



Deutsche Bahn Alternativer Bericht 2020/21

Mit
Hochgeschwindigkeit
ins Finanzloch

140
8

140
8

edemt en
2 m

Inhaltsverzeichnis

1	Die existentielle Krise der Bahnkonzerns 2020/21	3
2	Der Irrglaube an den Wettbewerb im Bahn-Fernverkehr.....	22
3	Deutschlandtakt – Schlüssel zur (Bahn-)Verkehrswende oder nur ein Aushängeschild für neue Großprojekte?	28
4	Das Tunnel-Wachstum bei der Bahn: Die Maulwürfe sind gar nicht so lustig.....	34
5	Der TEE 2.0 als Renaissance des Bahnreisens in Europa? Ein Anfang, aber mehr auch nicht.....	45
6	Nachtzüge: Die Renaissance kommt – aber was macht die DB?	49
7	Die Energieversorgung der Bahn in Zeiten der Klimakrise.....	56
8	Die Privatisierung der S-Bahn in Berlin	60
9	Die Bahn aus der Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer	71
10	Aufruf: Wir wollen unsere Bahn zurück!.....	74

Kapitel 1

Die existentielle Krise der Bahnkonzerns 2020/21

Winfried Wolf

Die Deutsche Bahn AG erlebt 2021 das Jahr der tiefsten Krise seit ihrer Gründung im Januar 1994. Ausgerechnet in Zeiten der verschärften Klimakrise gerät das Unternehmen in eine Schuldenkrise; es drohen eine Zerschlagung, verbunden mit massiven negativen Folgen für den Schienenverkehr insgesamt und damit auch für das Klima und die Interessen von Fahrgästen und Beschäftigten.

Diese Krise kommt nicht von außen. Sie ist auch nicht coronabedingt – die Pandemie trägt lediglich dazu bei, die existentielle Krise offenzulegen und zu verschärfen. Es sind die Bundesregierung als Vertreterin des DB-Eigentümers Bund, das Bundesverkehrsministerium und das Top-Management der Deutschen Bahn AG, die seit rund zwei Jahrzehnten eine verfehlte Politik im Bereich Schiene betreiben und die den Konzern in diese tiefe Krise steuern. Es waren nicht zuletzt die Alternativen Geschäftsberichte Deutsche Bahn von *Bahn für Alle*, in denen diese Entwicklung in den letzten Jahren vorgezeichnet wurde.

Auch vor dem Hintergrund des Ausgangs der Landtagswahlen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz am 14. März 2021¹ spricht viel dafür, dass nach den Bundestagswahlen im September 2021 ein Offenbarungseid erfolgen wird und dass dann auf dieser Grundlage – als Teil einer Schocktherapie – eine neue Bundesregierung mit Verweis auf die »überraschend« präsentierte DB-Rekordverschuldung und verbunden mit der Losung »mehr Wettbewerb auf der Schiene« fatale Entscheidungen zur Zerschlagung der Bahn treffen wird.

Diese sich abzeichnenden Entscheidungen sind jedoch nicht unabwendbar. Sie sind vor allem auch vermeidbar und durch sinnvolle alternative Entscheidungen ersetzbar. Eine alternative Schienenpolitik, die der notwendigen Klimapolitik gerecht wird und die die Interessen der Fahrgäste, der Bahnbeschäftigten und der Steuerzahlenden ins Zentrum rückt, ist machbar. Sie wird in diesem Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2020/21 entwickelt.

Will man die Krise des Konzerns Deutsche Bahn AG im Frühjahr 2021 angemessen beschreiben, dann müssen drei Ebenen unterschieden werden.

Zunächst die aktuelle Krise, die selbstverständlich überwiegend mit der Corona-Pandemie zu tun hat. Im offiziellen Geschäftsbericht 2020/21 wird diese aktuelle Krise aus verständlichen Gründen ins Zentrum gerückt.

Es gibt dann – zweitens – eine strukturelle Krise des Bahnkonzerns, die sich in den letzten 22 Jahren, seit der Aufgabe des Börsengangs 2008, aber zugleich im Zusammenhang stehend mit dem Projekt Börsengang, herausgebildet hat. Diese langfristig sich herausbildende Krise haben wir in mehr als

¹ Mit dem Ausgang dieser Wahlen hat sich die Wahrscheinlichkeit deutlich erhöht, dass die Partei Die Grünen Teil einer nächsten Bundesregierung ist und in einer solchen möglicherweise den Verkehrsminister stellt. Auch denkbar ist eine Ampelkoalition, womit die FDP Teil einer solchen Regierung wäre. Das ist für den DB-Konzern insofern von Bedeutung, als die Grünen und die FDP in besonderem Maß auf eine Trennung von Infrastruktur und Bahnbetrieb abzielen. Darauf wird in diesem Alternativen Geschäftsbericht DB AG noch ausführlich eingegangen.

einem Dutzend Alternativen Geschäftsberichten immer wieder herausgearbeitet. Jüngst tat dies auch der Bundesrechnungshof, als er im Mai 2020 einen umfassenden Prüfbericht zur Deutschen Bahn AG vorlegte und danach im Oktober und im November mit zwei weiteren Prüfberichten nachlegte und konkretisierte.² Die Dramatik der Lage der Bahn wird sicher auch dadurch unterstrichen, dass der Bundesrechnungshof als wichtigste unabhängige, in der Verfassung verankerte Prüfinstanz im vergangenen Jahr gleich drei Berichte zum Thema Deutsche Bahn verfasste und in allen dreien unter anderem vor der Schuldenexplosion und der intransparenten internen Finanzlage warnte.

Und schließlich gibt es – drittens – als Kulmination der beiden zuvor beschriebenen Krisenebenen – eine Schuldenkrise, die sich im Herbst dieses Jahres nochmals zuspitzt.

1.1 Die aktuelle Krise der Deutschen Bahn AG: weitgehend pandemiebedingt

Die Deutsche Bahn AG verzeichnete 2020 zum ersten Mal seit ihrer Gründung einen deutlichen Umsatzrückgang. Der Umsatz wurde gegenüber 44,4 Milliarden Euro im Jahr 2019 um gut 10 Prozent auf knapp unter 40 Milliarden Euro reduziert (39,9 Mrd. Euro). Die DB AG verwendet als primäre Kennzahl für das operative Ergebnis das »Ergebnis vor Steuern und Finanzergebnis« (EBIT – Earnings before interest and taxes). Dabei bereinigt der Konzern das EBIT um Sondereffekte und weist es als »bereinigtes EBIT« aus. Dieses betrug 2019 noch 1,8 Milliarden Euro. 2020 wird ein Verlust in Höhe von 5,4 Milliarden Euro ausgewiesen.

Der Umsatzrückgang und der Verlust werden aus unterschiedlichen Quellen gespeist. So gab es Einbrüche im Fernverkehr um gut 35 Prozent (von 152 Millionen Fahrgästen auf weniger als 100 Millionen) und im Nahverkehr um 30 Prozent (von 2,8 Milliarden Fahrgästen auf weniger als 2 Milliarden Fahrgäste). Entsprechend gab es hier hohe Verluste – im Fernverkehr ein negatives EBIT in Höhe von 1,6 Milliarden Euro und bei DB Regio ein solches von 226 Millionen Euro.

Der Schienengüterverkehr (DB Cargo) ist seit vielen Jahren das Sorgenkind. Pandemiebedingt gab es hier 2020 einen neuen Einbruch, so dass dieser Bereich einen Rekordverlust in Höhe von 728 Millionen Euro (EBIT) aufweist.

Die 2019 noch deutlich positiven Bereiche in den drei Infrastruktursegmenten Netz, Bahnhöfe und Energie wurden teilweise, aber insgesamt überraschend wenig abgeschmolzen. So weist das DB Netz erneut ein positives Ergebnis in Höhe von 402 Millionen Euro aus. Dies ist allerdings ambivalent. Dieser Gewinn entsteht dadurch, dass es einerseits bei den hohen (nach Auffassung von Bahn für Alle zu hohen) Trassengebühren blieb und dass es andererseits bei den Konzerntöchtern DB Fernverkehr und DB Regio auch in den Lockdown-Perioden nur zu relativ geringen Einschränkungen des Betriebs kam. Damit mussten Züge, die oft mit nur zu 10 Prozent besetzten Sitzplätzen verkehrten, dennoch Trassenentgelte (und im Übrigen auch Stationsentgelte) in Höhe von 100 Prozent abführen. Selbst DB Station & Service hatte 2020 – aus vergleichbaren Gründen – ein positives EBIT (+23 Millionen Euro).

Schenker konnte den Gewinn noch steigern – auf 711 Millionen Euro. Das Ergebnis von Arriva ist dann bereits tief in rote Farbe getaucht; hier gab es 2020 einen Abschreibungsbedarf in Höhe von 1,4 Milliarden Euro und ein negatives EBIT in Höhe von 437 Millionen Euro. Auch hier gab es aber schon

² Bundesrechnungshof, Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags nach § 88 Abs. 2 BHO über aktuelle Erkenntnisse zur wirtschaftlichen Lage und zum Corona-bedingten zusätzlichen Finanzierungsbedarf des DB AG-Konzerns vom 25. Mai 2020. Ergänzend die entsprechenden Prüfberichte vom 5. Oktober 2020 und vom 24. November 2020.

vor Corona erhebliche Probleme, unter anderem den Verlust eines wichtigen Verkehrsvertrages in Großbritannien aufgrund schlechter Qualität.

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG behauptet, es habe 2020 coronabedingte Einbrüche gegeben, die sich auf bis zu 10 Milliarden Euro summieren. Dies ist auf zwei Ebenen zu relativieren.

Erstens ist ein erheblicher Teil dieser Einbrüche der Tatsache geschuldet, dass 2020 der fahrplanmäßige Betrieb im Nah- und Fernverkehr zu rund 90 Prozent aufrechterhalten wurde. Hier bewährte sich die Bahn in öffentlicher Hand, welche die Grundversorgung mit Mobilität auch in so einer Krise aufrechterhält, obwohl die Nachfrage deutlich gesunken ist. Private Betreiber reagierten anders. So stellte Flixtrain den Verkehr schlicht ein. Vergleichbares tat auch die Lufthansa, die zeitweilig bis zu 80 Prozent ihrer fahrplanmäßigen Flugverbindungen einstellte.

Laut Deutsche Bahn AG war die Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Betriebs eine politische Vorgabe. Wenn das so war – und die Bundesregierung widerspricht dem nicht – dann ist es selbstverständlich auch Sache der Politik, also Angelegenheit des Bundes, die direkt dadurch entstandenen Verluste auszugleichen. Ob die dazu geplante Eigenkapitalerhöhung der richtige Weg ist, bleibt fraglich, weil mit ihr bewusst die Schuldenerhöhung getriggert wird (siehe dazu Abschnitt 1.3). Die Österreichischen Bundesbahnen erhalten beispielsweise eine Ausgleichszahlung für Aufrechterhaltung der »Pendlerzüge«.

Zweitens sind die Angaben der DB AG hinsichtlich dieser Verluste nicht transparent nachvollziehbar. Dies monierte beispielsweise der Bundesrechnungshof in dem angeführten Bericht vom Mai 2020. Eine ähnliche Kritik äußerten die privaten Bahnbetreiber. Das hängt auch mit der oben skizzierten komplexen Struktur zusammen, wonach die sehr hohen Verluste von DB Fernverkehr und DB Regio unter anderem mit der Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Betriebs zusammenhängen und sich dies auf Seiten der Netzgesellschaften in Einnahmen und Gewinnen niederschlägt.

1.2 Die langfristige Verschlechterung der Bahnbilanz

Aus naheliegenden Gründen wird in der neuen Jahresbilanz der Deutschen Bahn AG darauf abgestellt, dass der Rekordverlust ein Resultat der Pandemie sei. Und da es sich dabei um eine Art Naturereignis – um ein nicht beeinflussbares, von außen auf die DB AG hereinbrechendes Ereignis – handeln würde, gäbe es keine eigene Verantwortung für die aktuelle Krise.

Dem ist deutlich zu widersprechen. *Bahn für Alle* identifiziert eine langfristige Verschlechterung der Bahnbilanz seit gut einem Jahrzehnt. Und für diese Entwicklung sind die Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers und der Bahnvorstand in vollem Umfang verantwortlich. Dies lässt sich auf vier Ebenen konkretisieren.

1.2.1 Infrastruktur

Auf dem Weg zum Börsengang, der zunächst für 2007 und dann für 2008 geplant war, hat der Vorstand der Deutschen Bahn AG, gedeckt von der damaligen schwarz-roten-Bundesregierung, die Schieneninfrastruktur immer mehr verfallen lassen. Ziel war es, Kosten zu senken und die Bilanz mit kreativer Buchführung aufzuhübschen. Der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer beschrieb diesen Vorgang wie folgt: »Für dieses politische Ziel haben der frühere Bahnchef Hartmut Mehdorn und sein Aufsichtsratsvorsitzender Werner Müller die Bilanz der Braut fürs Börsenparkett

geschmückt.«³ Diese dunkle Ära der Deutschen Bahn wird bis heute – und dies zu Recht – mit dem Namen des Bahnchefs Hartmut Mehdorn in Verbindung gebracht. Diese Entwicklung wurde jedoch trotz des Scheiterns des Börsengangs im September 2008 nicht nur nicht revidiert. Es gibt auch nach 2008 im Bereich der Schieneninfrastruktur einen systematischen Abbau und eine Unterfinanzierung. Sie fanden statt in der Zeit von Rüdiger Grube als Bahnchef (2009-2017). Und sie finden seit 2017 unter dem Bahnchef Richard Lutz statt.

Darüber kann auch nicht hinwegtäuschen, dass im Jahr 2020 Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, der Vorstandsvorsitzende der DB AG Richard Lutz sowie DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla den Vertrag über die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) unterzeichneten. Insgesamt 86 Milliarden Euro fließen bis 2030 in den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes. Von den Gesamtmitteln trägt der Bund 62 Milliarden Euro. Die DB steuert 24 Milliarden Euro bei – die sie aus den Trassengebühren finanziert. Durchschnittlich stehen 8,6 Milliarden Euro pro Jahr für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung zur Verfügung. Das sind zwar 54 Prozent mehr als im vergangenen Planungszeitraum⁴, aber in Anbetracht des erheblichen Rückstaus nach wie vor zu wenig Mittel, wenn auch ein Schritt in die richtige Richtung.

Dass der Abbau der Schieneninfrastruktur weitergeht, ist daran zu ersehen, dass bis zum heutigen Tag Jahr für Jahr das Schienennetz abgebaut und vor allem dessen Substanz ausgehöhlt und seine Effizienz vermindert wird. Die folgende Tabelle liefert dafür die Grunddaten.

Tabelle 1: Infrastrukturentwicklung Schiene 1994-2019⁵

Infrastruktur-Bestandteile	1994	2002	2008	2012	2019	Entwicklung in %	
						2019 geg. 2008	2019 geg. 1994
Streckennetz (Betriebslänge)	41.300	35.755	33.862	33.505	33.423	-1,3%	-19,1%
Gleislänge	78.073	65.005	64.113	61.745	61.047	-4,8%	-21,8%
Weichen	131.968	85.999	69.311	70.630	66.071	-4,7%	-50,0%
Gleisanschlüsse	11.742	4.336	3.732	2.374	2.337	-37,4%	-80,1%
Eisenbahnbrücken	32.756	31.346	27.107	24.977	25.149	-7,2%	-23,2%

Die Strukturdaten, die wir in der Tabelle zusammengestellt haben, dokumentieren den systematischen Abbau von Infrastruktur – und dass sich der Prozess auch nach 2008 fortsetzte. Auffallend dabei ist, dass sich in allen Phasen die Gleislänge schneller reduziert als das Gesamtnetz. Das heißt im Klartext: Die Ausweichgleise, Nebenleise und Abstellgleise werden noch stärker abgebaut als das Netz insgesamt. Damit werden Überholfahrten, Ausweichfahrten oder Kapazitäten, um im Fall von Gleisbauarbeiten den fahrplanmäßigen Betrieb ganz oder weitgehend aufrechtzuerhalten und auf die abschreckenden »Schienenersatzverkehre« ganz oder weitgehend zu verzichten, in immer größerem Maß verunmöglicht. Noch stärker ist der Prozess bei den Weichen zu beobachten. Mit dem drastischen und von Jahr zu Jahr fortgesetzten Abbau der Weichenzahl wird die Flexibilität im Netz

³ www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/ramsauer-kritisiert-ehemalige-db-fuehrung-955297.html dort zitiert nach Focus 2010.

⁴ Quelle: BMVI: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/starke-schiene-unterzeichnung-lufv.html>

⁵ Quelle: Jeweilige DB-offizielle Broschüren »Daten und Fakten« 1994-2019.

überproportional reduziert. Und schließlich trifft dies besonders zu auf die Gleisanschlüsse (auch als Industriegleise oder Infrastrukturanschlüsse bezeichnet). Es handelt sich um Gleise, mit denen einzelne Unternehmen oder Gewerbeparks einen direkten Zugang zum Schienennetz haben. Der drastische Abbau dieser Gleisanschlüsse heißt, dass bereits rein strukturell immer mehr Güter auf die Straße gezwungen werden, den entsprechenden Unternehmen der direkte Zugang zum Schienennetz abgeschnitten wird. Das spricht jeder Losung »Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene« Hohn.

Es geht hier wohlgerne immer um das gesamte Netz. Die Neubaustrecken sind hier also bereits berücksichtigt. Das heißt: Trotz der Neubaustrecken, die es im abgebildeten Zeitraum in einer Gesamtlänge von mehr als 1.200 Kilometern gab, gibt es in der Gesamtbilanz einen fortgesetzten und insgesamt deutlichen Abbau bei der Gesamtnetzlänge und einen noch wesentlich stärkeren Abbau hinsichtlich der Effizienz und der Flexibilität der Schieneninfrastruktur aufgrund der Beseitigung von Ausweichgleisen, Abstellgleisen und der Reduktion von Weichen.

Gleichzeitig hat sich der Zustand des Netzes in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert. Darüber führen vor allem die privaten Eisenbahnbetreiber beredt Klage – was sie auch immer wieder aufs Neue belegen. An dieser Stelle sei lediglich auf das Thema Bahnbrücken verwiesen, wo die jahrzehntelange Unterinvestition besonders deutlich hervortritt. Von den aktuell (Stand: Ende 2019) noch 25.149 Bahnbrücken befinden sich rund 1.000 in einem so kritischen Zustand, dass eine Instandsetzung nicht mehr sinnvoll und ein Abriss und Neubau notwendig ist (Zustandskategorie 4). In der Zustandskategorie 3 – der Kategorie, in der die Brücken mit dem zweitschlechten Zustand zusammengefasst sind – befanden sich im Jahr 2019 bereits 7.145 Brücken – deutlich mehr als im Jahr 2014 (als es »nur« 6.710 waren).⁶ Der Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel (Bündnis 90/Die Grünen) argumentierte zum Thema Brücken wie folgt: »Bei einer angenommenen realistischen Lebensdauer der bundesweit rund 25.700 Bahnbrücken von rund 100 Jahren, wäre eine Erneuerung von 257 Brücken jedes Jahr notwendig, um eine dauerhaft gute Infrastruktur vorzuhalten. Tatsächlich [...] wurden in den vergangenen Jahren jährlich gerade einmal 115 Bahnbrücken erneuert.«⁷ In Anbetracht des gigantischen Rückstaus müssten stattdessen mindestens viermal so viele Brücken pro Jahr erneuert werden.

Dabei wird fast immer der folgende Tatbestand übersehen: Die Deutsche Bahn hat auch die Zahl der Brücken im Gesamtbestand drastisch reduziert – und zwar um 23,2 Prozent seit Gründung der DB AG 1994, also auch hier in noch stärkerem Maß als die Betriebslänge des Netzes abgebaut wurde. Das ist insofern bemerkenswert, als es bei den Neubaustrecken deutlich überproportional Brückenbauten gibt. Die drastische Reduktion der absoluten Zahl der Bahnbrücken unterstreicht zusätzlich die Tatsache der systematischen Unterinvestition.

Bleibt die Frage: Wie kann es eine solche Unterinvestition im Netz geben, wenn Jahr für Jahr die Investitionen deutlich steigen und die DB immer wieder davon spricht, man tätige »Investitionen in Rekordhöhe«? Des Rätsels Lösung ist zu einem großen Teil darin zu suchen, dass ein erheblicher Teil der

⁶ Siehe die Bundestagsdrucksache 19/18427, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der FDP, »Zustand der Brücken im deutschen Schienennetz« vom 27. März 2020. Die Zustandskategorie 3 wird wie folgt definiert: »Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.«

⁷ Matthias Gastel, Presseerklärung vom 13. September 2017.

Investitionen in Großprojekte fließt, und dabei oft in kritisch zu bewertende Großprojekte. Die notwendigen Instandsetzungsinvestitionen in der Fläche sind jedoch deutlich unzureichend.

1.2.2 Teure und kontraproduktive Großprojekte

In einer Krise wie derjenigen, die die deutsche Wirtschaft 2020/21 erlebt, werden flächendeckend die Investitionen gekürzt. Das mag in dem einen und anderen Fall vorschnell und überzogen sein. Doch der Vorgang folgt auch einer gewissen Logik: Die Nachfrage ist massiv eingebrochen; die Bilanz wird rot gefärbt – da wird einiges dafür getan, die Kosten zu reduzieren, um hier eine gewisse Erleichterung zu schaffen. Das gilt vor allem dann, wenn es keine Rücklagen für hohe Investitionen gibt und wenn diese über Schulden finanziert werden müssen.

Nicht so beim Bahnkonzern. Die Investitionen lagen 2020 auf Rekordniveau. Und sie sollen 2021 auf einen neuen Rekord von 13 Milliarden Euro steigen, was prinzipiell gut ist. Kritikwürdig ist jedoch, dass vor allem die Großprojekte in ungebremster Form fortgesetzt werden. Wenn der Konzern Einsparungen vornehmen muss, sollte er dies bei den Großprojekten tun – und da vor allem bei den kontraproduktiven wie Stuttgart 21. Doch das Gegenteil ist der Fall: 2020 wurden Pläne bekannt, die Ausgaben bei dem größten aller deutschen Infrastrukturprojekte, bei Stuttgart 21, um weitere 4 bis 5 Milliarden Euro zu steigern.

Die unterschiedlichen Großprojekte der DB AG wie die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich oder der geplante »Zweite S-Bahn-Tunnel« in München und Stuttgart 21 verschlingen Jahr für Jahr Hunderte Millionen Euro. Es handelt sich bei den drei genannten um Vorhaben mit nachweisbar negativen Auswirkungen auf den Schienenverkehr. In Hamburg wird ein bestehender, gut funktionierender im Zentrum des Stadtteils Altona liegender Bahnhof beseitigt und das Angebot zum schlechter angebundenen Bahnhof Diebsteich verlegt. Die Verlagerung führt auch dazu, dass für den verbliebenen Autoreisezug eine schlecht erreichbare Ersatzinfrastruktur in Eidelstedt gebaut werden muss – und dies auch erst nach einer Klage des VCD. Auch die Möglichkeiten für die Aufrechterhaltung von Nachtzugverkehr verschlechtern sich deutlich. Nach bisherigen Prognosen kostet das Projekt am Ende eine Milliarde Euro. Ein Viertel der Kosten, 240 Millionen Euro, ist bereits in Form staatlicher Zuschüsse (im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – LuFV) fest eingeplant. Im März 2021 führte die DB AG größere Rodungsaktionen durch, die darauf hindeuten, dass auch hier – wie seit Jahren in Stuttgart – vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen, obgleich es noch keine vollständige Plangenehmigung gibt.⁸

Ein weiteres Großprojekt, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (über die Schwäbische Alb) dürfte im nächsten Jahr in Betrieb gehen. Die 59,5 Kilometer lange Strecke wird dann gut 4 Milliarden Euro oder einen halben Jahresetat der DB-Investitionen verschlungen haben. Es gibt dann auf der Verbindung Stuttgart–Ulm zwar einen respektablen Zeitgewinn von gut einer Viertelstunde. Dennoch handelt es sich insgesamt um eine klassische Fehlinvestition: Die Fahrtzeitgewinne gehen weitgehend verloren durch Zeitverluste bei Umstiegen, da das Vorhaben sich nicht in die Zielsetzung integraler Taktfahrplan einfügt (siehe dazu Kapitel 3). Die auf dieser Strecke zu bewältigende Steigung ist wesentlich größer als diejenige auf der Bestandsstrecke über Geislingen, was zu einem höheren Energieaufwand führt. Die ursprüngliche Begründung für die Strecke, dass es auf dieser auch Güterverkehr

⁸ Siehe www.prellbock-altona.de, unter anderem Presseerklärung vom 15. März 2021 »Bahnhofsprojekt Diebsteich – ein Projekt von vorgestern!«; ausführlich bei: Bernhard Knierim/Winfried Wolf: abgefahren. Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen, Köln 2019, Seiten 155 ff.

geben würde, hat sich, wie dies von vornherein absehbar war, als komplett falsch erwiesen. Im Übrigen wurden mit dem Bau der extrem tunnellastigen Strecke Millionen Tonnen CO₂ emittiert und damit unnötig die Klimabilanz verschlechtert (siehe auch Kapitel 4).⁹

Das größte zerstörerische Projekt dieser Art – überhaupt das größte Infrastrukturprojekt in Deutschland – ist und bleibt Stuttgart 21. Diese seit nunmehr einem Jahrzehnt eröffnete Großbaustelle frisst Jahr für Jahr hunderte Millionen Euro Bahngelder. Eine Inbetriebnahme rückt immer wieder aufs Neue in die Ferne – aktuell wird selbst offiziell eine Bebauung des Gleisvorfelds erst im Jahr 2035 erwartet. Dabei war das Projekt 1994 mit dem Argument vorgestellt worden, es gelte in Stuttgarts Zentrum neuen Wohnraum zu schaffen. Vor allem explodieren die Kosten immer weiter.¹⁰

Ende 2020 wurde bekannt, dass die S21-Kosten ein weiteres Mal um 1,4 Milliarden Euro ansteigen auf 9,6 Milliarden Euro. Dabei sind mehrere Ergänzungsprojekte, die inzwischen vorgeschlagen werden, um das Projekt zu retten, noch nicht berücksichtigt – beispielsweise der absurde »Bilger-Tunnel« für die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen, der nochmals rund eine Milliarde Euro kosten soll.¹¹ Gesamtkosten des Projekts in Höhe von 20 Milliarden Euro – oder eine Verzehnfachung der ursprünglichen Kostenplanung, sind im Bereich des Möglichen.¹²

Weiterhin spricht aus betriebswirtschaftlicher Perspektive alles dafür, dass die Deutsche Bahn AG Stuttgart 21 aufgibt. Es ist schlicht unverantwortlich, immer neue gute Steuermilliarden den schlechten Steuermilliarden hinterherzuwerfen – einzig und allein für den Zweck, die Kapazität eines bestehenden und gut funktionierenden Kopfbahnhofs um 30 Prozent zu verkleinern.¹³ In Wirklichkeit gibt es nur einen Grund für den Weiterbau: Die »Staatsräson«. Niemand unter den Verantwortlichen im Bahnkonzern, in der Bundesregierung, in der Landesregierung und in der Stadt Stuttgart hat den Mut zu einem solchen Schritt.

Es geht dabei um die grundsätzliche Umsetzung der betriebswirtschaftlichen Erkenntnis der »sunk costs«: Wenn ein Projekt unwirtschaftlich ist – siehe das angeführte Zitat des damaligen Bahnchefs Rüdiger Grube, wonach es diese Wirtschaftlichkeitsschranke bereits bei 4,5 Milliarden Euro gab – dann rechtfertigen keinerlei Investitionen, und seien sie noch so hoch, einen Weiterbau oder eine Inbetriebnahme. Denn das Projekt wird dann, sollte es je fertiggebaut werden, Jahr für Jahr Verluste produzieren. Die Erkenntnis von »sunk costs« lautet: Ein Ausstieg aus dem Projekt und die komplette Aufgabe des Vorhabens sind notwendig. Wie dies bei dem Großprojekt Schneller Brüter in Kalkar im

⁹ Zur Kritik an dieser Neubaustrecke siehe unter anderem Winfried Wolf: abgrundtief + bodenlos – Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands, Köln 2019, 3. und erweiterte Auflage, Seiten 1110 ff.; *Bahn für Alle*, Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn, diverse Jahrgänge unter <https://bahn-fuer-alle.de/alternativer-geschaeftsbericht-der-deutschen-bahn-ag/>; aber auch Winfried Hermann, der 2011 bei Antritt als Landesverkehrsminister noch erklärte, neben Stuttgart 21 auch die Neubaustrecke verhindern zu wollen (siehe Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 5. Mai 2011; <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/menschen-wirtschaft/winfried-hermann-zurueck-in-die-zukunft-1638323.html>).

¹⁰ Bei der ersten Präsentation des Projekts wurde mit Baukosten von gut 4 Milliarden gerechnet – und zwar in DM. Bei Baubeginn 2010 und bei der S21-Volksabstimmung im November 2011 wurde ein Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro genannt, was bereits mehr als einer Verdopplung der ersten Kostenplanung entsprach. Würde dieser »4,5-Milliarden-Euro-Kostendeckel« gesprengt, so der damalige Bahnchef Grube, werde das Projekt »unwirtschaftlich«. Seit 2016 soll das Projekt offiziell maximal 8,2 Milliarden Euro teuer werden. Siehe ausführlich: Bernhard Knierim/Winfried Wolf: "Abgefahren, Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen", Köln 2019, Seiten 149 ff..

¹¹ SWR aktuell: Gäubahn-Tunnel soll 976 Millionen Euro kosten, 5.3.2021, siehe <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/gaeubahn-ausbau-gutachten-bundesverkehrsministerium-tunnel-kosten-100.html>.

¹² Oliver Stenzel: Gerichtlich klären, wer die Kosten trägt, in: KONTEXT, Wochenzeitung, Nr. 507 vom 16. Dezember 2020.

¹³ Winfried Wolf: abgrundtief + bodenlos, ..., a.a.O., S. 64 ff. und 305 ff.

Jahr 2001 oder im Fall der Thyssen-Stahlwerke in Brasilien 2018 der Fall war.¹⁴ Und wie dies jüngst, im Januar 2021, erfolgte: Vattenfall setzte die gewaltige Investition in Höhe von 3 Milliarden Euro für den Bau des gerade mal fünf Jahre alten Kohlekraftwerks Moorburg den Elbe-Sand und nahm das Kraftwerk komplett vom Netz.

Dabei geht es bei den in Frage stehenden, kontraproduktiven Schienengroßprojekten gar nicht einmal darum, getätigte Ausgaben komplett abzuschreiben. In allen Fällen haben Bahnfreundinnen und Bahnfreunde – immer mit Beteiligung von *Bahn für Alle* – ausgereifte Modelle für alternativen entwickelt, im Fall Stuttgart 21 auch solche, bei denen ein großer Teil der getätigten Investitionen in das Alternativkonzept eingearbeitet werden kann.¹⁵

Weitere Ausführungen zu Großprojekten sind den Kapiteln 3 und 4 zu entnehmen.

1.2.3 Engagements im Ausland

Im jüngsten Bericht des Bundesrechnungshofs (BRH) vom Mai 2020 wird darauf verwiesen, dass sich die Deutsche Bahn AG von vornherein eine Satzung gab (beziehungsweise dass ihr eine solche Satzung seitens des Eigentümers genehmigt wurde), die von »einem weit gefassten Unternehmensgegenstand« ausgeht. In ihr wird unter anderem und in sehr allgemeiner Form der »Erwerb von Beteiligungen an Unternehmen« und »die Errichtung von Zweigniederlassungen im In- und Ausland« zugelassen.¹⁶ Diese Satzung deckte sich selbstverständlich mit den entsprechenden Zielsetzungen, wie sie die Bahnchefs Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube verfolgten und wie sie auch von den jeweiligen Bundesregierungen und von den Bundesverkehrsministern Wolfgang Tiefensee (2005-2009), Peter Ramsauer (2009-2013), Alexander Dobrindt (2013-2017) und Andreas Scheuer (seit 2018) aktiv mitgetragen wurden – dokumentiert durch zahlreiche Auslandsreisen, um entsprechende DB-AG-Vorhaben zu begleiten. Sie führte zu einem grundlegenden Umbau des Bahnkonzerns. In der Folge liegt seit mehr als fünf Jahren der Anteil des Auslandsumsatzes im DB-Konzern deutlich höher als 40 Prozent. Und vor allem, so der zitierte BRH-Bericht, »steuerte der Verkehr auf der Schiene in Deutschland 2019 weniger als 50 % zum Konzernumsatz bei«. ¹⁷ Wir haben also einen Bahnkonzern, der überwiegend in Nicht-Bahn-Geschäften unterwegs ist. In den jedoch Jahr für Jahr staatliche Unterstützungsgelder in Höhe von mehr als zehn Milliarden Euro fließen, die einerseits ausschließlich für Schienenverkehrszwecke gewidmet sind, deren sachgerechte Zuwendung im weltweit aktiven Bahnkonzern nicht seriös überprüft und kontrolliert werden kann.

Die Auslandsgeschäfte des Bahnkonzerns werden im Wesentlichen unter dem Dach der zwei DB-Töchter Arriva und DB Schenker gebündelt. Die Bahntochter Arriva hat ihre Zentrale in London; der Umsatz lag 2019 bei 5,4 Milliarden Euro. Arriva ist in 14 Ländern aktiv, hat 53.000 Beschäftigte und betreibt 17.000 Busse und 1.100 Züge. Arriva wurde ein Jahrzehnt lang als großer Gewinnbringer gefeiert. Entsprechende Behauptungen musste man immer mit einem großen Fragezeichen versehen.

¹⁴ Caspar Busse: Größenwahn kostet Thyssen acht Milliarden Euro, in: Süddeutsche Zeitung vom 23. Februar 2020.

¹⁵ Siehe Winfried Wolf: abgrundtief + bodenlos ..., a.a.O., S. 330ff. Siehe die Website des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 www.kopfbahnhof-21.de.

¹⁶ Bundesrechnungshof: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags nach § 88 Abs. 2 BHO über aktuelle Erkenntnisse zur wirtschaftlichen Lage und zum Corona-bedingten zusätzlichen Finanzierungsbedarf des DB AG-Konzerns vom 25. Mai 2020, S. 14 (Zitat aus der Satzung der DB AG).

¹⁷ A.a.O., S. 19.

Schließlich kostete im Jahr 2009 der Erwerb 2,8 Milliarden Euro, die erst einmal erwirtschaftet werden müssen. Sodann wurde bei Arriva kontinuierlich viel investiert.

Das Jahr 2020 erwies sich dann als das Arriva-Wende-Jahr: Arriva hatte einen Abschreibungsbedarf von 1,3 Milliarden Euro. Und die Verluste könnten 2021 nochmals deutlich höher – und zu einem Mühlstein für den Bahnkonzern – werden. Dabei erhielt Arriva 2020 knapp 400 Millionen Euro Extra-Hilfen seitens der britischen Regierung. Andererseits zogen die Briten auch die Reißleine: Kunden der nordenglischen Gesellschaft Northern waren jahrelang unzufrieden. Auf dem Netz, das unter anderem die Städte Manchester und Liverpool verbindet, kam es gehäuft zu Verspätungen, fielen Züge aus oder waren überfüllt. Schließlich griff die britische Regierung ein und zog zum 1. März 2020 die Lizenz der Betreibergesellschaft Arriva Rail North fünf Jahre vor Laufzeitende ein. Eine staatliche Auf-fanggesellschaft übernahm den Betrieb.¹⁸

Der andere große Auslandsbereich, die Tochter DB Schenker, zählt gar 76.000 Beschäftigte und hat einen Umsatz von 16,4 Milliarden Euro, was 36 Prozent des Gesamtumsatzes der DB entspricht. Schenker könnte im Verlauf der Krise ebenfalls in tiefrote Zahlen kippen. Der Bundesrechnungshof erhob jüngst die Forderung, der Bahnkonzern müsse in diesen Krisen-zeiten zumindest die Investitionen im Ausland einstellen. Er stellte Ende 2020 fest, dass das Gegenteil stattfand: »Die Investitionen in den bahnfremden Beteiligungen Arriva und Schenker verblieben weitgehend auf dem Stand der Vor-Corona-Planung« Es müsse dringend geprüft werden, »ob angesichts der ´größten finanziellen Krise´ das weitgehende Festhalten an früheren expansiven Investitionsplänen erforderlich und sinnvoll ist. Das gilt insbesondere für die bahnfremden Segmente Arriva und Schenker.«¹⁹

Das kümmert den Bahnvorstand nicht. 2020 gab es bei Schenker im Ausland sogar Rekordinvestitionen, so unter anderem in Singapur. Dort engagiert sich Schenker in so werthaltigen Tätigkeiten wie dem Sortieren von Luxus-Füllfederhaltern. Wir erinnern uns: Der jetzige Bahnvorstand Ronald Pofalla fiel als CDU-Abgeordneter im Deutschen Bundestag in den Jahren 2006 bis 2009 dadurch auf, dass er aus Mitteln für den MdB-Bürobedarf Montblanc-Luxusschreibgeräte im Wert von exakt 14.722,32 Euro orderte.²⁰

Die Auslandsengagements sind – wie *Bahn für Alle* wiederholt dokumentierte – insgesamt keine Gewinnbringer. Das war bereits vor dem Corona-Jahr 2020 der Fall. Auch der BRH bilanzierte für das Jahr 2019 wie folgt: »Die bahnfremden Großbeteiligungen Schenker und Arriva steuerten (2019) mit einem Umsatz von mehr als 20 Milliarden Euro ein Ergebnis von 0,5 Milliarden Euro bei.«²¹ Das sind 2,5 Prozent Umsatzrendite. Berücksichtigt man die Kapitalkosten und die Bindung von Konzernkapazitäten, dann handelt es sich dabei um einen Negativbeitrag.

