

Jetzt unterschreiben!

Die ganze Bahn muss
gemeinnützig werden.

Seite 4

Sommer 2023

Endlich gemeinnützig: So macht Bahnfahren Spaß



Inhalt

Endlich gemeinnützig: So macht Bahnfahren Spaß Seite I

Grüngelbe Allianz zertrümmert Bahn

Seite II

Wie man ein Schienennetz zerstört Seite II

Von Beginn an keine gute Idee Seite III

Aufruf unterschreiben: Keine halben Sachen – die ganze Bahn muss gemeinnützig werden! Seite IV

Stimmen gegen eine Trennung von Netz und Betrieb Seite IV

Nachtzüge für Alle Seite IV

Auf Schienenkurs: Was macht Bahn für Alle?

Ich liebe das Bahnfahren. Ich weiß, dass dabei Kohlendioxid ausgestoßen wird. Allerdings fünfmal weniger als beim Autofahren, und Bahnfahren ist sogar 28-mal klimaschonender als Fliegen. Aber zu meiner Arbeit muss ich pendeln, und dazu nehme ich gern den Zug. Heute muss ich zu einem Treffen, das nicht per Videokonferenz abgehalten werden kann. Wie immer freue ich mich schon im Voraus. | Carl Waßmuth, 30. Juni 2030

Das Angenehme meiner Zugreise beginnt schon beim Betreten des Bahnhofs. Unsere Station ist klein, liegt aber zentral im Ort und sieht freundlich aus. Das Personal empfängt seine Gäste stets mit offenen Armen, und das auch morgens in aller Früh oder spät nachts. Man bekommt günstige Proviantboxen mit frischen Leckereien, Hilfe und Auskünfte sind gratis. Am Bahnsteig angekommen, setze ich mich auf eine Bank in der Nähe der Markierung für meinen Wagen am Boden, ich habe einen Sitzplatz in Wagen 8. Dann mache ich mir einen Spaß daraus, die Ankunftszeit zu prüfen: 7:58 Uhr, ich könnte meine Uhr danach stellen. Jetzt fährt der Zug ein und bremst - Wagen 6, Wagen 7, Wagen 8. Genau vor mir öffnet sich die breite Tür. Ich bin kein Pedant, aber seit so viele Menschen den Zug nehmen, weiß ich zuverlässige Abläufe zu schätzen. Mit Schmunzeln denke ich an das Gerenne, das ein Schrecknis der Vergangenheit einst regelmäßig auslöste – genannt "umgekehrte Wagenreihung".

Mein Treffen ist um 10 Uhr, und ich muss noch einmal umsteigen. Aber das ist schon lange kein Problem mehr. Ich steige aus dem Zug aus, auf der anderen Seite in den nächsten Zug ein, und nach fünf Minuten geht es weiter. Obwohl die Züge heute auf freier Strecke nicht schneller fahren als früher, haben sich die Reisezeiten deutlich verkürzt. Das verdanken wir dem Deutschlandtakt und den Erleichterungen beim Einstieg, die kurze Haltezeiten ermöglichen. Verpasst man seinen Zug einmal, ist es auch kein Drama. In einer halben Stunde kommt der nächste, oft sogar schon nach 15 Minuten. Und der ist genauso gut vertaktet wie alle anderen auch, die Sorge um verpasste Anschlüsse ist Geschichte.

Ja, die Geschichte des Bahnfahrens. Wer kann heute noch glauben, dass Bahnfahren mal so teuer war, dass es viele kaum bezahlen konnten. Heute auch unvorstellbar: der Flickenteppich an Tarifen oder dass die Bahn in über 900 Einzelunterneh $men\,zersplittert\,war.\,Das\,war\,die\,Zeit,$ als man versuchte, die Bahn durch Konkurrenz zu beleben statt durch Kooperation. Das Netz verfiel rasant, immer mehr Orte wurden von funktionierendem öffentlichem Verkehr abgekoppelt. Heute haben wir eine gemeinnützige Bahn, bei der Netz und Betrieb in einer Hand organisiert sind, und ein Fernverkehrsgesetz, das den Mobilitätszugang in der Fläche garantiert. Und so fahren Bahn und Bus bis in den letzten Winkel. Jeder Ort, in dem mindestens 100 Personen wohnen, ist an den halbstündlichen Taktverkehr angeschlossen, alle öffentlichen Verkehrsmittel sind verzahnt. Klimaschutz, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind satzungsgemäße Unternehmensziele, die Bezahlung der Führungskräfte ist an das Erreichen dieser Ziele gekoppelt. Verbände und Fahrgäste diskutieren stets mit und sind dank regelmäßig erscheinender Transparenzberichte umfassend informiert.

Es wurde enorm in die Bahn investiert, das Netz saniert, ausgebaut und elektrifiziert, und viele neue Züge wurden angeschafft. Auch nachts tummeln sich auf der Schiene die Güterzüge und Nachtzüge – dicht an dicht, aber im Flüsterbetrieb.

Rückblickend war die Bahnwende ganz einfach, erforderlich war nur die politische Steuerung der Bahn im Sinne des Gemeinwohls. Schnell wurde die Bahn zu einem der attraktivsten Arbeitgeber im Land. Wurde früher davon gesprochen, dass jeder siebte Arbeitsplatz vom Auto abhinge, so stellen heute Schulen, Krankenhäuser und eben die Bahn die maßgeblichen Arbeitsplätze.

Bei einem Abstecher zum Zugrestaurant passiere ich erst ein Kame-

rateam, das gerade eine junge Politikerin interviewt, und dann eine Konferenz in einem Abteilwagen. Es ist en vogue, sich im Zug bei der Arbeit sehen zu lassen. Hinter dem Restaurantwagen gibt es aber auch ruhigere Zonen, sogar Liegebereiche, die vor allem von Transeuropareisenden gern genutzt werden. Und ein Traum für alle ist der standardmäßige Gepäckwagen: Bahnpersonal reicht Räder und anderes Großgepäck rein und raus. Eine erste Klasse gibt es nicht mehr - wir haben uns entschieden, dass Bahnfahren generell erstklassig sein soll.

