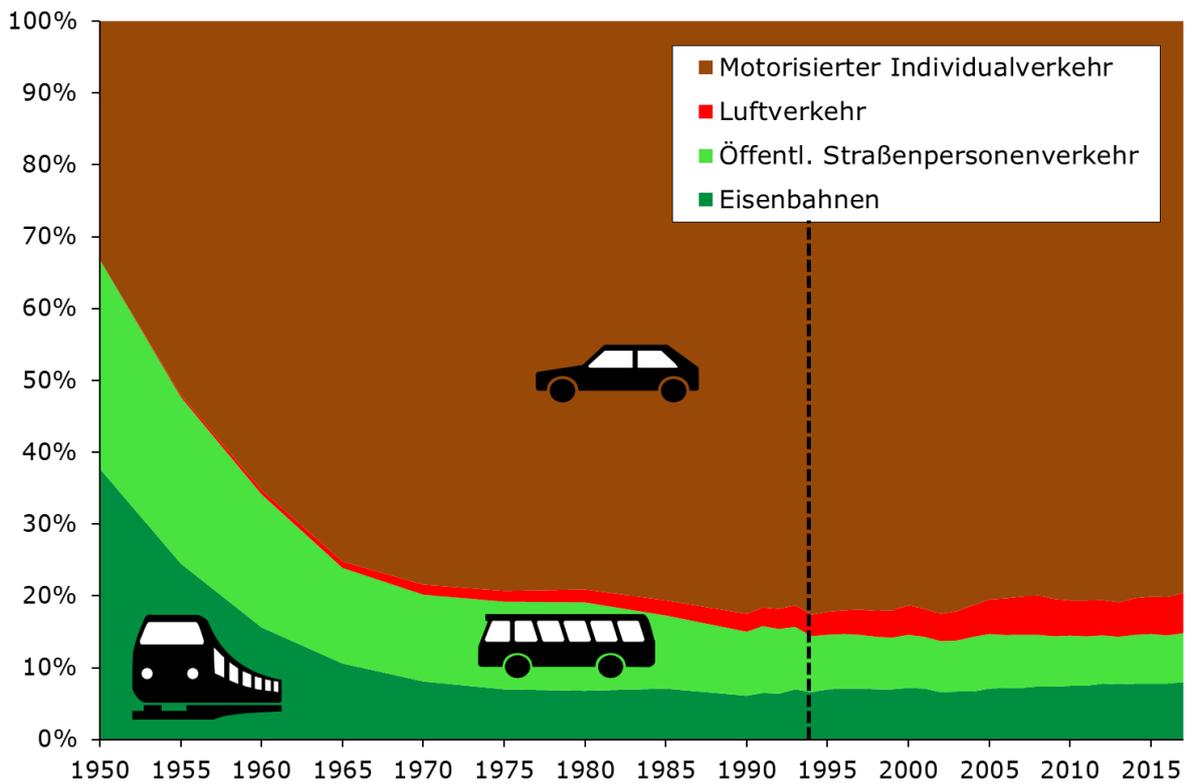
Heinz Dürr hatte 1993 erklärt, man werde „einen Beitrag zu einer ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik leisten“. Er hatte diese Zielsetzung bereits damals – das war ein Jahr nach der ersten UN-Konferenz in Rio de Janeiro, auf der das Thema „Weltklima“ eine zentrale Rolle gespielt hatte –, in einen größeren Kontext gestellt und erklärt: „Verkehrspolitik gewinnt angesichts der ökologischen Bedrohung unserer Gesellschaft über die Struktur- und Regionalpolitik hinaus eine zusätzliche industriepolitische Bedeutung. Das Vorhaben, die Verhaltensweisen unserer ökologischen Verschwendungsgesellschaft zu korrigieren, kann nur unter Inanspruchnahme auch des Instrumentenkastens der Industriepolitik Erfolg haben. Und eines der wichtigsten Instrumente darin ist die Verkehrspolitik. Insofern kann eine [...] Bahnreform auch ein entscheidender Eckpfeiler für eine ökologische Neuorientierung der Gesamtgesellschaft sein.“³

Dieser Anspruch wurde nicht eingelöst. Im Grunde wachsen *alle* motorisierten Verkehrsarten, was in der Gesamtbilanz für das Klima fatal ist. Für diese Entwicklung trägt allerdings die Politik die Verantwortung, die ein Wachstum des Verkehrs immer noch als Ausdruck von Wohlstand missversteht.

Gleichzeitig konnte im gesamten Bereich der Schiene (DB und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen) das addierte Wachstum des Schienenpersonenverkehrs (des Schienenpersonennahverkehrs – SPNV – und des Schienenpersonenfernverkehrs – SPFV) gerade mal mit dem allgemeinen Wachstum des Personenverkehrs Schritt halten. Damit blieb der Anteil der Schiene am gesamten Personenverkehr lediglich konstant – also auf dem außerordentlich niedrigen Niveau, das bis 1994 erreicht worden war. Auch im Schienengüterverkehr konnte der Anteil nur leicht erhöht werden – während das Binnenschiff als zweiter relativ klimafreundlicher Verkehrsträger beständig verliert und beide Verkehrsarten zusammen damit gerade einmal stagnieren.

Die beiden Grafiken auf der folgenden Seite illustrieren diese Entwicklung.

³ Heinz Dürr in: Die Deutschen Bahnen 1992, herausgegeben von den Vorständen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, Frankfurt am Main, o.J. (vermutlich 1993), Seiten 6 und 12.



Grafik 1: Die Entwicklung des Modal Split im Personen- (oben) und Güterverkehr (unten). In beiden Bereichen stagnieren die Marktanteile der Bahn (jeweils dunkelgrün) seit der Bahnreform (= gestrichelte vertikale Linie) weitgehend.⁴

⁴ Quelle der Daten: Verkehr in Zahlen 2018/19, herausgegeben vom BMVI, sowie frühere Ausgaben.

Die Ursachen für das „falsche Wachstum“ des Verkehrs insgesamt und für das unzureichende Wachstum der Schiene im Rahmen dieser Entwicklung war bei der Bahnreform durchaus bekannt. Der letzte Chef von Bundesbahn und Reichsbahn und gleichzeitig erste Chef der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, hatte bereits im Vorfeld der Bahnreform wichtige Elemente der „Wettbewerbsverzerrungen“ genannt und explizit gewarnt, dass „unsere internen Reformanstrengungen nur begrenzten Erfolg haben, wenn die derzeitigen, die Deutschen Bahnen benachteiligenden massiven Wettbewerbsverzerrungen nicht beseitigt werden.“⁵ Dürr führte in diesem Zusammenhang auf,

- dass „die Deutsche Bahn AG nach der Bahnreform weitestgehend für die Instandhaltung und den Unterhalt ihres Fahrwegs“ aufkommen müsse. Der Lkw dagegen würde „nur 68 Prozent seiner Wegekosten selbst zahlen“.
- dass dies „besonders krass hinsichtlich der ausländischen Lkw“ sei, die „lediglich 14 Prozent ihrer Wegekosten“ tragen würden; [...]
- dass die Bahn „auch in der steuerlichen Behandlung“ stark benachteiligt sei. Binnenschiff und Luftfahrt „sind von der Mineralölsteuer befreit, während die Deutschen Bahnen im vergangenen Jahr [1991] dafür rund 450 Millionen DM aufwenden mussten.“
- dass „darüber hinaus der internationale Luftverkehr von der Umsatzsteuer befreit“ sei, „während die Deutschen Bahnen im grenzüberschreitenden Verkehr rund 200 Millionen DM Umsatzsteuer zahlen mussten.“

Die Bilanz, die vor mehr als einem Vierteljahrhundert Heinz Dürr zog, lautete: „Die Deutsche Bahn AG wird auf Dauer nur wirtschaftlich erfolgreich sein können, wenn sie unter fairen Wettbewerbsbedingungen arbeiten kann.“⁶ Diese – für den gegebenen Zeitpunkt – doch recht klarsichtige Einordnung der Schiene im Verkehrsmarkt müsste spätestens heute ergänzt werden um die externen Kosten des Verkehrs, die in erster Linie beim Straßenverkehr und bei der Luftfahrt zu berücksichtigen sind. Damit ist der Kostendeckungsgrad z.B. des Lkw-Verkehrs nochmals drastisch schlechter als von Dürr damals dargestellt.

Und wie sieht es heute auf dem Verkehrsmarkt aus; welche Art Verzerrungen existieren? Zwar wurde eine Lkw-Maut eingeführt. Doch diese deckt die tatsächlichen Wegekosten nur zu einem Bruchteil. Gleichzeitig hat sich die Wettbewerbssituation der Schiene nochmals deutlich verschlechtert. Teilweise, indem ihr zusätzliche Belastungen aufgebürdet wurden – so in Form der Ökosteuer. Vor allem aber, indem die Straßeninfrastruktur seit 1994 um mindestens 25 Prozent ausgebaut wurde, wohingegen die Infrastruktur der Schiene um mindestens 25 Prozent abgebaut wurde.⁷ Siehe dazu weiter unten.

⁵ Heinz Dürr in: Die Deutschen Bahnen 1992, a.a.O., S.11.

⁶ Ebenda, Seite 12.

⁷ Hier als Mittelwert des Abbaus des Schienennetzes um rund 17 Prozent bei gleichzeitiger Reduktion der Schienenkapazitäten u.a. durch die Halbierung der Weichen und Ausweichgleise.

2. Das Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ konnte nur im Schienenpersonennahverkehr erreicht werden. Insgesamt stagniert der Anteil der Schiene im gesamten Verkehrsmarkt seit einem Vierteljahrhundert auf einem sehr niedrigen Niveau. Gleichzeitig gibt es ein allgemeines Wachstum aller motorisierten Verkehrsarten, das das Klima und die Umwelt belastet.

Heinz Dürr 1994: „Die Erwartungen [...] der Gesellschaft sind von fordernder Eindeutigkeit und demnach lautet unser selbstgestecktes Ziel: Mehr Verkehr auf die Schiene.“⁸

Tatsächlich wurde dieses Ziel nur im Nahverkehr erreicht – ermöglicht durch begrüßenswert höhere staatliche Unterstützungszahlungen in Höhe von 8 Milliarden Euro („Regionalisierungsmittel“, die der DB-Tochter DB Regio und den anderen Bahnunternehmen zufließen). Im Fernverkehr dagegen gibt es lediglich Stagnation und damit einen deutlichen Rückgang des Anteils der Schiene im Verkehrsmarkt.

Im Güterverkehr verlor die Bahn massiv vor allem auf kürzeren Distanzen durch die Einstellung des Stückgutverkehrs, die Aufgabe der Postfracht und den Abbau der Gleisanschlüsse um 80 Prozent. Die Leistung im Schienengüterverkehr wuchs zwar im Zeitraum 1994 bis 2017, liegt aber heute auf dem Niveau von 1991. Und die Bahn konzentriert sich fast ausschließlich auf weite Transporte mit angeblich „bahnaffinen“ Massengütern, während sie große Teile des Marktes einfach dem Lkw überlässt. Tatsächlich ist die DB AG mit Schenker Logistics sogar selbst der größte Lkw-Logistiker in Europa.

3. Die DB wollte ursprünglich die Kundenorientierung in Zentrum rücken und die BahnCard ausbauen. Tatsächlich wird das Preissystem von Jahr zu Jahr intransparenter und der Tarif-Dschungel dichter. Die Normalpreise sind überhöht. Es gibt keine Orientierung auf die Stammkundschaft.

Heinz Dürr 1994: „Ziel ist die absolute Kundenorientierung im Denken und Handeln“. Es werde ein „einfaches und transparentes Preissystem entwickelt“, wobei „die BahnCard ausgebaut“ werde.⁹

Tatsächlich wird heute die DB von der großen Mehrheit der Fahrgäste als kundenfeindlich empfunden. Das Tarifsystem ist ein undurchdringlicher Dschungel aus diversen Tarifen mit verschiedenen Bedingungen und unüberschaubaren Rabatten. Die BahnCard – und damals gab es nur das, was heute als BahnCard 50 bezeichnet wird – wurde 2002 abgeschafft. Sie sollte „ersetzt“ werden durch die BahnCard 25. Nach massenhaften Protesten wurde die klassische BahnCard mit 50 Prozent Rabatt auf die Normalpreise wieder eingeführt. Sie wurde jedoch bereits bei der Wiedereinführung mit einem um 43 Prozent höheren Preis versehen. Seither gab es weitere erhebliche Preissteigerungen. Hinzu kommt, dass die BahnCard 50 seither bei vielen rabattierten Angeboten der Deutschen Bahn nicht oder nur teilweise eingesetzt werden kann. Ihren Preis empfinden viele, zumal gemessen an der

⁸ Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 1994, Seite 2.

⁹ Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“), veröffentlicht im Mai 1993 (a.a.O.) und Statement von Heinz Dürr auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994.

gebotenen Leistung, als deutlich überteuert. In der Folge haben heute mit 1,4 Millionen nur noch halb so viele Menschen eine BahnCard 50 wie im Jahr 2001 eine BahnCard hatten. Das psychologische Element „Halbierung der Preise“ spielt eine entsprechend geringere Rolle. Demgegenüber wird die BahnCard25 eher als eine „RabattCard“ verstanden und weniger als eine Karte, die den Zugang zur Mobilität im Schienenverkehr qualitativ verbessert, also nicht als eine „Mobilitätskarte“.

Vergleichbares gilt für die BahnCard100, die früher als „Netzkarte“ bezeichnet wurde. Die Deutsche Bahn AG bietet diese Karte ebenfalls zu einem überhöhten Preis an. In der Folge gibt es nur rund 50.000 Menschen, die sich im Besitz einer BahnCard 100 (1. Und 2. Klasse) befinden.¹⁰ Das (betriebswirtschaftliche und ökologische) Potential, das in Mobilitätskarten steckt, die ganzheitlich entwickelt und angeboten werden, verdeutlicht die Schweiz. In der folgenden Tabelle wurden die BahnCard 50 und ihr Schweizer Äquivalent „Halbtax-Ticket“ sowie BahnCard 100 und ihr Schweizer Gegenstück „Generalabonnement – GA“ gegenübergestellt.¹¹ Würde man die Verhältnisse, die in der Schweiz seit rund zwei Jahrzehnten im Bahnverkehr vorherrschen, auf Deutschland übertragen, dann sähe die Tariflandschaft in einer BRD aus wie in der folgenden Tabelle dargestellt.

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

	BahnCard 50 bzw. Halbtax-Ticket	BahnCard25	BahnCard 100 bzw. Generalabonnement
BRD (heute)	1.365	3.953	50,3
Schweiz	2.500	-	480
Verhältnis BRD : Schweiz	<i>82,8 Mio. zu 8,5 Mio. Einw. => BRD-Bevölkerung 9,74fach größer</i>		
BRD auf Schweizer Niveau	24.300	-	4.675
Notwendige Steigerung, um die BRD (heute) auf Schweizer Niveau zu bringen	17,8fach	4,6fach* (BC50 + BC25)	92,9fach

* Die Zahl der BC50 in BRD auf Schweizer Niveau dividiert durch die Summe der heutigen BC50 + BC25 (= 5,318 Millionen)

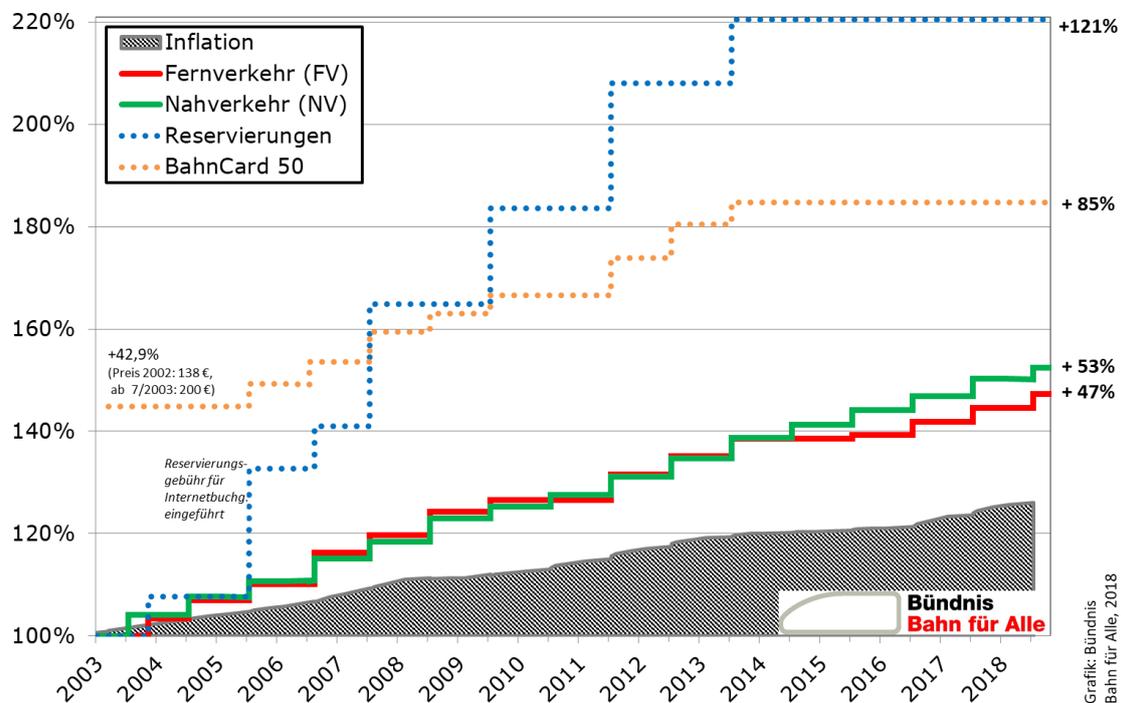
In einer solchen – erstrebenswerten – „bahnsinnigen“ Republik Deutschland (BRD) müsste dann, wenn die Verhältnisse der Schweiz übertragen würden, die Zahl der BahnCard 50 um den Faktor 17,8 gesteigert (oder die Zahl von BC50 und BC25 addiert um den Faktor 4,6 erhöht werden). Die Zahl der BahnCard 100 müsste sich gar um das 92,9-fache erhöhen. Hier ist nicht der Supersparpreis-Sparfuchs Kaiser, hier ist der Kunde König. Auch in Österreich sind vergleichbare Mobilitätskarten deutlich stärker verbreitet als in Deutschland.¹²

¹⁰ Alle Daten zu den BahnCards siehe: Deutsche Bahn Daten & Fakten 2017, Seite 18

¹¹ Der Preis für eine BahnCard50 wurde seit 2003 um 85 Prozent erhöht auf aktuell 255 Euro in der 2. Klasse und 515 Euro in der 1. Klasse. Zum Vergleich: In der Schweiz kostet das Halbtaxticket 185 Schweizer Franken (= 163 Euro) im 1. Jahr und 165 sFr (= 145 Euro) in allen Folgejahren, wenn es keine Unterbrechung des Abos gibt. Das Schweizer Halbtax-Ticket ist „klassenlos“; es halbiert die Preise in beiden Klassen. Und es bietet wesentlich mehr Einsatzmöglichkeiten. Vereinfacht lässt sich sagen, dass das Halbtaxticket im Vergleich zur BC50 gut die Hälfte weniger kostet wie die BC50. Wobei der deutlich höhere Lebensstandard in der Schweiz zu berücksichtigen ist. Vergleichbares gilt für das Generalabonnement (GA) und den Vergleich dieser Mobilitätskarte mit der BC100. Das GA kostet in der 1. Klasse 6300 sFr (= 5.575 Euro), hier kostet die BC100 7225 Euro. In der 2. Klasse kostet das GA 3860 sFr (3411 Euro). Die BC100 in der 2. Klasse kostet dagegen 4270 Euro. Das Argument, die Schweiz sei ja kleiner als die BRD, überzeugt nicht. Grundsätzlich fahren Schweizer, die eine solche Mobilitätskarte haben, vergleichbar viele Bahnkilometer wie ein BRD-Mensch mit einer BC50 oder BC100.