¹⁸ Kerstin Leitel/Dieter Fockenbrock: Deutsche Bahn verliert wichtigen Auftrag in Nordengland, in: Handelsblatt, 29.1.2020; <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/northern-rail-deutsche-bahn-verliert-wichtigen-auftrag-in-nordengland/25486356.html?ticket=ST-453208-HNHg9PWYSOsXIP2wAQaX-ap1>

¹⁹ Bundesrechnungshof, Prüfbericht vom 5. Oktober 2020, S. 4 und S. 15.

²⁰ Schenker investiert 2020 in Singapur in ein neues Frachtzentrum, das laut FAZ-Bericht »mit 101 Millionen Euro die höchste Investition in der fast 150-jährigen Geschichte des Unternehmens« darstellt. In dem ausführlichen Bericht der Tageszeitung wird als Tätigkeit der Beschäftigten der BAHN-Tochter unter anderem geschrieben: »Gut hundert Luxusfüllhalter hat Ng Lu Hua in der vergangenen Stunde schon gegen die grelle Lampe gehalten und nach Kratzern gesucht. [...] Ist der Glanz gebrochen, zieht ein Manager den Edelstift ein. Den hat der Markenkonzern in die Lagerhalle entsandt. Die Halle ist ein Neubau der Deutschen Bahn in Singapur. Damit nichts verschwindet, tragen die Schenker-Leute Hosen ohne Taschen. Sie werden alle am Ausgang der Halle durchleuchtet. Die Verlockung ist gegeben.« Nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11. August 2020.

²¹ A.a.O., S.23.

Seit einem Jahrzehnt fordert das Bündnis *Bahn für Alle* in seinen Alternativen Geschäftsberichten, der Bahnkonzern müsse sich von seinen Auslandsengagements trennen und sich auf das Kerngeschäft Schienenverkehr in Deutschland fokussieren. Als Rüdiger Grube 2009 als Bahnchef antrat, versprach er (mit dem Begriff »Konzentration auf das Brot-und-Butter-Geschäft«) genau dies – um mit dem Arriva-Kauf das Entgegengesetzte zu tun. Der Bundesrechnungshof fordert seit fünf Jahren in seinen DB-AG-Prüfberichten ebenfalls einen Verkauf der Auslandsaktivitäten. Und schließlich willigte die Bundesregierung 2017 in einen solchen Verkauf ein. Seither behaupten der Bahnvorstand und die Bundesregierung, zumindest Arriva werde verkauft; der Verkaufserlös diene dann dem Abbau des Schuldenbergs. Doch nichts dergleichen passierte. Der Verkauf wurde immer wieder hinausgezögert – unter anderem mit dem Argument, die Brexit-Debatte führe zu einem ungünstigen Verkaufserlös. Vieles spricht jedoch dafür, dass sich weder der Bahnvorstand noch die Vertreter der Bundesregierung von ihren Global-Player-Träumen verabschieden wollen.

Inzwischen haben wir die folgende desaströse Situation: Arriva wurde bereits 2020 zu einem Milliardengrab. Ein Verkauf des Konzerns – so notwendig dieser weiter ist – könnte am Ende darauf hinauslaufen, dass der Bahnkonzern dabei draufzahlen muss (so durch Übernahme der Arriva-Verbindlichkeiten). Schenker könnte bei einem Fortgang der Krise sich ebenfalls als Verlustbringer erweisen.

Bahn für Alle weist seit Jahren auf die Risiken der Auslandseinkaufstour der DB AG hin. Die Bahn sollte sich in jedem Fall von ihren Auslandstöchtern trennen. Dabei sollte nicht der beste Preis entscheiden, sondern versucht werden, die Unternehmungen an die jeweiligen nationalen Bahnen der betroffenen Länder zu veräußern und dabei vor allem gute Bedingungen für die Beschäftigten zu gewährleisten. Die möglichen, schweren Verluste, die dabei entstehen, sollten eine Mahnung vor einer Wiederholung von solchen Weltmacht-Phantasien sein.

1.2.4 Beschäftigungsabbau und Overhead-Aufbau

Bei der Bahnreform des Jahres 1994 wurde von dem damaligen Bahnchef Heinz Dürr postuliert: »Das Ziel lautet, den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern eine langfristige [...] Perspektive zu geben sowie das Unternehmen für Mitarbeiter attraktiv zu machen.«²² Tatsächlich wurde seither die Zahl der Bahnbeschäftigten mehr als halbiert. Gleichzeitig hat sich die Zahl der im Bereich Overhead Beschäftigten mehr als verdoppelt. Dazu weiter unten.

Die vielfachen Schlagzeilen aus der jüngeren Zeit, der Bahnkonzern habe inzwischen eine »Rekordbeschäftigung«, sind irreführend. Im Konzern Deutsche Bahn AG, dessen Aktivitäten sich 1994 zu mehr als 95 Prozent auf das Inland beschränkten, arbeiteten am 31. Dezember 1994 mit 364.960 Beschäftigten deutlich mehr Menschen als Anfang 2021 im gesamten »Weltkonzern« DB AG gezählt werden. Dem stehen 2021 nur noch rund 140.000 Beschäftigte im inländischen Schienenverkehr der DB AG gegenüber. Wenn man ein Bild des gesamten Schienenverkehrs haben will, dann muss man zu diesen die Beschäftigten in anderen Bahnunternehmen im Nahverkehr und im Schienengüterverkehr hinzuzählen. Unterm Strich ergibt sich eine Halbierung der produktiv Beschäftigten im Bereich Schiene.

Der Einwand, die DB stehe inzwischen »im Wettbewerb«; die Nicht-DB-Bahnen hätten schließlich in den Bereichen Nahverkehr und Schienengüterverkehr große Anteile erobert, weswegen ein Abbau der Beschäftigtenzahlen im Bereich DB nachvollziehbar sei, ist nicht stichhaltig. Denn die Verkehrsleistungen der DB-Bereiche Nahverkehr, Fernverkehr und Güterverkehr wurden in der gleichen Zeit,

²² Heinz Dürr, Statement auf der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994.

in der die Belegschaft abgebaut wurde, massiv gesteigert. Konkret: Im Nahverkehr (Schienenpersonennahverkehr; SPNV, DB Regio) wurde die Zahl der Fahrgäste im Zeitraum 1994 bis 2019 um 25 Prozent gesteigert. Im Fernverkehr ist die Steigerung in diesem Zeitraum minimal (plus 4 Prozent); es gab nur eine solche größere Steigerung im Zeitraum 2014 bis 2019. Im Schienengüterverkehr wuchs die Leistung im genannten Zeitraum sogar um rund 30 Prozent.²³ In den Bereichen Netz und Station & Service (Bahnhöfe) und Energie, die ihre Dienste ja für alle Bahnbetreiber leisten, haben sich die Arbeiten ebenfalls deutlich erhöht. Dennoch wurde auch hier massiv Personal abgebaut.

Wir haben also selbst dann, wenn wir »nur« den Blick auf die DB werfen, es mit den folgenden auseinanderlaufenden Vorgängen zu tun: Bei deutlich steigenden Verkehrsleistungen kam es zu einem deutlich reduzierten Einsatz von Personal. Ein Teil davon mag Resultat von Effizienzsteigerungen durch den Einsatz moderner Technik sein. Doch ein größerer Teil kommt einer Arbeitsverdichtung und einem Service-Abbau gleich. Die Ergebnisse für die Bahnbeschäftigten sind Stress im Job, Unzufriedenheit mit dem Arbeitgeber, fortgesetzte Ausfälle von Zügen, nicht erbrachte Leistungen, verärgerte Fahrgäste und frustrierte Kunden. Außerhalb des Corona-Jahrs 2020 kam es in jüngerer Zeit regelmäßig dazu, dass allein im Bereich Güterverkehr im Jahr tausende Zugtransporte nicht zustande kommen, weil Lokführer fehlen.

Es geht dabei nicht um ein paar hundert Leute zu wenig. Es fehlen im Inland schlicht Zehn-tausende Arbeitskräfte im »produktiven Sektor Schiene«, wenn denn ein zufriedenstellender Bahnbetrieb gewährleistet werden soll. Ganz zu schweigen von dem Ziel der Bundesregierung, den Personenfernverkehr zu verdoppeln und in den Bereichen Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr erhebliche Steigerungen der Transportleistungen zu erzielen. Wenn wir nur das Niveau von 1999, bei dem es zuvor ja bereits den erheblichen Belegschaftsabbau in der Ära Dürr gegeben hatte, heranziehen, dann fehlen fast 55.000 Vollarbeitsplätze. Dies trifft in besonderem Maß für die Bereiche Zugpersonal, Lokführer, Fahrdienstleiter, Wagenmeister und IT-Spezialisten zu. Unter anderem fehlen mehr als 1500 Fahrdienstleiter, ebenso viele Lokführer und nochmals mehr qualifizierte Arbeitskräfte im Bereich des Zugbegleitpersonals. Hinzu kommt die äußerst kritische demographische Struktur der Bahnbelegschaften. Auf die DB kommt also eine Lawine von altersbedingten Abgängen zu.

Vor diesem Hintergrund ist es irreführend, wenn die Bahn-Oberen in jüngerer Zeit das Thema Personalnot entdeckten und von der Einstellung von »Tausenden neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter« sprechen – nachdem es in den letzten Jahren zu massiven Problemen durch die Personalengpässe kam und in Extremfällen sogar wichtige Stellwerke (so mehrfach geschehen in Mainz) nicht mehr ausreichend besetzt werden konnten. Die Maßnahmen zu einem Beschäftigungsaufbau sind meist kurzatmig, nicht auf lange Sicht angelegt. Orientiert wird auf Lückenfüllerei und Job-Hopping. Bahnchef Lutz hielt es für originell, als er Ende 2018 sagte: »Jeder, der nicht bei drei auf den Bäumen ist, wird eingestellt.«²⁴ Tatsächlich kommt in dem Spruch die geringe Wertschätzung zum Ausdruck, die die hochbezahlten DB-Manager den »lieben Mitarbeiterinnen und lieben Mitarbeitern« entgegenbringen. Wobei eben diese behauptete »Beschäftigungsoffensive« mit der Corona-Krise umzuschlagen droht und erneut die Axt beim Personal angelegt werden soll.

Dem Abbau der Bahnbeschäftigten im produktiven Bereich steht ein Aufbau von Personal im mittleren und höheren Management gegenüber. In dem Zusammenhang verweist der 2020er Prüfbericht

²³ Angaben nach den Geschäftsberichten der Deutschen Bahn AG 1994 und 2019.

²⁴ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16. November 2018.

des Bundesrechnungshofs auf eine ungewöhnliche Segmentdarstellung in den DB-AG-Bilanzen. Dort gibt es das Segment »Beteiligungen/Sonstige«. Der Bundesrechnungshof schreibt dazu: »Das Segment enthält, anders als die Bezeichnung vermuten lässt, insbesondere die Kosten der Holding für Gruppen- und Finanzierungsfunktionen und konzerninterne Serviceeinheiten.«²⁵ Das Gewicht dieses Segments im gesamten Konzern hat sich von Jahr zu Jahr vergrößert. 2019 waren dort 55.497 Mitarbeitende beschäftigt. Dazu der BRH: »Damit war dieses Segment größer als die Segmente Fernverkehr und Regio zusammen.«²⁶ Das Segment erfuhr in jüngerer Zeit eine interessante Entwicklung. *Bahn für Alle* dokumentiert sie in der folgenden Tabelle 2.

Tabelle 2: Entwicklung des DB AG-Segments »Beteiligungen/Sonstige« 2013-2019²⁷

Art		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Umsatz in Mrd. Euro	Außen- Umsatz	1.233	1.377	1.432	540	627	573	581
	gesamt	4.471	4.562	4.341	4.588	4.854	4.990	5.192
Beschäftigte		27.157	27.608	25.652 [51.386]	51.022	51.937	53.877	55.497

Es gibt in der Tabelle offensichtlich einen Bruch zwischen den Zahlen für 2015 und 2016 – und dies ausschließlich hinsichtlich der Beschäftigtenzahl. Hierzu heißt es im 2016er Geschäftsbericht, diesbezüglich sei »eine Vergleichbarkeit beim Personalaufwand nicht gegeben [...] aufgrund einer geänderten Erfassung und Verteilung von Overheadfunktionen.«²⁸ Erstaunlicherweise gibt es diesen Bruch nur bei der Beschäftigtenzahl; der Gesamtumsatz verläuft kontinuierlich. Gleichzeitig schrumpfte der Außenumsatz in diesem Bereich 2016 gegenüber 2015 auf ein Drittel, was erneut darauf verweist, dass es sich primär um Holding-Kosten handelt.

Im abgelaufenen Jahr 2020 wuchs der Umsatz in dem Segment »Beteiligungen/Sonstige« nochmals deutlich (allein im 1. Halbjahr um 90 Millionen Euro); die Zahl der Beschäftigten erhöhte sich ebenfalls nochmals beträchtlich (im 1. Halbjahr bereits um 1809 Vollzeitstellen). Der Beitrag dieses Bereichs zum Gesamtverlust hat sich ebenfalls nochmals deutlich erhöht. Hierzu schrieb der Bundesrechnungshof auf Basis der Ergebnisse des 1. Halbjahrs 2020: »Das vollständig dem Systemverbund Bahn zugeordnete operative Defizit im Segment Beteiligungen/Sonstige von inzwischen -0,5 Mrd. Euro in nur sechs Monaten ist mangels hinreichender Erläuterungen nicht nachvollziehbar.«²⁹ *Bahn für Alle* konstatiert, dass es – über die in der Tabelle festgehaltenen Grunddaten hinausgehend – mindestens drei Indizien dafür gibt, dass die Deutsche Bahn sich einen extrem hohen und im

²⁵ A.a.O., S. 33.

²⁶ A.a.O., S. 32.

²⁷ Quellen: Geschäftsberichte Deutsche Bahn 2014 Seite 191, 2015 Seite 191, 2016 Seite 174, 2017, Seite 171, 2019 Seite 173. Daten und Fakten. Im 2016er Geschäftsbericht wird für 2015 die Zahl der Beschäftigten wiedergegeben, die in der Tabelle in eckigen Klammern gesetzt erscheint. Im 2015er Bericht ist die Zahl »25.652« wiedergegeben. Zu Ansätzen einer Erklärung siehe unten im Text.

²⁸ Deutsche Bahn AG Geschäftsbericht 2016, Seite 174. Im 2017er Bericht (S. 148) ist unter anderem zu lesen, es habe ab dem 1.1.2016 eine Zusammenlegung der DB Projekt Bau GmbH und der DB International GmbH zur DB Engineering & Consulting (DB E&C) gegeben. Sodann sei es am 1.9.2017 zum »Umzug der Konzernfinanzierungsgesellschaft« von Amsterdam nach Berlin gekommen – bei gleichzeitiger Bildung einer neuen Unternehmensform.

²⁹ Bundesrechnungshof, Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 5. Oktober 2020.

Vergleich zu anderen Unternehmen überproportionalen Overhead – umgangssprachlich oft auch als »Wasserkopf« bezeichnet – leistet.

Erstens: Es war der Bahnchef Richard Lutz selbst, der – möglicherweise unbedacht – Ende 2018 in einem als »Brandbrief« bezeichneten und an die Öffentlichkeit gelangten Schreiben, das sich an einen internen Kreis von Bahn-Manager richtete, mitteilte, die Kosten in der Verwaltung des Bahnkonzerns hätten sich »seit 2015 um einen deutlichen dreistelligen Millionenbetrag erhöht«.³⁰

Zweitens: Bekannt wurde im Herbst 2018, dass die Deutsche Bahn AG allein in den Jahren 2012 bis 2018 die unglaubliche Summe von fast zwei Milliarden Euro für »Beratung« ausgab. So lautete dann im Handelsblatt auch eine Schlagzeile »McKinsey statt Mitarbeiter«. Wobei die Ausgaben für Beratung von Jahr zu Jahr stiegen; sie lagen 2018 um mehr als 70 Prozent über dem 2012er Niveau.³¹

Drittens: Der Bundesrechnungshof selbst schreibt in seinem 2020er Prüfbericht: »Das Segment [»Beteiligungen/Sonstige«; *Bahn für Alle*] ist nach der Segmentdarstellung der größte Verlustbringer des Konzerns. In 2019 wies der Konzernabschluss in diesem Segment ein bereinigtes EBIT von -0,6 Milliarden Euro aus. Ohne Bereinigung von Sondereffekten lag das Defizit bei -0,7 Milliarden Euro.« Insgesamt stieg das dem Segment zugerechnete Defizit seit 2012 deutlich an. Explizit verweist der Bundesrechnungshof darauf, dass die Overhead-Kosten auch im Vergleich zu anderen großen Konzernen ungewöhnlich hoch sind. Dazu heißt es dort: »Eine Analyse anderer Konzernabschlüsse zeigt, dass Segmentberichterstattungen den Konzern-Overhead regelmäßig separat darstellen und dabei ein Defizit ausweisen. Das Ausmaß der Verlustzurechnung ist beim DB-AG-Konzern jedoch deutlich höher als bei anderen Konzernen (rechnerischer Anteil [am EBIT; *Bahn für Alle*] bei der Deutschen Telekom und Deutsche Post AG jeweils geringer als 15 %) [...] Das Defizit von -0,7 Mrd. Euro [bei diesem Segment bei der DB AG; *Bahn für Alle*] hat einen rechnerischen Anteil am Konzern-EBIT von -50 %.«³²

Dass das Führungspersonal – gedeckt vom Aufsichtsrat und damit auch vom Eigentümer Bund – den Kurs der unverantwortlichen Aufblähung der Ausgaben für die Top-Manager-Riege fortzusetzen plant, zeigt sich im direkten Vorfeld zur diesjährigen Bilanzpressekonferenz: Laut Beschlussvorlage für die Aufsichtsratssitzung im direkten Vorfeld dieser Bilanzpressekonferenz sollen der Bahnchef Richard Lutz und die Vorstandsmitglieder Berthold Huber (Personenverkehr) und Ronald Pofalla (Netz) ab dem Jahr 2023 eine Erhöhung des Fixgehalts in Höhe von 10 Prozent erhalten. Zum Fixgehalt (bei Lutz dann 990.000, bei Pofalla und Huber dann 715.000 Euro jährlich) kommen jeweils satte Boni hinzu. Im Corona-Jahr 2020 verzichteten die sieben Vorstandsmitglieder der Holding zwar auf die Boni-Zahlungen. Doch die knapp 70 Vorstände der Konzerntöchter erhielten alle ihre Fixgehälter plus die Boni – trotz der Konzernkrise und in offenkundigen Gegensatz stehend zu dem Tarifabschluss mit der EVG, der 2020 getätigt wurde, und der bei nominell 1,5 Prozent Lohnanstieg bis Februar 2023 auf einen Reallohnabbau hinausläuft.³³

³⁰ Traufetter, Gerald: Chaostage bei der Bahn, in: Der Spiegel vom 10. September 2018, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-brandbrief-von-richard-lutz-an-den-vorstand-a-1227262.html>; und Lutz, Richard (2018): »Brandbrief«; Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Lutz.

³¹ Handelsblatt vom 14. September 2018.

³² A.a.O., S. 32.

³³ Angaben nach: Der Spiegel 12/2021 vom 20. März 2021.

1.2.5 Bilanz

Die verfehlte Politik der Deutschen Bahn AG, die auf vier Ebenen dargestellt wurde, mündet darin, dass sich die Ertragslage der Deutschen Bahn AG seit mehr als einem Jahrzehnt verschlechtert – während gleichzeitig die staatlichen Mittel, die in den Konzern fließen, ansteigen. Der Bundesrechnungshof wies im mehrfach zitierten 2020er Bericht im Detail nach, dass der Bahnkonzern seine Angaben zum EBIT vielfach schönrechnete.³⁴

Der Gewinn, den der Konzern im Vor-Corona-Jahr 2019 noch erzielte, war laut Bundesrechnungshof keiner: »Insgesamt erzielte der DB AG-Konzern im Jahr 2019 mit einem bereinigten EBIT von 1,8 Milliarden Euro ein eigenkapitalwirksames Gesamtergebnis von 0,0 Milliarden Euro (nach Steuern, Zinsen und Pensionsbewertungseffekten). Ein negatives Gesamtergebnis wie in den Jahren 2014, 2015 und 2018 konnte der Konzern im Konzernabschluss 2019 nur durch geänderte Prämissen in der Berechnung latenter Steuern vermeiden. Der langfristige Blick auf die Ertragskraft ist ernüchternd: Im Zeitraum 2014 bis 2019 erzielte der DB AG-Konzern mit einem Umsatz von mehr als 250 Milliarden Euro ein eigenkapitalwirksames Gesamtergebnis von 0,6 Milliarden Euro.«³⁵

Wie üblich hat der Bundesrechnungshof seinen ausführlichen Prüfbericht vom Mai 2020 vor der Übermittlung an den Haushaltsausschuss dem Bundesverkehrsministerium für eine eigene (und damit gegebenenfalls für eine Gegen-) Darstellung zur Verfügung gestellt. Die Antwort: Es sei »in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen, eine umfassende inhaltliche Stellungnahme abzugeben«³⁶. Das faktische Ignorieren dieses umfassenden Prüfberichts des Bundesrechnungshofs zur wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bahn AG hat im Übrigen Methode. Inzwischen gibt es seit Gründung der Deutschen Bahn AG mehr als ein Dutzend solcher BRH-Prüfberichte, darunter fast ein halbes Dutzend zu Stuttgart 21. Und obwohl der Bundesrechnungshof ein in der Verfassung verankerte unabhängige Institution ist, die über eine ordnungsgemäßen, ökonomisch sinnvollen und gesetzlich abgesicherten Umgang mit den Steuergeldern wachen soll, reagiert die Exekutive auf die Prüfberichte meist mit Arroganz und die Legislative mit Ignoranz, soweit es die Regierung betrifft. Die Oppositionsfraktionen zitieren hingegen gern genüsslich aus den Berichten. Der aktuelle Prüfbericht ist allerdings ein besonderer. Er ist zum einen enorm ins Detail gehend, umfangreich und präzise argumentierend. Und er weist zum anderen in seiner entscheidenden Schlussfolgerung zur drohenden Überschuldung des Bahnkonzerns rechtzeitig darauf hin, dass noch 2021 ein Bahndesaster droht.

1.3 Die Schuldenkrise 2021 und der Offenbarungseid nach der Bundestagswahl

Im Deutschen Bundestag gab es im vergangenen Jahr 2020 einen bislang einmaligen Vorgang. Die beiden Bundestagsausschüsse für Haushalt und für Verkehr gaben auf getrennten Sitzungen grünes Licht dafür, dass sich die Gesamtschuld des Konzerns Deutsche Bahn AG in einem Zeitraum von nur eineinhalb Jahren (zwischen Mai 2020 und 31. Dezember 2021) um 10 Milliarden Euro oder um 40

³⁴ »Der DB AG-Konzern wies seit dem Jahr 2011 ein bereinigtes EBIT aus, das durchgängig über dem tatsächlich erwirtschafteten EBIT lag. Die Bereinigungen hatten dabei ein erhebliches Volumen, da der Konzern seit dem Jahr 2013 mindestens 0,3 Milliarden Euro pro Jahr aus dem EBIT herausrechnete. Im Fünf-Jahres-Zeitraum 2015-2019 lag das bereinigte EBIT insgesamt um 3,6 Milliarden Euro höher als das tatsächliche EBIT laut Konzernabschluss.« A.a.O., S. 21 f.

³⁵ A.a.O., S. 26 f.

³⁶ A.a.O., S. 8.

Prozent auf bis zu 35 Milliarden Euro erhöhen kann. Es handelt sich dabei um ein rekordverdächtiges Niveau. Zumal dann, wenn man dies mit der Vorgängerbahn vergleicht. Am letzten Tag der Existenz der Deutschen Bundesbahn, am 31. Dezember 1993, hatte diese Staatsbahn einen Schuldenberg in Höhe von umgerechnet 29,76 Milliarden Euro.³⁷ Dieser wurde angehäuft in 44 Jahren. Die Deutsche Bahn AG hatte Ende 2020 einen Schuldenberg in Höhe von 32 Milliarden – angehäuft in nur 26 Jahren. Ende 1993 – am Vorabend der Bahnreform – galt die hohe Verschuldung der Bundesbahn zu Recht als Hemmschuh für jede weitere positive Entwicklung. Deshalb startete der im Januar 1994 neu gebildete Bahnkonzern Deutsche Bahn AG schuldenfrei. Alle Beteiligten gingen damals davon aus, dass der Bahnkonzern die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen und mit keiner größeren Bahnschuld belastet werden würde. Zum Zeitpunkt der Bilanzpressekonferenz am 25. März 2021 liegt diese Schuldensumme voraussichtlich bei 35 Milliarden Euro.

Nun lässt sich sagen: Man kann die lange Periode der Bundesbahn-Zeit nicht mit der bedeutend kürzeren der Deutschen Bahn AG vergleichen. Und man kann die Zeit der 1950er und frühen 1960er Jahre, in der in Westdeutschland die Schiene noch eine starke Marktposition hatte, nicht mit der Zeit des letzten Vierteljahrhunderts vergleichen, in der die Schiene bei einem Marktanteil von unter zehn Prozent liegt. Aus diesem Grund nimmt *Bahn für Alle* im Folgenden einen angemessenen Vergleich vor. In der folgenden Tabelle wird die Schuldenentwicklung der Deutschen Bundesbahn in den letzten 26 Jahren ihrer Existenz (im Zeitraum 1967 bis 1993) mit der Schuldenentwicklung der Deutschen Bahn AG seit den ersten 26 Jahren ihrer Existenz verglichen. Wobei im Übrigen in der dargestellten Bundesbahn-Periode der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt deutlich schrumpfte, sich also die Bedingungen für den Schienenverkehr drastisch verschlechterten, wohingegen der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt im Zeitraum 1994 bis heute weitgehend gleich geblieben ist und die Bedingungen für Schienenverkehrs sich – auch dank gestiegener staatlicher Unterstützungen – eher verbesserten.

Tabelle 3: Entwicklung der Verschuldung bei Bundesbahn und Deutsche Bahn AG, jeweils im 26-Jahres-Vergleich (Bundesbahn = 1967-1993; Deutschen Bahn AG = 1994-2020)³⁸

	Deutsche Bundesbahn								
	1967	1970	1975	1980	1985	1990	1992	1993	Zeitraum 26 Jahre
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro*	5,2	8,7	13,5	16,7	18,5	24,1	24,6	29,7	plus 24,5 Mrd. Euro
Schuldendienst In Mrd. Euro	0,38	0,61	0,87	1,18	1,54	1,74	1,81	2,60	massiv ansteigend
	Deutsche Bahn AG								
	[1.1.94]	1994	2000	2005	2010	2015	2019	2020	Zeitraum 26 Jahre
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro*	0,0	6,1	15,5	19,7	16,9**	17,9	24,2	ca.30	plus 30 Mrd. Euro
Schuldendienst in Mrd. Euro	0,0	0,03	0,25	0,95	0,91	0,80	0,66	0,95	seit 2005 stabil

*Schuldenstand jeweils am 31.12. (Zahlen bis 2002 umgerechnet in Euro) **Teilentschuldung vorausgegangen

³⁷ Geschäftsbericht Deutsche Bundesbahn 1993.

³⁸ Quellen: Geschäftsberichte Deutsche Bahn AG und Berichte Deutsche Bundesbahn; Letzteres nach: Winfried Wolf: »Eisenbahn und Autowahn«, Hamburg 1992, Seite 185 f. und Seite 406 ff.

Aus den Zahlen in Tabelle 3 geht hervor: Die Deutsche Bahn AG steigerte ihre Nettofinanzschulden in absoluten Zahlen nochmals schneller als die Bundesbahn im gleichen Zeitraum. Es gab bei beiden Bahnen mehrmals zwischengeschaltete Entschuldungsmaßnahmen; der Staat übernahm einen Teil der Schulden, um den jeweils dramatischen Schuldenanstieg auszubremsen. Das war besonders ausgeprägt der Fall bei der DB AG im Vorfeld des geplanten Bahn-Börsengangs, 2005 bis 2008. Damals übernahm Berlin alle bislang gewährten »zinslosen Kredite des Bundes«, was mehr als 7 Milliarden Euro ausmachte.³⁹ Hinzu kommt: Der Schuldenanstieg der DB AG wurde ab 2010 deutlich ausgebremst, da seither Zuschüsse für den Schienenwegebau und -ausbau in einen Spezialvertrag, die »Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV)« gegossen wurden und diese LuFV danach (wie oben bereits ausgeführt) noch zwei Mal erheblich aufgestockt wurde.

Der Schuldendienst, die Zahlungen von Zins und Tilgung auf die Schuldensumme, lag bei der Bundesbahn – wie ebenfalls aus der Tabelle hervorgeht – wesentlich höher als bei der DB AG. Der entscheidende Grund dafür war das deutlich höhere Zinsniveau, das in dieser Zeit vorherrschte. Umgekehrt profitiert die Deutsche Bahn AG bislang enorm von dem seit vielen Jahren vorherrschenden extrem niedrigen Zinsniveau, gepaart mit dem weiterhin relativ guten Rating, das die DB aufgrund ihrer Staatsnähe erhält. Das kann sich allerdings auch schnell ändern – sei es aufgrund eines schlechteren Ratings, sei es als Resultat eines Anstiegs des Zinsniveaus, wofür es im März 2021 angesichts einer deutlich anziehenden Inflationsrate durchaus Anzeichen gibt, sei es als Ergebnis der Kombination von beiden möglichen Entwicklungen.

Es spricht also alles dafür, dass die Deutsche Bahn AG die Verschuldung nicht weiter steigert. Just dies verlangt der Bundesrechnungshof in seinen drei Prüfberichten zur DB AG aus dem Jahr 2020. Doch das Gegenteil findet statt. Dabei wird der aktuelle Schuldenexzess der Deutschen Bahn AG noch von der Bundesregierung und dem Bundesverkehrsminister durch eine spezifische Art der Unterstützung angefütert: Das Eigenkapital der Deutschen Bahn soll nach dem Willen der Bundesregierung im Zeitraum 2019 bis 2030 um mehr als 15 Milliarden Euro durch Zuschüsse des Bundes erhöht werden. Dafür gab es bereits 2019 den Beschluss, im Rahmen eines sogenannten Klimapakets ein Jahrzehnt lang durch Finanzhilfen des Bundes das DB-AG-Eigenkapital um jährlich eine Milliarde Euro zu erhöhen. 2020 sollte die DB, unter Verweis auf Corona, darüber hinaus noch eine Extra-Finanzspritze in Höhe von 5,5 Milliarden Euro erhalten, ebenfalls zur Eigenkapitalerhöhung. Das wurde, wie erwähnt, auf das Jahr 2021 verschoben.

Da sich die Schuldenquote als Anteil der Schulden am Eigenkapital bemisst, wird auf diese Weise dem Bahnkonzern systematisch Raum für eine immer größere Verschuldung geschaffen. Das ändert jedoch nichts daran, dass mit dem Wachstum der Schuldensumme der jährlich zu entrichtende Schuldendienst – die Zahlungen für Zins und Tilgung – ansteigen. Trotz eines historisch niedrigen Zinsniveaus liegen 2020 die Zins- und Tilgungszahlungen, die von der DB zu entrichten waren, bei rund einer Milliarde Euro. Das erfreut die Banken. Das erfolgt zum Schaden der Fahrgäste und der Beschäftigten, die diesen Schuldendienst aus den laufenden Einnahmen oder in Form von Sparprogrammen, von ausbleibenden Realloohnerhöhungen und von unzumutbaren Arbeitsbedingungen finanzieren müssen. Und es könnte fatal für den Konzern werden, wenn die Zinsen wieder steigen.

³⁹ [2] Der Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG des Jahres 2004 nennt 7,5 Milliarden Euro an »zinslosen Darlehen« des Bundes für das Jahr 2003. Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2004, S. 168. Diese Darlehen, die bei Gründung der Deutschen Bahn AG durchaus als rückzahlbar, wenn auch nicht als zu verzinsen, vorgesehen waren, wurden komplett vom Bund übernommen.

So dürfte der Schuldendienst bereits im laufenden Jahr 2021 deutlich ansteigen. Ein Grund dafür ist, dass die 5,5 Milliarden Euro, die 2020 als Corona-Hilfen fließen sollten, bislang nicht flossen und dass in Brüssel nicht einmal formell der entsprechende Antrag gestellt wurde, dafür eine entsprechende Genehmigung zu erteilen – aus berechtigter Sorge, die EU-Behörden würden einen solchen außerordentlichen Zuschuss nur unter hohen Auflagen genehmigen. Unter anderem hätte das geheißen, dass Boni für das DB-AG-Management im Jahr 2020 ganz oder weitgehend zu streichen gewesen wären. Mit der wachsenden Verschuldung verschlechtert sich das Rating der DB AG. Im Juni und im Oktober 2020 hieß es bei der Ratingagentur Moody's, es gebe einen »negativen Ausblick hinsichtlich des Ratings der DB«. Die Agentur begründete dies unter anderem mit dem DB-Rekordverlust in Höhe von damals erwarteten 5,5 Milliarden Euro im Jahr 2020 und damit, dass der Konzern-Umsatz »frühestens 2022 wieder das Niveau von 2019 erreichen« würde.⁴⁰

Moody's verwies damals bereits kritisch auf eine Überprüfung der staatlichen Hilfen durch die EU-Kommission. Tatsächlich dürfte die fortgesetzte und massive Eigenkapitalerhöhung in Brüssel als »Wettbewerbsverzerrung« angesehen werden. Zumal das Netzwerk Europäische Eisenbahnen (NEE), der Zusammenschluss der privaten Güterverkehrsunternehmen, bereits in diesem Sinne aktiv wurde. Der Verband erklärte, eine Klage auf EU-Ebene einreichen zu wollen. Auch der Betreiber von Flixbus, Flixmobility, hat im Dezember bei der EU eine Beschwerde gegen die Deutsche Bahn eingereicht, die sich gegen die geplante Eigenkapitalaufstockung richtet.⁴¹

Flixbus und NEE verweisen darauf, dass der Bund durchaus andere Formen der Unterstützung der Schiene, die nicht wettbewerbsverzerrend wären, hätte wählen können. Eine Möglichkeit wäre beispielsweise die von der EU zu diesem Zweck ausnahmsweise zugelassene Senkung der Trassenpreise bis auf Null, was allen Betreibern im Schienensektor zu Gute kommen würde, die auch in der Pandemie tatsächlich gefahren sind. Das fand, wie beschrieben, nicht statt. Im Gegenteil: Anfang 2020 wurden die Trassenpreise im Nahverkehr erneut erhöht.