Die wöchentlich wechselnde Küche der Zugrestaurants ist legendär, ich gehe aber vor allem wegen des guten und günstigen Espressos hin. Das sehen viele so, manchmal muss man warten. Aber nie lange, und bestellen kann man auch schon beim Anstehen. Vor mir in der Schlange stehen zwei Japanerinnen und ein Schweizer. Ich erfahre, dass sie Mitglieder von Delegationen sind, die über den Bahnverkehr in Deutschland berichten sollen. "Ihr habt bei uns abgeguckt", sagt der Schweizer lächelnd. "Und bei uns", ergänzt eine der Japanerinnen ernst, verbeugt sich leicht und fügt hinzu: "Es ist uns eine Ehre."

Editorial

Schon lange macht Bahnfahren nicht mehr richtig Spaß. Das Erlebnis in Zügen, die in einem verfallenden Schienennetz verkehren, reicht von Verspätungen bis zu monatelangen Sperrungen. Wo jahrzehntelang Milliarden gespart wurden, leidet die Sicherheit – Großbritannien lässt grüßen, mehr dazu auf Seite 2. Das, was von der Bahn noch übrig ist, droht sogar weiter zerteilt zu werden. Seit den Plänen für einen Bahnbörsengang gab es kein so bedrohliches Vorhaben wie aktuell die "InfraGO". Das Schienennetz soll vom Rest der Bahn abgetrennt und in eine neue Gesellschaft verschoben werden. Der Fernverkehr wird dabei zum veräußerbaren Spekulationsobjekt, Details dazu auf Seite 2. Der Zugbetrieb soll "markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb" geführt werden. Man weiß: Was Gewinne macht, weckt Begehrlichkeiten bei privatisierungsfreudigen Politiker:innen. Und was Verluste bringt, droht stillgelegt zu werden. Wir untersuchen, was der sogenannte Wettbewerb auf der Schiene bis heute schon angerichtet hat (Seite 3). Für zukunftstauglichen Verkehr benötigen wir dringend eine kluge Alternative: die integrierte und gemeinnützige Bahn, die endlich im Sinne von Substanzerhalt und Klimaschutz ausfinanziert wird. Genau das fordern wir von Verkehrsminister Wissing – Sie können den Aufruf mitunterzeichnen.



Grüngelbe Allianz zertrümmert Bahn

Nach dem einst geplanten, dann aber verhinderten Börsengang droht der Deutschen Bahn AG nun erneut Ungemach. | Katrin Kusche



Protest: Bahn für Alle vor dem Bundeskanzleramt | Foto: Rolf Zöllner

Den Anfang machte die grüne Bundestagsfraktion im Dezember 2020. Sie versprach in einem Positionspapier Bahnangebote, die attraktiv, klimafreundlich, barrierefrei, bezahlbar, unkompliziert, bequem und bei Tag und in der Nacht europaweit vernetzt sein sollten. Die schöne Bahnwelt hinterlegte sie jedoch mit kontraproduktiven Maßnahmen. Die Grünen wollen die Deutsche Bahn AG (DB) zerschlagen: in eine Infrastrukturgesellschaft im Bundeseigentum und eine staatseigene (wie lange?) GmbH für den Betrieb der Züge. Dem Bund weisen die Grünen im Fernverkehr die Rolle des Aufgabenträgers zu, der die Fahrten per Konzession an verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen vergibt.

Das heißt, der gesamte Fernverkehr wird ausgeschrieben und in Bündeln an die verschiedenen Wettbewerber, die zum Zuge kommen, vergeben. Zwar kritisieren die Grünen die unübersichtliche Zahl von Verbünden und Tarifen im heute bereits ausgeschriebenen Regionalverkehr, treiben aber den Prozess in ihrem Papier voran und weiten den Flickenteppich auf den Fernverkehr aus – ebenso den mit der Bahnreform 1994 begonnenen Privatisierungsprozess. Interessant ist der geplante Infrastrukturfonds, aus dem die Infrastrukturgesellschaft Erhalt und Ausbau der Infrastruktur finanzieren soll. Der Fonds soll kreditfähig sein, hier wird Banken und Fondsgesellschaften die Tür geöffnet. Günstiger oder sicherer ist dadurch noch kein Projekt geworden.

Im April 2021 zog die FDP nach. Ihre Bundestagsfraktion beschloss eine Bahn-Vision unter dem Titel "Schienenverkehr neu denken – Mit mehr Wettbewerb zu einer attraktiveren Bahn". Darunter versteht sie, dass die Infrastruktur von den DB-Verkehrsunternehmen getrennt und der Rest der DB privatisiert, teilweise vorher noch zerstückelt wird. Der Staat soll sich auf die Bereitstellung der Infrastruktur und auf die Überwachung des Wettbewerbs auf der Schiene konzentrieren. Ebenso wie die Grünen möchte die FDP einen Infrastrukturfonds auflegen. Für eine zehnjährige Vergabe des Bahnbetriebs favorisieren die Freien Demokraten ein dreistufiges Auktionsmodell. Auf Hauptstrecken sollen mindestens zwei Anbieter zum Zuge kommen. Frust ist da vorprogrammiert: Was passiert, wenn man seinen Zug verpasst und die Fahrkarte nicht für die nächste Verbindung gilt? Mehrere Betreiber auf einer Strecke bedeuten nicht automatisch ein größeres Angebot, das zeigt die Vergabepraxis heute schon. Über Konzessionsmodelle will die FDP auch Bahnhöfe privat betreiben lassen.