¹² Es gibt in Österreich gut eine Million VorteilsCards (entspricht der BC50) und rund 7000 ÖsterreichCards (entspricht der BC100). Die Preise für diese Mobilitätskarten sind (mit 99 Euro für die „Vorteilscard classic“ und mit 1889 Euro für die

Während die Deutsche Bahn AG das Potential zur Herausbildung einer Stammkundschaft durch die genannten Mobilitätskarten nicht in Ansätzen ausschöpft, betreibt sie seit rund zwei Jahrzehnten eine Politik gespaltener Fahrpreise. Auf der einen Seite gibt es eine Vielzahl von Sonderangeboten, bei denen Bahnfahrten tatsächlich zu einem niedrigen, oft auch zu einem Dumpingpreis angeboten werden. Diese Sonderangebote gelten jedoch immer „solange der Vorrat reicht“. Ihr Zustandekommen und die Anzahl je Angebot sind intransparent. Die Herausbildung einer Stammkundschaft wird auf diese Weise kaum gefördert; sie fördern eher eine Schnäppchenjäger-Kultur. Gleichzeitig erhöhte die DB die Normaltarife und schränkte zugleich die Möglichkeiten der Normaltarife deutlich ein. Diese Normalpreise (inzwischen als „Flexpreise“ bezeichnet) wurden allein seit 2003 um 50 Prozent angehoben – doppelt so stark wie die Inflation. In Umfragen wünscht sich eine große Mehrheit stattdessen ein transparentes und nachvollziehbares Tarifsystem mit einem bezahlbaren Normaltarif statt einem Wust aus Sondertarifen, der die Ticketbuchung immer mehr zum Glücksspiel macht.¹³



Grafik 2: Die Entwicklung der Normal- bzw. „Flexpreise“ seit der Preisreform von 2003 bis heute. Dabei sind die Preise im Nah- und Fernverkehr genau doppelt so stark gestiegen wie die allgemeine Inflation (schraffiert unten im Bild). Zusatzleistungen wie Reservierungen oder die BahnCard 50 sind sogar noch deutlich stärker verteuert worden.¹⁴

ÖsterreichCard) wesentlich günstiger als in Deutschland. Sie sind auch günstiger als in der Schweiz (wobei hier der höhere Lebensstandard in der Schweiz zu berücksichtigen ist. Wenn das GA in der Schweiz wesentlich erfolgreicher ist als die ÖsterreichCard, dann dürfte dies vor allem an dem deutlich besseren Gesamtangebot liegen, das das GA im Vergleich zur ÖsterreichCard – und erst recht im Vergleich zur BC100 bietet).

¹³ VCD und Quotas GmbH: VCD Bahntest 2015/2016 - Preise und Tarife im Schienenfernverkehr aus Sicht der Fahrgäste.

¹⁴ Quelle der Daten: Jeweilige Pressemitteilungen der DB AG zur Preisentwicklung. Vor 2003 sind die Preise nicht vergleichbar, weil das rein Kilometer-basierte Preissystem zu dem Zeitpunkt auf festgelegte Preise für jede Verbindung umgestellt wurde.

Im Schienenverkehr gab es mehr als ein Jahrhundert lang einen entscheidenden Systemvorteil. Dieser bestand darin, dass man in der Regel mit einer Fahrkarte „einfach in einen Zug einsteigen und losfahren“ konnte – und zwar zu unterschiedlichen Zeiten, mit unterschiedlichen Zügen und in einer gewissen, großzügig bemessenen Zeitspanne für Fahrtantritt und für die Rückfahrt. Dieser Vorteil wurde in den letzten zwei Jahrzehnten gewissermaßen Zug um Zug relativiert und inzwischen weitgehend beseitigt. Inzwischen gilt für die Mehrheit der Fahrgäste eine Zugbindung. Hinzu kommt, dass die Auslastung der Züge so gesteigert wurde, dass die Gefahr, ohne Reservierung keinen Sitzplatz zu erhalten, ausgesprochen groß ist. Damit hat die Bahn viel ihrer früheren Flexibilität eingebüßt und gegenüber dem Auto an Attraktivität verloren.

4. Anstelle des mit der Bahnreform behaupteten Ausbaus der Schiene gab es den fortgesetzten Abbau. Vor allem gab es eine extreme Reduktion bei der Netzqualität und der Effizienz der Infrastruktur. Das ist im Wesentlichen die Ursache dafür, dass heute die Pünktlichkeit auf einem Rekord-Tief angelangt ist.

Heinz Dürr und die Deutschen Bahnen argumentierten 1992 im Vorfeld der Bahnreform, es komme „zu einem Ausbau des Schienennetzes für beide Bahnen“. Ausdrücklich war auch von einem „Streckenausbau beider Deutschen Bahnen“ die Rede.¹⁵ In den Jahren 1993 und 1994 kam es in diesem Sinn nur noch vage Formulierungen. Nirgendwo wurde allerdings erklärt oder auch nur angedeutet, dass es zu einem Abbau der Strecken und der Schienenkapazitäten kommen könnte.

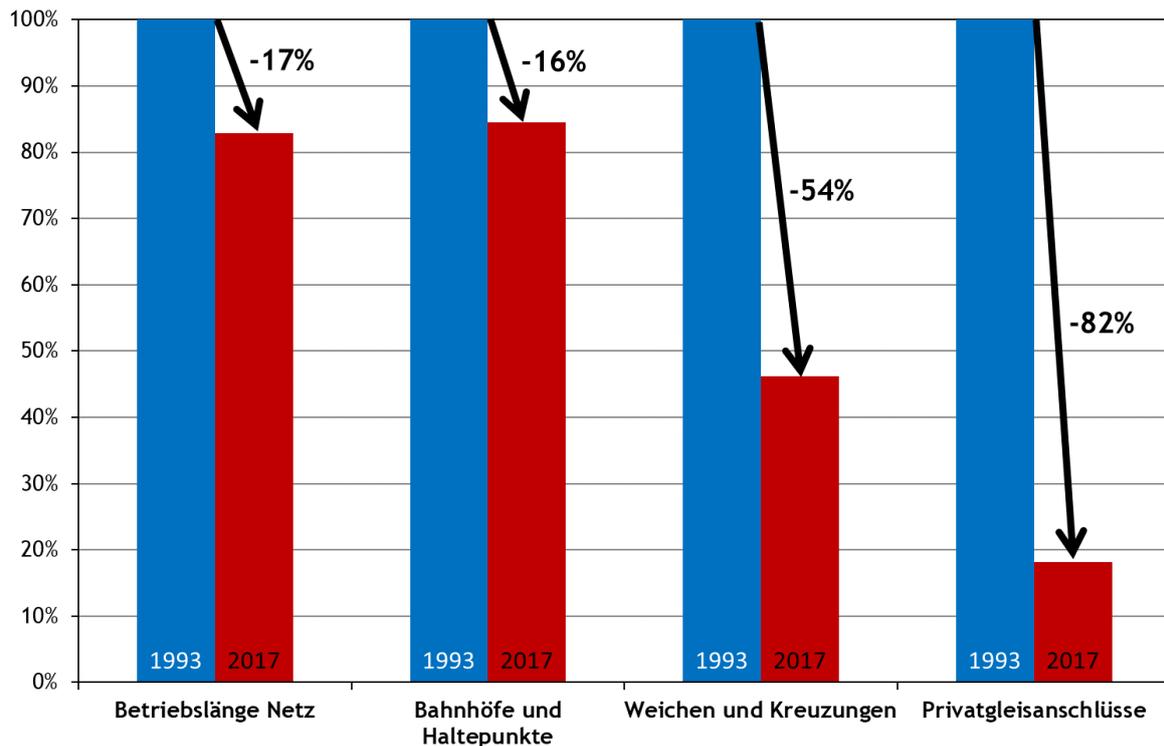
Tatsächlich wurde das Schienennetz seit 1994 um 17 Prozent gekappt (von 40.300 auf 33.488 km). Die Flexibilität des Netzes verschlechterte sich dramatisch (u.a. durch Reduktion der Zahl der Weichen von 131.968 auf 66.591).¹⁶

Hinzu kommt, dass das Netz an erheblichen Instandhaltungsmängeln leidet. Laut dem von der DB AG jedes Jahr an den Bund als Eigner des Schienennetzes übermittelten „Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht“ sind die „Qualitätskennzahlen“ zwar fast immer im Rahmen der Vereinbarungen zwischen DB AG und Bund. Inzwischen wird jedoch immer offensichtlicher, dass es dennoch fast überall im Netz erhebliche Instandhaltungsmängel gibt. Vielfach ist die Infrastruktur auch massiv überaltert; noch immer gibt es 752 mechanische und 321 elektromechanische Stellwerke im deutschen Bahnnetz.¹⁷

¹⁵ Die Deutschen Bahnen 1992, a.a.O., S. 40 und 41.

¹⁶ Deutsche Bahn Daten und Fakten 2017, Seite 27; Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom BMVI.

¹⁷ Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2016, erstellt von der DB AG im September 2017, S. 140 sowie Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.; Bundestags-Drucksache 19/3254.



Grafik 3: Die Entwicklung der Bahninfrastruktur von 1993 bis heute.¹⁸

Diese Reduktion der Netzkapazität und der Effizienz der Infrastruktur sind einer der entscheidenden Gründe für die aktuelle Verspätungsmisere, weil Züge sich nicht gegenseitig überholen können und so Verspätungen von einem Zug an den anderen übertragen werden.

Die Pünktlichkeitswerte haben im vergangenen Jahr mit im Fernverkehr teilweise weniger als 70 Prozent ein Rekordtief erreicht. Zitiert sei hier ein Bahnchef wie folgt: „Ein zentrales Ziel ist die Erhöhung der Pünktlichkeit. Hier sind wir in den letzten Monaten deutlich vorangekommen. [...] Mit Pünktlichkeitsquoten oberhalb 90 Prozent im Fernverkehr, rund 95 Prozent im Nahverkehr und 98 Prozent bei der S-Bahn stimmt die Richtung.“ Das sagte vor exakt einem Jahrzehnt – im März 1999 – Bahnchef Johannes Ludewig anlässlich der Bilanzpressekonferenz. Werte wie die hier genannten, müssen heute als Traumziele und als in absehbarer Zeit unerreichbar gelten.¹⁹

Ohne ein groß angelegtes Programm zur Wiederherstellung und Erneuerung des Bahnnetzes wird sich der Zustand weiter verschlechtern, und es wird dadurch weiterhin zu vielen Verspätungen und Problemen im Netz kommen. Dafür muss vor allem der Gewindruck von dem Netzbetreiber DB Netz AG genommen werden, der in den letzten Jahren zum größten Gewinnbringer innerhalb des DB-Konzerns geworden ist – was viele Anreize zum Sparen an der Instandhaltung schafft.

¹⁸ Quelle der Daten: Deutsche Bahn AG Daten und Fakten sowie Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom BMVI (jeweils mehrere Jahrgänge).

¹⁹ Statement von Dr. Johannes Ludewig, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG, anlässlich der Jahrespressekonferenz der Deutschen Bahn AG am 3. März 1999; Manuskript, Seite 6.

5. Die Ende der 1980er Jahre entwickelte Zuggattung InterRegio war ausgesprochen erfolgreich. Sie wurde bei der Bahnreform als integraler Bestandteil der neuen Orientierung als breit aufgestellte und in der Fläche präsenste Bahn verstanden. Doch Ende der 1990er Jahre wurde ein InterRegio-Tod auf Raten eingeleitet. Damit wurde das Ziel der Flächenbahn aufgegeben.

Zum InterRegio äußerte Heinz Dürr: „Der IR fährt weiter zweistellige Umsatzzuwächse ein. Nach einem Plus im vorigen Jahr [1993] erwarten wir für dieses Jahr einen weiteren Umsatzsprung.“²⁰ Noch im Geschäftsbericht der Deutschen Bahn 1995 heißt es: „Der Ausbau des InterRegio-Netzes ist im Geschäftsjahr [1995], sieben Jahre nach seinem Start, abgeschlossen worden. Auf 24 Linien bedienen täglich 424 Züge 324 Bahnhöfe – ein nahezu flächendeckendes, attraktives Schienenfernverkehrsangebot.“²¹ Ergänzend hieß es dort noch: „Verstärkt verkehren InterRegio-Züge über die eigentlichen Endpunkte des Liniennetzes hinaus auch ins Ausland. So gibt es auf der IR-Linie 12 (Hannover – Flensburg) zwei Zugpaare, die bis Friedrikshavn und bis Aarhus in Dänemark geführt werden.“

Doch obwohl die weiß-blauen Züge zu ihren besten Zeiten mehr Fahrgäste zählten als die jeweiligen „konkurrierenden“ Fernverkehrsgattungen ICE bzw. InterCity/EuroCity, wurde diese erfolgreiche Zuggattung 2001 komplett aufgegeben. Die Zerstörung des IR wurde dabei bewusst herbeigeführt. U.a. indem ab 1998 die zitierten wichtigen Verlängerungen der IR-Linien ins Ausland gekappt und gewissermaßen Zug um Zug die Speisewagen aus den IR-Garnituren herausgenommen wurden.

Letztlich wurde der InterRegio zwischen dem „eigenwirtschaftlichen“ Fernverkehr und dem vom Bund über die Regionalisierungsmittel bezahlten Nahverkehr zerrieben, da er eine Funktion genau zwischen diesen beiden hatte. Seitdem fehlen jedoch Verbindungen genau in diesem Bereich zwischen Fern- und Nahverkehr, und viele Städte und Regionen wurden mit dem Wegfall des InterRegio komplett vom Fernverkehr abgehängt.

Ein Teil des InterRegio-Verkehrs wurde von langlaufenden Regionalexpressen – die aus den Regionalisierungsmitteln bezahlt werden – übernommen. Diese sind aber für Reisen in dem Entfernungsbereich nicht ausgelegt und bieten nicht den Komfort der InterRegio-Züge. Mit den als „IC2“ bezeichneten Doppelstockzügen und dem „InterRegio-Express“ zwischen Hamburg und Berlin hat die DB AG sogar auf einigen Strecken wieder InterRegio-ähnliche Züge eingeführt, da sie den Bedarf dafür gesehen hat. Eine wirkliche Renaissance solcher Züge, die auch kleinere Städte und Regionen, die seit über 10 Jahren keinen Fernverkehr haben, wieder an das Netz anbinden würde, steht jedoch noch aus.

²⁰ Statement Heinz Dürr, Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994.

²¹ Deutsche Bahn AG, Geschäftsbericht 1995, Seite 27.

6. Die Vorteile eines Nachtzugsystems waren beim Start der Bahnreform erkannt. Auch hinsichtlich der Möglichkeit, ein Wachstum des Flugverkehrs auszubrem- sen. Doch es kam zum schleichenden Tod der Nachtzüge. Der Boom der Billig- fliegerei, mit der das Klima im besonderen Maß belastet wird, wurde dadurch begünstigt.