Die privaten Konkurrenten der DB AG bringen inzwischen auch Vorschläge ins Spiel, die auf eine harte Trennung von Netz und Betrieb hinauslaufen. In Zeiten des beginnenden Bundestagswahlkampfes sind die Bundesregierung, die Parteien CDU/CSU und SPD, aber auch der Bahnvorstand bestrebt, dieses Thema zunächst aus den Debatten – und aus der Jahresbilanz 2020 – herauszuhalten. Die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen läuft sich mit ihrem Fraktionsbeschluss vom Dezember 2020⁴² jedoch für eine derartige harte Trennung verbunden mit der Forderung nach »Wettbewerb auf der Schiene« schon einmal warm und bietet sich damit der CDU/CSU als willfähriger Koalitionspartner an. *Bahn für Alle* hält eine Trennung in der damit propagierten Form für falsch und für einen weiteren gefährlichen Schritt in Richtung Privatisierung (siehe dazu auch das folgende Kapitel 2 sowie im Kapitel 10 unseren Aufruf »Wir wollen unsere Bahn zurück!«). Leider spielt die Deutsche Bahn in ihrer derzeitigen Verfassung, mit der beschriebenen fortgesetzten Beschädigung der Infrastruktur und mit den hohen und fortgesetzt steigenden Trassenpreisen den Befürwortern einer Trennung von Bahn und Betrieb selbst aktiv in die Hand.

⁴⁰ Moodys Investors Service vom 5. Juni 2020 und 20. Oktober 2020.

⁴¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung 2020 vom 19. Dezember 2020 und Netzwerk Europäische Eisenbahnen (NEE), 2020. Schreiben vom 18. August 2020 an EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager und EU-Transportkommissarin Adina Valean. <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/schreiben-des-nee-an-die-eu-kommission-zur-geplanten-eigenkapitalerhoe-hung-der-db-ag-vom-18.-august-2020.html>.

⁴² Bündnis 90/Die Grünen: Fraktionsbeschluss vom 15. Dezember 2020 »Einfach Bahnfahren – Die Bahn zum stärksten Verkehrsmittel entwickeln«, <https://www.gruene-bundestag.de/files/beschluesse/beschluss-bahn.pdf>

Es spricht alles dafür, dass das Thema Ende September 2021, nach der Bundestagswahl, auf die politische Agenda gesetzt werden wird. Zusammen mit Rechnungen und Sparprogrammen, die dann mit Verweisen auf die Kosten der Pandemie begründet werden, wird es im Herbst 2021 einen Bahn-Offenbarungseid geben, der auf eine gewaltige zusätzliche Staatsschuld hinauslaufen wird. Dazu schreibt Gerald Traufetter im Magazin Der Spiegel: »Alles in allem schleppten« – zitiert wird dabei ein namentlich nicht genannter »Berater« – »Bahn und Bund ein finanzielles Risiko mit sich herum, das gut und gerne an die 100 Milliarden Euro heranreicht. Die neuen Regierungsparteien dürften bei ihren Koalitionsverhandlungen unter dem Punkt Bahn also einiges zu korrigieren haben.«⁴³

Ohne dies im Rahmen dieses Alternativen Geschäftsberichts weiter ausführen zu können, verweisen wir beim Thema Bahnbilanz auf eine grundsätzliche Problematik: Alle Bilanzen der DB AG seit 1994 sind nach den geltenden Bilanzierungsregeln nicht belastbar. Die DB AG – und damit der Eigentümer Bund beziehungsweise dessen Vertreterin, die Bundesregierungen, verzichteten von vornherein darauf, die Schieneninfrastruktur, die sachlich, also objektiv, ja Teil des Bahnkonzerns ist, in der Bilanz in Gänze abzubilden. Der größere Teil des Wertes dieser Anlagen taucht in den Bilanzen schlicht nicht auf. Auch tauchen die neu gebauten Strecken – und damit die erheblichen jährlichen Bundeszuschüsse für diese Strecken – in ihrem Wert nicht (oder nur zu einem geringen Teil) auf. Das hat den enormen Vorteil, dass es keine Abschreibungen auf diese Anlagen gibt, dass die Kostenseite also viel zu niedrig ausgewiesen wird. Aber zugleich den Nachteil, dass – als Resultat der ausbleibenden Abschreibungen – es keine Rücklagen für den Zeitpunkt gibt, wenn diese Anlagen verschlissen sind. Dann wird die DB AG erneut die Hand aufhalten und erneut um öffentliche Mittel bitten müssen. Das ist, wohlgermerkt, eine Tatsache, die wir wiederholt in den Alternativen Geschäftsberichten ausgeführt haben. Und ein Fakt, der den professionellen Berichterstattern in der Fachpresse durchaus bekannt ist – oder zumindest bekannt war. So konnte man bereits im Jahr 2003 im Manager-Magazin das Folgende lesen »Damit die Bahn unter diesem Blickwinkel vor den Anlageprofis einigermaßen bestehen kann, greifen Mehdorn und [der damalige Finanzvorstand; *Bahn für Alle*] Sack zu einem Trick. Sie halten das eingesetzte Kapital künstlich niedrig, indem sie die Milliardenzuschüsse des Bundes für ihre Investitionen nicht in die Bilanz einarbeiten. Statt knapp 39 Milliarden Euro, wie im Geschäftsbericht [des Jahres 2002; *Bahn für Alle*] angegeben, sind Netz und Züge der Bahn nach Expertenschätzung mindestens 150 Milliarden Euro wert.«⁴⁴

An dieser Praxis hat sich bis heute nichts geändert. 18 Jahre später – die Inflation berücksichtigend und nach dem Bau weiterer, extrem teurer Hochgeschwindigkeitsstrecken, so der Verbindung Berlin–München – übersteigt der Wert dieser Anlagen voraussichtlich die 200-Milliarden-Euro-Schranke. Der Bund gibt den Wert der DB-Bahnanlagen mit 239,7 Mrd. Euro an (in Preisen von 2010, umgerechnet auf 2020 wären das 272,1 Mrd. Euro). Davon machen die Verkehrswege 169,7 Milliarden Euro aus (in Preisen von 2020: 192,6 Milliarden Euro).

Wohlgermerkt: Damit soll in keiner Weise einer rein privatwirtschaftlichen Betrachtungsweise des Schienenverkehrs das Wort geredet werden. Ganz im Gegenteil. *Bahn für Alle* verdeutlicht damit, dass Maßstäbe wie »Gewinne« oder »Verluste« bei einem Unternehmen, das überwiegend Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge ist, problematisch sind. Nehmen wir als Vergleich Ausbildung und Bildung. Dieser volkswirtschaftliche Bereich war bis vor 150 Jahren überwiegend privatwirtschaftlich

⁴³ Gerald Traufetter, Der Staatszirkus, Der Spiegel 11/2021 vom 13. März 2021.

⁴⁴ In: Manager Magazin 10/2003, Michael Machatschke und Thomas Werres, Mehdorns Irrfahrt tps://heft.manager-magazin.de/EpubDelivery/manager-lounge/pdf/28613016

organisiert. Er ist heute Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge und bietet in seiner Gesamtheit (Kitas, Schulen, Berufsschulen und Hochschulen) fast doppelt so vielen Menschen Arbeit und Brot wie die Autoindustrie. Dieser Sektor »produziert« Ausbildung, Bildung und Kultur. Der öffentliche Verkehr im Allgemeinen und der Schienenverkehr im Besonderen »produzieren« Mobilität. Würde man im Bereich Ausbildung und Bildung die Maßstäbe der Betriebswirtschaft anlegen, wäre das Resultat ein gewaltiges Defizit. Das erfolgt – bislang – nicht (auch wenn es auch hier besorgniserregende Privatisierungstendenzen gibt). Damit soll verdeutlicht werden, wie begrenzt aus Sicht von Bahn für Alle der rein betriebswirtschaftliche Blick auf den Schienenverkehr ist. Und auch, wie brandgefährlich die seitens des Bahnkonzerns betriebene Vermischung von Aufgaben der Daseinsvorsorge mit dem Agieren als Global Player ist.

Der Irrglaube an den Wettbewerb im Bahn-Fernverkehr

Warum das Modell der Grünen nicht funktioniert und welche Alternative es gibt

Bernhard Knierim

Ende Dezember veröffentlichte die Partei Bündnis 90/Die Grünen ihre Strategie für eine zukünftige Bahn.⁴⁵ Den grundsätzlichen Zielen dieses Konzepts stimmen auch wir vollkommen zu: mehr Verkehr auf der Schiene, die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, Umstellung auf erneuerbare Energien und eine bessere und zuverlässigere Bahn. Zu diesem Zweck soll die Organisationsform der Aktiengesellschaft für die Deutsche Bahn (DB) endlich aufgegeben werden. Auch dass das Schienennetz keine Bilanzgewinne mehr erzielen soll, ist eine sinnvolle Forderung. Schließlich ist das dafür zuständige Tochterunternehmen DB Netz AG inzwischen der mit Abstand größte Gewinnbringer des DB-Konzerns, steht dabei aber immer im gefährlichen Spannungsfeld zwischen dem Aufschieben von teuren Instandhaltungsmaßnahmen und den Anforderungen der staatlichen Zuschüsse zum Unterhalt des Schienennetzes – ein wesentlicher Grund für den schlechten Zustand der Schieneninfrastruktur. Auf das Problem weisen wir mit unseren Alternativen Geschäftsberichten seit vielen Jahren hin.

Das Konzept der Grünen beinhaltet aber auch die Trennung des Schienennetzes und des Bahnbetriebs auf diesem Netz. Der Betrieb soll nach ihren Vorstellungen in eine GmbH überführt werden. Diesen Vorschlag hat der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Enak Ferlemann (CDU), – wohl in Vorfreude auf eine mögliche schwarz-grüne Regierung – sofort begeistert aufgenommen. Doch eine solche Trennung hätte eine Reihe negativer Auswirkungen auf den Bahnverkehr. Und der mit dieser Trennung letztlich beabsichtigte Wettbewerb verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz bringt weitere Probleme mit sich, weil er zu einem scharfen Konkurrenzdruck zwischen den Unternehmen führt. Um die Frage der Trennung und des Wettbewerbs wird es in den nächsten Monaten voraussichtlich scharfe politische Auseinandersetzungen geben, weshalb wir die Probleme des Modells genauer beleuchten möchten.

2.1 Die Probleme der Trennung

Schauen wir zuerst auf die ganz grundsätzlichen Probleme der vorgeschlagenen Trennung von Netz und Betrieb. Viele der großen öffentlichen Bahnunternehmen verweisen immer wieder darauf, wie wichtig der integrierte Betrieb von Netz und Zügen sei – unter anderem die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die immerhin den europaweit dichtesten Zugverkehr mit einer dennoch sehr guten Qualität auf ihrem Netz realisieren. Nun mögen Wettbewerbsbefürworter einwenden, dass dies rein aus dem Eigeninteresse der großen Staatsbahnen argumentiert sei, die eben nicht gern zerschlagen und somit entmachtet werden wollten. Tatsächlich gibt es aber eine Reihe von Argumenten, die auch unabhängig davon gegen die Trennung sprechen. Die Interessen eines reinen Netzbetreibers und

⁴⁵ <https://www.gruene-bundestag.de/files/beschluesse/beschluss-bahn.pdf>

eines reinen Verkehrsunternehmens sind unterschiedlich – und entsprechend optimieren beide ihre Kosten auf jeweils ihre eigene Weise, die oft den Interessen der anderen Seite zuwiderläuft und negative Auswirkungen auf das Gesamtsystem Bahn hat.

Anschaulich wird das bei der Kostenberechnung für den Zugbetrieb. Sind Netz und Betrieb getrennt, so sind für den Zugbetreiber die Trassengebühren, die er für die Nutzung des Netzes zahlt, fixe Unkosten, die er an die Netzgesellschaft zahlt. Sind diese – zuzüglich der weiteren Kosten für Zug, Energie, Personal und so weiter – höher als die erwarteten Einnahmen, so wird er keinen zusätzlichen Zug fahren lassen oder gar vorhandene Zugverbindungen streichen. Aufgrund dieser Rechnung hat beispielsweise die DB AG im Jahr 2016 ihre Nachtzüge abgeschafft, die seitdem massiv im europaweiten Fernverkehr fehlen. Die Entscheidung haben wir damals kritisiert, und sie wird inzwischen von vielen als großer strategischer Fehler betrachtet (siehe dazu auch Kapitel 6). In der Rechnung der DB Fernverkehr waren die Trassengebühren, die die Nachtzugsparte an die Netzsparte zahlt und die rund ein Drittel der Kosten eines Zuges ausmachen, unveränderliche Unkosten. Ein integriertes Bahnunternehmen kann hingegen eine ganz andere Betrachtung durchführen: Der Großteil der Unkosten für das Netz sind als Fixkosten nicht zu verändern, und ein zusätzlicher Zug verursacht nur überschaubare zusätzliche variable Kosten (unter anderem für den Verschleiß des Netzes und den Aufwand im Stellwerk). So kann jeder zusätzliche Zug, der auf dem Netz fährt, zur Deckung der allgemeinen Unkosten beitragen. Die heutige DB AG agiert in diesem Sinne übrigens meist nicht als integriertes Unternehmen, da sie die verschiedenen Bereiche des Konzerns rechnerisch trennt.

Oft sind für einen dichteren oder zuverlässigeren Betrieb der Züge Maßnahmen am Netz notwendig, beispielsweise der Bau von Ausweichgleisen, Überleitstellen oder kürzere Abstände zwischen den Signalen. Der Netzbetreiber hat aber – wenn er nicht wesentlich höhere Einnahmen durch die zusätzlichen Züge erzielt – erst einmal kein Interesse an derartigen Maßnahmen, die selbstverständlich Geld kosten. Auch hier kann wiederum nur ein integriertes Unternehmen die Gesamtrechnung aufmachen und die Investitionskosten bei der Infrastruktur mit den Vorteilen im Betrieb verknüpfen. Das gilt besonders für viele der in den nächsten Jahren notwendigen Innovationen im Bahnbetrieb, etwa die Umstellung des Zugsicherungssystems auf das europäische System ETCS⁴⁶ oder die Ablösung von Dieseltriebwagen durch kombinierte Oberleitungs-/Akkutriebwagen, für die an bestimmten Punkten zusätzliche Oberleitungsabschnitte gebaut werden oder Anpassungen an bestehenden Oberleitungen vorgenommen werden müssen.⁴⁷

Ähnlich sieht es beim Baustellenmanagement aus – schon heute ein großer Streitpunkt zwischen Verkehrsunternehmen und der DB Netz AG als Infrastrukturunternehmen: Für letztere ist es am günstigsten, die Strecke zeitweise ganz zu sperren, um die Baumaßnahmen ohne Beeinträchtigungen und aufwändige Sicherungsmaßnahmen relativ schnell durchführen zu können. Das »kapazitätsschonende« Bauen, bei dem zumindest der Großteil des Verkehrs weiter abgewickelt werden kann, ist hingegen viel komplizierter, weil nur einzelne Gleise gesperrt werden können und teilweise sogar temporäre Weichen oder Signale eingebaut werden müssen, um den Verkehr dennoch zu

⁴⁶ ETCS = European Train Control System. Dieses System soll zukünftig die in Deutschland bestehenden Zugsicherungssysteme PZB und LZB ablösen.

⁴⁷ Es kann langfristig deutlich günstiger sein, die Züge mit kleineren Akkus auszustatten, im Gegenzug aber mehr Bereiche im Netz zu elektrifizieren oder bestehende Oberleitungen so zu modifizieren, dass die Züge mehr Energie abnehmen können, um während der Fahrt gleichzeitig ihren Akku (wieder) aufzuladen. Möglicherweise ist sogar die Elektrifizierung mit Oberleitung insgesamt am günstigsten. Auch hier muss letztlich das System aus Netz und Zugbetrieb als Ganzes optimiert werden.

ermöglichen, und weil die Baumaßnahmen zeitlich eingeschränkt werden müssen. Auch hier sind die Interessen des Netzbetreibers und der Verkehrsunternehmen gegensätzlich.

Einige der Interessengegensätze lassen sich möglicherweise auf Umwegen auflösen, aber es entstehen dabei immer wieder neue Schwierigkeiten – eben weil die Trennung das eigentliche Problem ist. Das zeigt sich an dem komplexen Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), das im »Eisenbahnmarkt« für einen Wettbewerb zwischen den Unternehmen sorgen soll und ständig weiter angepasst werden muss, um die diversen Probleme und Interessenkonflikte zu lösen. Und es ist durchaus bezeichnend, dass die Trennung immer wieder in einzelnen Bereichen rückgängig gemacht wird, um Problemen im Bahnbetrieb zu begegnen: Beim DB-Projekt »PlanStart« für eine Verbesserung der Pünktlichkeit im Fernverkehr wurden beispielsweise seit 2016 wieder Bahnhofsaufsichten eingeführt, die zuvor im Zuge der konzerninternen Trennung zwischen Betrieb (DB Fernverkehr) und Netz (DB Station & Service) abgeschafft worden waren. Der Schlüssel für die Verbesserung der Qualität sind nach Angaben der DB AG »unternehmensübergreifende Teams«.⁴⁸

2.2 Die Probleme mit dem Wettbewerb

Abgesehen von den beschriebenen Nachteilen der Trennung gibt es aber auch erhebliche Probleme mit dem Wettbewerb im Bahnbetrieb als solchem. Einen Wettbewerb zumindest mit großen Ähnlichkeiten zu dem, was die Grünen nun für den Bahn-Fernverkehr vorschlagen, gibt es in Deutschland bereits: Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden die Verkehrsleistungen in der Regel von den Aufgabenträgern (also den Bundesländern oder ihrerseits beauftragten Verkehrsverbänden oder ähnlichen) ausgeschrieben, und neben der Deutschen Bahn AG (DB AG) können sich auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen darauf bewerben. Tatsächlich geht dabei inzwischen rund die Hälfte der Zuschläge an andere Unternehmen – bei denen es sich im Übrigen oft nicht um private Unternehmen, sondern vielfach um Tochterunternehmen der Staatsbahnen anderer EU-Länder handelt. Die Befürworter des Ausschreibungswettbewerbs verweisen auf die verbesserte Qualität bei gleichzeitig gesunkenen Kosten und die dadurch gestiegenen Fahrgastzahlen. Tatsächlich lassen sich die positiven Effekte aber vor allem auf verbesserte Konzepte der Aufgabenträger, die seitdem sehr viel bessere Finanzierung des SPNV sowie auf technische Innovationen zurückführen, die auch ohne solche Ausschreibungen möglich sind. Das zeigt unter anderem das Schweizer Modell, von dem weiter unten noch die Rede sein wird. Und umgekehrt gibt es bei dem Ausschreibungswettbewerb immer wieder erhebliche Probleme mit der Qualität des Bahnverkehrs bis hin zum Komplett-Ausfall von Zugverbindungen oder gar ganzen Unternehmen.

Lange Zeit waren die Löhne der Beschäftigten die hauptsächlichen Einsparungen der mit der DB AG konkurrierenden Unternehmen im SPNV. Teilweise bezahlten einige der Unternehmen ihr Personal weit unter den Tarifen – was ihnen einen erheblichen Kostenvorteil gegenüber der DB AG brachte. Abgesehen davon, dass gute Arbeitsbedingung und auskömmliche Löhne auch wichtige Anliegen sein sollten, ist diese Strategie mit den zunehmenden Schwierigkeiten der Gewinnung von Bahnpersonal und der dadurch stärkeren Position der Gewerkschaften ohnehin nicht mehr möglich. Dadurch sind vielen der Bahnunternehmen in den letzten Jahren die Gewinne weggebrochen.

Grundsätzlich stehen die Aufgabenträger – im SPNV die Bundesländer beziehungsweise Verkehrsverbände und im Bahn-Fernverkehr eine noch zu schaffende Bundesinstitution – bei dieser Form des

⁴⁸ Presseinformation der DB AG vom 29.11.2016. <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1295890/ba4c3df9065445ee403e54bcf42e6b9a/20161129-ZuBa-Pressinformation-und-Faktenblatt-data.pdf>

Ausschreibungswettbewerbs immer in einem schwierigen Spannungsfeld: Auf der einen Seite wollen sie möglichst innovative Konzepte ermöglichen, und dafür müssen die Vorgaben bei der Ausschreibung möglichst offen sein. Auf der anderen Seite haben solche offenen Ausschreibungen seit den 1990er Jahren aber immer wieder erhebliche Probleme im Betrieb und eine uneinheitliche, oft mangelhafte Qualität zur Folge. Im SPNV sind das zum Beispiel verspätete, ausfallende oder zu kurze und unkomfortable Züge. Daher machen die Aufgabenträger im SPNV bei den Ausschreibungen zunehmend engere Vorgaben, und immer mehr Bundesländer schaffen sogar die Züge gleich selbst an. Baden-Württemberg bildet als erstes Bundesland inzwischen sogar selbst Personal aus und stellt es ein, um dadurch Zugausfälle aufgrund von Personalmangel bei den Betreiberunternehmen zu vermeiden. Durch diese immer engeren Vorgaben haben die Verkehrsunternehmen, die sich an der Ausschreibung beteiligen, letztlich kaum noch Spielräume – was sie auch selbst bemängeln. Eine Folge davon ist, dass sich zunehmend weniger Unternehmen überhaupt an den gleichzeitig zunehmend aufwändigen und damit für alle Seiten teuren Ausschreibungen beteiligen. Und wenn das Bundesland oder der von ihm beauftragte Verkehrsverbund das Konzept für den Bahnverkehr schon so genau festgelegt hat, stellt sich die Frage, warum es diesen dann nicht gleich selbst betreibt – beispielsweise über eine Landesbahn. Dies wäre deutlich einfacher und risikoärmer. Auch einige Ökonomen schlagen inzwischen die Direktvergabe von SPNV-Leistungen an landeseigene Bahnen als bessere Alternative zum Ausschreibungswettbewerb vor.⁴⁹

Gerade im Schienenpersonenfernverkehr kommt es auf eine einheitliche, verlässliche Qualität im ganzen Land an. Und mehr noch als im Nahverkehr geht es um das reibungslose Funktionieren der Bahn als Netzwerk, das heißt, alle Züge müssen aufeinander abgestimmt sein – was besonders im Falle von Verspätungen oder gar Zugausfällen funktionieren muss. Spätestens mit dem Deutschlandtakt, mit dem zukünftig die Fahrpläne im ganzen Land optimal aufeinander abgestimmt werden sollen, sind die Fahrpläne sogar exakt vorgegeben – und damit vielfach auch die Züge, die dafür überhaupt in Frage kommen.⁵⁰ Vermutlich würde es daher beim konsequenten Durchdenken der Grünen-Strategie auch im Fernverkehr auf einen bundeseigenen Fahrzeugpool hinauslaufen, das heißt der Bund kauft selbst die Züge – auch weil sich sonst schon aufgrund der gigantischen Summen zur Finanzierung kaum andere Unternehmen als die DB an der Ausschreibung beteiligen könnten. Genau wie im SPNV stellt sich dann aber auch im Fernverkehr die Frage, welche Spielräume die Verkehrsunternehmen beim Betrieb überhaupt noch hätten und ob nicht der Betrieb unter der Obhut des Bundes die einfachere und sicherere Alternative wäre.

Bei verschiedenen Betreiberunternehmen, zumal wenn diese rein gewinnorientiert wären, blieben hingegen immer Risiken: Sie können sich bei der Ausschreibung verkalkuliert haben und nicht genügend Personal rekrutiert haben, so dass Züge oder ganze Linien ausfallen. Oder ein Unternehmen kann sogar ganz bankrottgehen und damit von einem auf den anderen Tag ausfallen. Dass dies keine reine Schwarzmalerei ist, zeigt wiederum der deutsche SPNV-Wettbewerb, wo all dies bereits ganz real passiert ist. Solange es die DB AG als großes, bundeseigenes Unternehmen gibt, das notfalls immer einspringen kann, lassen sich viele dieser Probleme auffangen – aber bei dem angestrebten Wettbewerb geht es ja gerade darum, statt der großen DB AG viele kleinere Unternehmen zu schaffen. Dabei hat ein großes Unternehmen entscheidende Vorteile gegenüber der Zerschlagung des

⁴⁹ Vgl. Becker, T., Leister, H., Beckers, T., Wichmann, A. & Weiß, H. (2020): »Optionen und Empfehlungen bezüglich der Weiterentwicklung der Organisation der Leistungserbringung im Thüringer SPNV«, Studie im Auftrag der Staatskanzlei des Freistaats Thüringen.

⁵⁰ Aufgrund der Geschwindigkeitsvorgaben können vielfach nur bestimmte Hochgeschwindigkeitszüge die entsprechenden Verbindungen fahren.

Betriebes in viele kleinere Unternehmen – beispielsweise bei der Vorhaltung von genügend Personal oder von Notfallkapazitäten wie Abschlepploks oder Reservezügen, die zudem an möglichst vielen Orten im ganzen Netz zur Verfügung stehen müssen. Dadurch führt die Aufteilung in viele kleinere Unternehmen letztlich zu einem unzuverlässigeren Bahnbetrieb. Zusätzlich verschärft wird das Problem, wenn die Betreiberunternehmen ihrerseits wieder weitere Subunternehmen beauftragen, etwa für die Wartung der Züge oder das Personal.

2.3 Die Evidenz spricht für die Integration

Die Konsequenzen verschiedener Betreibermodelle für den Bahnbetrieb lassen sich am besten am Vergleich Großbritanniens und der Schweiz zeigen: Großbritannien hat die Ausschreibungen des Bahnbetriebs im Wettbewerb am konsequentesten umgesetzt⁵¹, während die Bahn in der Schweiz fast komplett öffentlich ist und der Fernverkehr komplett von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) betrieben wird – in enger Kooperation mit kantonalen Bahnunternehmen. Die SBB fungieren hier als »Systemführer«. Und während das Schweizer System vielfach als das beste in Europa angesehen wird – mit einem perfekt abgestimmten integralen Taktfahrplan und einem zuverlässigen Verkehr –, hat das britische Modell mit einer Reihe von erheblichen Problemen zu kämpfen. Das hat auch eine Studie im Auftrag des britischen Staates ergeben, der zufolge die britische Bahn um 40 Prozent ineffizienter ist als andere europäische Bahnen und die britischen Steuerzahlenden dadurch deutlich mehr Geld kostet als notwendig. Während jeder Kilometer, den ein Fahrgast mit der Bahn zurücklegt, in Großbritannien Gesamtkosten von umgerechnet 24,3 €-Cent verursacht, kostet er in der Schweiz mit umgerechnet 13,5 €-Cent nur gut halb so viel. Als wesentlichen Grund für die hohen Kosten analysierte die Studie die Fragmentierung der Strukturen durch die vielen Betreiberunternehmen.⁵²

Die Situation in der Covid-19-Pandemie illustriert aktuell die unterschiedlichen Möglichkeiten einer staatlichen Bahn und eines reinen Privatunternehmens, das allein nach den Gewinnen schauen muss: Während die bundeseigene DB AG den Betrieb des Bahn-Fernverkehrs trotz geringer Fahrgastzahlen mit Ausnahme einiger Verstärkerzüge aufrechterhalten hat und auch während der aktuellen Einschränkungen noch immer weitgehend aufrechterhält, hat der private Konkurrent Flixtrain seine Verbindungen gleich zu Beginn der Pandemie komplett eingestellt. Der Betrieb von Zügen unter den momentanen Bedingungen ist rein betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll, erfüllt aber dennoch einen wichtigen Zweck, nämlich die Grundversorgung mit Mobilität im ganzen Land. Die Verluste für die Vorhaltung von Zügen und Personal, die nicht fahren, kann Flixtrain dabei übrigens elegant abwälzen, denn das Unternehmen versteht sich selbst nur als Vertriebsplattform, beauftragt aber wiederum andere Unternehmen mit dem tatsächlichen Betrieb der Züge, die nun mit den Kosten dastehen.⁵³ Auch die DB AG erwirtschaftet aufgrund der eingebrochenen Fahrgastzahlen momentan erhebliche Verluste mit dem Fernverkehr. Als Unternehmen zu 100 Prozent im Bundesbesitz kann es für die Verluste – im Sinne der verkehrlichen Funktion – aber staatliche Zuschüsse verlangen. In welcher Weise und wann

⁵¹ Bei der Privatisierung der britischen Bahn im Jahr 1994 war anfangs auch das Netz privatisiert worden. Es wurde jedoch von dem Netzunternehmen »Railtrack« nur unzureichend instandgehalten und musste daher wieder in staatliche Obhut (als »Network Rail«) übernommen und für viele Milliarden brit. Pfund instandgesetzt werden. Seitdem wird nur noch der Betrieb von privaten Unternehmen durchgeführt.

⁵² Department for Transport (2011): Realising the potential of GB rail. Report of the Rail Value for Money Study. London: Department for Transport.

⁵³ Flixtrain hat sich während der Einschränkungen im Frühjahr 2020 darüber mit dem bisherigen Betreiber der Züge zerstritten und hat daher ein neues Partnerunternehmen gesucht. Das gleiche Modell gilt im Übrigen auch bei den »Flixbussen«, wo der größte Teil des Risikos bei den meist mittelständischen Busunternehmen liegt.

genau sie ausgezahlt werden, ist momentan noch Gegenstand von Verhandlungen mit der EU-Kommission, die die Zuschüsse erst genehmigen muss. Die problematische Zwitterfunktion als staatliche Bahn und gleichzeitig international tätiger Mobilitätskonzern ist für die DB AG dabei problematisch, denn es ist in dem riesigen Konzern kaum nachvollziehbar, wohin genau die Hilfgelder fließen. Deswegen klagt das Flixtrain-Betreiberunternehmen Flixbus gegen die Hilfen. Gäbe es allerdings nur Unternehmen wie Flixbus, wäre seit dem Beginn der Pandemie der Bahn-Fernverkehr in Deutschland wohl komplett eingestellt. Der staatliche Betreiber garantiert hingegen bislang die Aufrechterhaltung der Mobilität.

Ein kurzer Blick wiederum nach Großbritannien zeigt, dass ein Stillstandsszenario absolut real ist: Dort musste der Staat in der Corona-Krise den Bahnbetrieb von den privaten Unternehmen in seine Obhut übernehmen, um den Weiterbetrieb des Zugverkehrs zu gewährleisten. Eines der betroffenen Unternehmen ist dabei übrigens das DB-Tochterunternehmen Arriva, das bis dahin zahlreiche britische Bahnlinien betrieben hatte.⁵⁴

Sollte also bei der Bahn einfach alles bleiben, wie es ist? Auch das ist nicht zu wünschen, denn die heutige DB AG ist als Aktiengesellschaft im Bundesbesitz ein ungünstiger Zwitter aus Privatunternehmen und Staatsunternehmen. Sie ist formell auf Gewinn orientiert, und bei vielen wichtigen Entscheidungen verweigert die Bundesregierung die politische Verantwortung und verweist stattdessen auf die »Eigenwirtschaftlichkeit« des Konzerns – während sie gleichzeitig punktuell erheblichen Einfluss nimmt. Die heutige DB AG versteht sich immer noch als internationaler Logistikkonzern, für den der Bahnverkehr im Inland nur eines von vielen Geschäftsfeldern ist, und sie ist inzwischen selbst in mehrere hundert Unternehmen aufgegliedert, die vielfach nicht gut zusammenarbeiten. Die bessere Alternative wäre stattdessen eine gemeinwohlorientierte Deutsche Bahn ohne das Ziel einer Rendite, die sich auf ihr Kerngeschäft Bahn konzentriert und auf sinnvolle politische Ziele hin ausgerichtet ist. Dies müsste an erster Stelle ein zuverlässiger, flächendeckender, komfortabler und bezahlbarer Bahnverkehr für alle Menschen im Land sein. Das muss umgekehrt nicht heißen, dass diese Bahn unwirtschaftlich ist, aber sie hätte im Rahmen der politischen Vorgaben lediglich die Aufgabe, eine »schwarze Null« zu erwirtschaften anstatt (scheinbare) Gewinne.

Momentan sind die Regelungen der EU zwar komplett auf den »Eisenbahnmarkt«, eine Trennung von Netz und Betrieb und den Wettbewerb möglichst vieler Bahnunternehmen hin ausgerichtet. Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte zeigen jedoch, dass das zu keinem guten Bahnverkehr geführt hat. Die Auftrennung in viele verschiedene Unternehmen und die Konkurrenz der Bahnunternehmen hat umfangreiche negative Auswirkungen. Die Regelungen sind jedoch politisch änderbar – zumal wenn wichtige Länder wie Deutschland und Frankreich dies verlangen. Der Schlüssel auf allen Ebenen – auch auf europäischer – ist die Kooperation anstelle der Konkurrenz, denn Bahn im Sinne der Fahrgäste funktioniert am besten als möglichst gut aufeinander abgestimmtes Netzwerk. Die ohnehin erheblichen Umbrüche im Zuge der Covid-19-Pandemie könnten eine gute Gelegenheit für eine komplette Neuordnung der Mobilität in Europa sein – mit einer erheblichen, klimapolitisch gebotenen Verlagerung von der Straße und aus der Luft auf die Schiene (siehe dazu auch Kapitel 5).

⁵⁴ Zastiral, Sascha/Schlesiger, Christian (2020): »Unter Londons Knute«. In: Wirtschaftswoche vom 21.8.2020, S. 48.

Deutschlandtakt – Schlüssel zur (Bahn-)Verkehrswende oder nur ein Aushängeschild für neue Großprojekte?

Wolfgang Hesse

Seit der Bundesverkehrsminister im Oktober 2018 das »Zukunftsbündnis Schiene« ausgerufen und den »Deutschlandtakt« (D-Takt) zum Leitbild für den künftigen Bahnverkehr in Deutschland erklärt hat⁵⁵, ist das Thema Taktfahrplan nun endlich im öffentlichen Bewusstsein angekommen. Das ist zunächst einmal eine positive Nachricht: Erstmals seit Jahrzehnten ist es nicht bei den bekannten Lippenbekenntnissen zu »mehr Verkehr auf die Schiene« geblieben, stattdessen wurden der Öffentlichkeit konkrete Maßnahmenkataloge und Zielfahrpläne vorgestellt und ausgiebig diskutiert.

3.1 Gutachterentwürfe und Zielfahrpläne

Inzwischen liegen drei Gutachterentwürfe mit Zielfahrplänen zum D-Takt vor: Der dritte, vom Juni 2020⁵⁶, wird vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) als final bezeichnet. In seiner grundsätzlichen Zielsetzung ist der Deutschlandtakt uneingeschränkt zu begrüßen, er steht aber noch vor großen Herausforderungen. Sie sind sowohl administrativ-organisatorischer als auch technisch-struktureller Art: Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Deutscher Bahn (DB) und vielfältigen, im Wettbewerb stehenden Eisenbahnunternehmen müssen geklärt und koordiniert, Aufgaben verteilt und Finanzierungen vereinbart werden.

Im Zentrum der Betrachtungen und Verhandlungen stehen die grundsätzlichen und konkreten Ziele, manifestiert in den Zielfahrplänen, und die dadurch erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen. So besteht zwar Einigkeit darin, den Schienenverkehr deutschlandweit zu vertakten, also alle oder wenigstens fast alle Züge auf den jeweiligen Strecken regelmäßig im Stunden-, Halbstunden- oder zuweilen auch Zwei-Stunden-Rhythmus verkehren zu lassen. Weitaus schwieriger gestaltet sich die »integrierte« Vertaktung – das heißt die Forderung, dass die Züge in den jeweiligen Verzweigungs- und Kreuzungsbahnhöfen, den sogenannten Knoten, auch optimale Anschlüsse – möglichst in alle Richtungen – haben sollen. Das beinhaltet das Konzept des integrierten oder integralen Taktfahrplans, kurz: ITF.

⁵⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019) : Erste Ergebnisse des Zukunftsbündnis Schiene, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html>.

⁵⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Zielfahrplan Deutschlandtakt, Dritter Gutachterentwurf, Akteurskonferenz 15.7.2020, https://assets.ctfassets.net/scbs508baise/10YHAzldfF-jUuHycUOOM9I/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Presentation_Akteurskonferenz_vom_15.07.2020.pdf.

3.2 Altlasten aus früheren Projekten

Hier ergeben sich zunächst einmal immanente Schwierigkeiten aus den »Altlasten«, die eine jahrzehntelange, weitgehend ITF-ignorante Infrastrukturpolitik hinterlassen hat. So wurden zum Beispiel die Schnellstrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig und die Magistrale Mannheim–Stuttgart–Ulm–München gegen alle ITF-Prinzipien geplant und zum großen Teil bereits »in Beton gegossen«.