Im Koalitionsvertrag blieb die Ampelkoalition im Dezember 2021 vage und brillierte mit zweideutigen Aussagen zur Neustrukturierung der Bahn. Hintergrund mag ein Zugeständnis an die SPD sein, die sich in der Vergangenheit als Vertreterin einer integrierten Bahn verstand. So formulierten die Koalitionäre geschickt: "Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern ... im öffentlichen Eigentum erhalten. ... Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) ... werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt." Im Unterschied zum Rechtsbegriff "gemeinnützig" ist das Wort "gemeinwohlorientiert" schwammig. Die Passage lässt befürchten, dass der Trennung von Netz und Betrieb die Privatisierung des Fernverkehrs folgen soll. Den Verlust der engen Verzahnung von Schiene und Rad, von Netz und Betrieb nehmen die Koalitionäre offenbar zugunsten der grüngelben Wettbewerbsphantasien in Kauf. Schon die Bahnreform 1994 führte durch die Konzerngliederung zu Absurditäten im Alltag der Bahn, jetzt würde die Bahn als ganzheitliches, anspruchsvolles System geradezu zertrümmert. Zum 1. Januar 2024 will Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) die neue Struktureinheit "InfraGO" als Aktiengesellschaft an den Start bringen.

Inzwischen bekommen die Trennungstreiber der Koalition Unterstützung: Der Bundesrechnungshof unter Präsident Kay Scheller (CDU) veröffentlichte kurz vor Ostern einen Bericht zur Deutschen Bahn AG. Dort wird deren problematische Entwicklung zutreffend beschrieben, am Ende des Berichts ist jedoch ohne Kosten-Nutzen-Rechnung die Forderung nach einer Abspaltung der Infrastruktur angefügt. CDU/CSU, Monopolkommission und erneut die FDP stießen daraufhin in das gleiche Horn: Der Bund solle nur noch den Einfluss auf das Netz behalten, alles andere in die Marktwirtschaft entlassen. Die CDU spricht von Verschlankung und möchte neben dem Schienennetz nur noch international relevante DB-Konzernbereiche wie den Logistiker DB Schenker in Staatshand wissen. Da erscheint der Plan der Koalition harmlos. Bei genauer Betrachtung führen aber beide Varianten zur Zerschlagung. Wer Verkehrswende, Flächenbahn, Klimaschutz und Taktfahrplan will, muss endlich mit der Steuerung der ganzen Bahn beginnen. Statt einer zertrümmerten Bahn im Konkurrenzmodus bedarf es einer in all ihren Bereichen gemeinnützigen integrierten Bahn im öffentlichen Eigentum. Die Bahn in der Schweiz ist gut und stark, weil Infrastruktur und Betrieb in einer Hand liegen und die Bahn von den Entscheidungen der Bürgerinnen und Bürger mitgetragen wird, die nicht Kunden oder Bittsteller sind, sondern Auftraggeber, deren Forderungen tatsächlich Gehör fin-

Wie man ein Schienennetz zerstört

Die Schieneninfrastruktur in Deutschland verfällt seit Jahren. Wozu das führen kann, hat sich in Großbritannien gezeigt. | Carl Waßmuth

Die verfallende Schieneninfrastruktur in Deutschland lässt sich mittlerweile nicht mehr verbergen. Die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs ist stark gesunken, zuletzt betrug die Pünktlichkeit im Fernverkehr unter 70 Prozent. Defekte Weichen sowie Störungen bei den Signalen und in den Oberleitungen führen immer wieder zu Verspätungen von teilweise mehreren Stunden. Gleichzeitig werden die Fahrzeiten im Netz Jahr für Jahr verlängert. Es gibt auch Schäden, die zu tagelangen, wochenlangen oder auch Monate andauernden Vollsperrungen führen.

Im Zuge des Verfalls reduzierte die Deutschen Bahn AG die Kapazität des Netzes erheblich. Die Zahl der Vollzeitkräfte im Schienenbereich senkte der Konzern von 340.000 auf 180.000, dabei gingen auch viele Stellen verloren, die mit Netzbetrieb und Instandhaltung zusammenhingen. Von den Bahnhöfen sind heute 95 Prozent ohne Personal. 29 Jahre nach der Bahnreform ist das Schienennetz um 17 Prozent geschrumpft, die Zahl der Weichen und Ausweichgleise ist um 40 Prozent gesunken, und die Zahl der Industriegleisanschlüsse beträgt heute gerade noch ein Fünftel – und das alles bei einem stark ansteigenden Verkehrsvolumen (plus 41 Prozent im Personen- und plus 83 Prozent im Güterverkehr seit 1995). Mehr als tausend Bahnbrücken sind dringend sanierungsbedürftig. Insgesamt sank die Flexibilität des Zugbetriebs im deutschen Schienennetz dramatisch.

Die gravierendste Folge des Netzverfalls ist das steigende Sicherheitsrisiko. Als Großbritannien 1994 sein Schienennetz privatisierte, reduzierte der neue Eigentümer Railtrack die Instandhaltung erheblich. Nur wenige Jahre später ereignete sich eine Serie von schweren Eisenbahnunfällen, die viele Menschen das Leben kosteten und die letztlich zur Insolvenz von Railtrack führten. In Deutschland erstreckt sich die Vernachlässigung der Instandhaltung über einen deutlich längeren Zeitraum. Das Ergebnis ist vergleichbar. Niemand weiß, ob sich infolge ungenügender Instandhaltung in naher Zukunft ein Unglück ereignen wird, aber in einem bröckelnden System ist es unmöglich, an allen Orten und zu allen Zeiten hundertpro-

zentige Sicherheit zu gewährleisten. Ursache des Verfalls des Schienennetzes in Deutschland ist eine eklatante Unterfinanzierung des Erhalts. Es ist nicht so, dass die Deutsche Bahn AG Geld für den Netzerhalt bekommen, aber nicht ausgegeben hätte. Die Unterfinanzierung ist vielmehr politisch gewollt. Es ist nicht schwer, auszurechnen, wie viel Geld man ausgeben muss, um die Substanz zu erhalten. Das Schienennetz hatte 2021 nach Angaben des Verkehrsministeriums einen Bruttoanlagenwert von 246,9 Milliarden. Euro. Nimmt man an, dass die Anlagen eine durchschnittliche Lebensdauer von 50 Jahren haben, müssen jedes Jahr zwei Prozent des Gesamtwerts investiert werden, um einen Verfall aufzuhalten, das wären circa fünf Milliarden Euro pro Jahr. Tatsächlich sind viele der technischen Anlagen wie Oberleitungen und Signaltechnik deutlich kurzlebiger, so dass eher von jährlich acht Milliarden auszugehen ist.