Heinz Dürr erklärte 1994: „Der Nachtreiseverkehr blieb bisher wegen der unzureichenden Angebote unter den Marktmöglichkeiten. Hier erwarten wir mit den neuen Angeboten [...] eine Trendwende. Die Wettbewerbsvorteile der Nacht- und Hotelzüge liegt in der Kombination aus Übernachten und Fahren. Die Abfahrt am späten Abend und die Ankunft am Morgen rechtzeitig vor den üblichen Bürozeiten spart einen Arbeitstag.“ Vorgesehen waren auch weite Läufe für Nachtzüge. So kündigte Dürr damals an: „Im nächsten Jahr [1995] [...] werden auf der Strecke Dortmund – London die Kanaltunnelzüge eingesetzt. Auf den Relationen Dortmund – Wien und Hamburg – Zürich die neuen D.A.CH.-Hotelzüge. Gleichzeitig werden die Schweizer Bundesbahn und die Österreichischen Bundesbahnen, die mit uns zusammen die D.A.C.H.-Hotelzug AG betreiben, ergänzende Relationen anbieten.“²²

Tatsächlich investierte die DB AG noch in den 1990er Jahren massiv in den Nachtzugverkehr. 1994 nahm sie ganz neue „CityNightLine-Hotelzüge“ (Talgo) in Betrieb, die sich durch eine hohe Laufruhe auszeichneten und bei vielen Fahrgästen beliebt waren. Der Nachtzugverkehr ergänzte das Tagesangebot an Zügen, indem lange Strecken über Nacht schlafend zurückgelegt werden konnten und Anschlussreisen mit den normalen Zügen möglich waren. Dies war mehr als ein Jahrhundert lang auf vielen Strecken quer durch Europa eine komfortable und klimafreundliche Art des Reisens.

Leider wurden die Nachtzüge und ebenso die mit ihnen verwandten Autoreisezüge unter den Bahnchefs Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube seit den frühen 2000er Jahren zunehmend auf das Abstellgleis gesteuert. Die neu gekauften Talgo-„Hotelzüge“ gingen 2009 aufs Abstellgleis, weil sie angeblich nicht mehr wirtschaftlich waren. Auf den neu gebauten Hochgeschwindigkeitsstrecken, wo es schnelle Verbindungen am Tage gibt (z.B. Berlin – München in 4 Stunden) bekommen die Nachtzüge zwar Konkurrenz durch eben diese, füllen aber noch immer eine Lücke während der Nacht. Und durch eben diese Hochgeschwindigkeitsstrecken ergeben sich auf der anderen Seite ganz neue Möglichkeiten für wesentlich längere Verbindungen, die dann im Nachtsprung zurückgelegt werden können. Genau diese Schaffung neuer attraktiver Strecken für Nachtreisezüge hat das Management der DB AG aber komplett verschlafen. Stattdessen behauptete es erst, es gebe kaum noch Interesse der Fahrgäste am Nachtzugverkehr. Tatsächlich nahmen die Fahrgastzahlen aber bis zum Ende sogar leicht zu statt ab. Und auch überaus erfolgreiche Verbindungen wie die Nachtzüge von Berlin, Hamburg und München nach Paris wurden eingestellt, obwohl sie bis zuletzt fast jede Nacht ausgebucht waren.

Der Nachtzugverkehr der DB AG wurde schließlich Ende 2016 komplett eingestellt, trotz der vielen Proteste.²³ Ein Teil der Züge und Strecken wurde von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) übernommen und wird seitdem unter der Marke „NightJet“ betrieben. Die ÖBB sind wirtschaftlich sehr zufrieden mit diesen Zügen und strafen damit die DB-Manger Lügen, die immer wieder behauptet hatten, die Züge seien unwirtschaftlich.

²² Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“), veröffentlicht im Mai 1993.

²³ Weitere Informationen unter: <https://www.nachtzug-bleibt.eu/>

Stattdessen fährt die DB nun selbst immer mehr ICE- und InterCity-Züge über Nacht, weil es eben durchaus eine große Nachfrage nach nächtlichen Verbindungen gibt. Diese Verbindungen sind allerdings mit Nachtzügen nicht zu vergleichen, weil sie nur das Reisen im Sitzen ermöglichen und man eben nicht wie bei echten Nachtzügen ausgeschlafen am Zielort ankommt.

Das Bündnis *Bahn für Alle* hat mit weiteren Kooperationspartnern 2016 ein Konzept für ein neues, europaweit vernetztes und vertaktetes Nachtzugnetz erstellt, den „LunaLiner“.²⁴ Leider gibt es bislang weder in Deutschland noch auf EU-Ebene wirklich ernsthafte Bemühungen für die Umsetzung eines solchen Konzepts, das endlich die aus Klimaschutzgründen dringend erforderliche Verlagerung von innereuropäischem Verkehr aus der Luft auf die Scheine ermöglichen würde. Das europäische Netzwerk „Back on Track“ an dem *Bahn für Alle* beteiligt ist, setzt sich für eine Renaissance der Nachtzüge auf dem ganzen Kontinent ein.²⁵

7. Das Ziel Integraler Taktfahrplan wurde im Vorfeld der Bahnreform, 1992 bis 1994, vorgegeben. Doch es wurde dann mehr als zwei Jahrzehnte lang nicht verfolgt, ja durch einen fehlgeleiteten Infrastrukturausbau und einen Abbau von Strecken und Kapazität konterkariert. Der seit wenigen Monaten propagierte „Deutschlandtakt“ stellt eine begrüßenswerte Kehrtwende dar. Die konkreten Maßnahmen zur Realisierung eines Deutschlandtakts sind jedoch unzureichend.

In dem Bericht der „Deutschen Bahnen 1992“, publiziert im Frühjahr 1993, war zu lesen: „Mit der Einführung eines Integralen Taktfahrplans wollen Bundesbahn und Reichsbahn den öffentlichen Personennahverkehr gerade in der Fläche noch attraktiver machen. Durch enge Kooperation aller Produkte des Schienenpersonenfernverkehr und des Schienenpersonennahverkehrs einschließlich des Busses soll ein abgestimmtes System entstehen, das dem Kunden einen attraktiven Taktverkehr täglich von frühmorgens bis abends mit optimalen Anschlüssen und vielen Direktverbindungen bietet. Konzeptionelle Arbeiten für den Südwesten [...] konnten bereits weitgehend abgeschlossen werden. Für 1993 ist die Realisierung der Vorstufe des Integralen Taktfahrplans im Bereich Allgäu/Oberschwaben vorgesehen.“²⁶ Ein Jahr später, 1994 unterstrich Bahnchef Heinz Dürr nochmals das Ziel Integraler Taktfahrplan (ITF) wie folgt: „Kernstück unserer Angebote an die Gebietskörperschaften wird der Integrale Taktfahrplan (IT) sein, nach dem Vorbild der Allgäu-Schwaben- und Rheinland-Pfalz-Takte. Die Idee, die dem Integralen Taktfahrplan zugrunde liegt, heißt:

- alle von der Deutschen Bahn AG bedienten Orte einer Region
- über den ganzen Tag und während der ganzen Woche
- in festen, leicht merkbaren Taktintervallen
- mit optimierten Anschlüssen in den Knotenbahnhöfen

²⁴ Stoppt das Nachtzug-AUS! Lunapark 21 - Extra 12/13 (Sommer 2016)

²⁵ www.back-on-track.eu

²⁶ Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“), a.a.O., S. 28.

miteinander zu verbinden. In welchem Umfang Integrale Taktfahrpläne eingeführt werden, hängt entscheidend von den Ländern ab.“²⁷

Die hier gegebene Definition für den ITF ist weitgehend zutreffend. Ergänzend bzw. konkretisierend sei hinzugefügt: Wichtig beim ITF ist, dass an allen wichtigen Bahnknoten die Züge des Fern- und Nahverkehrs etwa gleichzeitig eintreffen und nach einer kurzen Umsteigezeit wieder in alle Richtungen weiter fahren. So kann man optimale Reiseketten für die Fahrgäste herstellen und auch für den Güterverkehr verlässliche Trassen vorhalten.

Soweit der offizielle Diskussionsstand zum Thema Integraler Taktfahrplan bei der Bahnreform 1994. Umgesetzt wurde von den hehren Vorsätzen im darauf folgenden Vierteljahrhundert wenig. Schlimmer noch: Es wurden z.T. Infrastruktur-Ausbauten vorgenommen, die die ITF-Ziele konterkarieren und die heute den D-Takt signifikant behindern. Umso überraschender war dann, dass im Oktober 2018 der Bundesverkehrsminister das „Zukunftsbündnis Schiene“ ausrief und den „*Deutschland-Takt*“ (kurz: *D-Takt*) zur künftigen Leitlinie für die Organisation des Bahnverkehrs in Deutschland erklärte. Diese Entscheidung ist – so spät sie kommt – uneingeschränkt zu begrüßen.

Neben vielen noch zu lösenden administrativen und organisatorischen Problemen (welche z.B. die Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Eisenbahn-Unternehmen betreffen) ist der D-Takt mit erheblichen langfristigen Investitionen in die Infrastruktur verbunden, Knoten müssen ertüchtigt und die Takte „integriert“ werden, d.h. Fahrzeiten sind so anzupassen, dass möglichst alle Umsteigebeziehungen berücksichtigt werden.

Wie bereits angesprochen, ist man den ITF-Prinzipien bei der Infrastrukturplanung der Deutschen Bahn in den letzten 30 Jahren nur halbherzig gefolgt, teilweise hat man sie sogar sträflich missachtet. Dazu zwei besonders eklatante Beispiele: (1) Bei der 2017 bzw. 2015 eröffneten Schnellfahrstrecke (Nürnberg-) Ebersfeld - Erfurt - Halle/Leipzig (- Berlin) ergeben sich für die jeweiligen Teilabschnitte Fahrzeiten, die einen für alle Knoten gut funktionierenden ITF unmöglich machen. (2) Auf der Achse Mannheim - Stuttgart - Ulm - München gibt es ähnlich ITF-unverträgliche Fahrzeiten. Dazu verhindert aber vor allem der heillos unterdimensionierte, im Bau befindliche Tiefbahnhof „Stuttgart 21“ jedwede ITF-gerechte Fahrplanung. Der (noch) bestehende, dafür nahezu ideal ausgelegte Kopfbahnhof soll dagegen abgerissen werden – eine (nicht nur) für den Deutschland-Takt katastrophale Fehlplanung.

Die jetzt zusammen mit der D-Takt-Offensive veröffentlichten „Zielfahrpläne 2030“ lassen kaum Anstrengungen im Umgang mit den Bausünden der Vergangenheit erkennen. Vielmehr werden wichtige Knoten im deutschen Bahnnetz wie Nürnberg, Leipzig, Stuttgart und Ulm weitgehend ausgehebelt. Die dort angebotenen Umsteigeverbindungen haben mit den ITF-Prinzipien kaum noch etwas gemein. Auf der anderen Seite sind die Fahrzeiten auf mehreren geplanten Neu- oder Ausbaustrecken so knapp „auf Kante genäht“, dass für den integrierten Nahverkehr abträgliche Knotenverzerrungen, gravierende Störanfälligkeiten und Unpünktlichkeits-Herde geradezu vorprogrammiert sind. Das betrifft z.B. die Strecken Erfurt - Halle, Stuttgart - Ulm, Ulm - Augsburg sowie die jüngst propagierten Schnellstrecken Nürnberg - Würzburg und Hannover - Bielefeld.

²⁷ Statement Heinz Dürr vom 26. Mai 1994 – Bilanzpressekonferenz; Manuskript (wie es den Journalistinnen und Journalisten zur Verfügung gestellt wurde). Der ab hier folgende Abschnitt zum Thema ITF orientiert sich weitgehend an einem Text von Prof. Wolfgang Hesse zu diesem Thema. Siehe auch die Langfassung von W. Hesse zum Thema Deutschlandtakt, die im Rahmen dieses Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2019 vorgelegt wird.

So drängt sich der Eindruck auf, dass der wohlklingende Begriff „Deutschland-Takt“ für ein Weiterwursteln in bisheriger Manier erhalten soll: Streckenneubau- und Bahnprojekte werden womöglich wie bisher vorrangig aus politischen Motiven (Politiker-Selbstdarstellung, Immobilienverwertung, Beton-Lobby-Stützung) geplant und dann als Beiträge zum D-Takt „verkauft“.

Die Zielfahrpläne bedürfen jedenfalls einer grundlegenden Revision, um diesen naheliegenden Verdacht zu entkräften und dem Deutschland-Takt zu einem wirklichen nachhaltigen Erfolg zu verhelfen.

8. Mit der Bahnreform sollte die große Tradition der Bahnhofskultur neu belebt werden. Das Gegenteil fand statt. Nirgendwo tritt der Verfall von Eisenbahnkultur deutlicher zutage als hier. Rund die Hälfte der Bahnhofsgebäude wurde seit Ende der 1990er Jahre verkauft. Gut 95 Prozent der Bahnhöfe sind inzwischen völlig ohne Personal. Der überwiegende Teil der Bahnhöfe ist als „Visitenkarte“ hochnotpeinlich. Wenn auch kleinere Bahnhöfe hübsch gemacht werden sollen, dann hält die DB AG dafür in der Regel die Hand bei den Kommunen auf.

Heinz Dürr 1994: „Bahnhöfe sind die Visitenkarte der Bahn und der jeweiligen Stadt. Deshalb müssen an Erscheinungsbild und Servicequalität hohe Ansprüche gestellt werden.“²⁸ Der erste Bahnchef der DB führte dies auch näher aus – wie folgt: „Für den Kunden fängt eine Reise nicht erst im Zug, sondern bereits auf dem Bahnhof, an, dem Zugang zum Zug.“ Er verkündete damals ein „Programm ‚Freundlicher Bahnhof‘“ Versprochen wurde, eine schrittweise Sanierung und Optimierung „der 5179 Bahnhöfe und Haltestellen, davon rund 260 größere Bahnhöfe“ in Angriff zu nehmen. Notwendig wäre „die Entwicklung eines Konzepts für den Bahnhof der Zukunft. Die Idee dahinter ist die Verkehrsstation als urbanes Zentrum mit kommerziellen, kommunikativen und kulturellen Angeboten.“²⁹

Die Deutsche Bahn AG hat in diesem Zusammenhang bereits versucht, die deutsche Sprache umzumodeln. Der Begriff „Bahnhof“, wie er mehr als 150 Jahre lang Gültigkeit hatte und wie er im allgemeinen Sprachverständnis verankert ist, wurde seines Inhalts entkleidet. Um die Verwertung von Gelände und Bahnhofsgebäuden zu erleichtern, wurde der Begriff „Empfangsgebäude“ erfunden und die These aufgestellt, aufgrund der Funktionsveränderung der modernen Bahn seien „Empfangsgebäude“ nicht mehr notwendig – diese könnten verkauft oder dem Verfall preisgegeben werden.

Hier wird zweierlei deutlich: Erstens der destruktive Charakter, der mit der 1994er Bahnprivatisierung – der Gründung der DB AG – mit Blick auf die Gemeinschaft und auf Urbanität verbunden ist. Bahnhöfe waren seit Herstellung der ersten Eisenbahnverbindungen immer Empfangshallen und Abschiedsräume. Dürr hat das richtig beschrieben. Wenn die DB AG nun seit gut zwei Jahrzehnten diese Bahnhöfe verscherbelt und verfallen lässt, dann baut sie damit nicht nur Bahn-Eigentum ab. Sie zerstört damit Urbanität, löst Kommunikationszentren auf und produziert Einöde, Verfall und Angsträume. Nicht zuletzt wird dadurch das Ansehen des Schienenverkehrs im Allgemeinen und der

²⁸ Aus: Dürres Statement auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994, S. 18f.

²⁹ Ebenda, S. 19. Die hier genannte Zahl aller Bahnhöfe und Haltestellen kann nicht stimmen. Sie lag damals deutlich höher. Im weiter unten zitierten Vorwort zu dem „Bahnhofsguide“ (das zwei Jahre später verfasst wurde) nennt Heinz Dürr „rund 6500 Personenbahnhöfe“.

Deutschen Bahn AG im Besonderen massiv negativ belastet. Zweitens wird deutlich, wie mit der Bahnreform die Öffentlichkeit belogen wurde. Ende 1993 wurde im Eisenbahnneuordnungsgesetz (und dort in § 20) festgelegt, dass der DB AG nur diejenigen „Liegenschaften [...] zu übertragen sind, soweit dies für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig (betriebsnotwendig) ist.“ Alle anderen Grundstücke, Liegenschaften und „grundstücksgleichen Rechte“ seien, so dieses der Bahnreform zugrunde liegende Gesetz, dem Bund und dabei einer damals neu eingerichteten Tochter des Bundesfinanzministers, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), zu übertragen.

Wenn es denn zutrifft, was die DB seit rund 15 Jahren behauptet, dass der größte Teil der Bahnhöfe – im Neusprech: die „Empfangsgebäude“ – grundsätzlich für den Bahnbetrieb nicht nötig wären, dann wären diese auch nicht „betriebsnotwendig“. Dann dürften sie nicht Eigentum der Deutschen Bahn AG sein. Insbesondere dürfte dann die DB AG nicht Gelände und Gebäude, das nicht betriebsnotwendig ist, verkaufen und daraus Gewinne erzielen.