In **Stuttgart** verhindert der heillos unterdimensionierte, im Bau befindliche Tiefbahnhof jedwede ITF-gerechte Fahrplanung. Dass sich der ITF im neuen Bahnhof »nicht werde realisieren lassen«, räumte im Januar 2021 sogar der Stuttgart-21-Befürworter Prof. Ulrich Martin von der Universität Stuttgart ein – entgegen vehementen anderslautenden Behauptungen der DB. Da hilft auch die in Aussicht genommene ITF-passgerechte Fahrzeit von 27 Minuten nach **Ulm** nicht – denn warum soll an einen Nicht-Knoten ein ITF-konformer Knoten angehängt werden? Der (noch) bestehende, für einen praktikablen ITF-Betrieb unverzichtbare Stuttgarter Kopfbahnhof soll dagegen abgerissen werden – eine nicht nur ökonomisch widersinnige, sondern aus Sicherheitsgründen unverantwortliche und speziell für den Deutschlandtakt katastrophale Fehlplanung.⁵⁷

Leider tragen die bisherigen Gutachterentwürfe zur Behebung oder zumindest zur Abmilderung dieser Altlasten nichts bei. So hebt beispielsweise die Erhebung von **Erfurt** zum D-Takt-»Vollknoten« die wichtigen und weit ausstrahlenden Knotenfunktionen von Nürnberg und Leipzig aus – mit schädlichen Auswirkungen auf den gesamten Fahrplan. Ähnliches gilt für die Region Baden-Württemberg, wo die Zielfahrpläne wegen des geplanten »Nicht-Knotens« Stuttgart und des daran hängenden Knotens Ulm nur suboptimale Lösungen ausweisen. Hier müssten im Sinne des Deutschlandtakts sofortige Reparaturmaßnahmen ergriffen werden – Vorschläge dazu wurden an anderer Stelle veröffentlicht.⁵⁸

3.3 Neue Projekte im Zusammenhang mit dem D-Takt (Auswahl)

Folgende weitere Themen werden neben anderen zurzeit in Fachkreisen intensiv diskutiert:

FR-Verkehr – die Schnittstelle zwischen Fernverkehr (FV) und Nahverkehr (NV): Hier weisen die Zielfahrpläne sogenannte FR-Linien aus – unverkennbare Nachfolger beziehungsweise Neuaufgaben der einstmaligen so erfolgreichen Interregio-Linien, die bedauerlichen Fehlentscheidungen früherer Bahnhofsleiter zum Opfer fielen. Die FR-Linien bilden einen guten Ansatz, sind aber noch zu kurz gedacht und nicht optimal mit dem NV verzahnt. Einen offenkundigen Mangel stellt die Taktichte dar: Die FR-Linien sind fast ausschließlich im Zwei-Stunden-Takt geplant – ein Angebot, das wohl kaum geeignet ist, der Bahn neue Kunden zuzuführen. Beispiele dafür sind die sogenannte Sachsen-Franken-Magistrale und die Mitte-Deutschland-Verbindung, die beim D-Takt stiefmütterlich behandelt werden.

Ein Halbstundentakt, aufgeteilt auf FR- und NV-Linien, wäre auf vielen Strecken eine kundenfreundliche Lösung. Das würde auch konsequent die frühere IR/RE-Synergie fortsetzen beziehungsweise wiederbeleben. Gute Beispiele dafür sind die Strecken Kassel–Gießen–Frankfurt oder München–Rosenheim–Salzburg: Zur vollen Stunde kommt der IR (jetzt: FR), zur halben Stunde der (schnelle) RE. Fahr-

⁵⁷ Details dazu siehe W. Hesse (2011): Stuttgart: Nullknoten ist möglich – Betriebskonzepte und Integraler Taktfahrplan in der Diskussion. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 3/2011. Online unter: <http://www.bahn-fuer-alle.de/media/s21/Stg21ERI.pdf>.

⁵⁸ W. Hesse (2019): Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019. Online unter: http://www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/2019/2019-09_D-Takt_Hesse.pdf.

und Taktzeiten sollten etwa gleich sein – damit bestehen für den Fahrgast Unterschiede lediglich in der Reichweite und im Komfort. Besonders wichtig dabei sind die kompatiblen Tickets. Jedes Ticket muss für jede Fahrt gelten. Wie es finanziert wird: Der Bund bestellt den FV (also auch die FR-Linien) und sorgt für eine gerechte Verteilung der Kosten auf Bund und Länder.

Hochgeschwindigkeitsprojekte: Leider zeigt sich immer deutlicher, dass der (im Prinzip lobenswerte) D-Takt zur Rechtfertigung höchst ambitionierter, superteurer und am Ende womöglich kontraproduktiver Projekte erhalten soll. Beispiele sind die in den letzten Gutachterentwürfen hinzugekommenen Hochgeschwindigkeitsstrecken Würzburg–Nürnberg und Hannover–Bielefeld. Im Falle **Würzburg–Nürnberg** spricht vieles für die Beibehaltung der gegenwärtigen Lösung: Die Strecke wurde vor 25 bis 30 Jahren bereits aufwändig saniert, die zur gegenwärtigen Fahrzeit von 52 Minuten gut passenden Taktknoten würden bei einer Beschleunigung auf 29 Minuten zu Fahrplan-Verzerrungen und Unpünktlichkeiten führen, die notwendigen (Zeit-) Puffer zwischen den angrenzenden Schnellstrecken Fulda–Würzburg und Nürnberg–Ingolstadt entfielen und damit auch die Bündelung der Fernzüge Frankfurt–Wien und Hamburg–München zwischen Würzburg und Nürnberg, die wichtige internationale Umsteigebeziehungen schafft. Mit dem Verzicht auf eine Schnellstrecke könnten hier Milliarden eingespart und für andere, weit wichtigere Projekte eingesetzt werden.

Beim Projekt **Hannover–Bielefeld** besteht Einigkeit über den notwendigen viergleisigen Ausbau über Minden hinaus nach Hannover/Seelze. Kontrovers ist dagegen die Frage nach der Art des Ausbaus und der künftigen Zielfahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld. Der letzte Zielfahrplan setzt eine Neubaustrecke für 300 km/h mit langen Tunnelabschnitten voraus und erreicht damit doch nur eine Fahrzeit von 31 Minuten – ein gravierender Verstoß gegen die ITF-Regeln. Wegen der Haltezeiten in den Knotenbahnhöfen wäre eine zusätzliche Beschleunigung auf 26 bis 27 Minuten notwendig – ein selbst aus Betreibersicht unrealistisches Unterfangen. Beim gegenwärtigen Zielfahrplan werden dagegen wichtige Anschlüsse in Hannover (zum Beispiel der von Bielefeld nach Kassel–München oder von Wolfsburg nach Hamburg) knapp verpasst. Nicht von ungefähr ist man in der Schweiz mit der Einhaltung der ITF-Knotenzeiten seit jeher sehr genau: Werden sie nicht akkurat eingehalten, pflanzen sich die verschobenen Zeiten unweigerlich in die angrenzenden Linien fort, und es kommt zu suboptimalen Fahrplänen mit verlängerten Halte- und Umsteigezeiten oder gar zu verpassten Anschlüssen.

Eine alternative Lösung sieht einen **Doppel-Knoten Hannover** zur Minute 15/45 in West-Ost-Richtung und 00/30 in Nord-Süd-Richtung vor. Da in beiden Richtungs-paaren Halbstundentakte im FV schon existieren und unumstritten sind, wäre der 15/45-(Halb-)Knoten ausnahmsweise zu akzeptieren. Das würde Hannover zu einem echten Umsteigeknoten machen – auch und gerade mit entspanntem Umsteigen »über Eck« wie bei den oben genannten Anschlussverbindungen. Damit wäre eine Zielfahrzeit von 41 Minuten von Bielefeld nach Hannover gerechtfertigt und mit vergleichsweise geringem Aufwand (circa 2 Milliarden für einen bestandsnahen Ausbau statt 5 bis 6 Milliarden Euro für die Hochgeschwindigkeitsstrecke) finanzierbar.⁵⁹ Dabei darf man nicht vergessen: Die Kosten pro Minute Fahrzeitgewinn steigen exponentiell, und ab circa 200 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit wird die Kurve atemberaubend steil. So beziffert das vom BMVI beauftragte Ingenieurbüro Schüßler-Plan Kosten zwischen 236 und 413 Millionen Euro pro gewonnene Minute für die verschiedenen Ausbau-Varianten.

⁵⁹ Näheres dazu in der oben genannten Quelle und in der Tabelle am Schluss.

Bei der Strecke **Hannover–Hamburg** handelt es sich um einen langwierigen Konfliktfall. Der mit dem Projekt »Alpha-E« um 2015 gefundene und allseits akzeptierte Kompromiss zwischen einer Hochgeschwindigkeitsstrecke durch die Lüneburger Heide (»Y-Trasse«) und einem Belassen der gegenwärtigen Situation wurde mit dem D-Takt erneut in Frage gestellt. Nun soll laut Zielfahrplan die Fahrzeit zwischen beiden Knoten 62 Minuten betragen, was aufs Neue gegen die ITF-Regeln verstößt und zudem umfangreiche und teure Neubauabschnitte – wenn nicht sogar eine komplette Neubaustrasse entlang der Autobahn – erfordern würde.

Auch hier wäre eine maßvolle Beschleunigung mit gezielten (Teil-)Ausbauten die bessere Lösung: Man könnte einen ITF-Knoten in Hamburg-Harburg (einem bereits gesetzten FV-Halt) mit 57 Minuten Fahrzeit von Hannover einrichten, dort für optimale Anschlüsse sorgen und zugleich passende (Unter-)Knoten für den Regionalverkehr in Celle, Uelzen und Lüneburg schaffen. Der sowieso hoch belastete Hamburger Hauptbahnhof würde als »Zwischen-Knoten« zwischen Harburg und Altona entlastet und könnte die notwendigen Richtungsanschlüsse zum Beispiel nach Lübeck und Kiel gewähren.

Bahnhofsprojekte: Hier sind zu den laufenden und bekannten Projekten (siehe oben) neue (oder auch alt-neue) hinzugekommen. So soll unter anderem der schon 2001 verworfene Tunnelbahnhof **Frankfurt am Main** wiederbelebt werden, obwohl dies im Sinne des D-Takts keine neuen Taktsprung-Möglichkeiten eröffnen würde.

Ungemach droht auch im Hamburger Westen: In **Altona** soll der bewährte Fernzug-Endbahnhof als solcher aufgelassen und auf die »grüne Wiese« nach **Diebsteich** verlegt werden. Dabei handelt es sich um ein Projekt aus der »Verschlankungs-Ära«, von der man hoffte, sie sei bei der Bahn nun endlich (traurige, aber überwundene) Geschichte. Wie in Stuttgart soll ein gut funktionierender Bahnknoten zugunsten eines teuren, aber trotzdem viel zu eng ausgelegten Ersatzbahnhofs zerstört werden. Auch hier handelt es sich primär um ein Immobilienprojekt – es geht um begehrte Grundstücke in Altona, die bebaut werden sollen. Die lange bekannten Bahnprobleme liegen dagegen beim chronisch überlasteten Hauptbahnhof und der überlasteten Verbindungsbahn durch die Innenstadt nach Altona. Kann es da sinnvoll sein, von den zwei (oder inklusive Harburg drei) funktionierenden Großbahnhöfen einen (Altona) für den FV zu kappen? Ein schlüssiges, zukunftsweisendes Bahnkonzept für Hamburg steht nach wie vor aus.

Ähnliches gilt auch für den Bahnknoten **München**. Dort wird die teure Innenstadt-Untertunnelung (»2. Stammstrecke«) nur für die S-Bahn geplant – mit einem Betriebskonzept, das im Regionalverkehr kaum Verbesserungen, im S-Bahn-Verkehr jedoch einen Rückschritt vom 10/20-Taktschema auf Takt 15/30 vorsieht – zusammen mit einem schwer durchschaubaren Gemisch verschiedener Takte auf verschiedenen Linien. Besondere Probleme droht hier der Güterverkehr zu bereiten – für die Bewältigung (und mögliche großräumige Umleitung) des zu erwartenden Brenner-Zulauf-Verkehrs gibt es bislang keine schlüssigen Konzepte.

3.4 Fazit

Die bisher vorliegenden Zielfahrpläne bieten prinzipiell einen guten Ansatz, um den Bahnverkehr in Deutschland effektiv auszubauen und damit deutlich zu verbessern. Leider bieten sie noch kaum Lösungen zur Abmilderung früherer Bausünden an, sondern bergen zum Teil sogar die Gefahr, durch überdimensionierte, superaufwändige und damit kontraproduktive Großprojekte die zu erhoffenden Erfolge wieder in Frage zu stellen.

In mancher Hinsicht ähnelt die heutige Situation derjenigen in der Schweiz 1987 (vor nunmehr 34 Jahren!): Dort wurden damals der Bevölkerung zwei alternative Vorschläge zur Abstimmung vorgelegt. Beim zur Debatte stehenden Vorhaben Deutschlandtakt könnte und sollte (!) man in ähnlicher Weise (mangels Volksentscheiden) wenigstens das Parlament einschalten und zwei Vorhabenbündel mit etwa gleich hohen geschätzten Kosten zur Auswahl stellen (siehe die Tabelle unten). »Plan A« enthält herausragende, wie oben ausgeführt zum Teil umstrittene Großprojekte, die zurzeit unter dem Label Deutschlandtakt beworben werden. Dem stehen als »Plan B« Maßnahmen gegenüber, die teilweise frühere Bausünden (unter anderem Stuttgart 21) beheben oder abmildern sollen, die maßvolle und aus unserer Sicht sinnvolle Alternativen zu den D-Takt-Projekten darstellen und die eine breitgefächerte, nachhaltige Basis für den Schienenverkehr der Zukunft herstellen sollen.

Dazu gehören nicht zuletzt die Elektrifizierungen, Reaktivierungen, Knoten-Ertüchtigungen und Strecken-Ausbauten in der Fläche, also auch abseits der Hochgeschwindigkeitsstrecken. Sie sind unverzichtbar, wenn der Deutschlandtakt zum Erfolgsmodell werden soll. Dabei noch nicht aufgezählt sind weitere konstruktive, zukunftsweisende Projekte wie die Wiedereinführung eines umfangreichen Nachtzug-Angebots, ein Ausbau der Pauschalangebote (Bahncards) und vieles mehr. Es bleibt zu fragen: Welche Ausgestaltung des Deutschlandtakts könnte eine Verkehrswende in Deutschland besser befördern – zum Nutzen für eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklung, für die Umwelt und für das Klima?

Maßnahmen im Rahmen des Deutschland-Takts - Zwei alternative Vorschläge		
Plan A: Maßnahmen	Kosten (in Mio. €)	Bemerkungen / Quellen
Stuttgart 21 (Hauptprojekt)	ca. 4.500 (Rest)	zusätzlich zu den bereits ausgegebenen/ beauftragten 5,5 Mrd. (Schätzung)
Stuttgart 21-"Ergänzungsbauten"	5.500	Studie Kh. Rößler 2021 [1]
München S-Bahn-Tiefunnel	3.850	lt. Finanzierungsvereinbarung vom Okt. 2016 [3]
Hamburg-Diebsteich	480	Antwort der Bundesregierung vom Nov. 2018 [4], Frankfurter Rundschau v. 8.12.2019 [5]
Frankfurt/M. neuer Tiefbahnhof + Tunnel	3.564/5.600	
HGS Würzburg - Nürnberg	ca. 3.000	Schätzung - analog HGS Hannover - Bielefeld
HGS Hannover -Bielefeld	4.539-5.869	Varianten 2-5 lt. Schüßler-Plan [6]
HGS Hannover -Hamburg	6.300	"Weiterentwicklung" DB lt. Statusgespräch Alpha-E v. 20.11.2020 [7]
Summe	31 - 33.300	
Plan B: Maßnahmen		
Stuttgart: Sanierung und Ertüchtigung Kopfbahnhof für D-Takt	ca. 2.000	Behebung der entstandenen Schäden und Ausbau lt. Broschüre „Umstieg 21“ [8] +100 % Aufschlag
München: S-Bahn-Ausbau	ca. 2.000	Süd- und Nordring, [9], Kosten lt. Ingenieurstudie "S-Bahn München 2030" [10] und Vieregg-Rößler [11] + 80 % Aufschlag
ABS/NBS Hannover - Bielefeld	ca. 2.000	Variante 1 lt. Schüßler-Plan [6], aufgerundet
ABS/NBS Hannover - Hamburg	ca. 3.000	Ausbau n. BVWP 2016, PRINS [12],
5000 km Strecken-Elektrifizierung	7.500	zusätzlich zu den bereits geplanten - bei Kosten von 1,5 Mio./km [13]
6000 km Reaktivierung von Strecken	6.000	zusätzlich zu den bereits geplanten - bei Kosten von 1 Mio./km [14]
Knoten-Ertüchtigungen und Strecken-Ausbau	8.000	40 Projekte an wichtigen, bisher nicht berücksichtigten D-Takt-Knoten bzw. Strecken, à (durchschn.) 200 Mio. Euro/Projekt
Summe	30.500	
Quellen:		
[1] https://www.lok-report.de/news/deutschland/aus-den-laendern/item/23391-baden-wuerttemberg-studie-belegt-hohe-umweltbelastung-durch-ergaenzungsprojekte-zu-stuttgart-21.html		
[2] https://www.sueddeutsche.de/muenchen/zweite-stammstrecke-warum-werden-grossprojekte-immer-teurer-als-gedacht-1.3443655		
[3] https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Hamburg_Diebsteich		
[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Fernbahntunnel_Frankfurt_am_Main		
[5] https://www.fr.de/rhein-main/wichtige-bahnprojekte-sueddeutschland-13280123.html		
Hannover.pdf		
[7] https://beirat-alpha.de/wp-content/uploads/2020/11/Statusgesprach_final.pdf		
[8] https://www.umstieg-21.de/broschuere.html		
[9] https://muenchner-forum.de/2019/standpunkte-11-2019-s-bahn-ausbau-jetzt/		
[10] http://sbahn2030.de/ingenieurstudie/		
[11] https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/neues-konzept-s-bahn-nordring-6127259.html		
[12] https://bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V03/2-003-V03.html#h1_nutzen		
[13] http://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0004506.pdf		
[14] https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-aus-alt-mach-neu-1.4695146		

Kapitel 4

Das Tunnel-Wachstum bei der Bahn: Die Maulwürfe sind gar nicht so lustig

Carl Waßmuth

Seit über 25 Jahren nutzt die Deutsche Bahn Comic-Zeichnungen von Maulwürfen, die als Bauarbeiter angezogen sind und dabei lustig und sympathisch um Verständnis für Einschränkungen durch Bauarbeiten der Bahn werben. Warum eigentlich Maulwürfe? Maulwürfe graben Gänge unter der Erde. Das passt insoweit, als auch die Deutsche Bahn (DB) unter der Erde gräbt. Der Tunnelbau der DB hat gigantische Ausmaße angenommen. Und er soll in Zukunft noch weiter zunehmen. Das ist allerdings nicht lustig.

Die Zeichnungen mit Max Maulwurf sind selbstironisch und augenzwinkernd. Sie werben um Verständnis für Einschränkungen infolge von Baustellen. Für Kinder gibt es Ausmalhefte mit Max Maulwurf sowie Maskottchen im DB-Shop. Dass dabei systematisch der Tunnelbau verniedlicht wird, fällt kaum auf. Gigantische Bauvorhaben werden spielzeuggroß dargestellt, es findet sich dabei kein Hinweis auf das Ausmaß der Vernichtung von Steuermitteln und auf die Umweltzerstörung durch den Tunnelbau. Es ist an der Zeit, Max Maulwurf aus seiner Rolle als Werbeträger für die Schädigung von Klima und Volkswirtschaft zu befreien. Nachfolgend eine Darstellung der Risiken, Kosten, Folgen und des Umfangs von Tunnelbau durch die DB.

4.1 Unfälle

Bahnfahren an sich ist deutlich weniger gefährlich als Autofahren. Tunnel erhöhen allerdings das Risiko wieder. Insbesondere steigt jedoch die Gefahr, verletzt oder getötet zu werden. Die Druckwellen bei Zugbegegnungen in Tunneln stellen eine enorme Belastung für die Bauwerke dar. Im Falle eines Feuers können die giftigen Rauchgase nicht frei abziehen, die Fluchtwege sind sehr beengt, und Notretter können oft nicht oder nicht schnell genug an den Einsatzort gebracht werden. Bei Entgleisungen oder Kollisionen bestehen höhere Risiken bei Zugbegegnung oder durch Beschädigung der Tunnelbauten.

Bei einem Brand am 11. September 2008 im Eurotunnel von England nach Frankreich kam es zu Temperaturen bis zu 1000 °C. Verletzt wurde zum Glück niemand. 1996 hatten bei einem Brand im Eurotunnel 30 Zuginsassen schwere Rauchverletzungen erlitten. Bei einem Eisenbahnunfall im Landrückentunnel fuhr am 26. April 2008 ein ICE im Landrückentunnel in eine Schafherde und entgleiste.

Weil die Anforderungen an den Brandschutz und die Flucht- und Rettungswege erheblich sind, besteht auch ein ständiger wirtschaftlicher Druck auf die Planungen. Die zugehörigen Konzepte für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 werden zu Recht als abenteuerlich bezeichnet.⁶⁰ Trotz des bisherigen Baufortschritts kann das gesamte Vorhaben noch an dieser Stelle scheitern – nach wie vor sind nicht alle

⁶⁰ Siehe dazu zum Beispiel die umfangreichen Darlegungen von Dr. Christoph Engelhardt unter <http://wikireal.info>, insbesondere unter http://wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz.

Genehmigungen erteilt, und möglicherweise ist das Gesamtvorhaben gerade wegen der Anforderungen an den Brandschutz und die Flucht- und Rettungswege auch nicht genehmigungsfähig.

4.2 Ein Jahrhundert mit sehr viel Bahnverkehr und sehr wenigen Tunneln

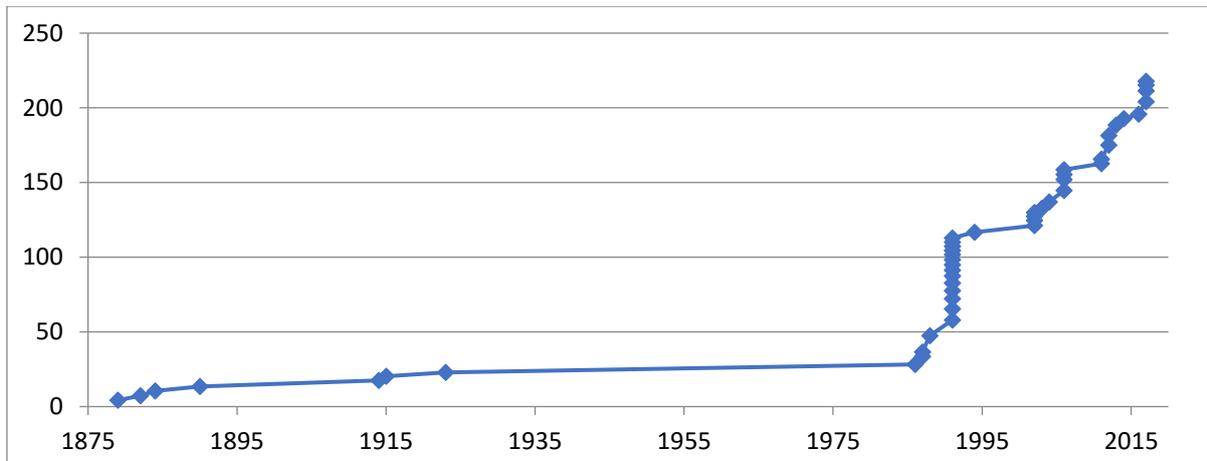
Mit der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Tunnels im Jahr 1879 auf der Moselstrecke zwischen Ediger-Eller und Cochem wurde ein 4,2 Kilometer langes unterirdisches Bauwerk geschaffen, das die vorige Strecke entlang der Mosel von 30 auf 5 Kilometer verkürzte. Der Tunnel blieb über hundert Jahre lang der längste Eisenbahntunnel Deutschlands. Der Grund dafür war, dass Eisenbahntunnelbau sehr teuer ist und meist nicht notwendig. In den über hundert Jahren von 1879 bis 1990 wurde sehr viel Bahn gefahren. Das konnte auch am Streckennetz abgelesen werden: In der Zeit des Deutschen Kaiserreichs erreichte das Schienennetz 1913 eine Länge von 60.800 Kilometern auf einer Staatsfläche von circa 540.000 Quadratkilometern, mithin 112,4 Meter pro Quadratkilometer. Die Gesamtlängen der längeren Tunnel über 2,5 Kilometer Länge betrug 13,6 Kilometer.⁶¹ Längere Tunnel machten in diesem Netz nur 0,2 Promille aus. Mit den Gebietsabtretungen nach dem Versailler Vertrag verringerte sich auch die Deutschland zuzurechnende Netzlänge der Eisenbahnen. In der Weimarer Republik wurde aber die Eisenbahn weiter ausgebaut und erreichte 1929 insgesamt 56.600 Kilometer Länge auf einer Staatsfläche von 470.000 Quadratkilometern, man hatte das Netz auf 120,4 Meter pro Quadratkilometer verdichtet. Längere Tunnel summierten sich auf 22,8 Kilometer und machten an diesem Netz nun 0,4 Promille aus.

4.3 Neubau der ICE-Strecken

Ab 1983 wurde in Westdeutschland der Hochgeschwindigkeitsverkehr entwickelt. Parallel zur Fahrzeugentwicklung wurden Schnellfahrstrecken ausgebaut. Die erste ICE-Strecke führte von Hamburg über Hannover, Göttingen, Kassel-Wilhelmshöhe, Fulda, Frankfurt am Main, Mannheim, Stuttgart und Augsburg nach München. Die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg benötigte zwölf längere Tunnel von insgesamt 61,6 Kilometern Länge, die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart erforderte fünf längere Tunnel, die zusammen 22,9 Kilometer Länge aufwiesen. In wenigen Jahren wurden mehr Tunnelkilometer für längere Tunnel gebohrt und gesprengt als in den hundert Jahren zuvor. Von 28,3 Kilometern wurde das Netz längerer Eisenbahntunnel auf 110,1 Kilometer vervierfacht. Es bildete sich eine ganze Tunnelbauindustrie mit kapitalintensiven Anlagen wie den millionenteuren Schildvortriebmaschinen und mehr. Die erst 1977 gegründete Herrenknecht GmbH wurde eine gewinnstarke Firma. Und als die erste Bauwelle für den Hochgeschwindigkeitsverkehr vorüber war, wurde Herrenknecht zu einer Firma, die nach mehr Tunneln hungerte. Die Expansion half, das eingesetzte Kapital besser auszunutzen: Heute hat das Unternehmen 76 Standorte und ist auf allen Kontinenten vertreten. Der wichtige Heimatmarkt in Deutschland bildete jedoch weiterhin einen Quell an lukrativen Aufträgen. Und so kamen weitere 100 Kilometer längerer Tunnel hinzu, mit dem zuletzt eröffneten Falkenbergstunnel liegt die Tunnellänge mittlerweile bei 217,8 Kilometern – gegenüber 1985 ist das fast eine Verzehnfachung. Das Netz der DB wurde hingegen inzwischen auf 33.500 Kilometer reduziert. Bei einer Staatsfläche der Bundesrepublik von 357.582 Quadratkilometern liegt die Netzdichte nun nur noch bei 93,7 Metern pro Quadratkilometer. Die Dichte an längeren Eisenbahntunneln (über

⁶¹ Statista (2021): Länge des Eisenbahnstreckennetzes in Deutschland 1850-2000, online unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1054723/umfrage/laenge-des-eisenbahnstreckennetzes-in-deutschland/>.

2,5 Kilometer Länge) ist aber enorm gewachsen: Sie liegt nun bei 6,5 Promille und ist somit mehr als zwölfmal so hoch wie auf dem Höhepunkt der deutschen Eisenbahn-Netzdichte 1939.

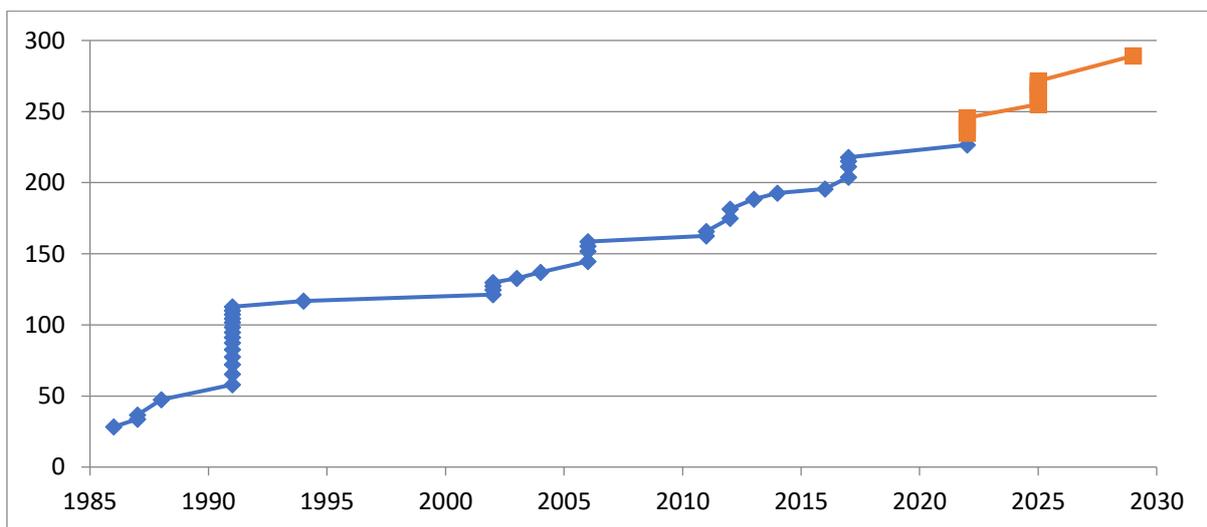


Gesamtlänge Eisenbahntunnel in Deutschland > 2,5 km 1875 bis 2020, Angaben in km, Wikipedia⁶²

Es ist vor diesem Hintergrund kein gutes Zeichen für den Bahnverkehr, dass der vorige Bahnchef Rüdiger Grube nach seinem Weggang ausgerechnet in die Dienste von Herrenknecht getreten ist.⁶³ Das gibt den Beteiligten die Gelegenheit, Grube ganz legal seine umfangreichen Geschäftsbeschaffungsmaßnahmen in seiner achtjährigen Amtszeit nachholend zu vergolden.

4.4 Weiterer Tunnelbau

Und es ist noch nicht zu Ende mit dem Tunnelbau. Die aktuell in Bau befindlichen längeren Tunnel garantieren eine Erweiterung der Gesamttunnellänge der längeren Eisenbahntunnel um weitere 71,4 Kilometer innerhalb der nächsten zehn Jahre.



⁶² Liste der längsten Tunnel in Deutschland, online unter https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_l%C3%A4ngsten_Tunnel_in_Deutschland.

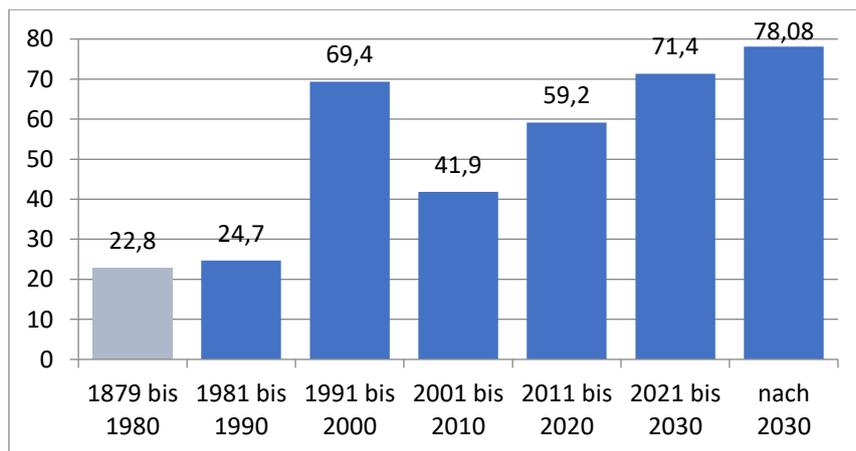
⁶³ Rüdiger Grube war 2017 in den Herrenknecht-Aufsichtsrat berufen worden, 2020 schied er wieder aus. Er bleibt künftig beratend für die Herrenknecht AG aktiv. Weitere problematische Personalien sind die Aufsichtsratsmandate für Gerhard Schröder (stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender) und Günther Oettinger. Siehe Herrenknecht (2020): Änderungen im Vorstand und im Aufsichtsrat der Herrenknecht AG, online unter <https://www.herrenknecht.com/de/newsroom/pressemitteilungdetail/aenderungen-im-vorstand-und-im-aufsichtsrat-der-herrenknecht-ag/>

Im Bau befindliche Tunnel:

Tunnel	Bundesland	Fertigstellung / Eröffnung	Länge (km)	Bemerkung
Boßlertunnel (seit 2013 in Bau)	Baden-Württemberg	2022	8,8	Neubaustrecke Wendlingen–Ulm
Albvorlandtunnel (seit 2016 in Bau)		2022	8,2	
Albabstiegstunnel (seit 2014 in Bau)		2022	5,9	
Steinbühlentunnel (seit 2013 in Bau)		2022	4,8	
Fildertunnel (seit 2014 in Bau)		2025	9,5	Projekt Stuttgart 21
Tunnel Obertürkheim (seit 2014 in Bau)		2025	5,7	
Tunnel Bad Cannstatt (seit 2013 in Bau)		2025	3,5	
Tunnel Feuerbach (seit 2015 in Bau)		2025	3,0	
Tunnel Rastatt (seit 2016 in Bau)		2025	4,3	Ausbau- und Neubau- strecke Karlsruhe–Basel
Fehmarnbelttunnel (seit 2021 in Bau)	Schleswig-Holstein	2029	17,6	Bahnstrecke Lübeck– Puttgarden
Summe			71,4	

In Bau befindliche Eisenbahntunnel > 2,5 km in Deutschland, Quelle: Wikipedia

Und auch für die Zeit danach ist schon vorgesorgt: Die Projekte Pegnitztunnel, Tunnel Offenburg eins und zwei, Erzgebirgs-Basistunnel, der Tunnel entlang der Aus- und Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt, der Fernbahntunnel Frankfurt am Main, der Inntal-Tunnel im Bereich von Kufstein/Kiefersfelden/Oberaudorf und der Tunnel Lampertheim kommen auf weitere 78 Kilometer und sind schon in Planung.



Anteile von Eisenbahntunneln > 2,5 km in Deutschland, Quelle: Wikipedia⁶⁵

⁶⁴ Liste der längsten Tunnel in Deutschland, a.a.O.

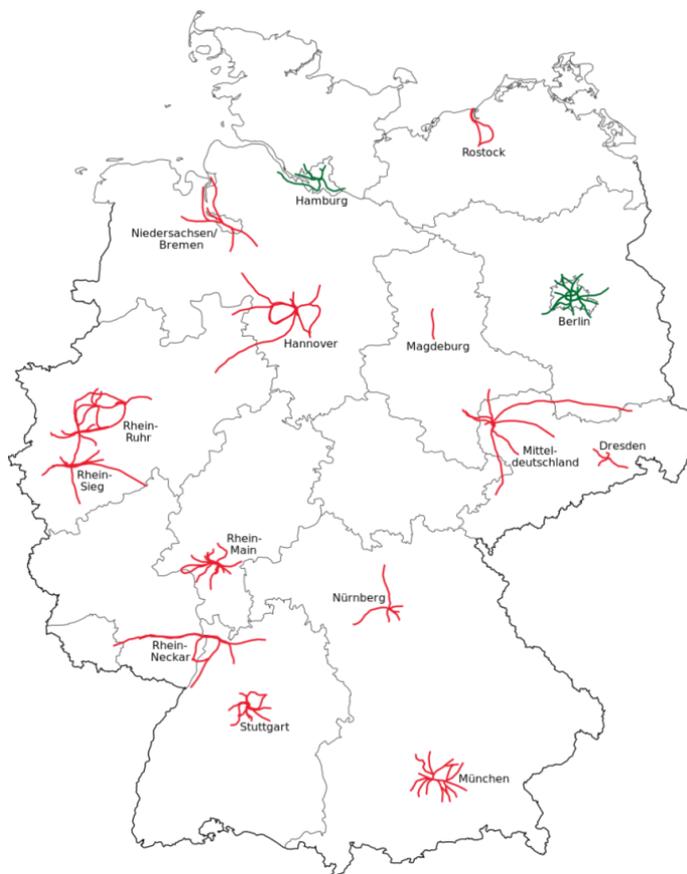
⁶⁵ Liste der längsten Tunnel in Deutschland, a.a.O.