Dazu kommt der bestehende Sanierungsstau. Netto sind die Bahnanlagen, ebenfalls laut Verkehrsministerium, nur noch 152,2 Milliarden Euro wert. Der Sanierungsstau beträgt somit inzwischen 94,7 Milliarden Euro. Soll er in den nächsten zwanzig Jahren abgebaut werden, sind dazu pro Jahr 4,7 Milliarden Euro aufzuwenden. Der jährliche Bedarf für Instandhaltung und Sanierung beträgt also ohne Zinsen 12,7 Milliarden Euro. Wird das Geld nicht bereitgestellt - gleichgültig in welcher Struktur - verfällt das Netz weiter. Während die Schweiz im Jahr 2021 pro Kopf 413 Euro in die Schiene investierte, gab Deutschland im selben Jahr pro Kopf nur 112 Euro aus. Im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2020 entsprechen die Ausgaben für die Schiene etwa fünf Milliarden Euro. Von dieser Summe macht Instandhaltung weniger als die Hälfte aus, viel Geld floss in Aus- und Neubau, darunter auch in Großprojekte wie Stuttgart 21, deren Sinn gänzlich strittig ist. Die Rechnung zeigt, dass jedes Jahr etwa zehn Milliarden Euro zu wenig in Instandhaltung und Sanierung der Schiene investiert wer-

In Großbritannien zeigte der letzte schwere Unfall bei Hatfield, bei



Unfallstelle Hatfield im Jahr 2000 | Foto: World History Archive/Alamy Stock

dem ein Schienenstück durch Materialermüdung gleich mehrfach gebrochen war ("desintegrated"), dass Railtrack den Überblick verloren hatte, wo überall vergleichbare Schäden möglich waren.

In der Folge wurde die Infrastruktur einem Unternehmen übertragen, für das öffentliche Körperschaften bürgen und das nicht gewinnorientiert arbeitet: Network Rail. Finanziert aus staatlichen Geldern wurde begonnen, den Sanierungsberg abzutragen. Auf den ersten Blick scheint es nachvollziehbar, in Deutschland einen vergleichbaren Schritt zu tun, bevor sich schwere Unfälle häufen.

Es ist in der Tat dringend notwendig, die Instandhaltung erheblich auszuweiten, um die Zahl der im Hinblick auf die Sicherheit labilen und unübersichtlichen Zustände schnell zu verringern. Um das zu tun,

bedarf es allerdings keiner deutschen Variante der Network Rail wie mit der InfraGO angedacht. Es war auch in Großbritannien die Summe der staatlichen Eingriffe, die den unsicheren Zustand beendete, begonnen von einem in vielen Regionen flächendeckenden Langsamfahrgebot auf den Schienen bis hin zur Ausfinanzierung der Sanierungsproiekte.

Die spezifische Unternehmensform der Network Rail bietet der britischen Regierung die Möglichkeit, einen stetig wachsenden Schattenhaushalt zu unterhalten: Der Schuldenberg beträgt mittlerweile 65,5 Milliarden Euro. Ab dem Jahr 2010 hat Network Rail fast jedes Jahr mehr für den Schuldendienst ausgegeben als für die Instandhaltung der britischen Eisenbahninfrastruktur. Als Prozentsatz seiner operativen



Von Beginn an keine gute Idee

Seit fast 30 Jahren gibt es in Deutschland den sogenannten Wettbewerb auf der Schiene. Obwohl er dem System Bahn nur geschadet hat, wollen FDP und Grüne ihn auf den Fernverkehr ausweiten. | Ludwig Lindner

Im Zuge der Bahnreform von 1994 wurde die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder übertragen. Seither vergeben die Länder den Regionalverkehr per Ausschreibung. Das war der Startschuss, das öffentliche Bahnsystem, welches in Ost wie West sinnvollerweise eher plandenn marktwirtschaftlich geprägt war, marktkonform umzugestalten und damit privaten Unternehmen zu ermöglichen, Gewinne aus dem Gemeingut Bahn zu generieren. Dabei war von Beginn an klar: Echter Wettbewerb ist im Schienenverkehr nicht möglich. Züge können nicht anarchisch nach Angebot und Nachfrage im Schienennetz umherdüsen. Selbst im Kapitalismus wird für die Bahn ein Fahrplan benötigt, um einen sicheren und sinnvollen Betriebsablauf zu ermöglichen. Das bringt das komplexe System Bahn mit sich. Auch einen Wettbewerb um Gleisanlagen und Bahnhöfe kann es nicht geben: Es ist unsinnig, neben bestehende Gleise weitere Gleise einer konkurrierenden Firma zu bauen. Weil Wettbewerb aber um jeden Preis gewollt war, entschied man sich für eine Krücke: den Ausschreibungswettbewerb.

Die Regionalverkehrslinien werden von den Ländern meist für 15 Jahre an unterschiedliche Anbieter vergeben. Die Verfahren sind umfangreich und bürokratisch. Priva-

te Eisenbahnverkehrsunternehmen nahmen der Deutschen Bahn AG inzwischen immer mehr Anteile im geschaffenen Markt ab. Entstanden ist ein Flickenteppich an beteiligten Firmen. Die meisten Anbieter sind Tochterfirmen ausländischer Eisenbahnkonzerne und/oder privatisierter Staatsbahnen. Mit Wettbewerb im eigentlichen Sinne haben die Ausschreibungen nicht viel zu tun. Denn selbst wenn die Strecken von unterschiedlichen Anbietern betrieben werden, kann man sich zum Beispiel auf seinem Arbeitsweg nicht wie beim Einkauf im Supermarkt für das Konkurrenzprodukt entscheiden, das einem besser gefällt – also Gleise oder Züge einer anderen Firma. Zutreffender beschrieben handelt es sich nicht um Wettbewerb, sondern um die Vergabe eines Monopols auf Zeit – mit sicheren Renditen. Ziel der nun von FDP und Grünen vorangetriebenen Aufspaltung der DB ist es, auch den bisher weitgehend verschonten Fernverkehr dem vermeintlichen Wettbewerbsregime zu unterwerfen, um ihn im Anschluss privatisieren zu können.