Wobei die Verkäufe eher einem Ausverkauf gleichkommen. Sie machen betriebswirtschaftlich keinen großen Sinn. Es handelt sich nur um äußerst kurzfristige Einnahmen von einigen Millionen Euro pro Jahr, mit denen der jeweilige Jahresgewinn etwas aufgehübscht wird. Die Bahnhofsgebäude werden in der Regel zu ausgesprochen niedrigen Preisen verkauft – da geht mal der Bahnhof von Schnabelwaid in Oberfranken für 28.000 Euro an einen neuen Eigentümer, ein Dorfbahnhof auf der Schwäbischen Alb mit 280 Quadratmetern Wohnfläche war für 80.000 Euro zu haben. Ein Privatmann im Brandenburgischen, der neun solcher Bahnhöfe gekauft hat, berichtete, er habe – nach gewissen Renovierungsarbeiten – durch die Mieteinnahmen den Kaufpreis plus die Renovierungskosten jeweils „in vier bis fünf Jahren abbezahlt“.³⁰ Das ist für den jeweiligen Aufkäufer ein sehr gutes Geschäft. Und es stellt den Verantwortlichen bei der DB, hier bei der DB-Tochter Station & Service, ein ausgesprochen schlechtes Zeugnis aus. Denn das, was ein privater Aufkäufer kann – kleine Renovierungsmaßnahmen vornehmen, geeignete Mieter finden (oder bestehende Mieter und Pächter bei der Stange halten) – das sollte ein gutes Bahn-Management auch können. Wobei es immer einen gewaltigen Unterschied macht, ob sich die Bahnhofsgebäude weiter im Besitz der Bahn befinden – und es dort eine bescheidene Infrastruktur für den Bahnverkehr gibt, beispielsweise einen im Bahnhofsgebäude integrierten Warteraum und eine Toilette – oder ob der Bahnhof ganz in fremde, private Hände übergeben wird und er danach in keiner Weise mehr Funktionen für den Bahnverkehr übernehmen kann. Oft gibt es dann privatisierte Bahnhofsgebäude, bei denen die Bahnsteige verlegt werden müssen. Gleichzeitig muss dann die DB neue – meist unwirtliche und unansehnliche – Wartehäuschen errichten, manchmal sogar neue Verkaufsstellen einrichten, dann auch mal – so erfolgt in Werder (Havel), untergebracht in Containern. Das Ganze erinnert an diese „Alles-muss-raus“-Plakate bei Läden, die vor dem Konkurs stehen.

Niemand möge kommen und sagen: Der aktuelle Umgang der DB AG mit den Bahnhöfen war die logische Folge der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft. Diese könne doch – aufgrund der behaupteten ausschließlichen Gewinnorientierung, wie sie im Aktiengesetz festgeschrieben sei, gar nicht anders, als nicht betriebsnotwendige Gebäude dem Verfall preiszugeben oder einem Verkauf zuzuführen.³¹

³⁰ Angaben nach: Bastian Benrath, Schlafen im Stellwerk, in: Süddeutsche Zeitung vom 18. August 2017.

³¹ Diese Behauptung ist eine Schutzbehauptung der Privatisierer. Sie hat keine juristische Basis. Wenn der Eigentümer einer AG nicht primär Gewinnziele verfolgt, dann ist das so und hat Gültigkeit. Es gibt in Deutschland Dutzende Unternehmen in

Es war derselbe Heinz Dürr, der noch 1996 darlegte, dass gerade die Bildung der AG dazu führen würde, dass die Bahnhöfe eine massive kulturelle Aufwertung erfahren würden. Dürr schrieb damals in dem Buch „Bahnhofsguide Deutschland“: „Wir wollen eine Bahnhofskultur wiederherstellen, die auf Reisende und Besucher einladend wirkt. Erinnern Sie sich an die große Blütezeit der Bahnhöfe in der Gründerzeit [...] Der Bahnhof wurde zu einem der wichtigsten Punkte der modernen Städte; das Bahnhofsviertel wurde zentraler Platz für die Reise von Menschen und Gütern.“ Dürr geht in diesem Text im Folgenden auf die Zerstörung der Bahnhofskultur ein; spricht korrekt davon, dass der Begriff „Bahnhofsmilieu“ verdeutlichen würde, zu welchem Niedergang der Bahnhofskultur es kam. Und dann verbindet derselbe Bahnchef Dürr die Bildung der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn damit, dass die Bahnhofskultur neu entwickelt werden müsse. Dürr im O-Ton: „Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG wurde erstmals ein eigener Geschäftsbereich Personenbahnhöfe eingerichtet, dessen vorrangigste Aufgabe es ist, die gravierenden Fehlentwicklungen der Vergangenheit zu korrigieren.“³²

Dass Dürr nicht wusste, was eine Aktiengesellschaft ist und wie diese funktioniert, kann keiner behaupten. Dürr war immer und ist heute noch Haupteigentümer der Dürr AG. Er war Vorstandsvorsitzender der Aktiengesellschaft AEG und Vorstandsmitglied der Daimler AG.

9. Beim größten Bauprojekt der DB, Stuttgart 21, sollen mehr als 10 Milliarden Euro dafür ausgegeben werden, dass eine bestehende Kapazität um 30 Prozent verkleinert wird. Stuttgart 21 entwickelt sich zum größten Baurisiko für die DB und zum Finanzdebakel. In Hamburg-Altona zeigt die DB, dass sie aus Stuttgart 21 keine Lehren gezogen hat.

Heinz Dürr kündigte auf der Bilanzpressekonferenz vom Mai 1994 das Großprojekt Stuttgart 21 wie folgt an: „Die Grundidee bei Stuttgart 21 ist [...] der Bau eines unterirdischen Durchgangsbahnhof anstelle des heutigen Kopfbahnhofs. Durch die gleichzeitige Anbindung des Stuttgarter Flughafens ist eine optimale Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr der Schiene sowie von Luftverkehr und Schiene garantiert. Das oberirdische Bahnareal von 80 ha wird von uns komplett aufgegeben und steht für die Stadtentwicklung zur Verfügung. Aus den Verkaufserlösen des Geländes kann die neue Verkehrsstation finanziert werden. Im Ergebnis bedeutet das Projekt Stuttgart 21: Die Stadt Stuttgart gewinnt einen einmaligen Gestaltungsraum für die Innenstadt des 21. Jahrhunderts.“³³

An diesem Dürr-Statement zu Stuttgart 21 in der offiziellen Rede zur Bilanzpressekonferenz 1994 sind drei Dinge interessant. Erstens dass Stuttgart 21 mit keinem Wort damit begründet wird, dass es in diesem Zusammenhang eine Kapazitätserweiterung geben würde. Das Projekt war rein bahntechnisch nie notwendig. Auf eine entsprechende Frage antwortete Dürr auch:

kommunalem Eigentum mit der Unternehmensform eine Aktiengesellschaft, vornehmlich Stadtwerke und städtische ÖPNV-Unternehmen, die nicht primär gewinnorientiert betrieben werden und die faktisch oder auch per Definition Funktionen der Grundversorgung, des Gemeinwohls, wahrnehmen. Das ändert nichts an der Aussage, dass eine Unternehmensform einer AG in diesen Bereichen suboptimal ist.

³² Vorwort von Heinz Dürr in: Helmut Frei, Bahnhofsguide Deutschland 1995/1996, S. 6.

³³ Hein Dürr, Statement auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994, S. 20.

„Ja, notwendig, können wir sagen, ist es eigentlich gar nicht. Nur, es ist eine Weiterentwicklung, es ist ein Fortschritt, dass wir eben Gleisanlagen, die für den Reisenden nicht mehr erforderlich sind, aufgeben und die den Städten zur Verfügung stellen, um hier, äh, Entwicklungen für die Stadt zu machen.“³⁴ Zweitens erklärte Heinz Dürr damals bereits, Stuttgart 21 sei primär ein Projekt zur Stadtentwicklung. Also ein Immobilienprojekt, ein Projekt zur gewinnbringenden Verwertung von Bahngelände. Drittens stellte Dürr damals fest, dass Stuttgart 21 faktisch nichts kosten würde: der Verkauf des freiwerdenden Bahngeländes finanziere ganz (oder so gut wie ganz) den neuen Bahnhof unter der Erde.

Im Rahmen dieses Alternativen Geschäftsberichts ist es nicht sinnvoll, die bislang 25-jährige Geschichte des Projektes Stuttgart 21 erneut nachzuzeichnen. Das ist an anderer Stelle erfolgt.³⁵ Im Frühjahr 2019 und bei einer realistischen Bewertung der Lage der Deutschen Bahn AG muss jedoch festgehalten werden; Stuttgart 21 entwickelt sich zum Mühlstein, der den Konzern Deutsche Bahn AG in eine existenzielle Krise führen kann. Dafür gibt es drei Gründe: Die Explosion der Kosten, die Tatsache, dass das Projekt technisch und sicherheitstechnisch nie zu Ende gebaut werden wird und der Kapazitätsabbau bzw. die Inkompatibilität von S21 mit dem Deutschlandtakt.

Kosten – Fass ohne Boden- S21 ist ruinös für DB, Stadt und Land

Den höchsten Erregungsfaktor in der öffentlichen Debatte über S21 hat die Kostenfrage und in deren Gefolge der Zeitpunkt der Inbetriebnahme, weil hier mehr als bei Themen wie Kapazität, Brandschutz oder Umweltbelastungen gilt, dass Lügen kurze Beine haben. Die Stationen der S21 Kosten waren bislang:

1994 = Kosten nahe Null (die Einnahmen aus dem Geländeverkauf würden S21 finanzieren)

1995: 4,807 Milliarden DM (2,46 Mrd. Euro) laut Machbarkeitsstudie

2011: 4,526 Milliarden Euro: Genannt als „Kostendeckel“ und als „Sollbruchstelle“ zum Zeitpunkt der Volksabstimmung

Ende 2012 / Frühjahr 2013: 6,526 Milliarden Euro. Neuer vom Aufsichtsrat im April 2013 beschlossener maximaler S21-Kostenrahmen.

Januar 2018: Der Aufsichtsrat der DB gesteht Gesamtkosten in Höhe von 8,2 Milliarden Euro ein. Der Bundesrechnungshof und bahnunabhängige Experten gehen längst von 10 Milliarden Euro und weit mehr aus.

25. März 2019: Der Aufsichtsrat der DB debattiert über neue Unterlagen zu S21, die weitere Kostensteigerungen in einer Höhe von bis zu 2,5 Milliarden Euro prognostizieren.³⁶

Die Kostensteigerungen sind begleitet mit nicht enden wollenden verlängerten Bauzeiten. Während die DB in der Machbarkeitsstudie von einer S21-Fertigstellung im Jahr 2000 ausging, wird aktuell offiziell eine Inbetriebnahme für 2025 behauptet. Realistische Schätzungen gehen von 2028 oder 2030 aus.

³⁴ Interview vom 15. September 1996 im damaligen SWF1.

³⁵ Siehe u.a. Winfried Wolf, abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands, 3. Auflage April 2019.

³⁶ Siehe Thomas Wüpper in der Stuttgarter Zeitung vom 25. März 2019. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.vor-aufsichtsratssitzung-der-bahn-bei-stuttgart-21-drohen-weitere-mehrkosten.f1487816-153b-44cf-b61b-1547c5bf7ba9.html>

Ende 2016 hat die DB die Projektpartner Land und Stadt und Region auf Übernahme eines Anteils von 65 Prozent aller bisherigen und künftigen – über 4,5 Milliarden Euro hinausgehenden – Mehrkosten verklagt. Schließlich nennt die gültige Vereinbarung, die zwischen DB, Land und Stadt zur Finanzierung von S21 geschlossen wurde, diesen Betrag als Obergrenze. Da es sich nun bei der DB-AG-Klage nicht nur um die jetzt schon eingeräumten, sondern um *alle weiteren* Kostensteigerungen aus bekannten und noch unbekanntem künftigen Risiken geht, rüsten alle Beteiligten juristisch auf. So hat die Stadt Stuttgart beispielsweise eine Juristin allein für den Rechtsstreit mit der DB eingestellt. Kosten, die in keiner S21-Bilanz auftauchen. Würde das Stuttgarter Verwaltungsgericht zeitnah zu der Entscheidung kommen, dass die Stadt in Milliardenhöhe dabei wäre, dürfte im Gemeinderat der Teufel los sein. Ähnlich bei einer Entscheidung zu Lasten der DB AG. Also einigt man sich mit Billigung des Gerichts auf *Prozessverschleppung*. Je später die Entscheidung, desto mehr Fakten im Sinne einer Unumkehrbarkeit könnten derweil geschaffen werden.

Neuerdings scheint sich DB-Chef Lutz aber zu sorgen, dass der Löwenanteil der ungedeckten Mehrkosten bei ihm hängen bleiben könnte, was die DB AG wenn nicht in die Insolvenz, so auf Jahre in die Handlungsunfähigkeit treiben würde. Da scheint man verstärkt den Bund als Rückfallebene ins Auge zu fassen.³⁷

Mitte März 2019 wurde bekannt, dass die Kosten für Stuttgart 21 und für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm nochmals deutlich ansteigen – von bislang offiziell eingestandenem zwölf auf „mindestens 15 Milliarden Euro“ (S21 und Neubaustrecke). In Aufsichtsratskreisen heißt es nach Recherchen von Thomas Wüpper: „Die Risiken steigen, die Chancen sinken“. Und weiter: „Für den Konzern wird die Finanzierung des Projekts jetzt zur schweren Last. Denn die bisherigen Ausgaben stammten fast komplett aus öffentlichen Mitteln, die nun aufgebraucht sind. Allein bis 2023 muss die Bahnspitze rund 3,3 Milliarden Euro für Stuttgart 21 beschaffen. In der Finanzplanung des Konzerns, die unserer Redaktion vorliegt, klafft bis dahin eine riesige Lücke von mehr als vier Milliarden Euro.“³⁸

Hochsicherheitsrisiko Stuttgart 21

Ähnlich wie beim Beispiel BER verfügt Stuttgart21 weiterhin über *keinen genehmigungsfähigen Brandschutz*. Das besondere Risiko bei einem Brandfall liegt bei S21 im geschlossenen System von Tiefbahnhof und seinen 60 Kilometern Tunnelzuführungen und der zu erwartenden Enge auf halb so vielen Bahnsteigen. Wichtige Fragen, an denen eine Inbetriebnahme am Ende scheitern dürfte, werden auf die Abnahmeprüfung verschoben, wenn der Bahnhof längst fertig gebaut ist. Zu befürchten ist, dass die Rauchabzugsflächen unterdimensioniert sind, die Bahnsteighalle schneller und stärker verrauchen wird als angenommen, und die Fluchtwege viel zu lang sind und gefährliche Engpässe aufweisen.³⁹

³⁷ Es müsse, so Lutz kürzlich in einem Hintergrundgespräch, geklärt werden, ob der Bund „Teil der Lösung sein will“. Ohne den Bund, der ja schließlich alleiniger Eigentümer der Bahn AG sei, hält Lutz die Finanzierung der bisher offiziell eingestandenem ungedeckten Kosten von fast vier Milliarden Euro für „nicht möglich“. Nach: Stuttgarter Zeitung vom 14. August 2018.

³⁸ Thomas Wüpper, Großbaustelle Stuttgart 21 – Der Deutschen Bahn fehlen Milliarden, in: Tagesspiegel vom 24. März 2019. <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/grossbaustelle-stuttgart-21-der-deutschen-bahn-fehlen-milliarden/24139604.html>

³⁹ Ausführliche Dokumentation und Erläuterung auf der Website der Gruppe Ingenieure22: <http://www.ingenieure22.de/>

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

Aus gutem Grund meiden Ingenieure den *Tunnelbau durch Anhydrit*, einem Gestein, das bei Kontakt mit Wasser unaufhaltsam quillt. Mit fast 20 Kilometern Tunnelstrecke durch dieses Gestein übertrifft Stuttgart 21 die Länge aller in Europa in den letzten 60 Jahren durch diese riskante Geologie gebauten Tunnel. Schon kleinste Hebungen können zu Zugentgleisungen bzw. – rechtzeitig erkannt – zu Streckensperrungen sowie lang andauernden und kostspieligen Sanierungen führen.⁴⁰ Im März 2019 wurde bekannt, dass bei der Tunnelstrecke im Bereich Obertürkheim seit vielen Wochen das passiert, was angeblich nie bei den S21-Tunneilbauten passieren kann: es dringt Wasser in großen Mengen ein. Der Tunnelbau wurde in diesem Bereich für längere Zeit eingestellt⁴¹.

Kapazitätsabbau und Nicht-Kompatibilität von S21 mit dem Deutschlandtakt

Man braucht kein Bahnexperte zu sein, um zu verstehen, dass die Halbierung der Anzahl von Gleisen und Bahnsteigen die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs drastisch verringert. Um wie viel, hängt davon ab, wie man den Leistungsvergleich von Kopf- und Durchgangsbahnhof bemisst. Der aufgrund baulicher Gegebenheiten nie mehr zu heilende Kapazitätsverlust wird auch alle Chancen auf die Etablierung eines Integralen Taktfahrplans, im Koalitionsvertrag der Bundesregierung auch Deutschlandtakt genannt, zunichtemachen, zumindest im Südwesten.

Heinz Dürr kündigte im Übrigen bereits 1994 an, dass Stuttgart 21 als Immobilienprojekt der Bahn kein Einzelfall bleiben würde. Er sagte: „Nach Vorliegen der Studie [gemeint ist die Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21; d. Verf.] wird darüber nachzudenken sein, ob derartige langfristige Großprojekte mit Bahnhöfen auch in anderen großstädtischen Ballungszentren angegangen werden können.“⁴² In der Folgezeit wurden mit S21 vergleichbare, teilweise noch größere Bahnhofsprojekte vorgestellt. In den Fällen München, Frankfurt am Main und in Lindau wurden sie am Ende verworfen – nicht zuletzt aufgrund massiver Widerstände vor Ort.

⁴⁰ Mit seinem geschlossenen und stark frequentierten System aus Tiefbahnhöfen (neben dem Hauptbahnhof ist ein weiterer 26 Meter tief liegender Bahnhof am Flughafen geplant) bietet Stuttgart 21 außerdem erhebliche *Angriffsflächen für Terrorattacken*. Dies ist die Erkenntnis eines Gerichts, das aufgrund von Terrorwarnungen des Bundeskriminalamts hier eine „ernsthafte und konkrete Gefahr“ sieht. (Urteil vom 16. November.2017 – 14 K 6356/16). Dabei stützt sich das Gericht auf aktuelle Warnhinweise des Bundeskriminalamts zu geplanten Terroranschlägen auf Züge.