Jahr	Staatsfläche in km ²	Länge Strecken-netz in km	Länge Tunnel > 2,5 km in km	Eisenbahnnetz-dichte in m/km ²	Anteil Tunnel am Netz	Ø neue Tunnel-m pro Jahr
1913	540.000	60.800	13,6	112,4	0,2	387
1929	470.000	56.600	22,8	120,4	0,4	576
2019	357.582	33.400	217,8	93,7	6,5	6113

Netzdichte und Ausbaugeschwindigkeit von Eisenbahntunneln > 2,5 km, Quelle: Wikipedia

4.5 S-Bahn-Tunnel

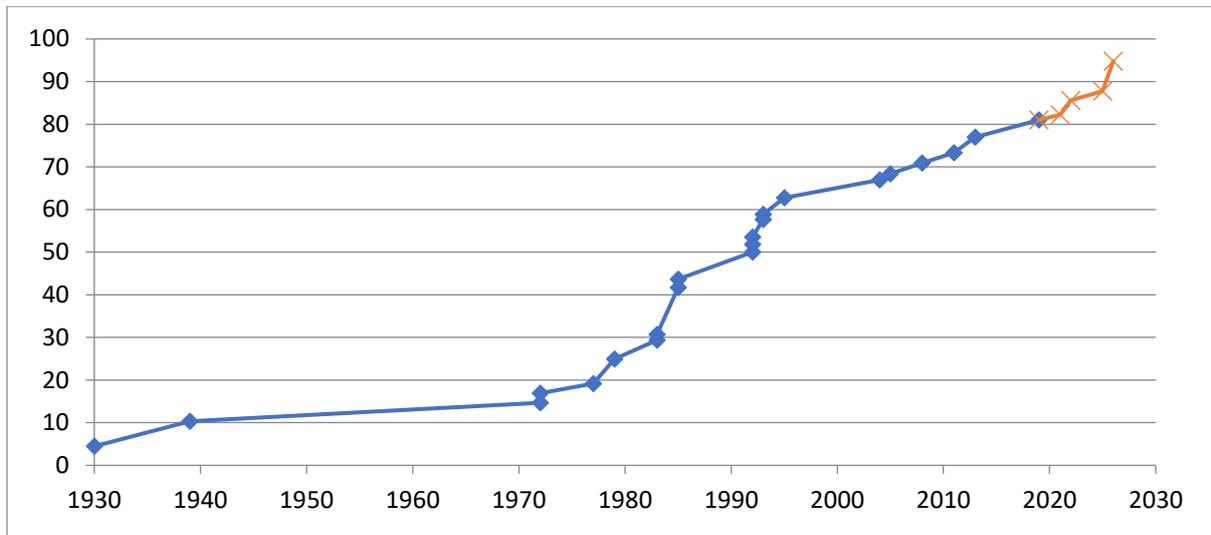
In Deutschland gibt es 16 Eisenbahnnetze, die sich als S-Bahn bezeichnen. Die beiden ersten S-Bahnstrecken in Deutschland wurden in Hamburg und Berlin gebaut, technisch als Gleichstrom-S-Bahn mit eigenem Gleiskörper. Bei den anderen S-Bahnen sind die Übergänge zum Eisenbahnverkehr und zu Straßenbahnen teilweise fließend. S-Bahn-Tunnel haben ein etwas kleineres Lichtraumprofil.



- Gleichstrom-S-Bahn mit eigenem Gleiskörper
- S-Bahn mit gewöhnlichem Bahnstrom per Oberleitung, nur teilweise mit eigenem Bahnkörper

S-Bahn-Netze in Deutschland, Quelle: Wikipedia, Version von Corassi, CC BY-SA 3.0

Auch im Bereich der S-Bahnen hat die Geschwindigkeit des Tunnelbaus stark zugenommen. Der Anstieg begann in den 1970er Jahren und beschleunigte sich in den 1980ern noch einmal.



S-Bahn-Tunnel > 1 km in Deutschland 1930 bis 2030, Quelle: Wikipedia⁶⁶

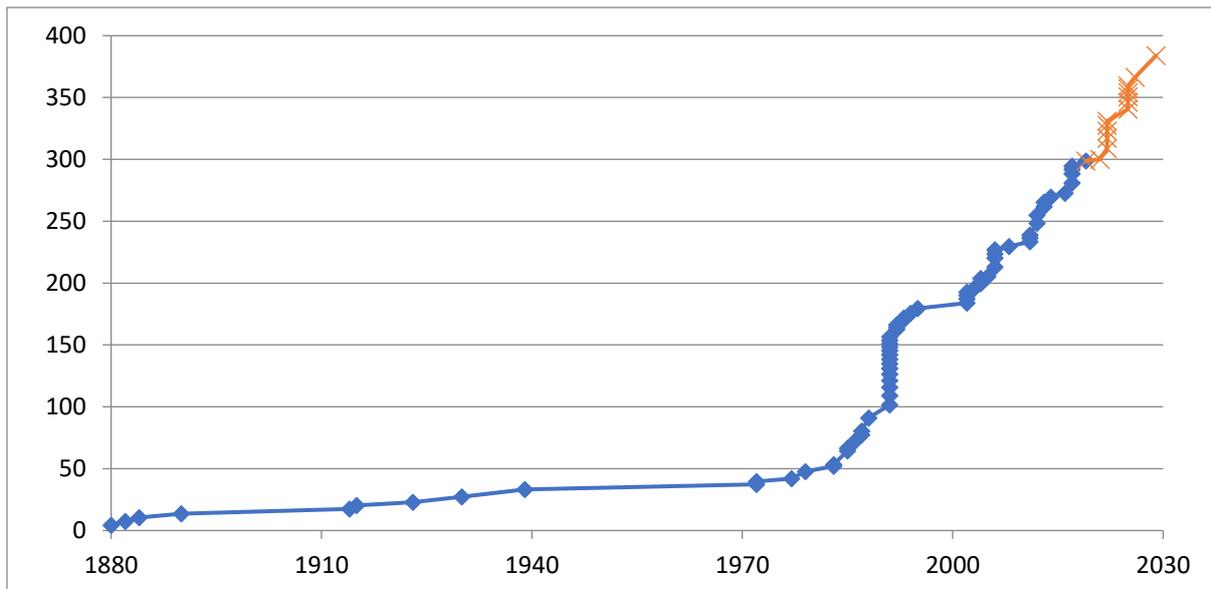
Ab 1972 bis heute wurden durchschnittlich pro Jahr 6,8-mal mehr S-Bahn-Tunnelkilometer gebohrt als im Jahresdurchschnitt der drei Jahrzehnte davor.

Jahr	Länge Tunnel in Kilometern	Ø neue Tunnel-Meter pro Jahr
1925	0	--
1939	10,4	690
1972	22,8	199
2019	81,0	1363
2026	94,8	1969

Ausbaugeschwindigkeit S-Bahn-Tunnel > 1 km in Deutschland 1930 bis 2030, Quelle: Wikipedia

Rechnet man den Bau der längeren Eisenbahntunnel sowie der S-Bahn-Tunnel zusammen, kann der nachfolgende Anstieg an Gesamttunnellängen beobachtet werden:

⁶⁶ Liste der längsten Tunnel in Deutschland, a.a.O.



Länge Eisenbahntunnel > 2,5 km und S-Bahn-Tunnel > 1 km 1880 bis 2030, Quelle: Wikipedia⁶⁷

Es wird ersichtlich, dass pro Jahr in diesen beiden Bereichen zusammen durchschnittlich 7,2 Kilometer neue Tunnel gebohrt werden, und zwar relativ konstant seit 45 Jahren.

4.6. Planungskosten

Die Planungszeiten bis zum Start der Bauarbeiten belaufen sich nicht selten auf zehn Jahre und mehr. Vier Beispiele⁶⁸:

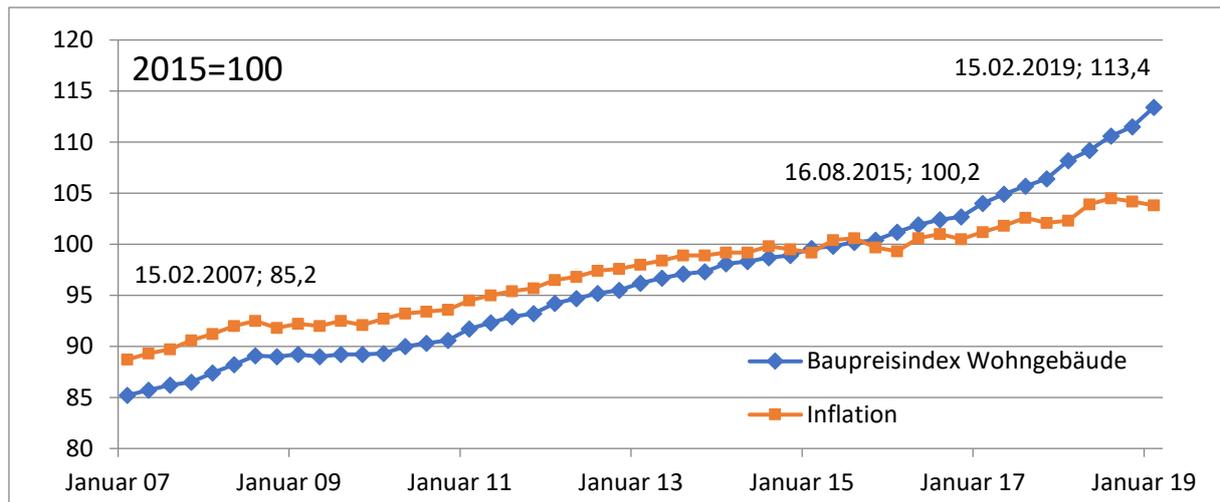
Name	Planungsbeginn	Planungsende	Dauer
Katzenbergtunnel	1977	2002	25 Jahre
Bahnhof Köln/Bonn	1994	2002	8 Jahre
Stuttgart 21	1994	2010	16 Jahre
Zweiter S-Bahn-Tunnel München	2001	2017 ⁶⁹	16 Jahre

Derart lange Planungszeiten verteuern die eigentlichen reinen Planungskosten. Zusätzlich zu den üblichen Planungsleistungen müssen vielfach Aktualisierungen vorgenommen werden, die den Planungsstand an die im Zeitablauf geänderten Bedingungen anpassen. Dazu gehören auch die Baupreise: Ein zu Planungsbeginn erstellter Kostenrahmen muss nach 15 Jahren allein infolge des allgemeinen Anstiegs der Baupreise erhöht werden. Dabei ist zu beachten, dass die Baupreise im Verhältnis zur allgemeinen Preissteigerung in den letzten Jahren viel schneller gestiegen sind.

⁶⁷ Liste der längsten Tunnel in Deutschland, a.a.O.

⁶⁸ Karlheinz Rößler (2021): Grobabschätzung der Baukosten und Treibhausgasemissionen zusätzlicher Tunnel als »Ergänzungsprojekte« für Stuttgart 21, Studie im Auftrag des Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21.

⁶⁹ Tatsächlich scheinen trotz Baubeginn die Planungen gar nicht abgeschlossen gewesen zu sein. Aktuell wird noch einmal umfangreich umgeplant, weil sich Unstimmigkeiten am Anschluss zum Hauptbahnhof zeigten.



Zwischen 2007 und 2019 sind zum Beispiel die Wohnungsbaukosten um 20 Prozent gestiegen. Bei einer Planungsdauer wie beim Katzenbergtunnel von 25 Jahren würden bei einem analogen Anstieg der Tunnelbaukosten nur durch die lange Planungszeit die Gesamtkosten um 44 Prozent steigen.

4.7 Baukosten

Der Verkehrsplaner Karlheinz Rößler geht davon aus, dass ein Kilometer Eisenbahntunnel etwa 100 Millionen Euro kostet. Es gibt auch teurere Projekte wie die zweite Stammbahn in München, die schon heute, weit vor der Fertigstellung, mit 146 Millionen Euro pro Tunnelkilometer veranschlagt wird. Bleibt man aber bei den 100 Millionen Euro, so werden vom Bund im Bahnsektor alle zehn Jahre sechs Milliarden Euro für den Tunnelbau verbraucht. Das Geld dafür bringen letztlich die Steuerzahlenden auf. Kosten von 600 Millionen Euro fallen also Jahr für Jahr an, seit die Tunnelbauindustrie mit den ICE-Neubaustrecken Anfang der 1990er Jahre buchstäblich aufs Gleis gesetzt wurde. Zu den planmäßigen Kosten kommen Aufwendungen infolge nicht vorhergesehener Untergrundverhältnisse bis hin zu Havarien wie im Rastatter Tunnel. Die Rastatter 4,27 Kilometer lange Doppelröhre wird von der DB in Übererfüllung der gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz gebaut, 2017 kam es zu einer Gleissenkung mit anschließender siebenwöchiger Vollsperrung. Durch Notmaßnahmen und infolge des mehrjährigen Baustillstands sind erhebliche Kostensteigerungen zu erwarten.

4.8. Kosten für den baulichen Unterhalt

Tunnel bedürfen der kontinuierlichen Wartung und Instandhaltung. Bei Tunneln durch Gebirge gehört der Berg zum Tragwerk mit dazu, Veränderungen betreffen somit auch den Tunnel, Senkungen und Hebungen erfordern Anpassungen am Tunnel. Wasser dringt ein, die Oberfläche verwittert, die Betonüberdeckung platzt ab, die Bewehrungsstähle rosten und vieles mehr. Die Deutsche Bahn betrieb Ende 2019 insgesamt 745 Eisenbahntunnel mit einer Gesamtlänge von 593 Kilometern.⁷⁰ Insgesamt gehören der DB AG 333 eingleisige Tunnelanlagen mit einer Gesamtlänge von 168 Kilometern

⁷⁰ 2011 waren es noch 798 Eisenbahntunnel, die aber nur auf eine Gesamtlänge von 515 Kilometern kamen, siehe Wikipedia (2021): Eisenbahntunnel, online unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahntunnel>.

sowie 647 zweigleisige Bauwerke mit einer Länge von 580 Kilometern und 2 viergleisige Bauwerke in Bayern, die 450 Meter lang sind.⁷¹ Pro Gleis summiert sich die Tunnellänge auf 1.331,6 Kilometer.

Wenn die Neubaukosten abweichend von den Angaben oben konservativ mit 50 Millionen Euro pro Kilometer angenommen werden, so beträgt der Anlagenwert der DB-Tunnel 66,58 Milliarden Euro. Wenn nur ein Prozent dieser Summe pro Jahr in Wartung und Instandhaltung fließen, dauert es hundert Jahre, bis ein Tunnel einmal erneuert worden ist, das ist ein eher konservativer Ansatz. Ein Prozent vom Anlagenwert sind 666 Millionen Euro – diese Summe muss die DB heute schon pro Jahr aufwenden, wenn sie die Tunnel nicht verfallen lassen will.

Gut möglich, dass die DB AG aber von Anfang an nur halb so viel in Wartung und Instandhaltung investiert hat – bei den Brücken war Ähnliches schon zu beobachten. Bei einer angenommenen Lebensdauer von 100 Jahren müssten von den bundesweit rund 25.700 Bahnbrücken jedes Jahr 257 erneuert werden, um eine dauerhaft gute Infrastruktur im Bahnnetz vorzuhalten. Insgesamt 16 Bundestagsanfragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hatten ergeben, dass in den vergangenen Jahren jährlich nur 115 Bahnbrücken erneuert wurden. Eine weitere Anfrage ergab einen Sanierungsstau der DB zwischen 20 und 49 Milliarden Euro⁷². Eine umfassende Auswertung des Sanierungszustands der durchschnittlich 50 Jahre alten DB-Tunnel steht noch aus. Bei Unterinvestitionen analog zu den Bahnbrücken wäre bei den Tunneln ein Investitionsstau von wenigstens neun Milliarden Euro aufgelaufen (27 x 333 Millionen Euro).

4.9 Kohlendioxidemissionen

Tunnelbau ist extrem CO₂-intensiv. Zum Beispiel wurden für den Bau des 7,7 Kilometer langen Euerwangtunnels 1,1 Millionen Kubikmeter Massen für den Fahrtunnel ausgebrochen sowie rund 7.400 Tonnen Bewehrungsstahl und 585.000 Kubikmeter Beton eingebracht. Für die 23,8 Kilometer Tunnel im Projekt Stuttgart 21 errechnete Karlheinz Rößler 727.000 Tonnen an CO₂-Emissionen. Das sind circa 30.000 Tonnen pro Tunnelkilometer. Bezogen auf Stuttgart 21 errechnet Rößler:

»Die vier Zusatztunnel, welche das Projekt Stuttgart 21 ergänzen sollen, würden für die Emission von fast 730.000 t Treibhausgas verantwortlich sein, die bei der Produktion des benötigten Betons und Bewehrungsstahls sowie des Stahls für Schienen aus den Zementfabriken und Stahlwerken in die Atmosphäre entweichen und somit die Erdüberhitzung weiter vorantreiben würden. Hierbei sind nur die Emissionen berücksichtigt, die allein durch das Baumaterial für die unterirdischen Abschnitte entstehen.«⁷³

Die Autoren Dittmer, Geraets und Schwipps haben den CO₂-Ausstoß von U-Bahnen und Straßenbahnen verglichen. Sie kommen zu folgendem Schluss:

»Der Neubau eines durchschnittlichen Kilometers U-Bahn-Tunnelstrecke setzt rund 100.000 Tonnen CO₂ frei. [...] Bei einem prognostizierten Aufkommen zwischen 7.000 und 40.000 neuen Fahrgästen pro Tag auf den projektierten Strecken läge das CO₂-Einsparpotential infolge ersetzter Bus-

⁷¹ Eisenbahn-Tunnel-Info (2021): Statistik der Eisenbahn-Tunnel in Deutschland, online unter <http://www.eisenbahn-tunnel-info.de/inhalt/statistik.html>.

⁷² Bundesregierung (2019): Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, Drucksache 19/13105: Sanierungs- und Investitionsstau im deutschen Eisenbahnnetz, online unter dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/138/1913896.pdf.

⁷³ Karlheinz Rößler, a.a.O.

und Autofahrten zwischen 700 und 5.000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Bis die beim Bau der U-Bahn-Trassen freigesetzten CO₂-Mengen durch die CO₂-Einsparungen im Betrieb amortisiert werden könnten, würden zwischen 109 und 230 Jahre vergehen.»⁷⁴

U-Bahnen haben kleine Lichtraumprofile als Eisenbahntunnel. Die Rechnung von Karlheinz Rößler ist auch aus dieser Sicht als konservativ anzusehen. Mit dem Rößler-Ansatz emittieren allein der Bau der längeren Tunnel (>2,5 km) und der S-Bahn-Tunnel (6,11 km/Jahr + 1,36 km/Jahr = 7,47 km/Jahr) 228.364 Tonnen CO₂. Tunnelbau-Vorhaben laufen lange. Wenn die kommenden 20 Jahre mit dem Tunnelbau so weitergemacht wird wie bisher – und für die kommenden 10 Jahre sind die Vorhaben schon heute in Bau –, dann werden durch den Bau längerer Tunnel (>2,5 km) und von S-Bahn-Tunneln 4,6 Millionen Tonnen CO₂ emittiert. Nach dem Ansatz von Dittmer, Geraets, und Schwipps wären es über 20 Millionen Tonnen CO₂. Dazu kommen die CO₂-Emissionen für die Instandhaltung der bereits gebauten Tunnel. Bei der Wartung und Instandhaltung von Tunnelröhren von einer Länge von 1.331 Kilometer (Stand 2019) werden jährlich 400.000 Tonnen an CO₂ emittiert, in 20 Jahren sind das weitere acht Millionen Tonnen CO₂.

4.10 Gründe für Tunnelbauten

In den ersten 150 Jahren des Eisenbahnwesens, von 1840 bis 1990, wurden nur dann Tunnel gebaut, wenn die Topographie sonst die Streckenführung nicht erlaubt hätte. Nun hat Deutschland in den letzten 45 Jahren keine neuen Mittelgebirge bekommen, und es haben sich keine neue Flüsse einen Weg durch die Landschaften gebahnt. Neue Strecken untertunneln jetzt häufig Siedlungen und Städte. Die Gründe für den Tunnelbau sind dann vor allem der Werterhalt oder sogar die Wertsteigerung von Immobilien. Auch wenn zuweilen Lärmschutz als Grund angegeben wird, kann davon ausgegangen werden, dass es um Immobilienwerte geht. Grundstücke an Bahnstrecken sind häufig günstig zu bekommen, auch wenn die Strecken schwach befahren sind. Wenn dann die Zugverkehre zunehmen, ist das die aus Gründen des Klimaschutzes gewünschte Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Die Anwohnerinnen und Anwohner fühlen sich aber zunehmend belästigt und finden in der DB für viele überraschend eine Partnerin, die bereitwillig Tunnellösungen debattiert oder sogar umsetzt wie in Rastatt. Die DB und auch der Gesetzgeber (der gleichzeitig mittelbar Eigentümer der DB ist) haben nicht annähernd so viel Interesse an Lärmschutzmaßnahmen am rollenden Material, also den Wagen und Triebfahrzeugen, gezeigt wie am Tunnelbau. Dabei würden durch Maßnahmen dort die Lärmemissionen auf der gesamten Strecke reduziert. Auch mit dichteren Wartungs- und Inspektionsintervallen für Räder und Gleise lässt sich Lärm mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis reduzieren. Stattdessen werden Bürgerinitiativen vereinnahmt, die sich gegen Schienenlärm wenden.

Als neuer Grund für Tunnelbauten soll nun neuerdings der Deutschlandtakt erhalten, siehe dazu auch Kapitel 3. Wenn es schon keine neuen Berge gibt, sollen zumindest die alten Strecken durch Tunnel beschleunigt werden. Ein Fahrzeitgewinn von 10 Minuten? Das wird möglich durch einen Tunnel, der hunderte Millionen Euro kostet. Der Effekt dieser Tunnel steht in keinerlei Verhältnis zum Schaden. Der Deutschlandtakt sollte gerade dasjenige Konzept sein, das die Züge im bestehenden Netz mit minimalem Aufwand, aber maximal kluger Abstimmung aufeinander folgen lässt. Großprojekte sind dazu nicht nötig, dafür hunderte kleinster Ergänzungen. Auch international gehören

⁷⁴ Matthias Dittmer, Frank Geraets, Axel Schwipps (2020): Die Klimabilanz Berliner U-Bahn und Straßenbahnplanungen, Studie des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) — Arbeitskreis Mobilität, Berliner Fahrgastverband IGEB — Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e. V., LAG Mobilität Bündnis 90/Die Grünen Berlin, Facharbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr, Stadt für Menschen — www.stadt fuermenschen.org.

Tunnelbauten zu den zu Recht als aufgezwungen und unnütz bezeichneten Großprojekten, gegen die seit Jahren Widerstand geleistet wird. Beispiele dafür sind die Turin-Lyon-Hochgeschwindigkeitszugstrecke (TAV) mit dem 57,5 Kilometer langen Mont-Cenis-Basistunnel, die Hochgeschwindigkeitsstrecke HS2 London-Birmingham, die auf elf Prozent ihrer Streckenlänge im Tunnel verlaufen soll, und die Untertunnelung der Stadt Florenz für den TAV.⁷⁵ Der ganze Tunnelbau ist keine Frage mehr, die am einzelnen Projekt entschieden werden darf – hier noch sinnvoll, dort vielleicht nicht. Tunnelbau muss generell und vollständig gestoppt werden. Nur so können die Klimaziele eingehalten, und kann die Bahn zu einem leistungsfähigen und kundenfreundlichen Verkehrsträger ausgebaut werden.

⁷⁵ Siehe dazu auch die Dokumentationen von fünf internationalen Foren gegen unnütze und aufgezwungene Großprojekte (englisch «unnecessary imposed mega projects») zwischen 2010 und 2015, online zum Beispiel unter <https://stuttgart21ueberall.wordpress.com/2015/08/18/5-internationales-forum-gegen-aufgezwungene-unnuetze-grossprojekte/>.

Kapitel 5

Der TEE 2.0 als Renaissance des Bahnreisens in Europa? Ein Anfang, aber mehr auch nicht

Bernhard Knierim

Am 8. Dezember 2020 stellten die Verkehrsminister und die Verkehrsministerin (in Österreich führt mit Leonore Gewessler eine Frau das Verkehrsministerium) sowie die Bahnchefs von Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz eine Kooperation für neue Nachtzüge vor. Zu dem schon in den letzten Jahren angewachsenen NightJet-Netz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sollen zahlreiche neue Linien kommen: unter anderem zwischen Paris und Wien sowie Zürich und Amsterdam (ab 2021), zwischen Berlin, Brüssel und Paris (ab 2023), Zürich–Barcelona (ab 2024) und Zürich–Rom (noch ohne Datum).⁷⁶

5.1 Kehrtwende im Angesicht der Klimakrise

Das ist eine erfreuliche Kehrtwende, galten doch die Nachtzüge noch vor fünf Jahren sowohl im Bundesministerium für Verkehr (BMVI) als auch im Deutsche-Bahn-Tower als Auslaufmodell, dem nur unverbesserliche Schienen-Freaks wie wir von *Bahn für Alle* oder das europäische Netzwerk *Back on Track*⁷⁷ hinterherweinen. Die Nachtzugsparte einzustampfen war zwar auch damals schon falsch, wie der große Widerstand gegen die Abschaffung und das breite Medienecho zeigten. Doch nun wird im Zuge der sich verschärfenden Klimakrise immer deutlicher, dass wir einen großen Teil des Flugverkehrs, der vor der Covid-19-Krise stattfand, reduzieren müssen. Bei den Entfernungen innerhalb Europas ist die Bahn die sehr viel klimafreundlichere Alternative. Auch wenn sie auf längeren Strecken nicht mit den Reisezeiten des Flugzeugs konkurrieren kann, bietet sie im Gegenzug mehr Komfort – ohne das Warten an Check-in-Schaltern und in Sicherheitsschlangen⁷⁸ und stattdessen mit der Möglichkeit zur Reise schlafend in einem bequemen Bett.

Die Verlagerung von Flügen ist dabei eine überraschend populäre Maßnahme: Fast zwei Drittel der EU-Bürger gaben in einer Umfrage an, dass sie ein Verbot von Kurzstreckenflügen als Klimaschutzmaßnahme befürworten würden – sogar mit einer sehr großzügigen Definition von »Kurzstrecken« als solchen, die mit 12 Stunden Zugfahrt erreichbar wären.⁷⁹ Sonst wird häufig die Grenze von vier Stunden Zugfahrt gesetzt, da bei solchen Reisen das Flugzeug bei realistischer Betrachtung der Übergangszeiten sogar mehr Zeit benötigt als die Bahn; Frankreich hat der Air France mit dem Covid-19-Rettungsprogramm immerhin solche Flüge untersagt, die mit einer höchstens zweieinhalbstündigen

⁷⁶ Die Pressemitteilung der Bahnen mitsamt einer Grafik der neuen Linien ist hier zu finden: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Gemeinsam-fuer-Europa-Neue-Linien-im-Nachtzugverkehr-5759896?contentId=1204030.

⁷⁷ www.back-on-track.eu

⁷⁸ Leider gibt es auch bei einigen Hochgeschwindigkeitszügen wie dem Eurostar inzwischen einen Sicherheitscheck. Es bleibt aber zu hoffen, dass dies nicht der Standard im internationalen Bahnverkehr wird.

⁷⁹ Umfrage der Bertelsmann-Stiftung / »EUPinions« im November 2020: What Europeans say they will do to combat climate change. https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user_upload/eupinions_brief_Climate_Change.pdf.

Zugfahrt zu ersetzen wären.⁸⁰ Acht bis zwölf Stunden Zugfahrt lassen sich hingegen am komfortabelsten schlafend in einem Nachtzug zurücklegen – der dann gegenüber dem Flugzeug den zusätzlichen Vorteil der bequemen Ankunft am Morgen hat, ohne dass die Reisenden dafür zu nachtschlafender Zeit aufstehen müssen. Und eine Umfrage der europäischen Investitionsbank ergab, dass rund 40 Prozent der EU-Bürger sogar bereit wären, auf Fliegen zukünftig komplett zu verzichten, um damit zum Klimaschutz beizutragen.⁸¹ Erstaunlich ist, dass neuerdings sogar die Luftverkehrslobby die Verlagerung auf die Schiene fordert: Der Bund der Luftverkehrswirtschaft macht sich in seinen aktuellen Positionspapieren für eine Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringerflügen auf die Bahn stark⁸² und fordert den Ausbau des Bahnnetzes im Sinne des Deutschlandtakts⁸³ – wohl vor allem unter dem Eindruck der wirtschaftlichen Probleme der Airlines durch die Covid-19-Krise. Zukunftsforscher wie Matthias Horx gehen außerdem davon aus, dass sich die Reisegewohnheiten langfristig verändern und insbesondere kurze Geschäftsreisen zunehmend überflüssig werden, weil sie durch Videokonferenzen ersetzt werden.⁸⁴ Das zeigt, dass es momentan gute Möglichkeiten gibt, den ohnehin stattfindenden Wandel der Mobilität im Sinne von Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit zu gestalten.

5.2 Internationaler Verkehr und das Konzept »Trans-Europ-Express 2.0«

Theoretisch wäre die Bahn auf vielen innereuropäischen Strecken schon heute eine gute Alternative zum Flugzeug – nur mangelt es bislang auf vielen Strecken an Verbindungen. Das Schienennetz ist vielfach nicht gut für den internationalen Verkehr ausgebaut, oft gibt es keine durchgehenden Züge und nicht einmal durchgehende Tickets, und die Kombination mehrerer Züge ist unkomfortabel und mit Wartezeiten und Verspätungsrisiken verbunden. Vor allem zahlreiche Nachtzugverbindungen – darunter klassische Züge wie zwischen Paris und Berlin oder zwischen Amsterdam und Warschau – sind in den letzten Jahren leider weggefallen. Die ÖBB sind momentan die einzigen, die in Mitteleuropa noch ein nennenswertes Nachtzugnetz betreiben – und allmählich sogar wieder ausweiten.

Von der deutschen Bundesregierung war hingegen jahrelang keinerlei Engagement für den internationalen Bahnverkehr zu bemerken. Die erste Überraschung war daher die vom Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 21. September 2020 präsentierte Idee eines »Trans-Europ-Express 2.0« (»TEE 2.0«) als Konzept für einen international vertakteten Bahnverkehr mit Tages- und Nachtzügen quer durch Europa.⁸⁵ Sofort drängte sich die Frage auf, ob dies wieder einmal nur eine von Scheuers großspurigen Ankündigungen war, um von seinen diversen Skandalen und den Rücktrittsforderungen abzulenken und sich stattdessen als Macher zu inszenieren. Mit der konkreten Ankündigung der neuen Linien im Dezember wurde deutlich, dass sich immerhin etwas in die richtige Richtung bewegt – auch wenn die Idee dabei immer stärker zusammenschrumpft: Das von Scheuer im September

⁸⁰ Dies betrifft in Frankreich gerade einmal drei Flugverbindungen – während die deutsche Bundesregierung der Lufthansa im Rahmen des Rettungspakets überhaupt keine Vorgaben gemacht hat. Siehe auch den Blog-Beitrag unter <http://mobilitaetswen.de/die-corona-krise-als-chance-fuer-die-verlagerung-von-kurzstreckenfluegen-auf-die-bahn/>.

⁸¹ <https://www.eib.org/en/surveys/climate-survey/3rd-climate-survey/what-to-give-up-for-climate-change.htm>

⁸² BDL (2020): Masterplan Klimaschutz im Luftverkehr – Maßnahmen für einen CO₂-neutralen Luftverkehr. Berlin: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. <https://www.bdl.aero/de/themen-positionen/nachhaltigkeit/klimaschutz/>

⁸³ BDL (2021): Jetzt die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs stärken - Vorschläge und Forderungen für die zukünftige Luftverkehrspolitik. Berlin: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. <https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2021/02/20210215-BDL-Kernforderungen.pdf>

⁸⁴ Horx, Matthias: Die Welt nach Corona. Online unter: <https://www.diezukunftnachcorona.com/die-welt-nach-corona/>

⁸⁵ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/EU-Ratspraesidentschaft/innovativer-schiienenverkehr-2020-09-21.html>

präsentierte Konzept umfasste noch acht Tageslinien (»TEE«) und acht Nachtlinien (»EuroNight«). Selbst das wäre für ein wirklich Europa überspannendes Netz noch viel zu wenig gewesen, fehlte doch unter anderem die Iberische Halbinsel, Großbritannien und Osteuropa fast vollständig. Andere Ideen für europäische Bahnnetze wie der von uns bereits 2016 vorgestellte »LunaLiner«⁸⁶ waren hier schon wesentlich umfassender. Nun ist aber auch von den »TEE 2.0«-Linien keine Rede mehr, sondern nur noch von einigen neuen Nachtzugverbindungen, die teilweise auch vorher schon angekündigt waren. Und inzwischen haben Bundesregierung und Deutsche Bahn AG deutlich gemacht, dass die DB AG keine neuen Schlaf- und Liegewagen kaufen wird, sondern selbst nur Sitzwagen an den neuen Nachtzügen betreiben will.⁸⁷ Damit ist sie auf die Kapazitäten der Partner – vor allem der ÖBB – angewiesen, und das wirklich Neue an den Ankündigungen schrumpft immer stärker zusammen.

5.3 Aktive bringen neue Nachtzüge ins Rollen

Immerhin ist es aber ein wichtiger Schritt vorwärts, dass nun tatsächlich etwas auf offizieller europäischer Ebene ins Rollen kommt – noch dazu unter Beteiligung der deutschen Regierung, die bisher zu den Bremsern gehörte und Nachtzüge als Nischenprodukt für Eisenbahnromantikern und -romantikerinnen sah. Dies ist ein Erfolg all der Aktivistinnen und Aktivisten, die seit Jahren für einen besseren internationalen Verkehr kämpfen – und sich nun verwundert die Augen reiben, wenn Verkehrsminister Scheuer und DB-Chef Lutz behaupten, sie beide seien doch auch schon immer für die Nachtzüge gewesen. Auch dass die Kooperation der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den verschiedenen EU-Ländern als entscheidend für das Gelingen der internationalen Linien angesehen wird, anstatt immer nur auf den »europäischen Eisenbahnmarkt« zu verweisen, ist ein Fortschritt.⁸⁸ Das gleiche gilt für die Idee einer internationalen Buchungsplattform, die endlich den Erwerb von durchgehenden Tickets vereinfachen und teilweise überhaupt erst ermöglichen würde. Und in Bezug auf die Beschaffung von Zügen, die bisher zur Einrichtung neuer internationaler Bahnverbindungen fehlen, tut sich immerhin auf EU-Ebene etwas: Möglicherweise wird die EU-Kommission im Rahmen des »Year of Rail« 2021 ein entsprechendes Finanzierungsprogramm aufsetzen.

5.4 Da geht mehr: Züge statt Flüge

All das ist ein erfreulicher Anfang, mehr aber auch nicht. Es braucht ein ganzes Netz aus langlaufenden Tages- und Nachtzügen, damit die Bahn in ganz Europa zu einer zuverlässigen und komfortablen Alternative zum Flugverkehr werden kann. Dafür kämpfen wir auch weiterhin – gemeinsam mit dem europäischen Netzwerk *Back on Track*. Aber immerhin stoßen wir mit den Forderungen nun anders als früher nicht mehr auf Augenrollen, sondern die Notwendigkeit besserer internationaler Bahnverbindungen ist zumindest anerkannt. Mit der Hinzunahme weiterer Länder und Bahnen sollten sich

⁸⁶ <https://bahn-fuer-alle.de/lunaliner-die-neue-nachtzug-kooperation-der-europaeischen-bahnen/>

⁸⁷ Caspar Schwietering: Halbherziges Nachtzug-Comeback - Deutsche Bahn kauft keine neuen Schlafwagen. In: Der Tagesspiegel vom 16.2.2021; <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/halbherziges-nachtzug-comeback-deutsche-bahn-kauft-keine-neuen-schlafwagen/26920742.html>

⁸⁸ Im »TEE 2.0«-Konzept wird die Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft zum Betrieb dieser Linien vorgeschlagen, vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/eu-ratspraesidentschaft-innovative-schiene-nachtverkehr-21-09-2020.pdf>, Seite 15. Im Anschluss ist Bundesregierung von dieser Position wieder etwas abgerückt, vgl. [Antwort der Bundesregierung auf Frage 12 der Kleinen Anfrage der Linksfraktion, Drucksache 19/24161](#). Mit der Ankündigung der neuen Nachtzuglinien am 8. Dezember 2020 steht nun wieder die Kooperation im Vordergrund: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Gemeinsam-fuer-Europa-Neue-Linien-im-Nachtzugverkehr-5759896?contentId=1204030

noch mehr Verbindungen (wieder)herstellen lassen, aber dafür braucht es auch weiterhin eine starke Lobby.