Der Ausschreibungswettbewerb im Regionalverkehr brachte zu keinem Zeitpunkt die Vorteile, die man gemeinhin dem Wettbewerb zuschreibt. Im Gegenteil: Durch die Vielzahl unterschiedlicher Akteure entstehen neue Schnittstellen und damit neue Störpotentiale im

Betriebsablauf. Auf den temporären Monopolisten lastet keinerlei Innovationsdruck. Da die Verträge zwischen den Bundesländern und Bahnbetreiberfirmen meist als Bruttoverträge ausgestaltet sind, haben die Unternehmen häufig noch nicht einmal ein Interesse, die Zahl der Fahrgäste zu steigern. Denn bei einem Bruttovertrag erhält das Unternehmen vom Bestellerland einen festgelegten Erlössatz pro gefahrenem Kilometer – unabhängig davon, ob jemand transportiert wurde.

Vor allem die Beschäftigten leiden unter dem Wettbewerb, denn wiederkehrende Ausschreibungszyklen unterlaufen eine langfristige Beschäftigungsperspektive. Eine Folge: Fachkräftemangel vor allem im Fahrdienst. Die Ausschreibungszyklen erschweren außerdem gewerkschaftliche Organisierung. Durch lediglich 15-jährige Vertragslaufzeiten drohen erkämpfte Errungenschaften in absehbarer Zeit wieder aufgehoben zu werden. Das Ausschreibungssystem leistet so der Spaltung und Ungleichbehandlung verschiedener Beschäftigtengruppen Vorschub. Schlechtere Arbeitsbedingungen ergeben sich außerdem durch erleichterte Tarifflucht und Subunternehmerpyramiden.

Durch den Wettbewerb wurde es außerdem möglich, im Gemeingut Bahn erwirtschaftete Überschüsse via Gewinnabschöpfung aus dem

desregierung angestrebte Wechsel

hin zu einer nicht gewinnorientier-

ten InfraGO-Netzgesellschaft löst

kein einziges Problem, schafft aber

neue durch Synergieverluste und

die steigende Privatisierungsgefahr

für die Betriebsgesellschaften. Ent-

scheidend für eine Veränderung

des Schienennetzes und damit des

ganzen Bahnverkehrs zum Positiven

wäre ein Beschluss der Ampelkoali-

tion, künftig den Erhalt und die Auf-

lösung des Sanierungsstaus durch

staatliche Investitionen auskömm-

lich zu finanzieren. Der Richtwert

für die in den nächsten zehn Jahren

jährlich zu investierende Summe be-

trägt 12,7 Milliarden Euro. Alles dar-

unter ist mit weiterem Substanzver-

lust verbunden. Und der setzt nicht



Flickenteppich führt zu Störungen im Betriebsablauf | Foto: flickr/jens kuu

System abzuziehen und in die Privatwirtschaft zu verschieben - Mittel, die für dringend benötigte Investitionen fehlen. Die Betreiberfirmen haben kein Interesse, das Gesamtsystem aus volkswirtschaftlicher Perspektive und im Sinne der sozialökologischen Transformation weiterzuentwickeln, zum Beispiel durch Ausbau oder Taktverdichtungen. Auf der anderen Seite verliert die öffentliche Hand Gestaltungsmöglichkeiten, weil sie sich mit unflexiblen Verträgen an Private bindet. Mit den teuren und bürokratischen Ausschreibungsverfahren sind die Länder häufig gleichzeitig überfordert. Erhebliche öffentliche Mittel werden so in spezialisierten Beratungsunternehmen und Anwaltskanzleien versenkt, zum Beispiel in der Consultingfirma KCW.

Inzwischen fahren immer mehr private Betreiber Verluste ein oder gehen sogar Pleite. In Baden-Württemberg musste nach der Insolvenz von Abellio, einem Tochterunternehmen der niederländischen Staatsbahn, 2021 der Betrieb von einer landeseigenen Firma notübernommen werden. Durch Dumping-Angebote bekommen die Bahnunternehmen zwar den Auftrag, können den Betrieb dann aber oft nicht angemessen leisten. Häufig gibt es von Beginn an Probleme, zum Beispiel weil die Anbieter nicht rechtzeitig genügend Züge und/oder Fahrpersonal bereitstellen können.

Die Folge sind teure Übergangsverträge oder Notvergaben an andere Betreiber beziehungsweise eingeschränkter Betrieb. Auch im weiteren Prozess ist die öffentliche Hand erpressbar und in der schlechteren Verhandlungsposition. Lässt sie private Betreiber pleitegehen, wird sie von der Bevölkerung für die Zugausfälle verantwortlich gemacht. Lässt sie sich auf Nachverhandlungen und höhere Zahlungen ein, führt sie ihren eigenen Ausschreibungswettbewerb ad absurdum.