⁴¹ Siehe Stuttgarter Zeitung vom 4. März 2019. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-so-viel-wasser-laeuft-in-den-obertuerkheimer-tunnel.305985c4-180d-475e-b44e-d76f12def0c4.html>

⁴² Statement Heinz Dürr, Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994.

Der neue Sündenfall: Hamburg-Altona

In Hamburg gibt es ein relativ neues Projekt einer Bahnstreckenverlegung mit Immobilienverwertung, das viele Parallelen zu dem S21-Vorhaben aufweist.⁴³ Seit 1990 betreibt die DB Planungen für eine Verlegung des Kopfbahnhofs Altona mit seinen Regional- und Fernzügen. Das Planfeststellungsverfahren für einen neuen Durchgangsbahnhof am Diebsteich, der einige Kilometer vom jetzigen Bahnhof entfernt liegt, endete im Dezember 2017. Gegen den Planfeststellungsbeschluss hatte u.a. der VCD Nord (Verkehrsclub Deutschland) eine Klage sowie einen Eilantrag eingereicht. Im August 2018 hat dann das Obergericht (OVG) Hamburg dem Eilantrag des VCD (Verkehrsclub Deutschland) stattgegeben.⁴⁴ Damit müssen alle vorbereitenden Arbeiten für den neuen Bahnhof gestoppt werden.

Während S21 einem Abbau der allgemeinen Kapazität des Bahnhofs gleichkommt, bedeutet die Verlegung des Bahnhofs Altona nach Diebsteich eine Zerstörung des Autoreisezugs und eine Gefährdung der ÖBB-Nachtzüge, für die die Automitnahme ebenfalls eine wichtige Einnahmequelle ist. Und tatsächlich war ausschlaggebend für diese Gerichtsentscheidung der Wegfall der Verladeeinrichtung für Autoreisezüge in Altona. „Der Planfeststellungsbeschluss sieht keinen gleichwertigen Ersatz vor und stellt einen rechtzeitigen Ersatz auch weder zeitlich noch inhaltlich sicher. [...] Davon abgesehen kann ohne Kenntnis des künftigen Standorts einer neuen Verladeeinrichtung für Autoreisezüge die der Planung zugrunde liegende Variantenabschätzung (zugunsten einer Ersetzung des Kopfbahnhofs) nicht sachgerecht vorgenommen werden.“

Auch das Projekt Altona/Diebsteich macht bahntechnisch keinen Sinn. Die Interessen, die damit bedient werden, liegen im Bereich der Immobilienentwicklung, wenn nicht der Grundstücksspekulation. Der Bahnhof Altona gehört zu den 20 größten Bahnhöfen in Deutschland. Alle Gleise des Fern- und Regionalbahnhofs sind ebenerdig und somit barrierefrei zu erreichen. 130.000 Reisende frequentieren den Bahnhof täglich, die meisten - ca. 117.000 - nutzen eine der fünf S-Bahn-Linien.⁴⁵ In einem Umkreis von einem Kilometer befinden sich gut 2.600 Betriebe. Der Bahnhof Altona liegt also mitten im Leben. Im direkten Einzugsbereich wohnen 50.000 Menschen, im mittelbaren Umfeld sind es rund 100.000 Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad den Bahnhof bequem erreichen können. Viele Pendlerinnen und Pendler aus dem Regionalverkehr wie auch Fernreisende haben ihren Ziel- oder Startpunkt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Altona bzw. ein paar Busstationen entfernt. An der heutigen S-Bahn-Haltestelle Diebsteich, wo der neue Bahnhof entstehen soll, sieht die Welt komplett anders aus. In fußläufiger Entfernung leben dort lediglich ca. 5.000 Menschen. Ein großer Friedhof, Kleingärten sowie ein Industrie- und Gewerbegebiet grenzen an den Bahnhof. Restaurants und Einzelhandelsgeschäfte sind rar. Derzeit gibt es dort zwei S-Bahn-Linien sowie eine Buslinie. Sechs Fern- und Regionalgleise sollen neben den zwei vorhandenen S-Bahn-Gleisen errichtet werden. Alle Gleise sind nur über Treppen oder Aufzüge zu erreichen. Eine Autoverladung wird es nicht geben.⁴⁶

⁴³ Der folgende Abschnitt zu Hamburg-Altona / Diebsteich orientierte sich an dem Artikel von Heike Sudmann „Altona. Es geht um den Kopf“, der erstmals veröffentlicht wurde in: Lunapark21, Extra 18/19, S. 48f.

⁴⁴ <https://justiz.hamburg.de/aktuellepresseerklarungen/11545668/pressemitteilung/>

⁴⁵ Wie viele Reisende den Fern- und Regionalverkehr nutzen, kann oder will die DB nicht sagen. Die Busanlage am Bahnhof Altona verzeichnet täglich 57.200 Fahrgäste, davon 31.900 Umsteigerinnen und Umsteiger zwischen allen vorhandenen Bus- und Bahnlinien.

⁴⁶ „Die DB AG erwartet durchschnittlich 20.400 Fahrgäste (Fernbahn, Regionalbahn, S-Bahn), davon 13.000 Umsteiger (zwischen Fernbahn, Regionalbahn, S-Bahn und Bus) und 6.600 Ein- und Aussteiger.“ Bürgerschaftsdrucksache 21/9926, S. 3 <https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/vorgang/53662>

Wie in Stuttgart heißt es seitens der DB AG, der Kopfbahnhof Altona sei nicht effizient, weil hier wichtige (Fahr)Zeit verloren gehe und Verspätungen oder Engpässe an anderer Stelle entstehe, so die DB. Unabhängige Bahnfachleute dokumentieren: Gerade die Engpässe am Hauptbahnhof und die dortigen Verspätungen können für den Verkehr aus und in Richtung Norden am Kopfbahnhof Altona gut aufgefangen werden. Ein wichtiges Argument in der Diskussion war lange Zeit die Entlastung des völlig überbelasteten Hamburger Hauptbahnhofs. Mittlerweile geben auch die DB und der Hamburger Senat zu, dass der geplante Durchgangsbahnhof zu keiner Entlastung führen werde.

14 Hektar Bahngelände sollen durch die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona frei werden. Für 40 Millionen Euro kauft die Stadt Hamburg diese Grundstücke von der Bahn.⁴⁷ Auf den Bahnflächen will die Stadt 1.900 Wohnungen bauen, was nur möglich sei, wenn das extrem laute, fast 100 Jahre alte Bahnviadukt für die Ferngleise durch die Verlegung des Bahnhofs überflüssig werde. Die Alternative, die Ferngleisverbindung zu sanieren und am Rande des geplanten Wohngebietes neben den S-Bahn-Gleisen verlaufen zu lassen, wird von der Stadt mit fadenscheinigen Begründungen abgelehnt. Und eine weitere Parallele zu Stuttgart21: Der Bund der Steuerzahler warnt vor Kostensteigerungen – u.a. durch die Verzögerung der weiteren Planung.

10. Die Bahnreform sollte den Bahnbeschäftigten eine gute und sichere Zukunft bieten. Tatsächlich wurde die Belegschaft halbiert. Die Arbeitsintensität wurde stark erhöht. Es fehlen Zehntausende Fachkräfte, was direkte Folgen für den Bahnbetrieb und die Instandhaltung hat. Die Verwendung des Begriffs „Eisenbahnerfamilie“ wird nur noch als Hohn empfunden.

Heinz Dürr postulierte 1993: „Das Ziel lautet, den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern eine langfristige [...] Perspektive zu geben sowie das Unternehmen für Mitarbeiter attraktiv zu machen.“⁴⁸ Propagiert wurde weniger Hierarchie und mehr Verantwortung an der Basis: „Wir werden in der Deutschen Bahn eine flache Organisation und vor allem entscheidungsberechtigte Führungsebenen haben. Das bedeutet: Mehr Kompetenz vor Ort [...] weniger Vermerke, mehr Miteinander. Weg vom Kästchen-denken, hin zum Denken in Unternehmen.“⁴⁹

Tatsächlich wurde seit 1994 die Zahl der Beschäftigten im (gesamten) Schienenbereich knapp halbiert – von 340.000 auf 180.000 Vollzeitkräfte. Es kam zu einer deutlichen Verdichtung der Arbeit. Es erfolgte eine Entwertung vieler Berufe – u.a. durch verkürzte Ausbildungszeiten. Die Identifikation der Beschäftigten mit dem Unternehmen DB ist so niedrig wie nie zuvor. Viele haben bereits innerlich gekündigt, weil sie die strukturellen Probleme im Konzern sehen und als Ansprechpartner der

⁴⁷ Weshalb die Stadt dafür zahlen muss, bleibt ein Rätsel. Denn Ende des 19. Jahrhunderts hat die damals selbständige Stadt Altona der Bahn diese Flächen kostenlos zur Verfügung gestellt, um die öffentliche Beförderung von Personen und Gütern zu gewährleisten. Jetzt kauft die öffentliche Hand quasi ihre eigenen Grundstücke zurück und darf zu allem Überfluss auch noch den Rückbau der Gleisanlagen und die Bodensanierung bezahlen.

⁴⁸ Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“), veröffentlicht im Mai 1993 / Dürrs Statement auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994.

⁴⁹ In: Die Deutschen Bahnen 1992, S.8f.

Fahrgäste vieles abfangen müssen, gleichzeitig aber nichts an den grundsätzlich verfehlten Strukturen verändern können.

Heute fehlen der Deutschen Bahn AG tausende Beschäftigte, überwiegend Fachkräfte. Dies trifft in besonderem Maß für die Bereiche Zugpersonal, Lokführer, Fahrdienstleiter, Wagenmeister, IT-Spezialisten zu. „An allen Ecken und Enden fehlt Personal“, so ein aktueller Bericht.⁵⁰ Hinzufügen sollte man: Es fehlt eher nicht im Bereichen des oberen und obersten Managements.

Ende 2018 wurden dann auch hier eine Offensive auf Rekordniveau angekündigt. So hieß es im *Handelsblatt*: „Die Deutsche Bahn AG setzt zur größten Beschäftigungsoffensive in ihrer Geschichte an. Die Zahl der Neueinstellungen für dieses Jahr soll auf 24.000 steigen, so viel wie noch nie. Das wären zehntausend mehr als im Durchschnitt vergangener Jahre.“⁵¹ In Wirklichkeit bezieht sich diese Zahl auf den gesamten Konzern und damit auch auf Bereiche, die nichts mit dem Schienenverkehr zu tun haben (siehe den folgenden Abschnitt). Vor allem kommt diese „Offensive“ viel zu spät. Und vieles spricht dafür, dass es sich hier, wie bei den „Investitionsoffensiven“, von denen seit 25 Jahren die Rede ist, um eine weitere Seifenblase handelt.

Bahnchef Lutz hielt es dann für originell, als er Ende 2018 im Rahmen dieser Offensive, hier konkretisiert für den Bereich der Lokführer, sagte: „Jeder, der nicht bei drei auf den Bäumen ist, wird eingestellt.“⁵² Tatsächlich zeigt dies aber die geringe Wertschätzung, die die hochbezahlten DB-Manager den „lieben Mitarbeiterinnen und lieben Mitarbeitern“ oft entgegenbringen.

11. Ursprünglich sollten Aktivitäten im Ausland die Ausnahme sein und wenn es sie gibt, auf das Kerngeschäft im Inland bezogen sein. Inzwischen führt das Auslandsgeschäft der DB weitgehend ein Eigenleben. Und führt zum Brain Drain mit negativen Auswirkungen auf das Kerngeschäft.

Heinz Dürr erklärte 1993: „Ziel der Bahnreform ist es, in allen Kernbereichen zu wachsen.“⁵³ Als die Deutsche Bahn AG gegründet war, wurden die „wesentlichen Beteiligungen des Konzerns bei der Deutschen Bahn Beteiligungsgesellschaft mbH zusammengefasst“ und dann „unmittelbar durch die Muttergesellschaft geführt und dabei stärker an die Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG angebunden.“ Dazu wurde 1995 ausgeführt: „Die Gesellschaften des Bahnkonzerns bewegen sich maßgebend in den Geschäftsfeldern Touristik, Bus- und Fährverkehr, Güterverkehr und Service. Dabei kommt ihnen die Aufgabe zu, einen Beitrag zum Kerngeschäft der DB AG zu leisten.“⁵⁴

Das war eine klare Aussage. Es ging ausschließlich um Geschäftsfelder, die in einem engen Zusammenhang mit dem Kerngeschäft standen. Der Name des Konzerns, „DEUTSCHE BAHN“ AG war schließlich auch eine Vorgabe dafür, dass diese Kernbereiche im **Inland** liegen und dass es darum

⁵⁰ Kerstin Schwenn, Kopfgeld für Lokführer, in: Frankfurter allgemeine Zeitung vom 16. November 2018.

⁵¹ Handelsblatt vom 15. November 2018.

⁵² Zitiert in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16. November 2018.

⁵³ Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“), veröffentlicht im Mai 1993.

⁵⁴ Geschäftsbericht 1994, Seite 20.

geht, guten **Schienen**verkehr zu leisten. So wurden 1994 auch noch mehr als 95 Prozent des DB-Umsatzes im Inland und mehr als 90 Prozent des DB-Umsatzes im Bereich Schiene erwirtschaftet. Das blieb weitgehend bis Ende der 1990er Jahre so.

Heute stellt sich die Struktur des Bahnkonzerns völlig anders dar: 2019 beträgt der Auslandsanteil beim DB-Umsatz bereits rund 50 Prozent. Und rund 50 Prozent des (im In- und im Ausland generierten) Umsatzes werden außerhalb des Bahnbereichs (vor allem im Speditions-, Logistik- und Lkw-Geschäft) generiert. Dabei sind die Margen im Auslandsgeschäft unterdurchschnittlich.

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

Gerade in den letzten Jahren – und dies unter der Ägide der Bahn-Oberen Richard Lutz, Ronald Pofalla und dem Logistik-Chef und seit 1. Januar 2019 neuen Finanzchef Alexander Doll Luft – weitete die Deutsche Bahn AG ihr Auslandsgeschäft nochmals kräftig aus. Ausdrücklich heißt es „China statt Chemnitz“. Aus einem Bericht: „Im Inland ist (für die DB; d. Verf.) an Wachstum nicht mehr zu denken. Deutlich mehr Geschäft im europäischen Ausland ist auch nicht mehr zu erwarten, weil die EU zwar auf einer Öffnung der Märkte besteht, aber Länder wie Frankreich dazu lächelnd ‚Oui‘ sagen, um am Ende nicht mitzumachen. Also muss eine andere Auslandsstrategie her. Wie die für China. Die Pläne dort [...] sollen Megagewinne liefern. ´Erstens: Wir machen unsere Hausaufgaben. Zweitens: Wir setzen auf das Auslandsgeschäft. Drittens: Wir werden im Ergebnis als Deutsche Bahn besser´, fasst Pofalla gegenüber der WELT zusammen.“ Man will dabei explizit von der Brachialpolitik, mit der in China Infrastrukturausbau betrieben wird, profitieren. Dazu weiter im zitierten Bericht: „In China sind die Bedingungen anders. Dort muss sich die Staatsbahn nicht durch die Projekte klagen [...] und jeden Borkenkäfer mit der Hand umsetzen. [...] Deshalb nimmt die Bahn China jetzt richtig ins Visier. Die Volksrepublik werde in absehbarer Zeit der größte Markt für das Projektgeschäft der DB, sagt Pofalla. ‚Wir haben die besten Voraussetzungen und Referenzen. Unsere Ingenieure haben in der Vergangenheit überall auf der Welt dabei geholfen, Infrastrukturprojekte zu planen und die Umsetzung zu unterstützen.“⁵⁵

Wobei es nicht bei China bleibt. Allein 2017 und 2018 eröffnete die DB nach eigenen Angaben neue Büros in Indien, Malaysia, Singapur und Australien. In Indien ist die DB „an der Planung des Ausbaus der Güterverkehrsstrasse im Nordosten des Landes beteiligt“ – wohlgemerkt in einer Zeit, in der die Güterverkehrssparte der DB in Deutschland in eine tiefe Krise gefahren wird. Ein „anderes Prestigeprojekt der DB“ sei „die Unterstützung für die neue Metro in Katar mit einem Streckennetz von 300 Kilometern“ – wohlgemerkt in einer Zeit, in der Tag für Tag die DB-Tochter in der deutschen Hauptstadt, die S-Bahn Berlin GmbH, mit Ausfällen wegen „Weichenstörungen“ oder Triebfahrzeugführermangel von sich reden macht. „Einen unserer größten Aufträge – im mittleren zweistelligen Millionenbereich – haben wir mit dem Hochgeschwindigkeitsprojekt in Saudi-Arabien, Al Haramain High Speed, gewonnen, und sind auch mitten in der Umsetzung“, so Niko Warbanoff, der Geschäftsführer der DB Engineering & Consulting (DB E&C) – wohlgemerkt in einer Zeit, in der Tag für Tag in Deutschland ICE-Züge mit massiven Verspätungen verkehren und einige von ihnen sogar ersatzlos ausfallen.⁵⁶

⁵⁵ Nikolaus Doll, China statt Chemnitz, in: Die Welt vom 29. Mai 1917.

⁵⁶ Zitate nach: n-tv.de/Wirtschaft vom 3. Juni 2017. Die DB setzt bei diesem Hochgeschwindigkeitszug dabei vor allem auch auf die Steigerung der muslimischen Pilgerfahrten. Zitat Handelsblatt: „Al Haramain soll einmal 45.000 Menschen

Am Rande sei notiert, dass Geschäfte eines deutschen Staatskonzerns mit Saudi Arabien auch mit Blick auf die Menschenrechtslage als problematisch bezeichnet werden müssen.