Ein besseres Netz von Bahnverbindungen ist für ein wirkliches Umsteuern zudem bei weitem nicht ausreichend. Dafür müssten die EU und die Regierungen der europäischen Staaten auch zum zweiten Schritt bereit sein und sich trauen, dem Flugverkehr – auch in Anbetracht der aktuellen Krise – seine Privilegien wegzunehmen. Es war schließlich noch nie nachvollziehbar, dass der grenzüberschreitende Flugverkehr von der Mehrwertsteuer befreit ist und sämtlicher Luftverkehr keine Kerosinsteuer und kaum für seine immensen klimaschädlichen Emissionen zahlen muss, während der klimafreundlichere Bahnverkehr all diese Steuern und Abgaben entrichtet. Immerhin entspricht das einer Subvention von jährlich 12,4 Milliarden Euro für den Luftverkehr.⁸⁹ Es wäre besser gewesen, diese Subventionen schon in der Zeit abzubauen, als die Luftverkehrswirtschaft vor lauter Kraft kaum gehen konnte, aber die Notwendigkeit ist wie eh und je gegeben.

Oder trauen sich die Regierungschefs sogar bis zu einem Verbot von Kurzstreckenflügen, wie es immerhin eine klare Mehrheit der Europäerinnen und Europäer befürworten würde? Ein wirklicher politischer Wandel für eine Mobilitätswende auf europäischer Ebene wird in jedem Falle noch ein größerer politischer Kampf sein.

⁸⁹ Beermann, Ann-Cathrin et al. (2020): Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus - Wie ein Subventionsabbau den Klimaschutz voranbringt und den Bundeshaushalt entlastet. Berlin: Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft.

Kapitel 6

Nachtzüge: Die Renaissance kommt – aber was macht die DB?

Joachim Holstein

In auffälligem Kontrast zur Bereitschaft der Deutschen Bahn AG (DB) und des Bundes, ein- bis zweistellige Milliardenbeträge in Großprojekte mit zweifelhaftem Nutzen oder sogar absehbaren Nachteilen zu versenken, steht die Weigerung, wenige Millionen Euro für Nachtzüge – gemeint sind echte Nachtzüge mit Schlaf-, Liege- und Sitzwagen und nicht nächtlich verkehrende ICEs – auszugeben und dabei mit Nachbarbahnen zu kooperieren.

Wenige Jahre, nachdem die DB Ende 2016 ihre Nachtzüge trotz steigender Fahrgastzahlen und verbesserter Wirtschaftlichkeit eingestellt hatte, vermelden andere Zugbetreiber Fahrgastrekorde (ÖBB)⁹⁰, erteilen andere Länder Aufträge zur Entwicklung neuer Linien (Schweden⁹¹, Niederlande⁹²) und zur Kooperation mit Nachbarbahnen (Schweiz⁹³), bewerben sich Privatunternehmen um Strecken (Flixtrain in Frankreich⁹⁴), fordern Zehntausende in mehreren Petitionen die Wiedereinführung von Nachtzügen⁹⁵ und sorgte die Wiedereinführung des Nachtzuges von Wien nach Brüssel im Januar 2020 für einen großen Medienauflauf.⁹⁶ Aber selbst die von vier deutschen Europa-Abgeordneten zur deutschen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 geforderte Nachtzugverbindung von Berlin nach Brüssel wurde vom Bund sinngemäß mit »Hamwa nich, kennwa nich, wollnwa nich« abgebürstet⁹⁷, ehe Verkehrsminister Andreas Scheuer im Herbst 2020 zwei Überraschungen aus dem Hut zauberte – dazu gleich mehr. Aber zunächst die Frage:

Warum stampfte die DB ihre Nachtzug-Sparte ein? Da es angesichts der im Vergleich zu den Tunnelgroßprojekten geringen Investitionen nicht am Geld liegen konnte, sind die Gründe offenbar woanders zu suchen. Zugegeben: Bei den Tunnelprojekten fließen in der Regel direkt Bundesmittel. Aber Klimaschutz ist vielleicht auch eine (Bundes-)Investition wert.

⁹⁰ Stellvertretend für viele Artikel:

<https://www.diepresse.com/5743720/obb-plan-aufgegangen-nachtzug-ist-ein-erfolg>

⁹¹ <https://www.railwaygazette.com/passenger/malmö-köln-suggested-as-first-route-for-a-network-of-night-trains/55550.article>

⁹² <https://www.derstandard.de/story/2000109747292/amsterdam-zieht-oebb-nachtzug-an>

⁹³ <https://www.nau.ch/politik/bundeshaus/simonetta-sommaruga-will-wieder-nachtzuge-65533274>

⁹⁴ <https://www.railwaygazette.com/flixtrain-seeks-to-enter-french-passenger-market/48737.article>

⁹⁵ <https://www.change.org/p/bahnchef-richard-lutz-machen-sie-die-db-zu-einer-echten-alternative-zu-flügen-und-sorgen-sie-für-ein-nachtzüge-angebot-in-deutschland-andischeuer-db-presse-bmvi>

<https://www.change.org/p/pour-le-retour-des-trains-de-nuit-internationaux-en-belgique>

<https://www.change.org/p/bundeskanzlerin-angela-merkel-klimafreundlich-europa-stärken-mit-nachtzügen-vermeidbare-emissionen-einsparen-2>

<https://www.change.org/p/deutsche-bahn-ag-petition-zur-einführung-des-nachtzuges-zwischen-berlin-brüssel-paris-andischeuer-db-presse-renfe-sncf-sncb>

⁹⁶ <https://www.sn.at/panorama/international/video-erster-oebb-nachtzug-aus-wien-in-bruessel-eingetroffen-82279636>

⁹⁷ <https://www.change.org/p/bundeskanzlerin-angela-merkel-klimafreundlich-europa-stärken-mit-nachtzügen-vermeidbare-emissionen-einsparen-2/u/25606777>

Die Nachtzug-Sparte wurde von der DB über Jahre hinweg stiefmütterlich behandelt: Oft fielen Schlaf- und Liegewagen aus, weil Reparaturen nicht zügig durchgeführt wurden und man sich weigerte, bei sechs- oder achtnächtigen Wagenumläufen Ersatzwagen beispielweise von Berlin nach Hamburg zu überführen. Kunden stießen beim Versuch, im Internet eine Fahrt im Nachtzug zu buchen, jahrelang auf die Schranke »Preisauskunft nicht möglich«, weil die DB ihre Website nicht für die Auswahl zwischen den verschiedenen Komfortkategorien der Schlaf- und Liegewagen programmiert hatte. Als dieses Versäumnis behoben und darüber hinaus die durchgehende Nutzung der Sitzwagen erlaubt wurde, anstatt diese beispielsweise zwischen Erfurt und Frankfurt abzusperren, stieg die Nutzung⁹⁸ der Nachtzüge im zweistelligen Prozentbereich an – nachlesbar im »Nachtzug-Monitoring« vom Dezember 2016⁹⁹, auf das die Stuttgarter Nachrichten vom 18. Dezember 2016 verwiesen.¹⁰⁰

Zu diesem Zeitpunkt hatte die DB aber schon beschlossen, ihre CityNightLine-Nachtzüge abzuschaffen – mit der aberwitzigen Begründung, man wolle wegen der hohen Nachfrage nach nächtlichen Reisen zukünftig ausschließlich Sitzplätze anbieten und ICE und IC an Stelle von CityNightLine-Zügen einsetzen. So erläuterte es Ronald Pofalla gegenüber der Presse auf der Fahrt zum Klimagipfel in Paris Ende 2015 – bezeichnenderweise in einem gecharterten ICE, dem ersten Direktzug zwischen Berlin und Paris nach Einstellung des Nachtzuges.¹⁰¹

Trotz aller Proteste von Beschäftigten der Nachtzugtochter DB European Railservice GmbH (DB ERS)¹⁰², von Fahrgast- und Umweltverbänden zog die DB den Ausstieg durch. Jedoch ergriffen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Gelegenheit, kauften alle 42 rund zehn Jahre zuvor in Dienst gestellten Schlafwagen der Baureihe 173 sowie 15 behindertengerechte Liegewagen und erweiterten damit ihr Angebot an Nachtzügen deutlich: Einen Tag nach dem Ende der DB-Nachtzüge fuhren ÖBB-Nightjets von München nach Rom, Mailand und Venedig, von Zürich über Berlin nach Hamburg und von Innsbruck über München nach Hamburg und Düsseldorf. Damit übernahmen die ÖBB rund die Hälfte des DB-Nachtzugnetzes. Bei der Vorstellung dieser Nightjet-Erweiterung am 7. Oktober 2016¹⁰³ war auch die DB zugegen und präsentierte den Ausbau ihrer nächtlichen ICE-Linien als »Kooperation« mit den ÖBB; dazu gehörte, dass die ÖBB-Nachtzüge auch bei der DB gebucht werden konnten und die verschiedenen Bahncards anerkannt werden sollten.

⁹⁸ Die DB bezeichnet die realen Nutzungszahlen existierender Nachtzüge stets als »Nachfrage«. Der Begriff ist irreführend, da zur »Nachfrage« auch diejenigen Reisenden gehören, die für die Reise an einem bestimmten Termin gern einen Nachtzug genutzt hätten, dies aber nicht konnten, weil entweder die DB für den Reisewunsch keinen Nachtzug anbot oder aber die gewünschte Komfortkategorie oder sogar der gesamte Zug ausgebucht war.

⁹⁹ DB Fernverkehr AG (02.12.2016): »Nachtzugmonitoring – Ergebnisse per September 2016«. Der Zuwachs der Verkehrsleistung im Zeitraum Januar bis September 2016 gegenüber Januar bis September 2015 betrug beim Flügelzug Zürich–Berlin/Prag 10,5 Prozent, beim Linienkreuz Hamburg/Amsterdam–München/Zürich 20,2 Prozent und beim Flügelzug Köln–Warschau/Prag 20,3 Prozent (Folie 7); detaillierte Zählungen ergaben, dass dort, wo die Anzahl der Wagen verdoppelt bzw. verdreifacht wurde, sich auch die Reisendenzahlen verdoppelten beziehungsweise verdreifachten (Folien 14 und 15). Dies zeigt, dass das Nachtzugangebot der DB 2015 die vorhandene Nachfrage nicht befriedigt hatte.

¹⁰⁰ Thomas Wüpper: »Nachtzüge sind stärker gefragt«, in: Stuttgarter Nachrichten vom 18.12.2016: <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.deutsche-bahn-nachtzuege-sind-staerker-gefragt.d36ff327-3b55-4f49-9e4c-f3eecdabfd7.html>.

¹⁰¹ »Die Bahn überdenkt ihr Nachtzugkonzept«, Klimaretter.Info vom 29.11.2015: <http://www.klimaretter.info/politik/nachricht/20158-die-bahn-ueberdenkt-ihr-nachtzugkonzept-2>

¹⁰² <https://www.nachtzug-bleibt.eu>

¹⁰³ <https://www.derstandard.at/story/2000045527066/oebb-uebernehmen-nachtzugsverbindungen-der-deutschen-bahn>

Als im Februar 2017 auf Antrag der Linksfraktion im Verkehrsausschuss des Bundestages die zweite Anhörung¹⁰⁴ (nach der ersten im Januar 2015¹⁰⁵) zu Nachtzügen stattfand, konnte der eingeladene ÖBB-Vertreter Kurt Bauer bereits vermelden, dass man mit den übernommenen Linien schwarze Zahlen schreibe und sich insbesondere die hochpreisigen Schlafwagen wie von selbst verkauften. Wer in den letzten Jahren versucht hat, einen Platz im Schlafwagen zu buchen, wird es am eigenen Leibe erfahren haben: Die Bettplätze sind fast immer ausverkauft. Dies zeigt, dass die Nachtzüge von einer Klientel nachgefragt werden, die die DB buchstäblich nicht auf dem Zettel hatte. Als sie 2014 eine »Zielgruppenanalyse« erstellte, sah die DB die Nachtzüge vorwiegend als Verkehrsmittel für »Low-Budget-Kundschaft« (Interrailer), »Eventer« (Besucher von Veranstaltungen) und für Menschen, die aus medizinischen, ökologischen oder touristischen Gründen nicht fliegen wollten und von der DB als »Flugphobiker und Eisenbahnnostalgiker« diffamiert wurden. Ausgeblendet wurden Reisende aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft, für die Zeit Geld ist und für die der Nachtzug die bessere Alternative zu Flug/ICE plus Hotel darstellt.¹⁰⁶

Die DB brachte es auch fertig, ihre Nachtzüge aus dem Internet und dem DB-Navigator auszublenden – und zwar immer dann, wenn andere Züge auf derselben Verbindung schneller waren, zumeist nächtliche ICE mit Umsteigen, aber auch auf der Strecke Karlsruhe–Berlin der Nachtzug Paris–Moskau der Russischen Eisenbahnen (RZD). Die DB blendete sogar die Hälfte der Reisenden ihrer Nachtzüge aus, indem sie Reisende im Sitzwagen zu »Intercity-Reisenden« und damit zu Reisenden des Tagverkehrs machte. Diese Manipulation wurde gegenüber den Medien und damit gegenüber der Öffentlichkeit verschwiegen; stattdessen wurden nur diejenigen, die mit einer Reservierung im Schlaf- oder Liegewagen unterwegs waren, als »Nachtzugreisende« bezeichnet. Dies ist der Ursprung der zählebigen und von Medien kaum hinterfragten Behauptung, »nur 1 Prozent« der Fernverkehrsreisenden sei mit einem Nachtzug unterwegs gewesen. In Wirklichkeit waren es rund doppelt so viele, und da Reisende in Schlaf- oder Liegewagen im Durchschnitt fast die dreifache Strecke im Vergleich zu ICE-Reisenden zurücklegen, lag der Anteil der Verkehrsleistung der Nachtzüge in den 2010er Jahren schätzungsweise bei 4 bis 5 Prozent des gesamten Fernverkehrs. Das war zwar immer noch deutlich weniger als der Anteil bei den ÖBB (damals bereits 17 Prozent vom Umsatz), aber eben deutlich mehr, als die DB behauptete.

Auf dem Papier wurde damit auch die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge verschlechtert. Denn die Kosten der Sitzwagen (anteilige Trassen- und Stationsgebühren sowie Personalkosten) wurden dem Geschäftsbereich Nachtzüge angelastet, aber auf der Einnahmenseite wurden die Sitzwagen ab dem Moment herausgenommen, als die Nachtzüge nicht mehr von der Fernverkehrs-Tochterfirma DB Autzug GmbH betrieben wurden, sondern von DB Fernverkehr direkt. Dies machte beim Übergang von 2012 nach 2013 laut DB rund 5,4 Millionen Euro aus und damit über die Hälfte der angeblichen Erhöhung des Defizits von 8,5 auf 18,3 Millionen Euro. Die Begründung für diese Änderung sinngemäß: »DB Fernverkehr wird sich doch nicht selber eine Rechnung schreiben!« Egal ob man das vorhat oder nicht: Für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit ist eine saubere Kostenzuscheidung Pflicht. Und diese hat die DB bei ihren Nachtzügen spätestens seit 2013 unterlassen.

¹⁰⁴ https://www.bundestag.de/resource/blob/505978/93f7b1ef18775beaaf4239cf38559667/095_sitzung_protokoll-data.pdf

¹⁰⁵ https://www.bundestag.de/resource/blob/356570/41abb5806e2323cd23b10d51ef5583b3/026_sitzung_protokoll-data.pdf

¹⁰⁶ »Luna – Weiterentwicklung Nachtzugverkehr: Unterlage zum 3. Steuerkreis am 20. März 2014«, Folie 22

Aus den Unterlagen der »Steuerkreise« für die Weiterentwicklung des Nachtzugverkehrs von 2014 geht ferner hervor, dass die Nachtzüge 2012 und 2013 jeweils einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschafteten und damit auf der Schiene profitabel waren.¹⁰⁷ 2012 waren dies 11,1 Millionen Euro (Umsatz 121,6 Millionen Euro, Kosten 110,5 Millionen Euro), 2013 waren es inklusive der oben genannten 5,4 Millionen Euro »Erlöse aus Pendlerwagen« 12,3 Millionen Euro (Umsatz 130,5 Millionen Euro, Kosten 118,1 Millionen Euro), obwohl zu den »Kosten« (110 Millionen Euro) noch eine Spalte »Vertrieb« mit immerhin 8,1 Millionen Euro hinzutrat. Die Fragen des Wirtschaftsausschusses der DB European Railservice, auf welcher Grundlage diese Vertriebskosten errechnet worden seien, konnte oder wollte der Konzern nicht beantworten. Auch die Zahlen, mit denen der Bahntower aus operativen Gewinnen einen bilanziellen Verlust machte, konnten nicht erklärt werden: 2012 wurden 7,0 Millionen Euro für Abschreibungen angesetzt, 2013 hingegen 7,5 Millionen Euro, und der Overhead explodierte geradezu von 12,6 Millionen Euro auf 17,8 Mio. Euro.¹⁰⁸

Es war also kein Wunder, dass die Beschäftigten der DB ERS gegen das »Kaputtrechnen« der Nachtzüge protestierten und die Presse über die Zahlentricks berichtete. »Nur die Deutsche Bahn sagt den Nachtzug tot«, titelte die Stuttgarter Zeitung¹⁰⁹, und in der Welt hieß es: »So rechnet die Deutsche Bahn die Nachtzüge krank.«¹¹⁰ Die Wirtschaftswoche fasste die Geschäftspolitik der DB so zusammen:

»Stattdessen hat die Bahn die Nachtzüge vergammeln lassen, sich keine Mühe gegeben mit einem einfachen Buchungssystem, die Marken CityNightLine und den damaligen InterCityNight nicht klar geführt und erzählt nun: Nachts fährt keiner.

Das ist so, als wenn ein Supermarkt ständig verschimmelte Erdbeeren anbietet, auf ihnen sitzen bleibt und am Ende beleidigt feststellt: »Erdbeeren sind offenbar out. Wir nehmen sie aus dem Sortiment.«¹¹¹

Es war in Wirklichkeit noch schlimmer: Der »DB-Supermarkt« hatte selbst erntefrische Erdbeeren als verschimmelt bezeichnet¹¹² und sie keineswegs »angeboten«, sondern im hintersten Regal versteckt

¹⁰⁷ Aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht ist es keinesfalls notwendig, dass der gemäß Art. 87e Abs. 4 GG zur Daseinsvorsorge gehörende Eisenbahn-Fernverkehr nach betriebswirtschaftlichen Kriterien profitabel sein muss. Hier geht es um eine Kritik an der Methode der DB, ein Zugsystem dadurch aufs Abstellgleis zu schieben, dass man ihm Einnahmen entzieht, ihm Fixkosten in nicht nachvollziehbarer Höhe aufbürdet und beim Vorwurf mangelnder Wirtschaftlichkeit auch noch ausblendet, dass ein Großteil seiner »Kosten« in anderen Konzernunternehmen als Einnahmen auftaucht und ein Wegfall dieses Zugsystems die Wirtschaftlichkeit anderer Konzernunternehmen verschlechtert.

¹⁰⁸ Alle Angaben nach: »Weiterentwicklung Nachtzugverkehr: Unterlage zum 1. Steuerkreis« (15.01.2014), Folie 8 und »Luna – Weiterentwicklung Nachtzugverkehr: Unterlage zum 4. Steuerkreis am 29. April 2014«, Folie 3.

¹⁰⁹ Christoph Donauer: »Nur die Deutsche Bahn sagt den Nachtzug tot«. In: Stuttgarter Zeitung vom 31.5.2016: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.db-stellt-nachtzuege-ein-nur-die-deutsche-bahn-sagt-den-nachtzug-tot.a2286742-a525-4a20-85c5-e7e9696d9e5d.html>.

¹¹⁰ Nikolaus Doll, Max Zimmermann: »So rechnet die Deutsche Bahn die Nachtzüge krank«. In: Die Welt vom 1.6.2016: <https://www.welt.de/wirtschaft/article155863687/So-rechnet-die-Deutsche-Bahn-die-Nachtzuege-krank.html>

¹¹¹ Markus Werner: »Mit den Nachtzügen stirbt die Seele der Deutschen Bahn«. In: Wirtschaftswoche vom 1.6.2016: <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/werner-knallhart-mit-den-nachtzuegen-stirbt-die-seele-der-deutschen-bahn/13668710.html>.

¹¹² Standard beim Schlechtreden der Nachtzüge war der Verweis der DB auf die teilweise 40 Jahre alten Liege- und Ruhesesselwagen bei hartnäckigem Verschweigen der bei ihrer Einführung 2003 gefeierten (siehe unter anderem www.zeit.de/2003/50/Nachtzug) neuen Schlafwagen der Baureihe 173, die 2016 komplett von den ÖBB übernommen wurden. Diese Irreführung wurde sogar noch Anfang 2020 in einer von vielen Medien ungeprüft übernommenen dpa-Meldung fortgesetzt, als die luftgefederten, über lochkartengesicherte Türen und eine Entkeimungsanlage verfügenden Schlafwagen als »museumsreif« bezeichnet und in faktisch geschäftsschädigender Art und Weise um drei Jahrzehnte älter gemacht wurden. Trotz mehrfacher Hinweise und Bitten um Korrektur verbreiteten ARD und ZDF diese »alternativen Fakten« auch

und auf Nachfrage behauptet, man habe keine Erdbeeren, aber dafür leckere (und teure) Kirschen der Marke ICE.¹¹³

Bis zum Beginn der Corona-Maßnahmen 2020 rannte die Kundschaft dem Nachbar-Supermarkt ÖBB die Bude ein¹¹⁴, denn das von der DB nicht gewollte Produkt ist nach wie vor beliebt, und auch weitere Annahmen der DB – ständig fallende Preise bei Erdöl, Billigfliegern und Fernbussen – haben sich als falsch erwiesen. Von verantwortungsvollen Managern, die ihre Verpflichtung gegenüber dem Staat als Auftraggeber und Eigentümer ernstnehmen, sollte man erwarten, dass sie ihre damalige Einschätzung revidieren und sich für eine Stärkung des Nachtzugsystems einsetzen – auch und gerade in Corona-Zeiten, denn die Möglichkeit, ein komplettes Abteil zu buchen und im eigenen, geschützten Raum zu reisen, ist ein unschlagbarer Wettbewerbsvorteil gegenüber den Großräumen im ICE und im Flugzeug. Private Anbieter und die ÖBB hatten das sofort erkannt und warben für das fast kontaktlose Reisen im Schlaf- oder Liegewagen.

Völlig überraschend kam daher im September 2020 die Ankündigung von Minister Scheuer, Europa durch ein Netz von Hochgeschwindigkeitszügen (einer pro Tag und Strecke) und Nachtzügen auf ausgewählten Strecken besser zu verbinden als bisher – siehe dazu Kapitel 5.

Während die ÖBB dreistellige Millionenbeträge in neue Nachtzuggarnituren mit innovativen Schlaf- und Liegewagen investieren und für die Übergangszeit sogar noch gebrauchtes Rollmaterial anmieten (so hoch ist die Nachfrage!), ist von Seiten der DB noch nichts Konkretes in dieser Richtung zu vernehmen, sondern geradezu trotzig wird behauptet, man könne und wolle nur Sitzwagen beisteuern, den Kauf von Schlafwagen hingegen lehnt die DB vehement ab. Die DB besitzt sogar die Chuzpe, Sitzwagenreisende jetzt plötzlich doch als Nachtzugreisende zu definieren, wenn eine »Sprecherin der Deutschen Bahn« zum »ÖBB-Segment« der echten Nachtzüge und zu den nächtlichen Fernzügen der DB erklärt:

»Seit 2015 sind die Reisendenzahlen in beiden Segmenten permanent gewachsen. Noch nie fuhren in Deutschland mehr Menschen mit dem Zug durch die Nacht als heute.«¹¹⁵

Dies dürfte zutreffen, selbst wenn man die zuvor unterschlagenen mehr als eine Million Reisenden in den Nachtzügen der DB berücksichtigt. Es zeigt: Der Bedarf an Reisen über Nacht ist vorhanden, und er steigt. Die DB war nicht bereit, die Nachfrage zu befriedigen, vor allem nicht mit komfortablen Zügen, die das Schlafen im Liegen ermöglichen. Wer nachts durch einen ICE geht und sich anschaut, in welcher abenteuerlichen und ungesunden Verrenkungen Menschen in unbequemen Sitzen kauern, sich krümmen, sich quer legen und sich mit Mänteln, Schals, Pullovern oder Mützen gegen die grelle

vierzehn (!) Monate später immer noch <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/erster-nachtzug-von-wien-nach-bruessel-oebb-statt-deutsche-bahn-100.html>.

¹¹³ Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Leiter des Fachgebiets Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr der TU Berlin, verweist in einem Vergleich zwischen ÖBB und DB darauf, dass die DB ihre Nachtzüge nicht ausreichend beworben hatte: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/international/2052292-Das-gibt-es-nirgends-ausser-in-Oesterreich.html>.

¹¹⁴ Bereits 2017 konnten die ÖBB den Nachtzug-Anteil am Fernverkehrsumsatz von 17 auf 20 Prozent steigern; die Fahrgastzahlen stiegen pro Jahr um etwa 10 Prozent:

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/oebb-nightjet-oesterreicher-machen-mit-nachtzuegen-in-deutschland-gewinn/20518680.html?ticket=ST-14198496-oTwZeMG7eWOJfKHvZvHK-ap1>

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/oebb-chef-matthae-nachtzuege-haben-eine-grosse-zukunft/25363042.html>.

¹¹⁵ www.welt.de/kmpkt/article205953595/Im-Selbstversuch-Warum-Nachtzuege-ein-Comeback-erleben.html

Beleuchtung zu schützen versuchen, kann nicht ernsthaft annehmen, dass diese eher an einen Viehtransport als an die in Artikel 1 GG zum Leitbild erhobene Menschenwürde erinnernde Form der Beförderung eine angemessene Form des Reisens ist, mit der Menschen davon überzeugt werden, Auto und Flugzeug stehenzulassen und auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel Bahn umzusteigen.

Nachtzüge mit Schlaf-, Liege- und Sitzwagen sind ein unverzichtbares Element eines umfassenden Verkehrsangebotes der Bahn. Da sie schon auf Strecken ab 500 Kilometern später abfahren als der letzte ICE am Abend und früher am Ziel sind als der erste ICE des nächsten Tages, gibt es auch auf Strecken wie Berlin–München, Berlin–Stuttgart, Berlin–Köln–Bonn oder Hamburg–Köln–Bonn und Hamburg–Stuttgart Bedarf für echte Nachtzüge. Auf Strecken jenseits der 1.000 Kilometer sind sie sogar die einzige zeitlich akzeptable Alternative zum Flugzeug. Dies gilt für Strecken mit Deutschland als Quell- oder Zielgebiet (zum Beispiel Frankfurt–Barcelona¹¹⁶ oder Hamburg–Stockholm), aber auch für Transitstrecken durch Deutschland, etwa Wien–Brüssel, Malmö–Brüssel oder Amsterdam–Prag. 2016 haben Mitglieder von *Bürgerbahn statt Börsenbahn* und *Bahn für Alle* mit dem Konzept *LunaLiner*¹¹⁷ den Entwurf eines Nachtzugnetzes für West- und Mitteleuropa vorgelegt. Daran könnte man anknüpfen – und einige der im Konzept »TEE 2.0/Euronight« von Minister Scheuer vorgestellten Linien könnten glatt aus diesem Konzept stammen. Auf europäischer Ebene ist auch das 2015 gegründete Netzwerk *Back on Track*¹¹⁸ aktiv, das mehrfach in Brüssel mit Abgeordneten des EU-Parlaments, der EU-Kommission und anderen Beteiligten zusammentraf, um über den Wiederaufbau eines europäischen Nachtzug-Netzes zu beraten. Bei diesen Zusammenkünften¹¹⁹ wurde immer wieder das deutlich, was eingangs schon dargestellt wurde: In den Nachbarländern setzt man zunehmend (wieder) auf Nachtzüge – der große Bremser sind die DB und die Bundesregierung.¹²⁰ Im Frühjahr 2021 sieht das Panorama so aus:

Finnland, Schweden und Norwegen bauen ihre Binnen-Nachtzüge aus; Schweden wird bereits 2021 mit einem privaten Nachtzug von Stockholm über Hamburg nach Berlin fahren und bereitet einen vom Staat geförderten Nachtzug zwischen Malmö, Köln und Brüssel vor. Von Belgien und den Niederlanden aus wird ab 2022 das genossenschaftliche Unternehmen *European Sleeper*¹²¹ Nachtzüge anbieten. In Frankreich hat der massive Wiederaufbau des Nachtzugnetzes begonnen; dort werden ebenso wie in der Schweiz öffentliche Mittel vom Luftverkehr Richtung Schienenverkehr und speziell Nachtzüge verlagert; Barcelona und Rom stehen auf der Liste zukünftiger Nachtzüge ab Zürich. Die ÖBB bauen ihr Netz massiv aus und werden nach Brüssel bald auch wieder Amsterdam und Paris von Wien aus anfahren; ein Nachtzug Berlin–Paris steht auf der Agenda. Ausgebaut beziehungsweise wieder eingeführt werden auch Verbindungen zwischen der Schweiz und Prag via Dresden, Verbindungen mit Polen und ein Nachtzug zwischen Prag und Rijeka beziehungsweise Split. Dass die Russischen Eisenbahnen (RZD) Nachtzüge auch auf extremen Langstrecken betreiben, ist nach wie vor derart selbstverständlich, dass es manchmal gar nicht mehr erwähnt wird; Ähnliches gilt auch für andere osteuropäische Bahnbetreiber.

¹¹⁶ <http://lunatrain.eu/de/>

¹¹⁷ <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/bestandsaufnahme/lunalinier.php>

¹¹⁸ <https://back-on-track.eu>

¹¹⁹ Zuletzt Ende Januar 2020: <https://back-on-track.eu/meetings-in-brussels-28-1-2020/>

¹²⁰ https://www.deutschlandfunk.de/nachhaltige-mobilitaet-woran-es-beim-wiedereinstieg-in-den.795.de.html?dram:article_id=471483

¹²¹ <https://www.europeansleeper.eu/english/>

Das Konzept der DB und der Bundesregierung hingegen ist mit einer Überschrift des Tagesspiegels vom 24. Februar 2021 kurz und knapp beschrieben: »Wie Deutschland die Nachtzüge ausbremst«.¹²² Und der Spiegel titelte einen Monat zuvor: »Regierung will Nachtzüge nicht finanzieren«.¹²³

Die DB, die sich einst als »Unternehmen Zukunft« vermarktete, bekämpft eine umweltfreundliche Zukunft nach Kräften, indem sie Milliarden in schädlichen, von der Immobilienlobby gewünschten Projekten wie Stuttgart 21 oder der Schließung des Bahnhofs Hamburg-Altona versenkt, aber nicht bereit ist, auch nur einen müden Euro in moderne und bequeme Nachtzüge zu investieren.

Es ist höchste Eisenbahn, hier die Weichen anders zu stellen.

¹²² <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/hohe-schienenmaut-keine-schlafwagen-wie-deutschland-die-nachtzuege-ausbremst/26946546.html>

¹²³ <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/regierung-will-nachtzuege-nicht-finanzieren-a-95a79802-5672-432f-b8d5-b262fbef4e78>

Kapitel 7

Die Energieversorgung der Bahn in Zeiten der Klimakrise

Bernhard Knierim

Die Bahn ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel auf längeren Strecken – für die Fuß- und Fahrradverkehr keine Option sind. Mit Blick auf den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoß hat nur der Fernbus eine vergleichbar gute Bilanz, aber bei Stickoxiden und Feinstaub hat die Bahn die Nase klar vorn¹²⁴, und mit Blick auf die langen Fahrzeiten ist der Fernbus für viele Reisende keine Alternative. Auch heute schon könnte die Bahn technisch überwiegend mit erneuerbaren Energien betrieben werden; nur auf nicht elektrifizierten Strecken ist sie – noch – auf Diesel angewiesen.

Tatsächlich nutzt die DB AG diesen Klimavorteil in den letzten Jahren verstärkt als Werbeargument und vermarktet ihren Fernverkehr sogar mit „100% Ökostrom“ – was sie neuerdings auch durch die Gestaltung ihrer ICEs mit einem grünen Streifen an den Enden symbolisiert. Auch einige Nahverkehrsnetze wie die Hamburger S-Bahn werden nach eigenen Angaben zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben. Allerdings ist die Rechnung fragwürdig: Es fließt nämlich bei weitem nicht nur Ökostrom durch die Leitungen der Bahn, offiziell 61 Prozent.¹²⁵ Wenn man nun den Ökostrom-Anteil dem Fernverkehr und einigen Nahverkehrsnetzen zuschreibt, dann bleibt für den Rest nicht mehr viel grüner Strom übrig. Wenn man ehrlich ist, müsste man also auch sagen: Der restliche Bahnverkehr – das betrifft vor allem den übrigen Nahverkehr und den Güterverkehr – ist dann mit einem sehr geringen Ökostrom-Anteil unterwegs. Das wird so vom Marketing der DB selbstverständlich nicht kommuniziert.

Man muss der DB AG aber zugutehalten, dass der Bahnstrom auch heute schon einen deutlich höheren Anteil an erneuerbaren Energien enthält als der allgemeine Strommix in Deutschland. Und sie verfolgt auch weiter das Ziel einer Erhöhung: Bis zum Jahr 2030 sollen es 80 Prozent sein, und im Jahr 2038 soll der gesamte Bahnstrom erneuerbar produziert werden. Nach Angaben der DB AG liefern aktuell „Wasserkraftwerke an Rhein, Mosel, Ruhr, Main, Donau, Lech, Isar, Inn und vom Edersee“ Ökostrom für die Bahn.¹²⁶ Außerdem wurde im schleswig-holsteinischen Wasbek erstmals ein großer Photovoltaik-Park aufgebaut, der bis zu 42 Megawatt Solarstrom direkt in das Bahnstromnetz einspeist.¹²⁷ Die DB bezieht außerdem Energie aus mehreren Windrädern in Brandenburg¹²⁸, ab 2021 auch aus einem Windpark bei Bremerhaven und ab 2024 auch Offshore-Windstrom aus der Nordsee.¹²⁹ Diese direkte Produktion von Ökostrom macht tatsächlich aber nur einen geringen Teil der 61 Prozent erneuerbarer Energien im Bahnstrommix aus. Der größte Teil des Stroms wird hingegen über

¹²⁴ Umweltbundesamt, Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr: <https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0>

¹²⁵ Angabe für 2020: <https://www.dbenergie.de/dbenergie-de>

¹²⁶ <https://inside.bahn.de/bahn-umwelt-gruen/> (abgerufen am 26.2.2021)

¹²⁷ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 22.1.2020: „Bahn eröffnet Solarpark“

¹²⁸ <http://www.bahnaktuell.net/?p=58313> (abgerufen am 26.2.2021)

¹²⁹ <https://gruen.deutschebahn.com/de/massnahmen/windkraft> (abgerufen am 26.2.2021)

den Kauf und die Entwertung sogenannter Herkunftsnachweise „aus den verschiedensten Quellen in Deutschland und Europa“¹³⁰ lediglich „grün gemacht“. Das heißt beispielsweise, dass die betreffende Energiemenge tatsächlich aus einem Kohlekraftwerk (oder bis zu dessen Stilllegung auch aus Block I des Kernkraftwerks Neckarwestheim) stammen kann, dass die DB aber für diesen Strom die Grünstromzertifikate von Wasserkraftwerken in Norwegen aufkauft. Tatsächlich fließt aber kein Strom von Norwegen ins deutsche Bahnstromnetz, sondern die DB Energie GmbH bezahlt lediglich für die „grüne Eigenschaft“ dieser Energiemenge. Das ist kein ungewöhnliches Verfahren und wird auch von Stromanbietern so praktiziert, aber es ist wichtig zu verstehen, um das Zustandekommen des Ökostrom-Anteils der Bahn zu verstehen.