Ein pragmatischer und vielversprechender Ausweg aus dem Hamsterrad wiederkehrender Ausschreibungen wäre für die Bundesländer die Gründung eigener öffentlichrechtlicher und gemeinnütziger Landesbahnen. An sie kann der Betrieb ohne Ausschreibung per Inhouse-Vergabe direkt übertragen werden. Vorteil ist, dass dafür keine Änderung von EU- oder deutschen Wettbewerbsregeln notwendig wäre. Leider geht die Entwicklung mit der Ampelkoalition genau in die entgegengesetzte Richtung. Statt den schädlichen "Wettbewerb" im Regionalverkehr auslaufen zu lassen, wollen FDP und Grüne ihn mit ihren Plänen zur Aufspaltung der DB auf den - bisher weitgehend verschonten – Fernverkehr ausdehnen. Gute Argumente liefern sie nicht. Es hat eher den Anschein einer Klientelpolitik, verbunden mit Marktgläubig-

Ausgaben gibt Network Rail heute sogar weniger aus als Railtrack kurz vor seiner Insolvenz. Diese Situation fasst Alex Gordon, Präsident der britischen Bahngewerkschaft wie folgt zusammen: "Während Railtrack seine Instandhaltungsausgaben reduzierte, um Dividenden für seine Aktionäre zu erwirtschaften, tut dies Network Rail, um die Forderungen seiner privaten Anleihegläubiger zu erfüllen."

Die Deutsche Bahn beherbergt genau wie die Network Rail einen riesigen Schattenhaushalt. Die Anleiheschulden der DB betragen aktuell 32,5 Milliarden Euro. Die Zinszahlungen an ihre privaten Gläubiger kosteten die DB in zehn Jahren (2012 bis 2021) 7,5 Milliarden Euro. Deutschland hätte für diese Schulden im selben Zeitraum nur drei Milliarden Euro Zinsen zahlen müssen, weil Deutschland als Staat mit hoher Bonität günstigere Zinsbedingungen für seine Verschuldung bekommt als die Deutsche Bahn. Jährlich 450 Millionen Euro gingen verloren, weil die DB privatwirtschaftlich organisiert

Der Vergleich mit Großbritannien macht deutlich: Wenn ein Land sein Schienennetz verfallen lässt, ist die schlimmste Folge der Verlust der Sicherheit im Bahnverkehr. Die zweite Folge ist, dass Bahnfahren unattraktiv wird. Und nicht zuletzt steigen die Kosten in einem schlechten Schienennetz. Länder, die viel Geld in ihr Schienennetz investieren, erhalten eine bessere Qualität und fahren am Ende pro Kilometer unter Einrechnung aller Umweltkosten günstiger. Der von der Bun-

nur die Verkehrswende aufs Spiel, sondern Leib und Leben bahnfahrender Menschen. Anstelle der gefährlichen Einrichtung der InfraGO bei gleichzeitiger Trennung von Netz und Betrieb muss die ganze Bahn gemeinnützig werden, Netz und Betrieb benötigen gemeinsam eine Satzung, welche die Gemeinwohlziele fixiert. Das Schienennetz und auch das Wagenmaterial sind zu sanieren und zu modernisieren. Statt eine weitere Aktiengesellschaft ins Geflecht der Deutschen Bahn AG einzubauen muss die DB politisch gesteuert werden.

Nach schweren Eisenbahnunglücken wird in der Berichterstattung oft schon nach wenigen Stunden von "menschlichem Versagen" als Ursache gesprochen, später zeigen sich dann doch oft technische Gründe. Im vorliegenden Fall wäre die Zuschreibung jedoch richtig: Es handelt sich dann um eklatantes menschliches Versagen der jetzigen Koalition im Bundestag.





Der Orient-Express gilt als berühmtester Zug der Welt. Doch wer hat ihn auf die Gleise gestellt? Um 1880 stehen die Zeichen in Europa auf Nationalismus, viele

Länder streben eine Großmachtstellung an und schotten sich ab. Da taucht ein Mann auf, der die europäischen Staaten miteinander verbinden will: Georges Nagelmackers. Sich gegen Vorurteile und bürokratische Hindernisse widersetzend gelingt es ihm, ab 1883 Paris mit Konstantinopel zu verbinden und ein Netzwerk von über 180 europäischen Nachtzugverbindungen aufzubauen. Seine von Gerhard Rekel nachgezeichnete Lebensgeschichte ist ein Plädoyer für das hartnäckige Verfolgen einer Idee. Noch heute steht die Compagnie Internationale des Wagons-Lits für eine europäische Vision.

Wenn Sie bis zum 30. August 2023 Fördermitglied von Bahn für Alle werden, schenken wir Ihnen das Buch »Monsieur Orient-Express«. Schreiben Sie uns an:

info@bahn-fuer-alle.de

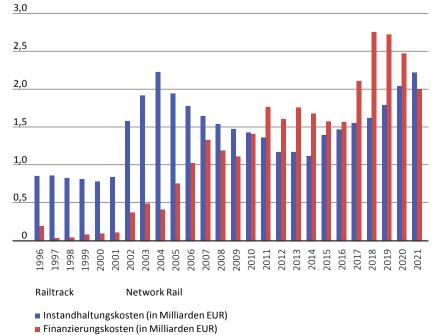
Sie können Ihren Beitrag sicher und bequem online überweisen: https://bahn-fuer-alle.de/spenden/ Bitte mit Kennwort "Bahn für Alle"!

Oder senden Sie diesen Coupon an: Bahn für Alle, c/o GiB e. V., Weidenweg 37, 10249 Berlin ☐ Ich werde Fördermitglied mit

einem monatlichen Beitrag von □ 5 € □ 10 € □ 20 € □ ___ €

Inhabe	r:in			
schrift:	Vorna	me Nam	e	
Hausn	ummei	•		
·t				
	schrift:	, Hausnummei	schrift: Vorname Nam , Hausnummer	schrift: Vorname Name , Hausnummer

Unser Trägerverein GiB e.V. ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Spendenquittungen versenden wir am Anfang des Folgejahres.



Railtrack und Network Rail, Instandhaltung gegenüber Zinszahlungen 1996 – 2021 Quelle: National Union of Rail, Maritime and Transport Workers

Jetzt Aufruf an den Bundesverkehrsminister unterschreiben:

Keine halben Sachen – die ganze Bahn muss gemeinnützig werden!