Ende 2018 erklärte im fernen Tiflis der Logistik-Chef Alexander Doll, der für die roten Zahlen bei DB-Tochter Cargo mitverantwortlich ist, dass die „strategische Partnerschaft [der Deutschen Bahn AG] mit der Georgian Railways [...] uns helfen wird, unsere Geschäfte weiter auszubauen...“⁵⁷ Abgeschlossen wurde ein Rahmenvertrag mit der nationalen georgischen Eisenbahngesellschaft Georgian Railways. Damit werde „die Deutsche Bahn künftig für das Management innereuropäischer Schienenverkehre verantwortlich sein. [...] Güterverkehre, welche in [der rumänischen Hafenstadt] Constanta [...] starten und über Georgien und Aserbeidschan in den Mittleren Osten und nach Indien führen, werden in den Verantwortungsbereich der Georgian Railways fallen.“

Das Versprechen des langjährigen Bahnchefs Mehdorn, der die Logistik-Orientierung maßgeblich vorangetrieben hat, waren die durchgehenden Lieferketten in einer Hand, die letztlich zu einer Verlagerung von Gütertransporten auf die Bahn führen würden. Tatsächlich hat dies aber ganz offensichtlich nicht stattgefunden. Stattdessen fährt die DB-eigene Logistiktochter Schenker Güter auf Lkw durch ganz Europa und betreibt Logistikzentren, die vielfach gar keinen Gleisanschluss haben.

12. Versprochen war eine Entlastung für die Steuerzahlenden. Tatsächlich kommt die Bahnreform die Gesellschaft teuer zu stehen

Heinz Dürr sagte 1994: „Mit der Bahnreform soll eine Entlastung für den Steuerzahler von ca. 100 Milliarden DM in den nächsten zehn Jahren einhergehen.“ Dies konkretisierte der erste DB-Chef 1993 hinsichtlich der Infrastrukturinvestitionen wie folgt: „Da die DB die vom Staat vorfinanzierten Investitionen über Abschreibungen verdienen muss, wird [...] in Zukunft [...] im Zweifelsfall abzuwägen sein zwischen einem Fahrtzeitgewinn von wenigen Minuten und dem dafür notwendigen Investitionsaufwand.“⁵⁸

Tatsächlich liegen die staatlichen Unterstützungsleistungen für das System Schiene heute auf dem gleichen Niveau wie vor der Bahnreform, und es kaum noch möglich, einen Überblick über die vielen versteckten Zahlungen in unterschiedlichen Budgetposten zu behalten. So müssen für einen fairen Vergleich zwischen der Bundesbahn und der heutigen DB AG auch die Schulden bis 1993 und die Beamtenpensionen berücksichtigt werden, die damals von der Bundesbahn getragen wurden und die heute vom Bund gezahlt und nicht mehr als Leistungen für die Bahn verbucht werden.

transportieren – pro Stunde. Ob Hadsch oder Umra, alle Muslime sind aufgerufen, diese beiden Pilgerstätten zu besuchen. Heute sind das 14 Millionen Menschen pro Jahr, 2030 sollen es 30 Millionen sein.“ Dieter Fockenbrock, Deutsche Bahn auf Pilgerfahrt, in: Handelsblatt vom 2. Mai 2017.

⁵⁷ https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Neue-Wege-nach-Asien-Vertragsabschluss-zwischen-der-Deutschen-Bahn-und-Georgian-Railway-in-Berlin-3091786

⁵⁸ Geschäftsbericht 1992 („Deutsche Bahnen“), veröffentlicht im Mai 1993 / Dürrs Statement auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994.

Einen besonders großen Posten machen vor allem die Neubaustrecken aus: Inzwischen werden alle Investitionen in neue Schienenwege wie die rund 10 Milliarden Euro für die vor einem Jahr vollständig eröffnete Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig zu 100 Prozent alleine vom Bund bezahlt. Die neuen Schienenwege tauchen in der Bilanz der DB AG konsequenterweise erst gar nicht auf, obwohl die DB AG die Trassen auf diesen Strecken vermarktet und das Tochterunternehmen DB Fernverkehr mit den verbesserten Fahrzeiten und der damit zunehmenden Nutzung sowie den steigenden Fahrpreisen zusätzliche Umsätze und Gewinne macht. Gerade bei Neubaustrecken zählen heute nur noch Minutenzeitgewinne; die Kosten treten demgegenüber völlig in den Hintergrund. Kein Wunder, trägt der Bund die immensen Kosten doch zu 100 Prozent. Für die DB gibt es hier keinerlei Kapitalkosten. Und ein zweites Problem entsteht gleich mit aus dieser Logik: Die DB AG macht nämlich keinerlei Rückstellungen für die in einigen Jahren notwendige Erneuerung dieser Strecken, sondern geht offensichtlich selbstverständlich davon aus, dass auch diese wieder alleine aus Bundesmitteln finanziert wird.

Die Trennung von Instandhaltungsinvestitionen und Ersatzinvestitionen hat dabei nicht nur bei den Neubaustrecken ganz grundsätzlich fatale Folgen: Die Instandhaltungsinvestitionen trägt die Bahn aus den pauschalen Bundesmitteln, die sie über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erhält, sowie einem gewissen Anteil an Eigenmitteln. Da die Infrastrukturtochter DB Netz AG gleichzeitig aber inzwischen die Sparte mit den größten Gewinnen im Konzern ist, soll hier unter dem Strich ein dickes Plus bleiben, das eben nicht direkt reinvestiert wird. Auf der anderen Seite übernimmt der Bund komplett die Ersatzinvestitionen sowie die Neubauten. Diese Trennung schafft einen Anreiz dafür, dass die DB Instandhaltungsinvestitionen möglicherweise solange hinauszögert, bis nur noch ein Ersatz in Frage kommt. Diese Kritik teilt auch der Bundesrechnungshof, der in einem aktuellen Bericht vom Dezember 2018 bilanzierte, die DB fahre systematisch „auf Verschleiß“.⁵⁹

Dies widerspricht zwar den jährlich veröffentlichten „Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichten“, denen zufolge der Zustand der Bahninfrastruktur tendenziell sogar besser werde. Dieses Ergebnis kann aber insofern nicht weiter verwundern, dass die DB Netz AG diesen Bericht erstellt und sich damit quasi selbst prüft. Die einzige unabhängige Instanz in diesem Zusammenhang ist der Bundesrechnungshof, dessen Kritik an dem Finanzierungssystem aber seit Jahren von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur systematisch ignoriert wird. Der Bundesrechnungshof (BRH) kritisiert das gesamte Finanzierungssystem der Eisenbahninfrastruktur dabei sehr grundlegend und bemängelt unter anderem, dass

- die Informationen über den Zustand der Eisenbahninfrastruktur unzureichend seien,
- eine Kontrolle der wirtschaftlichen Mittelverwendung durch die DB fehle,
- Fehlanreize dazu führen könnten, dass die Instandhaltung des Bahnnetzes zulasten des Bundes vernachlässigt werde,
- die Wirksamkeit der vereinbarten Sanktionen gering sei und es keine Erfolgskontrollen gebe.

⁵⁹ Bundesrechnungshof: Bericht nach § 99 BHO – Deutsche Bahn AG über die Ziele des Bundes bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die bestehende Eisenbahninfrastruktur. Bonn (BRH), 7.12.2018; <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/langfassungen-ab-2013/2018/2018-sonderbericht-ziele-des-bundes-bei-den-verhandlungen-mit-der-deutschen-bahn-ag-ueber-eine-dritte-leistungsund-finanzierungsvereinbarung-fuer-die-bestehende-eisenbahninfrastruktur-pdf>

Diese Finanzierungssystematik habe laut Rechnungshof einen schlechten Zustand des Bahnnetzes zur Folge, auch wenn die „Qualitätskennzahlen“ der DB Netz AG anderes suggerierten.⁶⁰ Das deckt sich mit den täglich auftretenden Infrastrukturmängeln wie defekten Weichen und Signalen und den vielen Langsamfahrstellen im Netz, die oft nur schleppend behoben werden. All dies trägt erheblich zu dem massiven Verspätungsproblem der Bahn bei.

Tatsächlich hat also eine Entlastung der Steuerzahlenden wie von Bahnchef Dürr in Aussicht gestellt nicht stattgefunden, sondern stattdessen werden sogar massive Belastungen auf die Zukunft verschoben. Denn wenn die Bahn auch in einigen Jahren noch weiter funktionieren soll, dann müssen die existierenden Instandhaltungsmängel mit Milliardenaufwand wieder behoben werden – und zwar wiederum aus öffentlichen Mitteln. Schon jetzt werden die Rufe danach immer lauter.

13. Mit der Bahnreform wurde die DB komplett entschuldet. Inzwischen hat die Neuverschuldung der DB das Rekordniveau von 20 Milliarden Euro erreicht. Der Bahnkonzern ist latent überschuldet, wie dies auch Rating-Agenturen bewerten. Dies kann zu einer existenziellen Gefährdung des Bahnkonzerns führen.

Heinz Dürr führte 1992 aus: „Wesentliche Elemente des Gesetzespaket Bahnreform sind [...] die Übernahme der Altschulden der beiden Deutschen Bahnen durch den Bund. Das bedeutet eine Entlastung von rund 5 Milliarden DM Zinsen pro Jahr [...] und die Entlastung der Bahnen von den überhöhten Personalverbindlichkeiten, indem er die Pensionszahlungen an die Ruhestandsbeamten ebenso übernimmt wie die Einkommensteile der Beamten, die über dem bei der künftigen Deutschen Bahn AG geltenden Tarifvertrag liegen.“⁶¹

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

Nun existierten beim Start der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der Aufnahme neuer Verbindlichkeiten keine Vorgaben. Dass eine Aktiengesellschaft auch Verbindlichkeiten in einer gewissen Höhe haben würde, wurde dabei zweifellos unterstellt. Nicht vorgesehen war jedoch ein Anstieg der Schulden auf ein Rekordniveau von fast 20 Milliarden Euro, wie dies im Geschäftsjahr 2018 erreicht wurde. Diese Schuldensumme wurde dann im 24-jährigen Zeitraum seit Bestehen der Deutschen Bahn AG angehäuft. Die Debatte über den enorm hohen Schuldenstand der Deutschen Bahn AG gibt es seit der Bilanzpressekonferenz vom März 2018. Und sie wird im Frühjahr 2019 nochmals deutlicher geführt.

⁶⁰ Bundesrechnungshof: Bericht nach § 99 BHO; a.a.O.

⁶¹ In: Die Deutschen Bahnen, a.a.O., S. 7.

In den folgenden dreigeteilten Tabelle 2 haben wir die Entwicklung der Schulden der DB im Zeitraum 1994 bis 2018 in drei Abschnitte aufgeteilt. Erstens in die Periode unter den Bahnchefs Heinz Dürr (1993-1997) und Johannes Ludewig (1997-1999). Zweitens in die Ära unter Hartmut Mehdorn (Anfang 2000 bis Mai 2009). Drittens in die Periode unter Bahnchef Rüdiger Grube (Mai 2009 bis Januar 2017), die übergeht in die aktuelle Phase mit Bahnchef Richard Lutz (beginnend im Februar 2017).

Tabelle 2.1: Bahnschulden und Bahnchefs – Heinz Dürr und Johannes Ludewig⁶²

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

Tabelle 2.2: Bahnschulden und Bahnchef Hartmut Mehdorn

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

⁶² Alle Angaben in den drei Tabellen nach den Geschäftsberichten der Deutschen Bahn AG bzw. nach den jährlich erscheinenden Publikationen „Daten und Fakten“, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG. Angaben für 2018 auf Basis der aktuellen Berichte in den Medien bzw. der Ankündigung von Richard Lutz in seinem „Brandbrief“ vom September 2018.

Tabelle 2.3: Bahnschulden und die Bahnchefs Rüdiger Grube und Richard Lutz

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro	15,0	16,9	16,5	16,3	16,3	16,2	17,4	17,6	18,6	19,8*	
Bahnchefs	Rüdiger Grube							Richard Lutz			
Besondere Vorkommnisse		LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (eine erste LuFV 2008-2013, eine zweite 2013 bis 2019): Vertrag zw. Bund und DB über die Höhe der jährlich vom Bund an die DB vergebenen Infrastruktur-Gelder. März 2010: DB kauft Arriva für 2,8 Mrd. Euro.					Neuer Versuch einer Teil-privatisierung. Nach deren Scheitern wird Subholding DB ML aufgelöst.		Neuer Rekord Bahnschulden. Okt. 2018: „Brandbrief“ mit „Ausgabenstopp“		

* Angaben für 2018: Schätzung Ende 2018

Besieht man sich die Schuldenentwicklung im gesamten Zeitraum Anfang 1994 bis Ende 2018 näher, so ist man zunächst erstaunt, wie schnell unter Heinz Dürr der Schuldenberg der Deutschen Bahn AG hochschnellte. (Siehe Tabelle 2.1.) Am Ende der Ära Dürr, Mitte 1997, hatte der Bahnkonzern bereits wieder 13,5 Milliarden Euro Verbindlichkeiten angehäuft. Dabei ist einzuräumen, dass der größere Teil dieser Schulden aus den *zinslosen Krediten* bestand, die der Bund der DB gewährt hatte – u.a. Investitionen für die Infrastruktur. Dennoch ist festzustellen: Als die Bahnreform beschlossen wurde, gingen alle Beteiligten davon aus, dass diese „zinslosen Kredite“ Verbindlichkeiten, Bahnschulden, sind, die zwar keine Zinsen kosten, die jedoch perspektivisch auch von der DB zurückbezahlt werden müssen. Auffallend sodann ist: Unter dem Kurzzeit-Bahnchef Ludewig stiegen die Schulden praktisch nicht weiter an.

Tabelle 2.2 gibt ausschließlich die Entwicklung in der Ära von Bahnchef Hartmut Mehdorn wieder. In dieser Zeit setzen Politik und Bahnchef alle Hebel in Bewegung, um die Eisenbahn in Deutschland komplett zu privatisieren. Parallel dazu übernahm der Bund die bislang gewährten zinslosen Kredite und entschuldete damit die Bahn ein zweites Mal. Dies war ein Akt, der ohne Zweifel das Projekt „Bahnbörsengang“ erheblich begünstigte.

Als auch der zweite Anlauf der Bahnprivatisierung am politischen Widerstand und dem Finanzkrach 2008 scheiterte, musste er gehen. Nachfolger wurde Rüdiger Grube. Womit wir bei Tabelle 2.3 sind. In den Jahren mit Rüdiger Grube als Bahnchef scheinen sich bis 2014 die Bahnschulden zunächst auf einem Niveau von 16 Milliarden stabilisiert zu haben. Das lag teilweise an der besseren wirtschaftlichen Konjunktur. Vor allem aber daran, dass der Bund sich inzwischen mit den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) bereit zeigte, deutlich höhere jährliche Zahlungen an den DB-Konzern (und hier an die DB Tochter DB Netz) für Investitionen zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zu leisten. Am Ende der Grube-Amtszeit als Bahnchef steigen die Bahnschulden allerdings erneut an. Unter dem seit 2017 amtierenden neuen Bahnchef Richard Lutz setzt sich diese Entwicklung fort, um Ende 2018 an die 20-Milliarden-Euro-Grenze zu gelangen.

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG hat mehrfach erklärt, dass ein derart hoher Schuldenstand vermieden werden müsse. Im Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG des Jahres 2010 hieß es zum Thema Schulden. „Wir streben eine unseren guten Bonitätseinstufungen angemessene Verschuldung an. Das mittelfristige Ziel für die Tilgungsdeckung liegt wie im Vorjahr bei 30 Prozent. Für das Gearing haben wir als Ziel weiterhin ein Verhältnis von Eigenkapital zu Netto-Finanzschulden von 1:1.“⁶³

Damals lagen die Netto-Finanzschulden bei 17,8 Milliarden Euro⁶⁴; das Eigenkapital wurde mit 14,2 Milliarden Euro ausgewiesen. Das erwähnte Verhältnis lag bei 125,4 %; die Netto-Finanzschulden überstiegen das Eigenkapital also um rund 25 Prozent. Erklärtermaßen sollte diese Relation also verbessert, *die Verschuldung zurückgeführt werden*. Dieses Ziel einer Rückführung der Schulden wurde auch mehrmals von Ex-Bahnchef Grube formuliert und auf Bilanzpressekonferenzen vorgetragen.

In Wirklichkeit stiegen die Verbindlichkeiten weiter deutlich an. 2015 lag das Gearing (Nettofinanzschulden in Höhe von 17,4 Milliarden Euro dividiert durch Eigenkapital in Höhe von 13,5 Milliarden Euro) bereits bei 130 Prozent. 2017 lag die Höhe der Netto-Finanzschulden bei 18,6 Milliarden; das Gearing erreichte 135 Prozent. 2018 stiegen die Nettofinanzschulden, wie mehrfach erwähnt, auf rund 20 Milliarden Euro an. Dieser jüngste Anstieg der Bahnschulden ist auch insofern bemerkenswert, als der Bund der Deutschen Bahn AG nach dem Scheitern eines neuerlichen Versuchs einer Teilprivatisierung 2016/17 eine zusätzliche Finanzspritze in Höhe von 2 Milliarden Euro gewährte.