Die DB AG hat aber nicht immer in diesem Ausmaß auf Ökostrom und Klimaschutz gesetzt. Als der Konzern E.on (beziehungsweise dessen Tochter E.on Kraftwerke GmbH) mit den Planungen für das neue Kohlekraftwerk Datteln IV begann, sah das damalige Management unter Hartmut Mehdorn darin eine Chance für eine günstige Versorgung mit Bahnstrom und schloss langfristige Verträge über die Lieferung von Energie aus diesem Kraftwerk ab. Auch wenn das Kraftwerk wegen fehlender Genehmigungen, technischer Probleme und inzwischen auch großer politischer Proteste statt ursprünglich geplant 2011 nun erst fast zehn Jahre später betriebsbereit ist, sind die Verträge – inzwischen mit dem neuen Betreiber Uniper – nach wie vor gültig. Und das bedeutet, dass die DB Energie GmbH seit der Inbetriebnahme des Kohlekraftwerks Datteln IV am 30. Mai 2020 und auch zukünftig in erheblichem Umfang weiter Bahnstrom aus Steinkohle bezieht: Rund 40 Prozent der Kraftwerksleistung von Datteln IV (413 der insgesamt 1.100 MW) werden ins Bahnstromnetz eingespeist.¹³¹

Der Kohlestrom aus Datteln widerspricht eklatant dem Ziel des Klimaschutzes und des zunehmenden Ökostrom-Anteils im Bahnnetz – und das über die gesamte Laufzeit dieses Kraftwerks, das wohl erst 2038 als letztes Kohlekraftwerk in Deutschland vom Netz gehen wird. Noch im Januar 2019 hatte die Kohlekommission gefordert, das Kraftwerk gar nicht erst in Betrieb zu nehmen. Die am 16. Januar 2020 von der Bundesregierung bewilligten Beschlüssen zum Kohleausstieg umfassten dann aber doch wieder die Inbetriebnahme des Kraftwerks – trotz anhaltender Proteste aus der Zivilgesellschaft. Hier muss man die Rolle von Ronald Pofalla, der gleichzeitig Vorsitzender der „Kohlekommission“ zum Ausstieg aus dem klimaschädlichen Energieträger war und Technikvorstand der Deutschen Bahn AG ist, als mindestens zwielichtig bezeichnen – zumal inzwischen vieles dafür spricht, dass der Kohleausstieg aus rein wirtschaftlichen Gründen und ohne Kompensationszahlungen an die Industrie wohl sehr viel billiger zu haben gewesen wäre.

Wir fordern, dass die DB AG die Verträge für die Lieferung des Kohlestroms aus Datteln schnellstmöglich kündigt. Nur so kann sie den Umbau hin zu erneuerbaren Energien glaubhaft vertreten. Noch vor gut vier Jahren wollte die DB selbst bereits aus den Verträgen aussteigen – vor allem weil Strom aus Steinkohle inzwischen kaum noch konkurrenzfähig ist.¹³² Durch den Wegfall des wichtigsten Kunden würde möglicherweise sogar das gesamte Kraftwerk unwirtschaftlich und daher wieder vom Netz genommen. Das wäre für das Klima, dem dadurch zwischen 10 und 14 Millionen Tonnen CO₂ erspart blieben, eine sehr gute Nachricht. Und die DB AG könnte die 413 Megawatt aus Datteln durch erneuerbare Energien ersetzen und damit die Agenda zum Klimaschutz endlich wirklich glaubwürdig vertreten.

¹³⁰ <https://inside.bahn.de/bahn-umwelt-gruen/> (abgerufen am 26.2.2021)

¹³¹ <https://www.uniper.energy/de/datteln-4> (abgerufen am 26.2.2021)

¹³² „Bahn im Clinch mit Eon“, Handelsblatt vom 29.12.2015

Wenn die DB AG es mit der klimafreundlichen Energieversorgung ernst meint, müsste sie noch wesentlich stärker auf die eigene Produktion von Grünstrom setzen. Sie hat mit großen Flächen und Gebäuden im ganzen Land dafür hervorragende Voraussetzungen. Schon heute wirbt sie stark mit ihrem Konzept der „Grünen Bahnhöfe“, die ihren Angaben zufolge gänzlich CO₂-neutral arbeiten sollen – unter anderem durch die Eigenproduktion von Solarstrom von den Bahnhofsflächen, Solar- und Geothermie, energiesparende Beleuchtung mit starkem Tageslichtanteil sowie ökologische Baustoffe.¹³³ Dieses Konzept sollte aber nicht bei einzelnen Modellprojekten stehen bleiben, sondern bundesweit an Bahnhöfen zum Einsatz kommen. Und auch abseits der Bahnhöfe bieten sich die gigantischen Bahnflächen zur wesentlich stärkeren Eigenproduktion erneuerbarer Energien an – seien es die Dächer von Instandhaltungswerken, Lärmschutzwände oder andere Bahnanlagen. Der große Vorteil: Entlang von elektrifizierten Bahnstrecken ist der nächste Einspeisepunkt (in der Regel ein Unterwerk für die Bahnstromversorgung) immer in erreichbarer Nähe, so dass die Anlagen ihre Energie ins Bahnstromnetz einspeisen könnten.

Die Produktion des Bahnstroms ist aber nur ein Problemfeld; das andere ist die Übertragung zu den Zügen. Dazu wird bekanntlich die Elektrifizierung von Strecken benötigt, und hier stagniert es im Bahnnetz seit vielen Jahren. Nach einer intensiven Phase in den 1990er Jahren, wo insbesondere viele Strecken in Ostdeutschland Oberleitungen erhielten, gab es in den letzten 20 Jahren fast einen Stillstand. Noch immer sind erst 61 Prozent des Streckennetzes in Deutschland elektrifiziert, während Österreich und Italien mit 72 Prozent, Schweden mit 75 Prozent, Belgien mit 86 Prozent oder gar die Schweiz mit einer Voll-Elektrifizierung hier schon wesentlich weiter sind.¹³⁴ Im Koalitionsvertrag der aktuellen Großen Koalition ist das Ziel von 70 Prozent elektrifizierter Strecken bis 2025 benannt¹³⁵, und auch im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein Elektrifizierungsprogramm enthalten. Tatsächlich passiert ist aber noch kaum etwas – obwohl die Allianz pro Schiene bereits vor drei Jahren ein durchdachtes Konzept für die mit Priorität zu elektrifizierenden Streckenabschnitte vorgelegt hat.¹³⁶ Nicht nur für einen konsequenten Klimaschutz ist eine zügige Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte dringend geboten, sondern auch zum Lärmschutz (Elektroloks sind deutlich leiser als Dieselloks) und um Alternativstrecken zur Umfahrung von wegen Baustellen oder Unfällen gesperrten Streckenabschnitten zu schaffen.

Da eine Elektrifizierung des gesamten Bahnnetzes aber zumindest auf absehbare Zeit nicht erreicht werden wird, sind nebenher auch technische Lösungen für einen schnellen Ersatz der bisherigen Dieselloks auf den restlichen Strecken notwendig. Hier bietet die Bahnindustrie inzwischen unterschiedliche Lösungen an: Zum ersten Akku-Triebzüge, die zusätzlich ganz normale Stromabnehmer haben und kürzere Streckenabschnitte (laut Herstellern sogar über 100 Kilometer) ohne Oberleitung mit der gespeicherten Energie überbrücken können. Zum zweiten gibt es auch Wasserstoff-Triebzüge und erste Prototypen für wasserstoffbetriebene Lokomotiven, die auch längere Strecken ohne Oberleitung durchfahren können – auch wenn die Gesamt-Energieeffizienz durch die notwendige

¹³³ <https://gruen.deutschebahn.com/de/massnahmen/gruener-bahnhof> (abgerufen am 26.2.2021)

¹³⁴ Daten der Allianz pro Schiene auf Basis der Daten der EU-Kommission, Stand 2018: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/daten-fakten/> (abgerufen am 26.2.2021)

¹³⁵ „Ein neuer Aufbruch für Europa, Eine neue Dynamik für Deutschland, Ein neuer Zusammenhalt für unser Land“ – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode.

¹³⁶ <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierungsziel-70-prozent-erreichbar/> (abgerufen am 26.2.2021)

Umwandlung von elektrischer Energie in Wasserstoff durch Elektrolyse hier deutlich schlechter ist als bei der Akku-Technologie.

Einige der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr schreiben ihre nicht elektrifizierten Strecken bereits mit diesen Technologien aus, allen voran Schleswig-Holstein. Andere Aufgabenträger setzen aber nach wie vor auf Diesel-Züge. Um eine schnelle Verbreitung der Alternativen zu fördern, wäre auch hier mehr politische Unterstützung notwendig:

- Der Bund müsste neben den ohnehin zu elektrifizierenden Strecken Mittel für zusätzliche Abschnitte mit Oberleitungen, Aufdopplungen von Oberleitungen (um das gleichzeitige Laden der Akkus beim Fahren auf bestimmten Abschnitten zu ermöglichen) oder „Elektrifizierungsinself“ zur Verfügung stellen. Damit würde der effiziente Einsatz von Akku-Triebwagen ermöglicht. Das Land Schleswig-Holstein hat bereits ein solches Konzept erstellt, um ab 2022 Diesel- durch bereits bestellte Akku-Triebwagen ersetzen zu können. Ein solches Konzept wäre bundesweit notwendig.
- Es werden schnellstmöglich Standards für solche „Elektrifizierungsinself“ benötigt, um sicherzustellen, dass die Systeme der unterschiedlichen Hersteller miteinander kompatibel sind. Bisher lehnt die Bundesregierung eine solche Standardisierung jedoch ab.¹³⁷

Ziel der Bundesregierung und der DB AG muss der baldige Betrieb des gesamten Bahnbetriebs in Deutschland mit erneuerbaren Energien sein. Oberleitungen sind dabei immer die erste Wahl, und die beschriebenen Alternativen – besonders Akku-Triebwagen – schließen die bestehenden Lücken. Für die Energieversorgung sollte die DB AG verstärkt auf die Eigenproduktion von erneuerbaren Energien und den Zukauf echten Ökostroms statt nur von Zertifikaten setzen.

¹³⁷ Vergleiche Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linksfraction im Bundestag zum Thema, Drucksache 19/9832: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/098/1909832.pdf>

Kapitel 8

Die Privatisierung der S-Bahn in Berlin

Carl Waßmuth

Für die Nutzer*innen der Berliner S-Bahn war 2020 kein gutes Jahr. In diesem Jahr hat der Berliner Senat trotz vielfältiger Kritik weitere Fakten für die Privatisierung der S-Bahn geschaffen.

Die Privatisierung der S-Bahn in Berlin ist ein Acht-Milliarden-Euro Projekt. Als die Deutsche Bahn 2008 die DB Mobility Logistics AG (die 95 Prozent aller DB-Umsätze machte) an die Börse bringen wollte, erwartete man Erlöse von sechs bis zehn Milliarden Euro für 25 Prozent der Anteile. Es geht also um eine Privatisierung in der Größenordnung des damals vorbereiteten Börsengangs.

Um die geplante Privatisierung der S-Bahn in Berlin zu ermöglichen, zerschlägt man den Betrieb der S-Bahn per Ausschreibung in drei Teile. Die S-Bahn Berlin GmbH behält zunächst ein Drittel für 15 Jahre, entsprechend Ausschreibungszuschlag 2017. Der Auftrag für den Ring gilt ab 2021 bis zum Ende des Jahres 2035. Das zweite und dritte Drittel stehen seit Mitte 2020 zur Ausschreibung und können entweder an zwei unterschiedliche private Anbieter oder auch zusammen an einen privaten Anbieter gehen. Zur Beschaffung und Instandhaltung von zunächst 650 Viertelzügen möchte man im Rahmen der laufenden Ausschreibung eine öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) auflegen, die für die gesamte Lebensdauer der Wagen, mindestens aber 30 Jahre bestehen soll. Dazu heißt es seitens der in Berlin regierenden Parteien SPD, Grüne und Linke, man dürfe der DB den S-Bahn-Betrieb nicht allein überlassen, sondern müsse zur Angebotsverbesserung den Wettbewerb ankurbeln. Die (formell privatisierte) S-Bahn Berlin GmbH habe das S-Bahn-Chaos seit 2008 verursacht und führe hohe Gewinne ab, statt sie zu reinvestieren.

8.1 Struktur

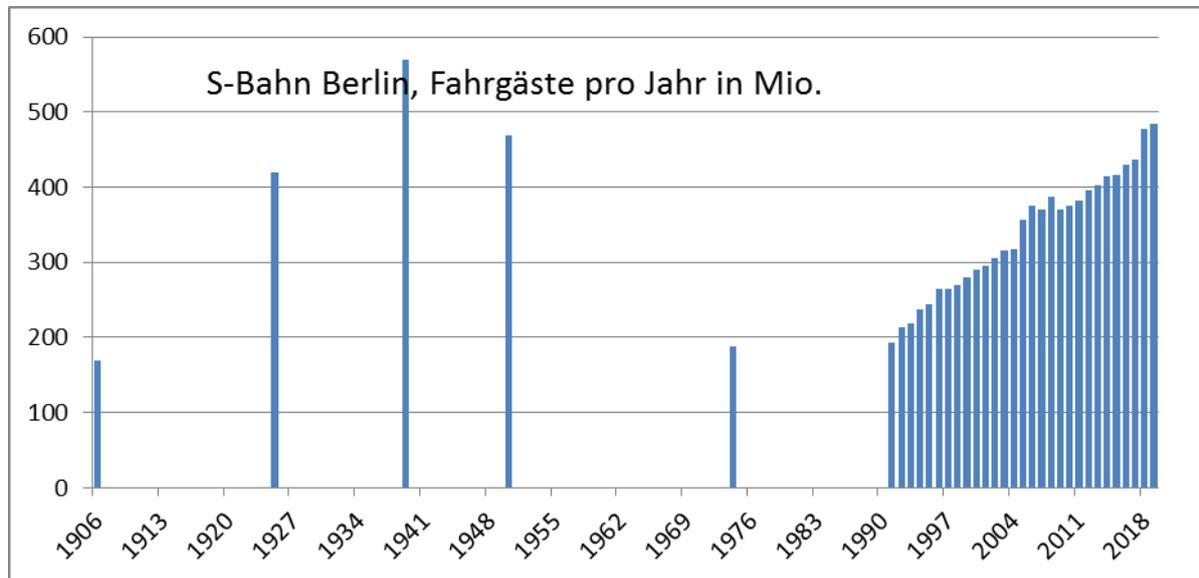
Vermutlich hat keine andere Stadt der Welt ein derart intelligentes System aus Kreuz und Ringbahn wie Berlin, das auch das Umland fast vollständig abdeckt. Auf eigenen Gleisen mit einem eigenen Elektrifizierungssystem fährt die Berliner S-Bahn auf einem Netz, das zwar häufig parallel zu Fernverkehrsstrecken verläuft, aber trotzdem völlig unabhängig ist. Im Jahr 2019 hatte die S-Bahn Berlin 485 Millionen Fahrgäste.

Das Netz mit den Bahnhöfen, Werkstätten, Ausfahrten und Abstellgleisen gehört der DB Netz AG. Bisher betreibt die 100 Prozent DB-eigene S-Bahn Berlin GmbH das ganze S-Bahn-Netz. Seit 2021 hat die S-Bahn Berlin GmbH nur noch für ein Drittel der Strecken einen 15-Jahresvertrag, die anderen beiden Drittel betreibt sie über Interimsverträge.

8.2. Geschichte

Die S-Bahn erreichte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg enorme Fahrgastzahlen, auf dem Höhepunkt 1939 waren es 569 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Nach dem Krieg bestimmte die Teilung maßgeblich das Geschick der S-Bahn, die in Ost und West von der Reichsbahn betrieben wurde. Im Jahr 1984 wurde der Westteil der S-Bahn an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) abgegeben, die sie 10 Jahre

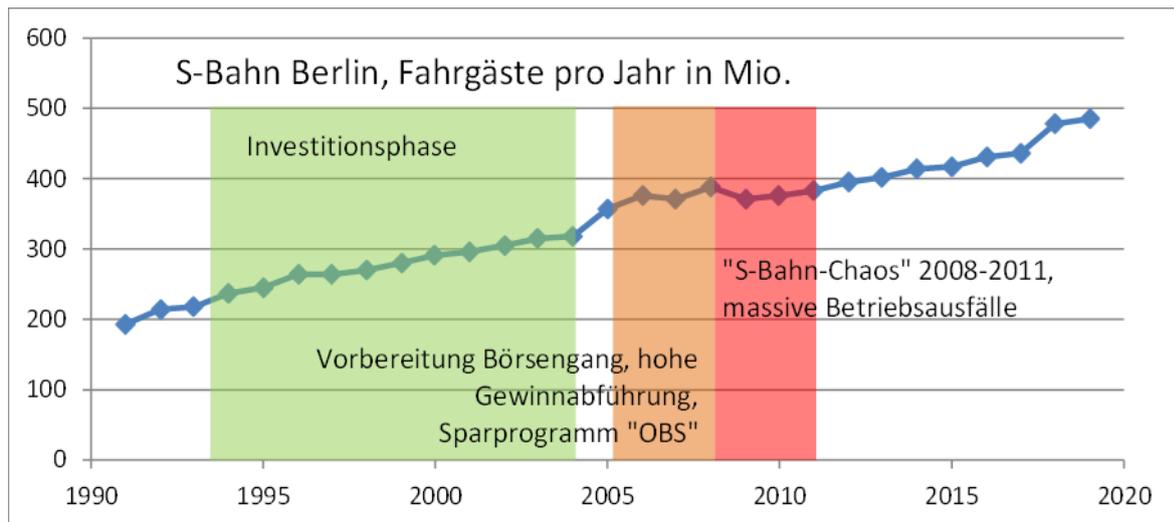
später wieder an die DB-Tochter DB Stadtverkehr überführte. Die Fahrgastzahlen lagen bei der Übergabe bei 218 Millionen pro Jahr.



S-Bahn Berlin: Entwicklung der Fahrgastzahlen 1906 bis 2018 (Daten: Wikipedia, Grafik: Bahn für Alle)

Nach der Wiedervereinigung gab es massive Investitionen in Netz und Wagen. Zwischen 1992 und 2006 wurden 85 Streckenkilometer reaktiviert und 4 Kilometer neu gebaut. Besonders wichtig war der Lückenschluss auf der Ringbahn. Ab 1996 wurden insgesamt 500 neue Viertelzüge gekauft. Die Fahrgastzahlen konnten bis 2008 auf 388 Millionen gesteigert werden – eine Verdoppelung gegenüber 1991.

Auf dem Weg zur Börse beutete der Mutterkonzern DB seine Tochter-GmbH allerdings rücksichtslos aus. Im Jahr 2008 entnahm die DB bereits 56 Millionen Euro Gewinn und 30 Millionen Euro »Managerumlage« aus der S-Bahn Berlin GmbH, dazu kamen weitere Entgelte an den Mutterkonzern für die Nutzung von Netz und Bahnhöfen. Zuvor hatte ein »Optimierungsprogramm S-Bahn« drastische Einsparungen bei den Werkstätten vorgenommen, die Werkstatt Friedrichsfelde war geschlossen worden, in der Hauptwerkstatt wurde die Zahl der Beschäftigten von 800 auf 200 reduziert, die der Meister wurde zeitweilig von 26 auf drei verringert. Innerhalb von nur drei Jahren wurde ein Viertel aller Stellen im Unternehmen abgebaut. Bisher vorhandene Reservezüge wurden weitgehend stillgelegt.



S-Bahn Berlin: Entwicklung der Fahrgastzahlen 1991 bis 2018 (Daten: Wikipedia, Grafik: Bahn für Alle)

Diese Form der »Optimierung« rächte sich schnell: Am Tiefpunkt des S-Bahn-Chaos 2008/09 fuhr aufgrund diverser technischer Störungen nur noch 165 von 632 Viertelzügen. Im Zuge der Krise wurde die Geschäftsführung ausgewechselt und die S-Bahn Berlin GmbH von der DB Stadtverkehr an die DB Regio abgegeben.

Im Nachgang der S-Bahn-Krise wurde von der rot-schwarzen Koalition in Berlin im Juni 2012 ein Privatisierungsversuch gestartet. Er sah vor, den Betrieb für 15 Jahre und die Wartung für 33 Jahre auszuschreiben. Gegen den Privatisierungsversuch gab es heftigen Widerstand, es wurde ein S-Bahn-Tisch gegründet und ein Volksbegehren gestartet. Gegen das Volksbegehren klagte der Senat erfolgreich vor dem Landesverfassungsgericht. Es wurde eingewendet, dass Brandenburg nicht berücksichtigt sei. Der S-Bahn-Tisch verzichtete auf einen neuen Anlauf mit einem parallelen Entscheid in beiden Bundesländern. Die Ausschreibung des Senats wurde wiederum vom Berliner Kammergericht im Januar 2013 gestoppt, die DB hatte dagegen geklagt. Mit veränderten Bedingungen wurde im April 2013 erneut ausgeschrieben, die DB blieb nach einem vier Jahre dauernden Verfahren als einzige Bietlerin übrig und bekam den Zuschlag für die Ringbahn ab 2021. Damit wurde gleichzeitig jedoch eine gefährliche Bruchstelle geschaffen, da die Stammbahn in Ost-West-Richtung und die Nord-Süd-Verbindungen vergabetechnisch abgespalten wurden.

Die derzeitige Verkehrssenatorin Regine Günther (Bündnis 90/Die Grünen) knüpft nun an die von der SPD-CDU-Landesregierung geschaffene Sollbruchstelle an. Dazu stützt sie sich maßgeblich auf Leistungen des wettbewerbsfokussierten Beraterunternehmens KCW. Die KCW GmbH steht politischen Interessenverbänden für die private Eisenbahnwirtschaft nahe.¹³⁸

8.3 Wettbewerb

Die Berliner Landesregierung und die Parteispitzen der drei Regierungsparteien bestreiten, dass es sich bei dem Vorhaben um eine Privatisierung handelt. Gleichzeitig wird das Vorgehen als

¹³⁸ Jorinde Schulz (2020): Wer ist eigentlich KCW? Neuköllnisch, Magazin des Bezirksverbands der LINKEN Neukölln, online unter <https://neukoellnisch.net/artikel/2020-04/wer-ist-eigentlich-kcw-s-bahn-berlin-lobby-wettbewerb/>.

alternativlos dargestellt: Man erfülle nur die Vorgaben des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB). Und tatsächlich ist der Schienenpersonennahverkehr stark liberalisiert. Daraus resultieren erhebliche Probleme und vielfältige Privatisierungen, siehe dazu auch die Kapitel 2. In Berlin liegt allerdings die besondere Situation vor, dass Wagen, Gleichstrom und Signalsystem technisch weltweit einmalig und autonom sind. Das ebenfalls wettbewerbs-affine EU-Recht sieht hierfür Ausnahmen vor, die deutsche Adaption ist hingegen strikter. In diesen Kontext ist der Vorschlag¹³⁹ der Grünen auf Bundesebene vom Dezember 2020 einzuordnen, der für die S-Bahnen in Berlin und Hamburg (die ebenfalls technisch besonders ist) Ausnahmenanregt.

Befürwortern einer Direktvergabe des S-Bahn Betriebs durch das Land Berlin an die S-Bahn Berlin GmbH wegen technischer Einmaligkeit wird regelmäßig das Stockholm-Argument entgegengehalten: Im August 2008, kurz vor dem geplanten Börsengang der DB, bewarb sich die S-Bahn Berlin GmbH auf Anweisung ihrer Muttergesellschaft DB Stadtverkehr um den Betrieb der U-Bahn von Stockholm. Den Zuschlag erhielt allerdings die schwedische Tochtergesellschaft MTR Stockholm des chinesischen Unternehmens MTR Corporation.¹⁴⁰ Was wie eine kuriose Anekdote klingt, sollte weitreichende Folgen haben. Durch die Beteiligung an der Ausschreibung wurde die S-Bahn nun als Marktteilnehmerin gewertet. Eine Direktvergabe des Landes Berlin an die S-Bahn Berlin soll deswegen nun nicht mehr möglich sein. Ob diese Annahme rechtlich belastbar ist, wurde nie geprüft. Tatsächlich wurden die Eigentumsverhältnisse der S-Bahn Berlin GmbH seit 2008 mehrfach umstrukturiert, die S-Bahn ging 2010 an DB Regio, deren Muttergesellschaft DB Mobility Logistics, wurde 2016 aufgelöst. Auch wäre es denkbar, dass die S-Bahn Berlin GmbH eine Erklärung abgibt, künftig an keiner anderen Ausschreibung mehr teilzunehmen.

Die von der Berliner Verkehrssenatorin Regine Günther verfolgte Variante ist marktradikal: Um angeblich der DB keinen Wettbewerbsvorteil zu belassen, sind erhebliche Infrastrukturen von allen Bietern neu zu bauen. Alte Werkstätten werden also schließen müssen, alte Ausfahrten werden unnötig, dafür werden neue Werkstätten und Ausfahrten gebaut. Die Kosten für diesen Umbau übernimmt das Land Berlin, das sich das Geld dazu wieder von den Steuerzahlenden holt.

8.4 Wagen

In den Wagen steckt das richtig große Geld. Am einfachsten wäre es, mit einem der umliegenden Produzenten zu vereinbaren, dass sukzessive in den nächsten Jahren die benötigten Wagen an Berlin geliefert werden. Aktuell gehören 650 Viertelzüge der S-Bahn Berlin GmbH. Die Wagen sind im Durchschnitt 22 Jahre alt, was bedeutet, dass einige Wagen auch schon 30 Jahre alt sind und bald ausgemustert werden müssen. Für die ausgeschriebenen zwei Drittel sollen neue Viertelzüge beschafft werden, und zwar zunächst auch 650 Stück. Für diese Wagen ist ein eigenes Privatisierungsprojekt geplant. Sie sollen für ihre gesamte Lebensdauer, mindestens aber für 30 Jahre per öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) an einen weiteren privaten Dritten abgegeben werden, der sie dann an die anderen Beteiligten vermietet (FBI = Fahrzeugbereitstellungs- und Instandhaltungsunternehmen):

¹³⁹ <https://www.gruene-bundestag.de/files/beschluesse/beschluss-bahn.pdf>

¹⁴⁰ Berliner Morgenpost (2008): S-Bahn bewirbt sich für U-Bahn in Stockholm, online unter <https://www.morgenpost.de/printarchiv/wirtschaft/article102370844/S-Bahn-bewirbt-sich-fuer-U-Bahn-in-Stockholm.html>.

»Das FBI verpflichtet sich die Fahrzeuge über deren gesamte Lebensdauer und für die Dauer dieses Vertrages, mindestens jedoch 30 Jahre, bereitzustellen [...]«¹⁴¹

Nicht notwendig, aber ÖPP-typisch ist der Versuch des öffentlichen Partners, in diesem Falle der Länder Berlin und Brandenburg, sich aus der Verantwortung zu stellen (AG = Berlin und Brandenburg):

»(1) Der FBI ist verpflichtet, das Eigentum an dem jeweiligen Fahrzeug mit dessen vertraglichen Abnahme gemäß § 35 auf die AG zu übertragen. (2) Die Fahrzeuge stehen unabhängig vom Eigentumsübergang im unmittelbaren Besitz des FBI oder im Falle des Fahrgastprobetriebes sowie mit Aufnahme des Regelbetriebes im unmittelbaren Besitz des EVU (sogenannte Betriebsflotte gemäß Anlage FZ). Die Gefahr für das jeweilige Fahrzeug liegt somit entweder beim FBI oder dem von den AG beauftragten EVU, jedoch zu keiner Zeit bei den AG. (3) Die Besitzverschaffung zu Gunsten der AG (mittelbarer Besitz) erfolgt unmittelbar durch die Übergabe des jeweiligen Fahrzeugs an das EVU, das mit dem Fahrzeug fahrplanmäßige Verkehrsleistungen durchführen soll.«¹⁴²

Mit anderen Worten wird eine ausgehöhlte Form von Eigentum konstruiert, bei der die Länder keine Verantwortung für die Wagen übernehmen. Mit jedem neuen Detail zur Ausschreibung, das ans Licht kommt, erinnert die Vorgehensweise mehr dem britischen Privatisierungsmodell, und dort besonders dem schnell gescheiterten ÖPP-Projekt bei der Londoner U-Bahn, dazu weiter unten mehr.

8.5 Schuldenauslagerung

Wenn Berlin für einen Kauf von S-Bahn-Wagen Schulden aufnimmt, wären diese auch gemäß Schuldenbremse und der europäischen Schuldenregeln als echte Schulden auszuweisen. Seit Beginn der Legislaturperiode 2016 unternimmt der Berliner Senat erhebliche Anstrengungen, um diese offiziellen Schulden durch Auslagerungen gering zu halten. Im Schulbau sollen zwei Milliarden Euro an eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft verschoben werden. Die BVG ließ Finanzsenator Matthias Kollatz zur Schulden-Auslagerung eine eigene Wagen-Finanzierungs-GmbH als Tochter der BVG gründen, die dann für drei Milliarden Euro 1500 U-Bahn-Wagen kaufen sollte. Die EU sandte daraufhin ein Schreiben, in dem sie darstellte, dass sie auf diesem Weg ausgelagerte Schulden weiterhin dem Sektor Staat zurechnen würde. Kollatz und die damals noch verantwortliche BVG-Chefin Sigrid Nikutta, heute Vorstand für Güterverkehr bei der DB, mussten umplanen.

Auch bei der S-Bahn-Ausschreibung geht es maßgeblich um die Bildung eines Schattenhaushalts, in dem der ÖPP-Partner den Kredit aufnimmt und das Land seine Zahlungsverpflichtungen in dem kredit-ähnlichen ÖPP-Vertrag versteckt. Ein für einen ÖPP-Vertrag notwendiges Element ist, dass der Weiterverkauf des Kredits möglich ist:

*»[...] Die Finanzierung kann auch durch einen Verkauf der Vergütungsansprüche des FBI erfolgen.«
(FBI = Fahrzeugbereitstellungs- und Instandhaltungsunternehmen) ¹⁴³*

Der Berliner Senat behauptet, dass er durch die Auslagerung hohe Kapitalkosten vermeidet. Gespart wird aber nur, wenn das Land die Kredite für den Kauf wirklich selbst übernehmen würde. Im Rahmen der öffentlich-privaten Partnerschaft trägt jedoch der private Partner den Kredit, den er dann

¹⁴¹ Instandhaltungsvertrag, Abschnitt 2: Pflichten des FBI, § 9 Wesentliche Maßgaben für die Verfügbarmachung, (5), online unter <https://www.daisikomm.de/verfahren/D63399/>.

¹⁴² Fahrzeugkaufvertrag, Abschnitt 4: Lieferung und Abnahme, § 36 Gefahrübergang und Eigentumsübergang, a.a.O.

¹⁴³ Fahrzeugkaufvertrag, Abschnitt 3: Vergütung und Sicherheiten, § 26 Vergütung (7), online unter <https://www.daisikomm.de/verfahren/D63399/>.

mit dem Vertrag mit den Ländern Berlin und Brandenburg besichert. So holt er sich durch jährliche Raten seine Kosten von Berlin und Brandenburg zurück. Auf diesem Wege sinken zwar die Zinskosten für den privaten Betreiber, aber nicht automatisch für die öffentlichen Partner, denn der ÖPP-Vertragsnehmer stellt weit mehr in Rechnung als die Zinsen.¹⁴⁴

8.6 Privatisierung

Die S-Bahn in Berlin ist schon seit vielen Jahren Privatisierungsprozessen unterworfen. Dabei gehen die Teilprozesse – wie bei Privatisierungen üblich – ineinander über und befördern die jeweils nächste Stufe: Investitionsstau (Anfang der 1990er vor dem Ringbahn-Lückenschluss), Trennung von Verkehr und Netz und anschließende formelle Privatisierung (1994), anschließend funktionale Privatisierung im Ausschreibungswettbewerb, Vernachlässigung insbesondere der Wagen im Vorfeld der (geplanten) materiellen Privatisierung bis 2009, weitere Aufspaltung im Rahmen der Ausschreibung 2012, in der die Soll-Bruchstellen der aktuellen Ausschreibung angelegt wurden. Die wiederkehrenden Phasen der Vernachlässigung, Unterinvestition und Misswirtschaft spielen in den fortschreitenden Privatisierungen eine wichtige Rolle: Intakte und einwandfrei funktionierende Einrichtungen der Daseinsvorsorge traut sich kaum jemand zu veräußern. Nicht jeder, der lautstark die Privatisierung der DB 1994 und die schlimmen Folgen für die S-Bahn Berlin beklagt, ist tatsächlich an einer Kommunalisierung interessiert. Es ist kaum vorstellbar, dass die materielle Privatisierung von zwei Dritteln des Berliner S-Bahn-Bahn-Betriebs sowie die Abspaltung und Privatisierung des neuen Wagenmaterials die bisherigen Privatisierungsfolgen mildern werden. Nichtsdestotrotz wird etwas Ähnliches suggeriert, mit dem Unterschied, dass unbedingt vermieden wird, die neuerliche und weitergehende Privatisierung auch Privatisierung zu nennen.

In Großbritannien wurde die Britische Eisenbahn, British Rail, zwischen 1994 und 1997 in über 100 verschiedene Unternehmen zerschlagen. Der anschließende Verkauf umfasste das Schienennetz (an Railtrack), die Wagen und Lokomotiven (an vier Kapitalgesellschaften, die Rolling Stock Companies, kurz Roscos) sowie den Betrieb (an zunächst sieben Franchisegeber, später 25). Die britische Bahnprivatisierung hat den dortigen Schienenverkehr schwer beschädigt. Das Netz verfiel rasant, schwere Unfälle waren die Folge. Am Ende musste das Netz verstaatlicht werden, die Sanierung aus Steuergeldern war extrem teuer. Besonders im Nachgang des Unfalls bei Hatfield im Jahr 2000 vervierfachten sich die staatlichen Subventionen von zwei auf acht Milliarden britische Pfund pro Jahr.¹⁴⁵ Die Wagen sind völlig veraltet, der Service ist schlecht, der Fahrplan ein Flickenteppich. Pro gefahrenem Kilometer ist Bahnfahren in Großbritannien so teuer wie nirgendwo sonst in Europa.

Besonders spektakulär ist die öffentlich-private Partnerschaft der Londoner U-Bahn gescheitert. Vor zehn Jahren musste Transport for London die U-Bahn zurückkaufen – nach nur achteinhalb (statt 15) Jahren. Der Rückkauf kostete bereits 310 Millionen britische Pfund (damals circa 370 Millionen Euro),

¹⁴⁴ Entwurf für ein Gesetz über die Errichtung einer Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB-Errichtungsgesetz – LSFBG), Drucksache 18/3190 vom 26.11.2020, Abgeordnetenhaus von Berlin. Aus der Begründung zum Gesetzentwurf: »Die Landesanstalt soll daher in den im Ergebnis des wettbewerblichen Vergabeverfahrens zwischen den Aufgabenträgern und dem/den Fahrzeuglieferanten und -instandhalter(n) (nachfolgend: FBI) abgeschlossenen Fahrzeugkaufvertrag mit schuldbeitragender Wirkung für die Aufgabenträger eintreten. Somit wird die Landesanstalt sowohl Vertragspartner des/der FBI werden, als auch dem/den EVU die Fahrzeuge gegen kostendeckendes Entgelt zur Nutzung überlassen, ohne jedoch für deren Einsatzfähigkeit und Fahrzeugverfügbarkeit verpflichtet zu sein.«

¹⁴⁵ Wikipedia (2021): Impact of the privatisation of British Rail, GB total rail subsidy 1985–2019 in 2018 prices, showing a short decline in subsidy after privatisation, followed by a steep rise following the Hatfield crash in 2000 then a further increase to fund Crossrail and HS2 development, online unter https://en.wikipedia.org/wiki/Impact_of_the_privatisation_of_British_Rail#/media/File:GB_Rail_Subsidy_1985-2019.png.

anschließend musste das System viele Jahre lang teuer saniert werden. Die Situation ist mit der S-Bahn Berlin gut vergleichbar. Die »Tube« mit einer Milliarde Fahrgästen jährlich war in zwei Teile zer schlagen und per ÖPP privatisiert worden. Als in der darauffolgenden Chaotisierung des U-Bahn-Sys tems auf rein technisch-betrieblicher Ebene praktisch kein (sicherer) Verkehr mehr angeboten wer den konnte, musste die öffentliche Hand eingreifen und retten, was noch zu retten war.

Der Verkauf des rollenden Materials war begleitet vom Einzug der Investmentfonds in den Bahnver kehr in ganz Europa. So ist Macquarie European Rail Ltd eine Leasinggesellschaft für Schienenfahr zeuge der australischen Macquarie Bank mit Sitz in London. Macquarie European Rail ist unter ande rem auch Eigentümer der in Deutschland verkehrenden Züge, die von der Transdev GmbH im HarzEL beExpress (HEX) bis Ende 2018 eingesetzt wurden, sowie der Züge, die die Abellio Rail NRW seit De zember 2007 auf der Ruhr-Sieg-Strecke verwendet. In Deutschland ist Macquarie unter anderem durch seine Fonds für Infrastrukturprojekte bekannt, zum Beispiel für das ÖPP-Projekt Warnow-Tun nel und für sein Co-Investment im Zuge der Privatisierung des baden-württembergischen Energiever sorsers Badenwerk (heute EnBW). Der Waggonvermieter VTG AG, der mittelbar aus der Privatisie rung der Preussag hervorgegangen war, wurde 2018 von Morgan Stanley gekauft und anschließend von der Börse genommen. VTG betreibt eine Flotte von 94.000 Zugwaggonen. Ein Teil der Übernahme kosten – das Gesamtvolumen des Deals hatte 3,3 Milliarden Euro betragen – wurde vom Infrastruk turinvestor Omers beigesteuert.

8.7 Zerschlagung konkret

Die Ausschreibungsunterlagen umfassen Dutzende Dokumente, darunter einen Fahrzeugbereitstel lungsvertrag, einen Fahrzeugkaufvertrag, einen Fahrzeugüberlassungsvertrag, einen Instandhaltungs vertrag, einen Verkehrsvertrag und eine Liste der ausgewählten Tarifverträge. Dazu kommen 33 An lagen, die unter anderem den Fahrplan oder Informationen zu den optionalen Werkstattstandorten enthalten. Im Merkblatt zur Vorgehensweise bei der Auswahl des wirtschaftlichsten Angebots wird unterschieden, ob eine Beauftragung aller vier Einzellose möglich ist oder andere Kombinationen er forderlich sind. Dabei ist auch nicht zu vergessen, dass mit der Vergabe eines Verkehrsvertrags an ei nen anderen Betreiber als die DB auch die Trennung von Netz und Verkehr wirksam wird. Die Kom plexität des ganzen Verfahrens schreit geradezu nach Dutzenden Gerichtsverfahren.

Die neue Ausschreibung ist geprägt von dem festen Entschluss, die DB herauszudrängen. Daher wer den die bestehenden Werkstätten als nicht existent angesehen. Alle Bieter müssen neue Werkstät ten bauen – auch die die DB. Die neuen Werkstattgrundstücke müssen erst noch an das S-Bahnnetz angeschlossen werden. Dazu sollen Erbbaurechtsverträge abgeschlossen werden. Die vorgesehenen Grundstücke stehen im Eigentum des Landes Berlin (Schönerlinder Straße), von Bombardier Trans portation (Hennigsdorf), der DB Netz AG (Fredersdorf) sowie »einer landeseigenen Gesellschaft (Waßmannsdorf). Um den Anschluss der Werkstätten an das Netz zu gewährleisten, übernimmt Ber lin erhebliche Risiken:

»Sofern die Länder ihre Mitwirkungspflichten aus Anlage IW nicht vollständig erfüllen oder die in Anlage IW genannten Maßnahmen nicht durchführen und aus diesem Grund für einen nicht recht zeitigen Anschluss der Werkstatt an das S-Bahn-Netz verantwortlich sind, erstatten die Länder dem FBI die hieraus resultierenden, vom FBI nachgewiesenen, Schäden.« (Instandhaltungsvertrag)

Man begibt sich also in Abhängigkeit von Bombardier Transportation (Hennigsdorf) und der DB Netz AG (Fredersdorf), beides Akteure, die Wettbewerber sind, vielleicht aber nicht den Zuschlag bekommen.

»Errichtet das FBI eine Werkstatt an den in Anlage IW genannten Standorten, hat das FBI einen nach den Vorgaben des Teils A der Anlage EPV entsprechenden Erbbaurechtsvertrag abzuschließen. [...] Sodann wirken die Länder darauf hin, dass von Seiten des Berliner S-Bahn-Netzes rechtzeitig deren Anschluss hergestellt wird. Hierfür werden die Länder die Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber initiieren und aktiv begleiten.« (Instandhaltungsvertrag)

Eine der Anlagen enthält den Fahrplan Stand 2020, der Basis der Ausschreibung ist. Schon allein diese Festlegung bedeutet, dass die Auftragnehmer bei jeder Änderung eventuell die Hand aufhalten können. Zudem ist in der Anlage zum Fahrplan wiederum die Verfügbarkeit von zahlreichen Abstellanlagen in Aussicht gestellt. Diese Verfügbarkeit wird aber nicht verbindlich zugesichert:

»Die AG machen darauf aufmerksam, dass aus den im Fahrplan unterstellten Abstellanlagen noch keine Aussage zur tatsächlichen Verfügbarkeit dieser Abstellanlagen und keine Zusicherung einer tatsächlichen Anmietung der Abstellanlagen in einer bestimmten Netzfahrplanperiode abgeleitet werden kann.« (Anlage Fahrplan / FP der Ausschreibungsunterlagen)

Klappt etwas nicht mit den Abstellanlagen, zum Beispiel weil die DB angibt, diese selbst zu benötigen, zahlen Berlin und Brandenburg Entschädigungen. Das Projekt erinnert an Trumps Ankündigung, eine Mauer zu Mexiko zu bauen und Mexiko die Kosten bezahlen zu lassen. Hier soll die DB aus einem Großteil des S-Bahn-Betriebs rausgeworfen werden, ihre bestehenden Werkstätten entweder abgeben oder schließen, Abstellanlagen zur Verfügung stellen und gleichzeitig für die neuen Betreiber als neutraler Infrastrukturbetreiber fungieren.

8.8 Die Privatisierung Kommunalisierung nennen

Derzeit wird vom Berliner Abgeordnetenhaus eine sogenannte Landesanstalt Schienenfahrzeuge als Intermediär gegründet. Das Gründungsgesetz der zugehörigen Anstalt des öffentlichen Rechts ist derzeit im Gesetzgebungsverfahren. Dass für die Wagen mit der Landesanstalt für Schienenfahrzeuge eine Anstalt des öffentlichen Rechts eingerichtet wird, ist eine Besonderheit des Berlin-Brandenburger S-Bahn-Privatisierungsmodells. Der Vorgang wird von den Parlamentariern der Regierungskoalition euphemistisch »Kommunalisierung« genannt. In diesem Sinne tauschten sich am 10. Dezember 2020 auf Twitter zwei Abgeordnete wie folgt aus:

»Wenn die S-Bahnzüge der Stadt Berlin gehören ist es Kommunalisierung. Was sonst?« (Harald Moritz, Bündnis 90/Die Grünen)

»Wir gründen gerade eine Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin, um einen landeseigenen S-Bahn-Wagenpark aufzubauen. Das ist der Einstieg in die Kommunalisierung der S-Bahn, sagt Kollege Harald Moritz gerade. Recht hat er« (Tobias Schulze, Die Linke Berlin, stellv. Fraktionsvorsitzender).

Die Landesanstalt Schienenfahrzeuge stellt allerdings eine vorgetäuschte Kommunalisierung dar. Tatsächlich überlässt die neue Landesgesellschaft Wagen und Werkstätten nur Dritten. Sie verpflichtet sich nicht, Einsatzfähigkeit und Fahrzeugverfügbarkeit ihrer Wagen zu garantieren. Eine eigene Tätigkeit wird ihr sogar gesetzlich explizit verboten:

»Dabei beschränkt sich die Betätigung der Landesanstalt auf die Verwaltung und Nutzungsüberlassung des erworbenen Vermögens an Dritte als Betreiber; eine eigene aktive Betätigung im Schienenpersonennahverkehr oder in der Durchführung von Service- oder Werkstattdienstleistungen für die Fahrzeuge findet nicht statt.«¹⁴⁶

Dieser Passus macht aus der Landesanstalt eine Verwaltungsstelle für die Privatisierung der S-Bahn und verbietet ihr sogar eine eigene Tätigkeit. Sie wird eine staatliche Briefkastenfirma.

Eine Anstalt des öffentlichen Rechts schützt nicht vor Privatisierung. Die Berliner Wasserbetriebe (BWB) wurden 1999 teilprivatisiert, die Geschäftsführung wurde im Anschluss einem Konsortium aus RWE und Veolia übergeben. Erst 2013 und nach einem gewonnenen Volksentscheid konnte die Re-kommunalisierung erreicht werden. Dazwischen lagen Jahre mit enorm steigenden Wassergebühren und stark gesunkenen Investitionen. Während des gesamten Abenteuers, dessen Verluste für die Allgemeinheit in die Milliarden gingen, waren und blieben die BWB eine Anstalt des öffentlichen Rechts. Diese Rechtsform hatte man den Wasserbetrieben erst fünf Jahre vor der Privatisierung gegeben. Davor waren sie ein Eigenbetrieb des Landes Berlin – die Umwandlung in die AöR gehörte bereits zu den Privatisierungsvorbereitungen, ebenso wie die Misswirtschaft des letzten Vorstands vor der Privatisierung.

Das Abgeordnetenhaus schafft per Gesetz eine AöR, die nur als Hülle dient für die auszulagernden Aufgaben an private Dritte im Zuge einer öffentlich-privaten Partnerschaft. Das angeblich kommunalisierte Eigentum an den Wagen wird für die komplette zu erwartende Lebensdauer der Wagen abgegeben, die Landesanstalt erhält die Wagen erst zurück, wenn sie kurz vor der Verschrottung stehen.¹⁴⁷

8.9 Alternativen

Das aktuelle Vorgehen soll alternativlos sein, wie so oft in der neoliberalen Argumentation. Dabei gibt es eine Handvoll Alternativen. So hätte man schon 2012, als man die Sollbruchstelle im S-Bahn-Betrieb gelegt hat, eine eigene S-Bahn gründen können. Die hätte nach und nach Wagen gekauft und die erforderlichen Zulassungen erworben und Leute eingestellt und könnte schon heute einen Teil des Betriebs stellen. Eine Abgabe des Betriebs an Private wäre nicht erforderlich gewesen. Auch zeitlich hätte kein Nachteil bestanden, denn jeder private Betreiber muss dasselbe machen, niemand hat Personal und Wagen für eine sofortige Betriebsübernahme quasi schon in der Schublade. Damit hätte dann der Staat allerdings eine (weitgehend) funktionierende S-Bahn selbst niederkonkurriert. Das mag besser sein, als wenn private Betreiber die S-Bahn niederkonkurrieren, ist letztlich aber auch zerstörerisch.

Schonender – und ebenfalls möglich – wäre es, den Betrieb der BVG zu übergeben. Die BVG hatte schon zehn Jahre einen erheblichen Anteil des Streckennetzes betrieben. Aktuell fehlen ihr die zugehörigen eisenbahnrechtlichen Lizenzen, da der Betrieb von S-Bahn und U-Bahn in unterschiedlichen

¹⁴⁶ Entwurf für ein Errichtungsgesetz – LSFVG, §2 Aufgaben (2)

¹⁴⁷ Aus der Begründung zum Gesetzentwurf: »Aufgrund europarechtlicher Vorgaben [...] sind Verkehrsverträge auf eine Regelhöchstlaufzeit von 15 Jahren begrenzt. Eine Nutzungsdauer von nur 15 Jahren für die Schienenfahrzeuge mit einer typischen Nutzungsdauer von 30 Jahren wäre wirtschaftlich aufgrund des damit nach Ablauf des 15-jährigen Verkehrsvertrages verbundenen Risikos der Verwendbarkeit und des verbleibenden Restwertes der Fahrzeuge ökonomisch nicht vertretbar.«

Verordnungen geregelt ist. Die betreffenden Zertifikate könnten jedoch vermutlich zeitnah erworben werden.¹⁴⁸

Der Direktkauf der S-Bahn Berlin GmbH, die nächstliegende und auch nachhaltigste Alternative, wird von Rot-Rot-Grün als unmöglich dargestellt. Dabei wird die DB vorgeschoben – sie wolle eben nicht. Nun schwebt ein 100 Prozent öffentliches Unternehmen wie die DB jedoch nicht im demokratiefreien Raum. Es ist zutreffend: Als die Berliner Landesregierung im Januar 2012 anfragte, ob die DB Anteile der S-Bahn Berlin GmbH verkaufen würde, kam das Nein der DB prompt – innerhalb weniger Tage. Vermutlich wurde nicht einmal der Aufsichtsrat befragt. Die Absage wird jedoch seither wie eine unumstößliche und allzeit gültige Tatsache präsentiert, und zwar sowohl von der Berliner Landesregierung als auch von der Bundesregierung. Dabei gilt festzustellen:

- Die Anfrage wurde im Rahmen der letzten Ausschreibung gestellt, die andere Bedingungen hatte, die S-Bahn Berlin GmbH konnte sich an den Fingern abzählen, dass sie die Ausschreibung gewinnen würde, und sie hat sie später tatsächlich gewonnen. Alle anderen Bieter zogen sich letztlich zurück. Inzwischen haben wir eine neue Ausschreibung, die wesentlich marktradikaler und zerstörerischer formuliert ist.
- Inhalt und Wortlaut der Anfrage von 2012 an die DB sind nicht öffentlich bekannt. Wurde ein bestimmter Preis geboten, gab es Randbedingungen?
- Zeitlich sind wir mehrere Bundes- und Landesregierungen später, in Brandenburg sind SPD, CDU und Grüne an der Regierung, in Berlin SPD, Linke und Grüne, im Bund CDU/CSU und SPD. Neue Konstellationen eröffnen neue Möglichkeiten.
- Die DB ist nicht dieselbe wie 2012. Die DB Mobility Logistics, die für den Börsengang gegründet worden war, ist wieder aufgelöst. Mit Arriva wurde ein Verlustbringer eingekauft, der sich als nahezu unverkäuflich erwiesen hat. Die DB ist hochverschuldet. Sie braucht dringend Geld, vor allem Eigenkapital. Wieso sollte sie bares Geld zurückweisen?

Dass die DB AG nicht verkaufen möchte, ist nicht in Stein gemeißelt. Dass man zurückkaufen kann, wenn man nur richtig Druck macht, zeigte das Beispiel der Berliner Wasserbetriebe, welche das Land von Veolia und RWE zurückerworben hat. In einer Volksentscheid von 2011 hatten 98 Prozent der Stimmen ergeben, dass skandalöse Verträge zu Renditezahlungen offengelegt werden müssen. Das hat dem Image von RWE und Veolia zwar geschadet, aber die beiden Unternehmen mussten ihre Anteile an den Berliner Wasserbetrieben deswegen noch nicht verkaufen. Dass sie letztlich doch verkauften, ist dem Berliner Wassertisch zu verdanken. Es gab eine eigene »Wir wollen unser Wasser zurück«-Kampagne dazu. Finanzsenator Ulrich Nußbaum musste letztlich nachgeben, und ebenso RWE und Veolia.

Die Deutsche Bahn AG reagiert durchaus zuweilen auf Druck von außen. Als einmal eine Schalterzulage kurz vor Weihnachten geplant war, schaltete sich Angela Merkel ein. Sie war weder im Aufsichtsrat der DB noch Vertreterin auf der Hauptversammlung. Aber die DB hat ihr Projekt trotzdem zurückgezogen. Einflussnahme klappt auch auf Landesebene: Mehdorn plante, die DB-Konzernzentrale von Berlin nach Hamburg zu verlegen. Wegen der Arbeitsplätze (und der Steuern) wurde Klaus Wowereit fuchtig – und setzte sich durch. Zu alledem kommt dazu: Die DB braucht dringend Geld! Die S-Bahn

¹⁴⁸ Bedauerlicherweise zieht die BVG für Aufgaben, die eher kritisch bewertet werden, zum Beispiel neue Tunnelbauten, seit geraumer Zeit Tochter-GmbHs hinzu und umgeht damit teilweise die Vorgaben der Rechtsform.

kostet geschätzt 500 Millionen Euro. In den Worten des vorigen Bahnchefs Rüdiger Grube wäre das »cash in de Täsche«, das Geld dürfte die DB direkt ins Eigenkapital stecken.

8.10 Fazit

Die aktuelle Ausschreibung zerschlägt die bestehende S-Bahn und liefert die Bruchstücke an Finanzmarktakteure aus – die dann damit eigene Interessen verfolgen können, die vom Gemeinwohl abweichen. Sie können (und werden) auch gegeneinander und gegen das Land Berlin prozessieren und dabei den Verkehr schädigen. Die vom Gesetzgeber vorgeschlagene Landesanstalt Schienenfahrzeuge wäre eine staatlich errichtete Briefkastenfirma, die einzig dazu dient, ein gigantisches ÖPP-Projekt umzusetzen. Dass die Kosten von ÖPPs regelmäßig deutlich höher sind als eine Erbringung der Leistungen durch die öffentliche Hand selbst, belegen zahlreiche Berichte der Landesrechnungshöfe und des Bundesrechnungshofs. Zudem behindern ÖPPs durch ihre starren Verträge jegliche Weiterentwicklung. Das Ergebnis ist Planwirtschaft zugunsten von Kapitalanlegern. Es werden 30 Jahre lang erhebliche Steuergelder an die Finanzwirtschaft gezahlt, statt die Mittel der Daseinsvorsorge und dem Klimaschutz zuzuführen.

Der eigentliche Betrieb geht dabei unter. Die Kundinnen und Kunden bleiben auf der Strecke. Die Beschäftigten erwarten auch Ungemach: Wer heute in einer DB-Werkstatt oder als Lokführer arbeitet, hat angesichts der Ausschreibung keine dauerhaft sichere Perspektive mehr. Dazu kommt: Die bestehende Tarifbindung gilt nicht für die neuen Bieter, alle in den letzten Jahren von den Beschäftigten erkämpften Arbeitsbedingungen sind dahin. Und selbstverständlich führt Privatisierung zu Arbeitsverdichtung: Die Ausbeutung nimmt zu und macht die Leute krank.

Das alles ist vermeidbar. Dazu müsste die DB den S-Bahn-Betrieb an das Land Berlin abgeben, sinnvollerweise durch Verkauf der Anteile. Das Land Berlin wiederum muss die Ausschreibung sofort abbrechen. Das ist bis zur Vergabe jederzeit möglich, und zwar zu vergleichsweise geringen Kosten. Als Verkehrsminister Andreas Scheuer die Toll Collect GmbH brauchte, um seine Pkw-Maut vergeben zu können, seien durch den Abbruch der Ausschreibung laut Bundesregierung nur Kosten »in geringem Umfang« entstanden¹⁴⁹. Die Wagenbeschaffung für die S-Bahn Berlin könnte nach einem Abbruch schneller und auch kontinuierlicher erfolgen als auf dem Wege der komplexen Groß-Ausschreibungen alle 15 Jahre. Berlin und Brandenburg bekämen einen unmittelbaren Einfluss auf den wichtigsten Schienenpersonennahverkehr-Anbieter der Region und könnten die S-Bahn zu dem leistungsfähigen und ökologischen Verkehrsträger ausbauen.

¹⁴⁹ Deutscher Bundestag (2020), Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 14. Dezember 2020 eingegangenen Antworten der Bundesregierung, Drucksache 19/25435, S. 161, Frage Nr. 185, online unter <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/254/1925435.pdf>.

Kapitel 9

Die Bahn aus der Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer

Hendrik Auhagen

Um mit dem Positiven zu beginnen: Im Vergleich zu anderen **großen** europäischen Flächenstaaten hat Bahnfahren in Deutschland eine Reihe von Vorteilen: Im Fernverkehr zwischen den Metropolen gibt es viele sehr schnelle Verbindungen – und zwar nur in Deutschland **ohne** die Zugangshürde Reservierungspflicht. Während der Reisende von Marseille nach Paris oder von Rom nach Milano selbst bei teuren Tickets auf einen bestimmten Zug festgelegt ist, gibt es in Deutschland die Möglichkeit, mit der Bahncard 50 zu erhöhten Preisen, aber immerhin flexibel unterwegs zu sein (erst recht mit der Bahncard 100). Besonders augenfällig sind auch die Unterschiede in der Dichte des Regionalverkehrs: Vergleicht man die Regionalverkehrskarte von Baden-Württemberg mit der Bahnkarte der dicht besiedelten französischen Mittelmeerküste, so besteht letztere aus zwei dicken Ästen (aber auch dort ohne Stundentakt) und nur noch wenigen dünnen Zweigen, während zum Beispiel die des deutschen Südwestens ein dichtes Netz von Stundentaktstrecken aufweist. Während Emanuel Macron ausgerechnet im Rahmen der Ökosteuer-Reform weitere 3000 Kilometer Regionalstrecken stilllegen lassen will, wird in vielen Teilen Deutschlands über die Wieder-Inbetriebnahme von Bahnstrecken nachgedacht.

Im Vergleich zu den besten Bahnen Europas – nämlich den Schweizer Bahnen – zeigt sich allerdings, wie weit die Deutsche Bahn unter ihren Möglichkeiten bleibt: Zwischen allen größeren Schweizer Städten verkehren oft im Halbstundentakt Schnellzüge, und zwar in Spitzenzeiten mit bis zu 1000 Sitzplätzen in komfortabel gestalteten Doppelstockzügen. In diesen Zügen werden – anders als in den deutschen ICEs – auch tatsächliche Ruhebereiche angeboten, in denen garantiert gearbeitet oder auch geschlafen werden kann. In deutsche Ruhebereiche dagegen werden auch Familien mit kleinen Kindern oder Reisegruppen gebucht. In der Schweizer Bahn, die als einzige Bahn Europas den Anspruch hat, ein gutes Leben ohne eigenes Auto zu ermöglichen, gibt es selbstverständlich keine Reservierungspflicht. Die Pünktlichkeit liegt trotz anspruchsvoller Hochalpenlandschaft auch im Winter weit über der deutschen. Entsprechend hoch ist die Nutzung der Schweizer Bahn: Im Verhältnis zur Bevölkerung gibt es zehnmal so viele Netzkarteninhaberinnen und -inhaber wie in Deutschland.

Der grundsätzliche Unterschied des Schweizer Bahnmanagements in der Einstellung zu seinen Kunden wird bei Streckensperrungen für Baumaßnahmen spürbar: Zum einen finden solche – trotz des wesentlich dichteren Verkehrs – deutlich seltener statt. Und wenn sie stattfinden, dann viel komfortabler als in Deutschland: Es werden **Bahn**-Umfahrungen von gesperrten Strecken angeboten; differenzierte Ersatzbusverbindungen ermöglichen sowohl schnelle Fahrten ohne Halt und solche, die Station für Station abfahren. Auch die Kommunikation ist eine völlig andere als bei der Deutschen Bahn: In Hauswurfsendungen wird lange Zeit im Voraus die betroffene Bevölkerung über die Sperrungen und die Ersatzmaßnahmen informiert.

Das Hauptmanko der Deutschen Bahn liegt nicht in erster Linie beim Angebot (auch wenn das viele Verbesserungen braucht). Hauptbeeinträchtigung ist die mangelnde Zuverlässigkeit:

- Das sind knapp genähte Umsteigeverbindungen ohne ausreichenden Puffer– das gilt beispielsweise für die geringen Umsteigezeiten in Fulda und Baden-Baden –, so dass insbesondere Fernverbindungen am Abend zum Dauerstress werden, weil häufig das Damoklesschwert des Strandens in einem unbesetzten Provinzbahnhof droht.
- Die inflationär gesteigerten Streckensperrungen stellen zumeist den Horror pur für Bahnreisende dar. Schienenersatzverkehr (SEV) steht für überfüllte Busse, oft von ortsunkundigen Fahrern gesteuert, chaotische Information und unzumutbare Wartebereiche. Und das sogar bei langfristig geplanten Baustellen – manchmal viele Monate lang. Von 2019/20 war der Bahnknoten Köthen neun Monate abgehängt. Die Strecke Ulm–Friedrichshafen war etappenweise noch länger gesperrt. Der Hauptbahnhof Halle war im Januar 2021 zum wiederholten Mal für vier Tage aus EDV-Gründen komplett gesperrt, vorhandene Ersatzbahnhöfe innerhalb der Großstadt wurden nicht genutzt. Die DB-Netz stößt mit ihrer Lockdown-Automatik auf keinen nennenswerten Widerstand und weitet sie daher immer mehr aus. Diese Praxis sabotiert alle Anstrengungen für die überfällige Verkehrswende, weil bei dieser Bahnrealität kaum jemand zum Verzicht aufs eigene Auto bereit ist.
- Dazu passt auch die neue Unwetter-Strategie der DB, die sich beispielsweise bei dem Winter einbruch Anfang Februar 2021 zeigte und ebenso bei angekündigten Stürmen gilt. Schon vor dem Eintreten des Unwetters – und ohne zu wissen, ob es wirklich so dramatisch wird wie angekündigt – stellt die DB AG »vorsorglich« den Bahnverkehr in bestimmten Regionen oder auch bundesweit ein. Damit soll das Liegenbleiben von Zügen auf der Strecke verhindert werden – aber um den Preis, dass es oft über Tage hinweg überhaupt kein Zugangebot mehr gibt. Die DB spart sich so zwar viel Ärger und Kosten, ist aber für die Fahrgäste keine verlässliche Reiseoption mehr. Die Werbekampagne aus den 1960ern (»Alle reden vom Wetter – wir nicht.«) wirkt hier nur noch wie Hohn.
- Oft werden Baustellen mit Streckensperrungen nur wenige Wochen vorher angekündigt, auch wenn dann Tickets für die betroffenen Züge schon längst verkauft sind. Für die Fahrgäste bedeutet das immer wieder, dass fest gebuchte Verbindungen nicht mehr fahrbar sind und wesentlich längere Fahrzeiten entstehen.
- Viele Mittelstädte in der Fläche, darunter attraktive Tourismusziele, sind seit 20 Jahren nicht mehr mit Fernzügen erreichbar, sondern nur noch mit Nahverkehrszügen ohne Komfort und Sitzplatzgarantie, dafür aber mit häufigem Umsteigen. Das ist Folge des Wegfalls der meisten Direktverbindungen im Interregio-System. Für mobilitätseingeschränkte Menschen, Familien und Reisende mit großem Gepäck sind darum Bahnreisen oft mühsam bis unzumutbar geworden. Zwar wird durch die Einführung des IC 2 eine Kurskorrektur angekündigt, aber trotzdem sind viele Groß- und Mittelstädte, die einst im Zweistundentakt Komfort-Fernverbindungen hatten, weiterhin vom bundesweiten Fernverkehr abgehängt (so Chemnitz, Bremerhaven, Konstanz, Hof, Görlitz ...) – und das obwohl entsprechendes Rollmaterial immer noch auf Abstellgleisen zum Beispiel in Leipzig Ost steht.
- Gerade bei Schwierigkeiten zeigt sich die wahre Qualität eines Betriebs. Leider fühlt sich der Reisende bei Bahnproblemen insbesondere im Regionalverkehr in der Regel alleingelassen: Fahrdienstleiter sitzen schon lange nicht mehr vor Ort, sondern weit weg vom Geschehen (so alle Fahrdienstleiter für Ostdeutschland in einem Gebäude in Leipzig). Reservezüge gibt es – anders als bei der alten Bundesbahn – schon lange nicht mehr. In den Abendstunden sind auch die Bahnhöfe von Mittelstädten meist geschlossen, und gelegentlich versteckt sich sogar das überforderte Begleitpersonal vor den gestrandeten Passagieren.

Neben diesem dominierenden Hauptmangel, der mangelnden Zuverlässigkeit in der Kernkompetenz der Beförderung, gibt es noch folgende andere Mängel, die das ökologisch so dringend notwendige Umsteigen vom Auto auf die Bahn behindern:

- Bei der neuen Bahn ist kein Bemühen um Reisekultur zu spüren. Während Autokonstrukteure alles tun für ruhiges, gut belüftetes und komfortables Sitzen in angenehmem Licht, entscheiden über die Gestaltung von Zügen Managerinnen und Mager, die zumeist für sich selbst eine Fahrt in ihren Zügen als Zumutung empfinden. Das Ergebnis sind Riesenschläuche mit greller Beleuchtung, ohne Trennung von verschiedenen Reisengruppen. Die einstige Wahlfreiheit zwischen Großraum und Abteil ist weitgehend abgeschafft worden. Die Sitze im neuen ICE 4 sind eng und unbequem. Zudem hat der gastronomische Service an Reiz verloren: Warum ist es nicht möglich – wie zum Beispiel bei der indischen Bahn –, beim Zugpersonal das Essen zu bestellen, das dann in stationären Catering-Küchen am übernächsten Bahnhof frisch zubereitet in den Speisewagen geliefert wird? Bei der DB gibt es schon lange keine Speisewagenküchen mehr, sondern nur noch Mikrowellenzubereitung. Die Reisekultur ist aber keineswegs nur eine Geschmacksfrage, sondern hat Auswirkungen auf Akzeptanz und Image eines Verkehrsmittels. Und je angenehmer die Aufenthaltsbedingungen, desto weniger wichtig ist die extrem teure technische Fahrzeitverkürzung um jeden Preis.
- Zum Schluss zu den Preisen. Die sind zwar gelegentlich sehr niedrig (für 22 Euro ICE durch ganz Deutschland auch ohne Bahncard bei langfristig im Voraus gebuchten Tickets), aber bei spontanen Reisen viel zu hoch (das Vierfache für die spontan gebuchte gleiche Fahrt sogar mit Bahncard 50). Was fehlt, ist eine Zwischenstufe zwischen der (viel zu teuren) Bahncard 100 und der Bahncard 50. In der Schweiz gibt es die Zwischenstufe durch Tageskarten nur für Inhaber der Bahncard 50, die durch einfachen Kugelschreibereintrag des Datums für den Tag zur Netzkarte gemacht werden können. Dies wäre auch eine gute Alternative zur Abschaffung des Fahrkartenverkaufs im DB-Fernzug, was eine neue Hürde aufwirft. Heute noch kann jemand, der beispielsweise von der Unfallnachricht eines nahen Angehörigen in einer fernen Stadt getroffen wird, sofort zum Bahnhof fahren und in den nächsten ICE steigen – ab Januar 2022 wird er dann zum Straftäter, wenn er oder sie nicht in der Lage ist, ein Handy-Ticket zu buchen.

Diese Defizite liegen auch am Fehlen einer starken Vertretung der Bahnreisenden. Darum wird im Parallelogramm der widerstrebenden Interessen zulasten der nicht vertretenen Nutzerinnen und Nutzer der Bahn entschieden. Fahrgastbeiräte haben kaum eine starke Basis und spielen selbst zumeist nur eine dekorative Alibi-Rolle. Darum: Die Herstellung einer starken Bahnreisenden-Vertretung ist nicht nur für die Bahnreisenden selbst, sondern auch für eine erfolgreiche Klimapolitik wichtig. Denn eine ökologische Verkehrswende geht nur mit einer Bahn, die so gut und zuverlässig ist, dass mensch aufs eigene Auto verzichten kann.

Aufruf: Wir wollen unsere Bahn zurück!

An die CDU, an die CSU, an die SPD, an Die Linke, an Bündnis 90/Die Grünen, an die FDP

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wollen unsere Bahn zurück! Bahnfahren muss klimagerecht und kundenfreundlich werden. So eine Bahn brauchen wir:

- in öffentlicher Hand
- dem Gemeinwohl verpflichtet
- demokratisch kontrolliert und gesteuert
- bürger*innennah
- als leistungsfähige Akteurin der Verkehrswende.

1994 fusionierten Reichsbahn und Bundesbahn zu einer Aktiengesellschaft. Damit wurde die Bahn auf Gewinnmaximierung ausgerichtet. 160.000 Stellen wurden abgebaut und die Kapazität des Schienennetzes stark reduziert. Brücken und Bahnhöfe verfallen. Beliebte Angebote wie den Interregio und die Nachtzüge stellte der Konzern komplett ein. Gleichzeitig wird Bahnfahren immer teurer. Im Nah- und Güterverkehr trat Konkurrenz an die Stelle von Kooperation. DB-Management und Politik setzten auf Mega-Projekte und Firmenaufkäufe in der ganzen Welt statt auf die Entwicklung der Fläche in Deutschland.

Diese Bahnpolitik hat dem Schienenverkehr und dem Klima extrem geschadet. Wir müssen die Fehler korrigieren und die Bahn von Grund neu aufstellen: klimagerecht und kundenfreundlich. Jetzt ist der richtige Moment für diese wichtige Weichenstellung.

Die Lage des Konzerns DB AG ist katastrophal, die Schulden sind astronomisch, das Management ist orientierungslos. Die Fahrgastzahlen liegen coronabedingt am Boden, gleichzeitig zeigt die Krise, dass ein verlässliches Mobilitätsangebot permanent unverzichtbar ist. Großbritannien hat deswegen seine privatisierte Bahn in der Corona-Krise wieder verstaatlicht. Wenn die Corona-Krise vorbei ist, kommt die Klima- und Umweltkrise mit voller Wucht zurück. Solange Auto, LKW und Flugzeug den Verkehr dominieren, steigen auch CO₂-, Feinstaubbelastung und Lärm wieder so rasant wie zuvor.

Deswegen brauchen wir eine Bahn, die klimagerecht ausgestaltet und dem Gemeinwohl verpflichtet ist. Mit einer Bahn als Aktiengesellschaft geht das nicht. Die gesamte Bahn muss zurück in das öffentliche Recht überführt werden, Gemeinwohl ist in der Satzung zu verankern. Der Einfluss der BürgerInnen und der Bundesländer ist über die Gremien sicherzustellen. 27 Jahre lang hat uns der Gesetzgeber das im Grundgesetz vorgeschriebene Fernverkehrsgesetz vorenthalten, es wird jetzt dringend benötigt. So erreichen wir die Bahn, die wir benötigen:

Als Flächenbahn, mit dichten Takten, Nachtzügen, europaweiten Zugverbindungen, Flüsterwaggons für den Güterverkehr, einladenden Bahnhöfen, geräumigen Fahrrad- und Mehrzweckabteilen als Standard und regelmäßigen dichtgetakteten Verbindungen von allen Regionen an das bundesweite Schienennetz.

Bündnis Bahn für Alle und alle Unterzeichner*innen des Aufrufs

Deutsche Bahn | Alternativer Bericht 2020/21

Mit Hochgeschwindigkeit ins Finanzloch

Autoren dieses Berichts:

Hendrik Auhagen war von 1985 bis 1987 Abgeordneter der ersten Grünen-Bundestagsfraktion und 2004 Mitgründer des Bündnisses *Bahn für Alle*.

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).

Joachim Holstein war von 1996 bis 2017 bei der Deutschen Bahn als Zugbegleiter in Nacht- und Autoreisezügen tätig. Er war stellvertretender Betriebsratsvorsitzender und zuletzt Sprecher des Wirtschaftsausschusses des Gesamtbetriebsrats der DB European Railservice GmbH, die als Nachfolgerin der Mitropa diesen Geschäftsbereich betreute. 2015 und 2017 war er als Sachverständiger zu Anhörungen des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur geladen.

Dr. Bernhard Knierim ist Biophysiker, Politikwissenschaftler und Gründungsmitglied von *Bahn für Alle*. Er arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter für Verkehrspolitik im Bundestag, ist Autor mehrerer Bücher (zuletzt „Abgefahren – warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen“, gemeinsam mit W. Wolf), schreibt für verschiedene Zeitungen und Zeitschriften und bloggt auf www.mobilitätswen.de.

Dipl.-Ing. Carl-Friedrich Waßmuth, Tragwerksplaner, Sachverständiger für Infrastruktur und Mitgründer von Gemeingut in BürgerInnenhand.

Winfried Wolf ist Diplompolitologe, Dr. phil., Buchautor (zuletzt: „Tempowahn – Vom Fetisch der Geschwindigkeit zur Notwendigkeit der Entschleunigung“) und Gründungsmitglied von *Bahn für Alle*.

Titelfoto:

Das Südportal des Niedernhausener Tunnels der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main
Von Wo st 01 / Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0 de, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19073760>

Impressum:

Herausgeber
Bahn für Alle
c/o Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.
Weidenweg 37
10249 Berlin
www.bahn-fuer-alle.de

V.i.S.d.P.: Carl Waßmuth

Redaktion: Katrin Kusche / www.wortformer.de
Redaktionsschluss: 23.3.2021

Aufruf: Wir wollen unsere Bahn zurück!

<https://bahn-fuer-alle.de/wir-wollen-unsere-bahn-zurueck/>

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

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 Hessen, ROBIN WOOD, Schöne Städte, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und ver.di.

Bahn für Alle

c/o Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.
Weidenweg 37
10249 Berlin
www.bahn-fuer-alle.de

Spendenkonto:

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.
IBAN: DE20 4306 0967 1124 2291 00
BIC: GENODEM1GLS
GLS Gemeinschaftsbank eG
Verwendungszweck »Spende Bahn für Alle«