Sehr geehrter Herr Wissing,

Schienennetz und Züge der Deutschen Bahn AG (DB) gehen kaputt, mit gravierenden Folgen für Reisende und Güterverkehr. Was dem Bahnverkehr in Deutschland fehlt, ist eine gemeinnützige Ausrichtung samt auskömmlicher Finanzierung. Sie arbeiten an einer Bahnreform - gut so! Dabei soll das Bahnnetz gemeinwohlorientiert werden. Aber warum nur "orientiert"? Der Rechtsbegriff heißt gemeinnützig, seine Anwendung hat enorme Vorteile. Und weshalb nur das Netz? Rad und Schiene bilden eine Einheit.

Wir fordern Sie daher auf: Machen Sie keine halben Sachen, erhalten Sie die Einheit der DB, und machen Sie die ganze Bahn gemeinnützig!

Diese Vorteile hat eine integrierte und gemeinnützige Bahn:

Keine Rendite-Fixierung: Eine gemeinnützige Bahn kann das Netz endlich angemessen erhalten und ausbauen. Die Einhaltung von Zielvorgaben im Sinne der Reisenden und der Umwelt wird zur Messlatte des Managements: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Servicequalität und hohe Fahrgastzahlen.

Mehr Tempo: Sie als Minister können steuern und in kurzer Zeit die Verkehrsleistung auf der Schiene stark erhöhen, den Deutschlandtakt einführen, auf ETCS umrüsten und das Netz elektrifizie-

Beschäftigte profitieren von unternehmensweitem Arbeitsmarkt: Bei einem Wechsel innerhalb der gemeinnützigen DB bleiben Anrechnungszeiten und Kündigungsschutz erhalten. Mit einer Aufspaltung drohen hingegen Tarifverträge ihre Gültigkeit zu ver-

Klima und Fahrgäste freuen sich: Ein attraktiver Bahnverkehr lockt die Menschen vom Auto und Flugzeug in die Züge und spart CO₂.

Das Geld dafür ist da: Derzeit werden damit allerdings Autound Luftverkehr subventioniert. Währenddessen fehlen der Bahn jedes Jahr rund 13 Milliarden Euro für das Nötigste – für den Erhalt der Infrastruktur und den Abbau des Sanierungsstaus.

Sehr geehrter Herr Wissing, es liegt in Ihrer Hand: Beenden Sie 30 Jahre Misswirtschaft und Fahren auf Verschleiß! Sie vertreten uns Bürgerinnen und Bürger in der Eigentümerversammlung der Deutschen Bahn AG. Die Satzung, die Besetzung des Aufsichtsrates und mittelbar auch des Vorstandes - das alles können Sie bestimmen. Diese drei Dinge benötigt der Bahnverkehr in Deutschland: eine integrierte Bahn, gemeinnützig und auskömmlich finanziert. Handeln Sie!

Freundlich grüßen Bündnis Bahn für Alle und alle Unterzeichner:innen



Unterschreiben Sie unseren Aufruf! Sammeln Sie weitere **Unterschriften im Freundeskreis** und am Arbeitsplatz.

https://bahn-fuer-alle.de/ die-ganze-bahn-mussgemeinnuetzig-werden/

Stimmen gegen eine Trennung von Netz und Betrieb

Armin Duttine, ver.di

Trennung von Netz und Transport versus stabile Verhältnisse auf der Schiene und im öffentlichen Verkehr: Damit der Wettbewerb auf der Schiene endlich fair und effizient stattfindet, müsse der Platzhirsch Deutsche Bahn sein Netz freigeben. Nur: Züge überholen sich nicht so einfach wie auf der Autobahn, es kann immer nur ein Zug in einem Abschnitt auf einem Gleis fahren. Für einen verlässlichen Zugverkehr braucht es ein abgestimmtes Gesamtsystem von Infrastruktur und Transport. Dieses entsteht nicht durch Wettbewerb, sondern Kooperation - das beste Bahnland Schweiz macht es vor. Eine an den Wünschen der Fahrgäste und Güterkunden ausgerichtete öffentliche Deutsche Bahn ist wichtig als Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs und des umweltfreundlichen Güterverkehrs. Züge und der öffentliche Verkehr fahren nicht von selbst, es braucht viele motivierte und qualifizierte Beschäftigte, um die Verkehrswende sozial zu meistern. Diese findet man besser mit stabilen

beruflichen Verhältnissen und guter Arbeit statt der Angst vor Betreiberwechsel und Wettbewerb. Deshalb: Hände weg von der Trennung.

Uwe Hiksch, NaturFreunde Deutschlands

Das Schienennetz der Deutschen Bahn muss endlich für die Mobilitätswende fit gemacht werden. Dafür braucht es ein ambitioniertes Infrastrukturprogramm für die Modernisierung der Schienen- und Bahninfrastruktur. Die Fokussierung auf den Neubau von Straßen im Bundesverkehrswegeplan muss beendet und der schnelle Ausbau der Bahninfrastruktur in den Mittelpunkt einer ökologischen Verkehrspolitik gestellt werden. Eine Zerschlagung der Deutschen Bahn ist der falsche Weg. Eine Trennung der Bahn in Betrieb und Netz wird eine weitere Schwächung der Deutschen Bahn mit sich bringen und eine konsequente Mobilitätswende behindern. Mit dem Fetisch "Wettbewerb" soll weiterhin die Privatisierung der Bahn auf der Tagesordnung bleiben. Die NaturFreunde fordern

die Erhaltung der Deutschen Bahn im öffentlichen Eigentum, die ein attraktives und vielfältiges Angebot zur Beschleunigung einer ökologischen Mobilitätswende leistet. Allen Versuchen, die Bahn zu zerschlagen, stellen wir uns entgegen.