Inzwischen unterliegt die Deutsche Bahn AG auch einer kritischen Beobachtung der Rating-Agenturen. Bereits dem DB-Geschäftsbericht 2015 ist zu entnehmen: „Die Rating-Agentur S&P [Standard & Poor’s] hat eine Anpassung des Rating-Ausblicks [für die DB AG; d. Red.] von stabil auf negativ vorgenommen. Diese Anpassung ist die Folge einer aus Sicht von S&P schlechter als erwartet ausgefallenen Umsatz- und Ergebnisentwicklung und der daraus resultierenden anhaltenden Unterschreitung bestimmter Zielwerte.“⁶⁵ Diese „bestimmten Zielwerte“ sind nichts anderes als die selbst gesetzten – und oben zitierten – Zielwerte. In dem jüngsten Bericht von Standard & Poor’s vom 21. August 2018 wird festgehalten, dass die Verschuldung der DB hoch sei (hier nennt S&P sogar 22,1 Milliarden Euro Bahnschulden), dass die betriebswirtschaftlichen Aussichten als negativ eingestuft werden und dass der Bund im Jahr 2017 erhebliche zusätzliche Mittel (2,7 Mrd. Euro) als neue staatliche Hilfen bereitgestellt hätte. Die insgesamt zurückhaltend-positive Bewertung ist danach nur darauf zurückzuführen, dass laut Ratingagentur davon auszugehen sei, dass im Fall einer Schieflage des Unternehmens der deutsche Staat der DB AG „sufficient and timely extraordinary support“ gewähren würde.⁶⁶ Die –

⁶³ DB Geschäftsbericht 2010, S.80.

⁶⁴ Die Differenz zwischen den „adjustierten Nettofinanzschulden“ in Höhe von 17,8 Mrd. Euro und den „Netto-Finanzschulden“ in Höhe von 16,9 Mrd. Euro zum selben Zeitpunkt (und so in ein- und demselben Geschäftsbericht aufgeführt), sei hier unkommentiert festgestellt.

⁶⁵ Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2015, S.100.

⁶⁶ Der S&P-Bericht vom 21.8.2018 im Wortlaut: „High debt levels, reported debt at about €22.1 billion in FY2017, and negative discretionary cash flows until at least FY2020 resulting from large capex needs required to improve service quality. • Continued support from the German government in the form of ongoing financing of infrastructure capex and a support package totalling more than €2.7 billion over FY2017-FY2021. • Our view of the very high likelihood that the German government would provide sufficient and timely extraordinary support to Deutsche Bahn AG (DB) in the event of financial distress.“ https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/1046190/103277a23deb46be727d7fd6ae26da51/rating_report_s-p_summary_de-data.pdf

ebenfalls wichtige – US-Ratingagentur Moody’s lieferte am 2. Oktober 2018 einen nochmals kritischeren Bericht über die Lage der Deutschen Bahn und deren Kreditwürdigkeit.⁶⁷

Man könnte nun sagen, die Deutsche Bahn AG sei eine Staatsbahn. Sie bleibe dies. In keinem Fall könne sie Pleite gehen. Dem widerspricht auch der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags. In einer jüngeren Ausarbeitung zum Thema „Insolvenz von Eisenbahnunternehmen nach Artikel 87e Absatz 3 GG“ (Grundgesetz) kommt diese Einrichtung des Deutschen Bundestags nach Abwägung aktienrechtlicher und verfassungsrechtlicher Aspekte zu dem folgenden, hoch spannenden Schluss: „Mit der Privatisierung eines vormaligen ‘Staatsunternehmens’ in Gestalt einer Kapitalgesellschaft wird dieses grundsätzlich insolvenzfähig und unterliegt im Insolvenzfall den Vorschriften der Insolvenzordnung. Dies gilt grundsätzlich auch im Anwendungsbereich von Artikel 87e GG. Auch eine Verpflichtung zum Ausgleich von Gesellschaftsverbindlichkeiten durch den Staat als Anteilseigner ist aufgrund Aktienrechts – unbeschadet etwaiger anderslautender Regelungen im konkreten Einzelfall – nicht ersichtlich. Das strikte Trennungsprinzip aus §1 Absatz 1 Satz 2 Aktiengesetz als Grundprinzip des Aktienrechts sieht gerade im Gegenteil eine Trennung von Gesellschaftsvermögen und dem Vermögen der Investoren vor. Eine Durchbrechung dieses Grundsatzes ist nach der Rechtsprechung nur in engen Ausnahmefällen möglich.“⁶⁸

⁶⁷ Der Moody’s Bericht vom 2. Oktober 2018 im Wortlaut: „Summary Deutsche Bahn AG’s (DB) Aa1 issuer rating incorporates a three-notch uplift from its a1 Baseline Credit Assessment (BCA), reflecting the relationship between the company and the Government of Germany (Aaa stable). The a1 BCA is weakly positioned, owing to a number of challenges, particularly in terms of profitability, leverage and free cash flow (FCF) generation, which reflect the increasing competition in both the cargo and passenger businesses. DB’s management has started a restructuring programme to reduce costs and improve service quality, entailing substantial investments (in excess of €4 billion in annual net capital spending) through 2021. We expect this large capital spending to strain DB’s FCF, which we estimate will remain negative (around €1 billion deficit) in the next 12-18 months, and bring leverage to 5.5x through 2019, a level that is still high for the current BCA. DB’s BCA is supported by the company’s. Quelle: https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/3344148/5966b334ce77f0fe02735156b358d9eb/rating_report_moody_credit_opinion_1018_de-data.pdf

⁶⁸ Deutscher Bundestag – Wissenschaftliche Dienste, Insolvenz von Eisenbahnunternehmen nach Artikel 87e Absatz 3 GG. Zur privatrechtlichen Haftung der Bundesrepublik Deutschland bei Bestehen eines verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrages, Studie vom 10. Februar 2016 (WD 7 – 3000 – 024/16). S.9f.

14. Die Gesamtbilanz von 25 Jahren Bahnreform und 25 Jahren DB AG fällt kritisch bis negativ aus. Alle wesentlichen Ziele der Bahnreform – mit Ausnahme der rein quantitativen Zunahme des Schienenpersonennahverkehrs (bei gleichzeitiger Produktion eines hoch problematischen Flickenteppichs) – wurden verfehlt. Über zwei Jahrzehnte hinweg gab es eine erhebliche Unterinvestition bei Infrastruktur und rollendem Material, die mit Blick auf den Börsengang um das Jahr 2000 begann, jedoch nach dem Platzen der Börsengang-Pläne nicht beendet wurde. Notwendig ist eine gemeinsame Aktion zur „Rettung der Bahn“.

Die Gesamtbilanz der DB ist nach 25 Jahren eindeutig negativ. Vorstellbar ist, dass die „erstaunlich gute Stimmung“ beim Bahnchef-Weihnachtsessen Ende 2018, über das eingangs zu diesem Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2018/19 berichtet wurde, nur vordergründig in Kontrast zu dieser Negativ-Bilanz steht. Die Herren sind eng miteinander verbunden: Dürr, Mehdorn und Grube kommen aus dem Daimler-Imperium. Dürr hatte Mehdorn als seinen Nachfolger vorgeschlagen (es gab dann mit dem Interims-Bahnchef Johannes Ludewig eine Art Betriebsunfall). Grube war Mehdorns Büroleiter bei Daimler. Und Lutz kletterte im DB-Reich unter Dürr, Mehdorn und Grube auf der Karriere-Leiter nach oben. Hartmut Mehdorn kam von Daimler-Airbus und ging nach seiner Bahnchef-Amtszeit zu Air Berlin und zum BER. Grube jobbt seit seinem Abgang als Bahnchef im Februar 2017 als „Berater“ beim Tunnelbauer Herrenknecht.

In dieser Runde zählt die Eisenbahn zum alten Eisen; die Interessen von Fahrgästen, die Bedürfnisse von Beschäftigten und die Belange von Klima und Umwelt spielen eine untergeordnete Rolle. Trotz der erkennbaren tiefen Krise, in der sich die Deutsche Bahn befindet, fühlen sich die Ex-Bahnchefs und der amtierende Bahnchef einander nah. Ein Verständnis von der tiefen Krise, in der sich der Bahnkonzern befindet, scheint nicht zu existieren. Im zitierten Bericht über das Weihnachtsessen heißt es: „DB-Chef Richard Lutz wirkte entspannt, wie Teilnehmer berichten. Der Eigentümer Bund sei zufrieden mit der Entwicklung der Bahn, habe Letzt gesagt, berichtet einer der Eingeladenen später. [...] ‚Das Treffen hat inzwischen Tradition. Da sagen die Ehemaligen den Jungen, wie es laufen müsste, und die machen dann weiter so, was sie wollen‘, witzelte einer der Gäste im Anschluss.“⁶⁹

Doch genau ein solches „Weiter so“, darf es nicht geben. Die Krise der Deutschen Bahn hat Ausmaße erreicht, die ein gemeinsames und schnelles Agieren von allen verlangen, die dem Schienenverkehr verbunden sind und die diesem eine Zukunft erhalten wollen: ein gemeinsames Handeln der im Bahnbereich verankerten Gewerkschaften, der Umweltverbände, und der Organisationen, die – wie die Allianz pro Schiene, PRO BAHN und der VCD (um einige zu nennen) – die Interessen des Schienenverkehrs im Allgemeinen und der Fahrgästen im Besonderen vertreten.

In diesem Sinn veröffentlichte das Bündnis Bahn für Alle seit nunmehr zwölf Jahren immer am Tag vor der Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG ihren Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn. Und wir publizierten wir im Januar 2019 ein Sonderheft zu „25 Jahre Deutsche Bahn“.⁷⁰ Mit diesem Ziel entwickelten wir das Projekt „Initiative Rettet die Bahn“.

⁶⁹ Nach: Nikolaus Doll, Schwere Zeiten bei der Bahn, in: Welt am Sonntag vom 9. Dezember 2018.

⁷⁰ Siehe Lunapark21, Extraheft 18/19, Januar 2019, „25 Jahre Deutsche Bahn AG – 9131 Tage Störungen im Betriebsablauf“. (www.lunapark21.net).

Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge

Im Oktober 2018 hat der Bundesverkehrsminister das „Zukunftsbündnis Schiene“ ausgerufen und den „Deutschland-Takt“ (kurz: *D-Takt*) zur künftigen Leitlinie für die Organisation des Bahnverkehrs in Deutschland erklärt. Diese Entscheidung ist uneingeschränkt zu begrüßen und könnte – ernsthaft umgesetzt – eine Wende in der deutschen Bahn- und Verkehrspolitik einleiten. Leider kommt sie mit 30 Jahren Verspätung.

Man erinnere sich: In der Schweiz hatte man sich schon 1987 in einer Volksabstimmung für das vorbildliche Taktsystem „Bahn 2000“ entschieden, das auf dem Prinzip des „Integralen Taktfahrplans“ (ITF) beruht. Dieses besagt, dass die Züge des Fern- und Nahverkehrs im Stundentakt (z.T. auch im Halb- oder ausnahmsweise im Zweistundentakt) verkehren und an allen wichtigen Bahnknoten etwa gleichzeitig – vorzugsweise symmetrisch zu den leicht merkbaren Minuten 00 oder 30 – eintreffen, um nach einer kurzen Umsteigezeit wieder in alle Richtungen weiter fahren. So kann man optimale Reiseketten für die Fahrgäste

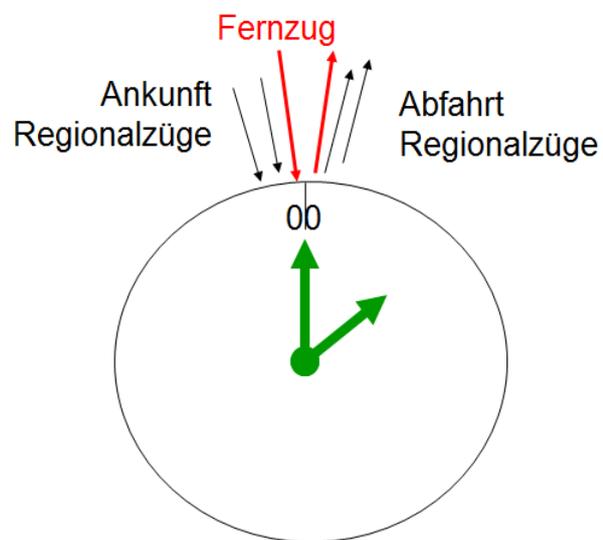


Abb. 1: Prinzip des Integralen Taktfahrplans

herstellen und auch für den Güterverkehr verlässliche Trassen vorhalten. In der Schweiz wurde dieses System 2004 offiziell eingeführt, es wird immer noch ständig verfeinert und weiter ausgebaut. Auch vor 2004 war es in vielen Teilbereichen bereits funktionstüchtig. Ein großer Vorteil dieses Vorgehens besteht gerade darin, dass man es schrittweise erweitern und ausbauen kann.

Der Deutschland-Takt hat jedoch beträchtliche Implikationen administrativer, organisatorischer, bautechnischer und damit finanzieller Art. Auf die zahlreichen, noch zu lösenden administrativen Probleme – z.B. die Frage nach den Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Deutscher Bahn (DB) und anderen Eisenbahn-Unternehmen – soll hier nicht näher eingegangen werden. Im Folgenden soll es vielmehr vorrangig um die zukünftige Fahrplangestaltung und die daraus resultierenden Anforderungen an die Infrastruktur, speziell an den Aus- oder Neubau von Strecken und Bahnknoten gehen. Das Bundesverkehrsministerium hat dazu „Zielfahrpläne 2030“ entwickeln lassen und veröffentlicht.⁷¹

⁷¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) : Infrastruktur für einen Deutschland-Takt im Schienenverkehr, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html>

Vorgeschichte des D-Takts und Ausbau der Infrastruktur

Die Entwicklung des D-Takts hat eine lange und z.T. leidvolle Vorgeschichte. Im Fernverkehr hatte sie in den 1970-er Jahren mit dem damals vorbildlichen IC-Taktsystem begonnen, das die großen Zentren (West-) Deutschlands im Stundentakt verband. Zum weiteren Eckpfeiler des getakteten Fernverkehrs wurde der 1988 eingeführte *InterRegio* (kurz: IR), der viele Ober- und Mittelzentren (allerdings meist nur im 2-Stunden-Takt) verband, der die Lücke zwischen Fern- und Nahverkehr füllte und mit Beginn der 1990er-Jahre auch weite Teile Ostdeutschlands mit (wenn auch rudimentärem) Fernverkehr versorgte. Leider fiel dieses vorbildliche Zugsystem Anfang der 2000-er Jahre dem Spardiktat eines früheren Bahnchefs zum Opfer.

Nach der Bahnreform von 1994 haben einzelne Länder bzw. Regionen wie Rheinland-Pfalz, Schwaben-Allgäu, Bayern, später auch die ostdeutschen Länder Taktverkehr im Nahverkehr eingeführt. Der damalige Bahnchef Heinz Dürr nahm noch im Vorfeld der Bahnreform positiv Bezug auf diese Bestrebungen und sah sie als Vorbild für einen aufzubauenden bundesweiten Taktfahrplan.

Um 1990 begann in Deutschland das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV). Die 1991 in Betrieb gegangene neue Schnellstrecke von Hannover nach Würzburg wies noch zum großen Teil ITF-gerechte Fahrzeiten auf und legte damit eine Basis für einen künftigen landesweiten D-Takt. Weitere Schnellstrecken wie z.B. Nürnberg - Ingolstadt und Köln - Frankfurt-Flughafen fügten sich relativ gut in das Taktsystem.

Ein „Ausrutscher“ war (und ist bis heute) allerdings die 1991 eröffnete Strecke Mannheim - Stuttgart mit ca. 36 Minuten Fahrzeit. Auch die neue (viel gerühmte) Schnellstrecke von Nürnberg nach Halle/Leipzig (und Berlin) über Erfurt ist aus ITF-Sicht wegen der Fahrzeiten von ca. 70 Minuten (bis Erfurt) bzw. 35/40 Minuten (nach Halle oder Leipzig) ungünstig ausgelegt. Zahlreiche Warnungen und Alternativvorschläge im Vorfeld wurden konsequent ignoriert. Jetzt müssen die Fahrplan-Entwickler auf Notbehelfe sinnen und für die Reisenden kommt es zu unvermeidlichen Wartezeiten. Aber nicht nur die Fahrzeiten sind entscheidend für einen reibungslos funktionierenden ITF, sondern vor allem auch die Kapazitäten der Bahnknoten und deren voneinander unabhängige Zu- und Abläufe. Beim Ausbau in der Schweiz hat sich gezeigt, dass diese Anforderungen den Schwerpunkt der Investitionen beanspruchten. In Deutschland weisen vor allem große Bahnknoten wie Köln, Hamburg und Hannover z.T. große und schwer zu behebende bzw. zu umgehende Engpässe auf.

Den größtmöglichen Fehler ist man gerade im Begriff, sich in Stuttgart zu leisten. Dort soll ein optimal dimensionierter und (noch) funktionstüchtiger 16-gleisiger Kopfbahnhof einem Tiefbahnhof mit gerade einmal der Hälfte der Gleise weichen. Dass dies für einen guten ITF nicht ausreicht, kann man an den Fingern abzählen: Für 3 sich kreuzende Linien des Fernverkehrs (d.h. 6 Züge, in beiden Richtungen gezählt) und 8 Ziele des Regional- und Nahverkehrs braucht man 14 Gleise, dazu 2 zur Reserve (für allfällige Störungen, Wartungsarbeiten, Sonderzüge etc.). Dies ergibt zusammen 16 Gleise, also exakt die Kapazität des bestehenden Bahnhofs. Damit erweist sich „Stuttgart 21“ – neben den anderen bekannten Risiken (Schräglage, Brandschutz, Anhydrit, Überschwemmungen, ...) als eine gigantische, kaum zu heilende Fehlplanung.

Chancen und Defizite der Zielfahrpläne, Lösungsansätze

Die bisher vom BMVI zusammen mit der D-Takt-Offensive veröffentlichten „Zielfahrpläne 2030“ weisen größere Veränderungen an der bisherigen Fahrplanstruktur auf. Als wichtigste seien genannt:

- Stärkere Verzahnung von Fern- und Nahverkehr und verbesserte Umsteigebeziehungen an vielen größeren und mittleren Bahnknoten,
- Wiederbelebung des InterRegio-Verkehrs durch eine neue Zuggattung für den mittleren Fernverkehr (in den Zielfahrplänen „FR“ oder „FV light“ benannt),
- Einführung des Halbstunden-Takts auf weiteren (allerdings nicht allen) Fernverkehrsstrecken.

Dabei ist zu bedenken, dass die Zielfahrpläne zunächst *Trassen*, aber noch nicht unbedingt später auch real verkehrende *Züge* festlegen. Im Umgang mit den Bausünden der Vergangenheit (s. oben) sind die Zielfahrpläne z.T. noch wenig befriedigend. Das ist wohl weniger den beauftragten Gutachtern als vielmehr den Vorgaben der Auftraggeber zuzuschreiben. Als zwar suboptimale, aber gangbare „Notlösungen“ für Probleme der o.g. Art bieten sich folgende Ansätze an:

(1) Mehrere Linien auf der gleichen Strecke nutzen – mit verschiedenen Knotenzeiten, um die Knoten abwechselnd zu bedienen. Am Beispiel der Achse Mannheim - Stuttgart - Ulm - München habe ich das in einem früheren Artikel näher ausgeführt.⁷²

(2) Zwei-Stunden-Rhythmus zur Bedienung verschiedener Knoten (wechselweise in Stunde 1 oder 2) nutzen. Zum Beispiel kann man auf der Linie Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig die Anschlüsse wechselnd in Erfurt bzw. in Nürnberg und Leipzig herstellen (vgl. unten).

(3) Neben den schnellen ICE-Linien (die vielleicht mal den einen oder anderen Knoten auslassen müssen) parallele IC- oder IR-Linien einrichten, die die verpassten Knoten mitnehmen. Im Beispiel von Erfurt könnte z.B. ein IR mit Halt in Coburg und < 90 Min. Fahrzeit eine Taktlücke füllen.

(4) „Richtungsknoten“ statt „Vollknoten“: Statt einer einheitlichen Knotenzeit für die Begegnung *aller* beteiligten Züge werden zwei (oder ausnahmsweise mehr) Knotenzeiten, gültig für jeweils in eine Richtung fahrende, korrespondierende Züge vorgegeben. Beispiel: Hamm/Westf. (lt. Zielfahrplan): Knotenzeit 15 in Ost-Richtung, 45 in West-Richtung

Problemfall Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig

Mit den genannten Strategien lässt sich für den Fall Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig eine fast-optimale Lösung finden:

- Stunde 1: Sprinter München - Berlin mit Knoten in Erfurt (30) und Halle (00), in Nürnberg leicht verfrüht (etwa ab zur Min. 24). Für einen 2-stündlichen Sprinter bestünde wohl genügend Bedarf, er steht auch so im BMVI-Zielfahrplan.

- Stunde 2: "Normal-ICE" mit Knoten in Nürnberg (30) und Leipzig (30, mit genau 2 Stunden Abstand). Dieser ICE hält in Erlangen und Bamberg, erreicht Erfurt (in S-N-Richtung) nach der Knotenzeit (etwa zur Min. 42-45), nimmt aber den Anschluss aus Frankfurt/M auf. Ein zusätzlicher IC/IR aus Nürnberg (00), mit Halt in Coburg erreicht den Knoten Erfurt (30) zur Stunde 2.

Damit ließen sich alle Knoten „retten“, neben Erfurt vor allem Nürnberg und Leipzig, die in den bisherigen Zielfahrplänen ausgehebelt werden sollen, was vor allem für den Nahverkehr äußerst ungünstige Auswirkungen hätte.

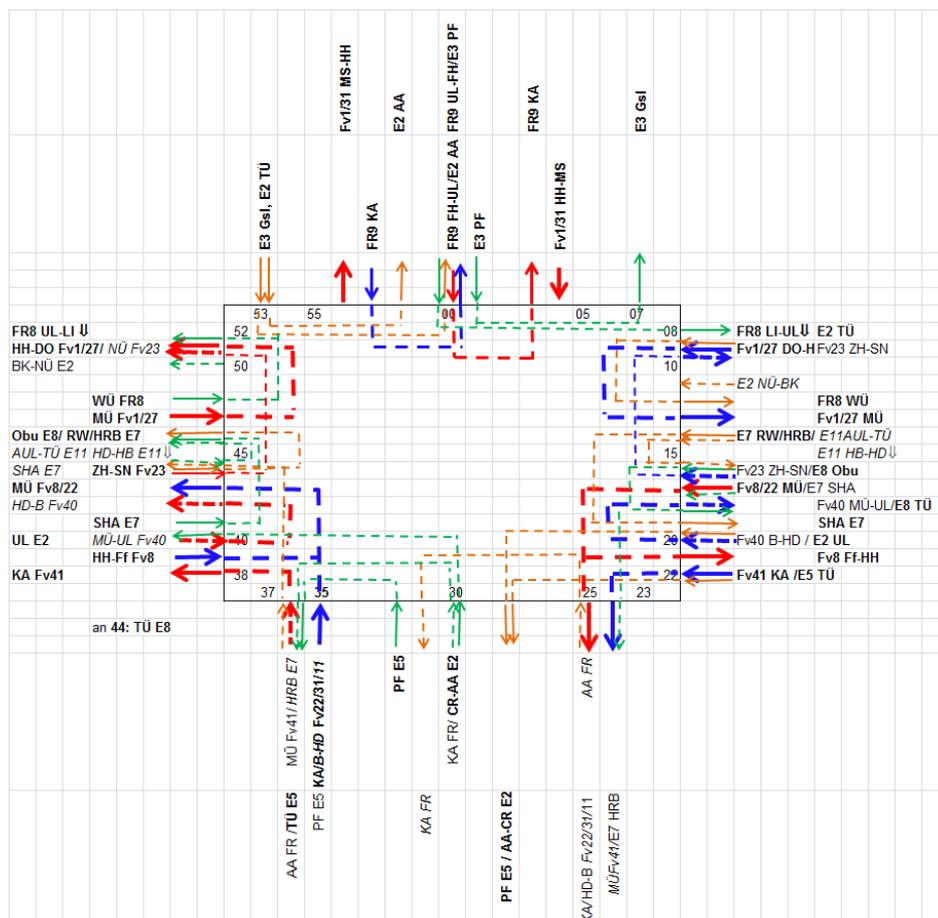
⁷² W. Hesse: Stuttgart: Nullknoten ist möglich – Betriebskonzepte und Integraler Taktfahrplan in der Diskussion. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 3/2011, S. 150-152, Minirex-Verlag, Luzern 2011; <http://www.bahn-fuer-alle.de/media/s21/Stg21ERI.pdf>

Problemfall Stuttgart – Ulm

Weit schwieriger stellt sich die Lage im Fall Stuttgart - Ulm dar: Im zukünftigen „Haltepunkt“⁷³ Stuttgart muss ein ITF an der fehlenden Gleiskapazität scheitern, wie die Rosette aus Abb. 2 anschaulich zeigt. Die durchgebundenen Regionalzüge müssen nacheinander durch die Lücken geschleust werden, die der Fernverkehr lässt – gegenseitige Anschlüsse sowie die der Nahverkehrszüge untereinander sind mehr oder weniger zufällig.

Die Planer von DB und BMVI verweisen auf den Halbstundentakt, der für die Fernverkehrs-Achse Mannheim - Ulm - München sowie für die meisten Nahverkehrs-Linien versprochen wurde. Er würde die Umsteigezeiten rein statistisch erheblich reduzieren und außerdem ITF-Knoten zur Minute 15/45 ermöglichen. Allerdings knüpfen sich daran einige kritische Fragen:

- Wird es wirklich auf allen Linien und zu allen Tageszeiten, d.h. bis in die späten Abendstunden und am Wochenende Halbstundentakte geben? Die bisherigen Erfahrungen sprechen eher dagegen.
- Wie sollen die Linien angebonden werden, die nur im Stundentakt oder gar nur im 2-Stundentakt verkehren (wie z.B. nach Karlsruhe, Nürnberg und Zürich)?



Die fehlenden Gleiskapazitäten will man ferner u.a. dadurch „heilen“, dass die Fernzüge zur Minute 15/45, die Züge des Nahverkehrs dagegen zur Minute 00/30 abgefertigt werden. Dass dies so nicht funktioniert und zu unbefriedigenden Lösungen führt, zeigt ebenfalls die Rosette von Abb. 2.

Ein weiteres (Teil-) Problem stellt der Knoten Ulm dar. Dieser soll mit einem (sehr knapp ausgelegten) 30-Minuten-Abstand an Stuttgart angebunden werden. Damit setzen sich die o.g. Probleme nach Ulm fort, so bestehen z.B. zwischen den auf Ulm zulaufenden Nahverkehrslinien kaum gegenseitige Anschlüsse (vgl. „Infrastruktur für einen Deutschland-Takt im Schienenverkehr“⁷⁴, darin „Zielfahrplan Baden-Württemberg“).

Diese Umstände sprechen – zusammen mit den übrigen o.g. Problemen und Risiken – nach wie vor für die von Stuttgarter Verkehrsplanern und Architekten vorgeschlagene Lösung "Umstieg 21".⁷⁵ Will man dagegen trotz alledem am Weiterbau festhalten, wäre die seinerzeit am Ende des Stuttgarter Schlichtungsprozesses ins Spiel gebrachte „Kombi-Lösung“ ernsthaft zu erwägen. Das würde bedeuten, neben einem (etwa auf 4 Gleise abgespeckten und damit sicherer gemachten Tiefbahnhof) den Kopfbahnhof – vorzugsweise in vollem Umfang – zu erhalten. Damit ließe sich ein Taktfahrplan etablieren, der sich an dem Schweizer Grundkonzept (z.B. Zürich, vgl. Abb. 3) sowie an dem vom Autor für Stuttgart erstellten Fahrplan⁷⁶ orientiert.

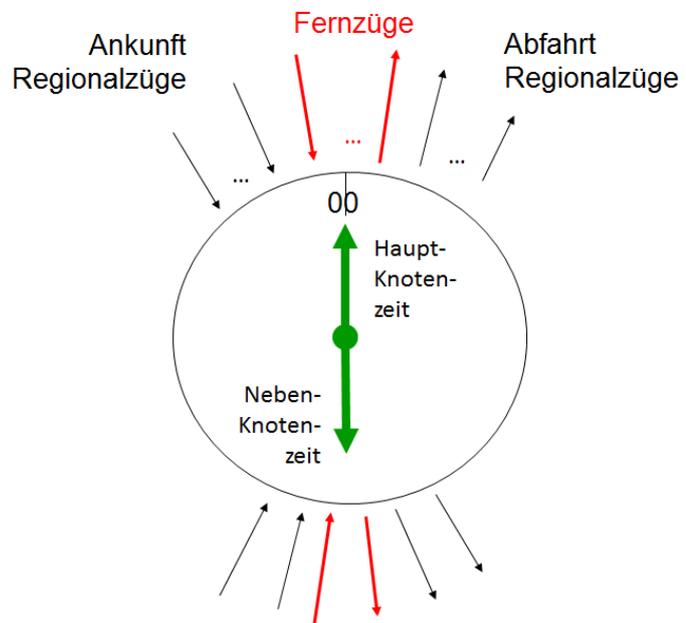


Abb. 3: „Rosette“ (schematisch) für Taktverkehr im Halbstundentakt (Beispiel: Schweiz)

Knotenausbauten statt über-ambitionierter Hochgeschwindigkeits-Projekte

Neben diesen zwei exemplarisch ausgewählten Problembereichen enthalten die Zielfahrpläne weitere Unstimmigkeiten und Diskussionspunkte, die einer detaillierteren Analyse bedürfen. Grundsätzlich zu diskutieren ist jedoch die Frage nach möglicherweise über-ambitionierten Zielen und Forderungen der D-Takt-Initiative. So wurde jüngst eine Schnellfahrstrecke Hannover – Bielefeld mit einer Zielfahrzeit von 30 Minuten propagiert. Das würde für die 110 km lange, vielleicht auf 105 km verkürzbare Strecke bei Abzug der halben Knoten-Haltezeiten (2 für Hannover, 1 für Bielefeld) und 2 Minuten Pufferzeit eine tatsächliche Fahrzeit von 25 Minuten und damit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 250 km/h bedeuten – ein bisher nur in Japan und Frankreich auf Langstrecken erreichter Spitzenwert.⁷⁷

⁷⁴ BMVI: Infrastruktur für einen Deutschland-Takt im Schienenverkehr; a.a.O.

⁷⁵ Umstieg 21. Baustellen umnutzen! Konzept der Arbeitsgruppe „Umstieg 21“; <https://www.umstieg-21.de/broschuere.html>

⁷⁶ W. Hesse: Stuttgart: Nullknoten ist möglich; a.a.O.

⁷⁷ Zum Vergleich: Bei der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid - Sevilla beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit 209 km/h. In Deutschland lag 2014 der höchste Wert für eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung (Ff-Flughafen - Siegburg/Bonn bei

Grundsätzlich ist davor zu warnen, die Fahrzeiten auf geplanten Neu- oder Ausbaustrecken so knapp „auf Kante zu nähern“, dass damit für den integrierten Nahverkehr abträgliche Knotenverzerrungen, suboptimale Fahrpläne, gravierende Störanfälligkeiten und Unpünktlichkeits-Herde geradezu vorprogrammiert werden. Das betrifft z.B. neben der genannten Strecke Hannover - Bielefeld die Strecken Stuttgart - Ulm, Ulm - Augsburg und Nürnberg - Würzburg. Werden die Fahrzeiten hier zu knapp geplant und notwendige Pufferzeiten vernachlässigt, führt dies in den beteiligten Knoten unweigerlich zu längeren Haltezeiten der querenden Nahverkehrslinien und Verspätungen pflanzen sich grassierend in die Nahverkehrsnetze fort.

Überhaupt scheint man nach wie vor Publicity-trächtigen Prestige-Projekten mit Schnellfahrtrassen höhere Aufmerksamkeit zu widmen als den dringend notwendigen Ausbauten an den Bahnknoten, die oft zu effektiveren Fahrzeitverkürzungen führen können. Auf die Defizite bei einigen wichtigen Bahnknoten und das gerade entstehende Nadelöhr in Stuttgart wurde oben bereits hingewiesen.

In diese Problem-Kategorie gehören auch die sogenannten „Y-Trassen“, d.h. die gleichzeitige Nutzung längerer Schnellfahr-Streckenabschnitte durch Züge mit gemeinsamen Ursprung oder Ziel. Ein Beispiel dafür ist das lange Zeit geplante „Y“ zwischen Hannover, Bremen und Hamburg, ein weiteres das „Y“ zwischen Frankfurt/M, Fulda und Würzburg (ehem. Die sogenannte Mottgers-Spange).

So sehr sich die gemeinsame Nutzung größerer Streckenabschnitte aus Kostengründen lohnen mag, so abträglich ist sie dem ITF auf diesen (fast immer nur zweigleisigen) Strecken, denn auf einem Gleis können die Züge nur im Blockabstand (mindestens 4 Minuten) verkehren, was die Haltezeiten in den Knoten und damit die Gesamtfahrzeit beträchtlich verlängert. Gleiswechselbetrieb, d.h. gleichzeitiges Ein- und Ausfahren auf beiden Gleisen ist aus betriebs- und sicherheitstechnischen Gründen problematisch und wird daher fahrplanmäßig kaum praktiziert.

Fazit: Der Deutschland-Takt sollte ernst genommen werden – mit Priorität für Verlässlichkeit und Pünktlichkeit

Die Ankündigungen zum D-Takt und die bisher veröffentlichten Zielfahrpläne haben ein lange überfälliges positives Signal gesetzt. Sie enthalten viele zukunftsweisende Ansätze für mehr und besseren Bahnverkehr in Deutschland. Allerdings ist ihre Realisierung damit noch nicht gesichert und diese wird weiterer großer Anstrengungen und Finanzierungsmittel bedürfen. Dabei sollten die Ziele *bessere, landesweite Vernetzung* von Fern- und Nahverkehr sowie letztlich *aller ÖV-Angebote, optimierte Reiseketten, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit* Vorrang vor singulären Prestige-Projekten und spektakulären Hochgeschwindigkeits-Insellösungen erhalten.

In ihrer gegenwärtigen Form weisen die Zielfahrpläne noch Defizite und Ungereimtheiten auf, einige davon wurden oben angesprochen. Nach den eher negativen Erfahrungen der Vergangenheit könnte damit der Eindruck entstehen, dass der wohlklingende Begriff „Deutschland-Takt“ womöglich für ein Weiter-Wursteln in bekannter Manier erhalten soll: Streckenneubau- und Bahnhofprojekte könnten wie bisher vorrangig aus politischen Motiven (Politiker-Selbstdarstellung, Immobilienverwertung, Tunnel- und Beton-Lobby-Stützung) geplant, mit dem Etikett „D-Takt“ versehen und als Beiträge dazu „verkauft“ werden – wie alte Weine in neuen Schläuchen.

226,3 km/h. Quelle: <https://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/news-und-infos/ice-gegen-tgv-und-shinkansen.php>
Stand: 25.3.2019

Um diesen Verdacht zu entkräften, sollte die Initiative „Deutschland-Takt“ weiter konkretisiert, ernsthaft verfolgt und mit den notwendigen Mitteln ausgestattet werden. Die Zielfahrpläne bedürfen dabei noch einer gründlichen Revision, um dem Deutschland-Takt zu einem wirksamen nachhaltigen Erfolg zu verhelfen.

Prof. Dr. Wolfgang Hesse war bis 2008 Hochschullehrer für Informatik an der Universität Marburg/L. Er lebt in München, ist Experte für Fahrplanfragen und aktiv bei der Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB).

Korrig. Version 27.3.2019

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

Texte: Dr. Winfried Wolf, Dr. Bernhard Knierim, Prof. Wolfgang Hesse

„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