Laura Valentukeviciute, Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB)

Es gilt, weitere Privatisierungen vom Gemeingut Bahn zu verhindern. Seit unserer Gründung setzen wir uns als Gemeingut für eine starke, demokratisch kontrollierte Daseinsvorsorge und gegen Privatisierungsvorhaben der Politik ein. Sorge bereitet uns, dass die geplante Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn ermöglicht, auch den Fernverkehr zu privatisieren. Aber was nützt es den Fahrgästen und Beschäftigten, wenn künftig neben weißen auch grüne, violette und blaue ICE unterwegs sind? Nichts. Im Gegenteil: Private Firmen ziehen dann über Gewinnabschöpfung noch mehr Geld aus dem System Bahn ab. Geld, das dringend unter anderem für Ausbau und Instandhaltung benötigt wird.



Nachtzüge für Alle

Mit den "Vereinigten Eisenbahnen Europas" quer über den Kontinent | Ludwig Lindner

Der große Ansturm auf die wenigen verfügbaren Nachtzugtickets zeigt: Mit einem guten und bezahlbaren Angebot könnten viel mehr Flugreisen innerhalb Europas durch klimaschonende Fahrten im Schlafwagen ersetzt werden. Dafür werden jedoch nicht nur einzelne Strecken benötigt, sondern grenzüberschreitende Fernzugverbindungen in einem flächendeckenden, europaweiten Netz - sowohl tagsüber als auch nachts. Das schaffen wir nur in Kooperation und nicht mit Konkurrenz. Bahn für Alle schlägt deshalb vor, die Vereinigten Eisenbahnen Europas als öffentlichrechtliche Dachgesellschaft der europäischen Eisenbahnen zu gründen. Sie könnten, beginnend mit Nachtzügen, ein Netz quer über den gesamten Kontinent spannen.

Das ausführliche Konzeptpapier zum Weiterlesen findet sich unter: www.bahn-fuer-alle.de/ nachtzuege-fuer-alle



Unterstützen Sie unser Bündnis mit Ihrer Spende!

Um weitere Schritte in der Privatisierungskaskade im Bahnbereich zu verhindern, ist es wichtig, jetzt aktiv zu werden. Wenn wir Klimaschutz ernst nehmen, brauchen wir eine Bürgerbahn in öffentlicher Hand, um Einfluss auf einen zentralen Akteur im Verkehrsbereich nehmen zu können. Seien Sie dabei, unterstützen Sie unser Bündnis mit einer Spende!

Sie können schnell, sicher und bequem online spenden: https://bahn-fuer-alle.de/spenden/



Sie können Ihre Spende auch direkt auf das Konto unseres Trägervereins überweisen:

Gemeingut in BürgerInnenhand Bankverbindung: GLS Bank IBAN: DE20 43060967 1124229100 **BIC: GENODEM1GLS**

Kennwort "Bahn für Alle" nicht vergessen!

Oder schicken Sie diesen Coupon an: Bahn für Alle, c/o GiB e. V. Weidenweg 37, 10249 Berlin

☐ Ja, ich möchte die Arbeit von Bahn für Alle unterstützen. Ich spende für das Aktionsbündnis □ einmalig □ monatlich

einen Beitrag von **□** 5 € **□** 10 € **□** 20 € **□** ___ €.

Konto-Inhaber:in	
Bank	

IBAN

BIC

Postanschrift: Vorname Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum und Unterschrift

Unser Trägerverein GiB e.V. ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Spendenquittungen versenden wir am Anfang des Folgejahres.

Auf Schienenkurs: Was macht Bahn für Alle?

Der Ausstieg aus der Autogesell- umzuwandeln, war zu diesem Zeitschaft kann nur gelingen, wenn die Bahn fest auf Schienenkurs ist und sich als Teil der Daseinsvorsorge in öffentlicher Hand befindet, statt zerrieben zu werden zwischen den Mühlsteinen des Wettbewerbs oder auf der Profitspur den Boni oder der Rendite hinterherzurollen. Bahn für Alle wurde 2005 gegründet - als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die Deutsche Bahn AG zu privatisieren ("Börsengang"). Erschüttert wurden die Börsengangabsichten im September 2007, als eine Mehrheit auf dem SPD-Parteitag in Hamburg eine Bahnprivatisierung ablehnte. Bahn für Alle hatte wesentlichen Anteil an diesem Erfolg. Geplatzt ist der dann modifizierte - Privatisierungsplan schließlich am 9. Oktober 2008. Da war das Börsenprospekt schon gedruckt und der Börsengang terminiert. Die Absicht von Banken, das sichere öffentliche Anlagevermögen

Bahn in zweifelhafte Wertpapiere

punkt angesichts der Lehman-Pleite politisch nicht mehr vermittelbar. Die Bahnreform von 1994 und die Börsengangpläne der Nulleriahre haben jedoch gravierende Spuren bei der Deutschen Bahn hinterlassen. Kontinuierlich und schonungslos legt Bahn für Alle daher den Finger in die Wunden der Bahn und vor allem der Verkehrspolitik. Jetzt stehen neue, harte Kämpfe an, um die Umsetzung des neoliberalen Konzepts einer kompletten Zerschlagung und Privatisierung der Deutschen Bahn AG zu verhindern. Mitstreiter:innen sind bei Bahn für Alle willkommen! Mit Aktionen und Publikationen, Pressearbeit, Fachartikeln und Stellungnahmen machen wir uns für eine kundenfreundliche und klimataugliche Bahn stark. Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Weitere Informationen unter:

https://bahn-fuer-alle.de

Zeitung bestellen und verbreiten!

Bestellen Sie weitere Exemplare dieser Zeitung kostenlos unter info@bahn-fuer-alle.de und verbreiten Sie die Publikation am Arbeitsplatz, bei Veranstaltungen und im Freundeskreis. Spenden sind willkommen!

Impressum

Bahn für Alle c/o Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V. Weidenweg 37, 10249 Berlin Telefon +49 (0)30 37300442 info@bahn-fuer-alle.de

V. i. S. d. P.: Carl Waßmuth Redaktion: Katrin Kusche | wortformer.de

Redaktionsschluss: 23.06.2023 Veröffentlichung des Bündnisses Bahn für Alle in der taz am 30.06.2023

Unterstützt von vielen Spender:innen sowie von der Bewegungsstiftung und der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt





