

Die wahre Bilanz 2010 der DB AG: Was Rüdiger Grube lieber verschweigt

Der alternative Geschäftsbericht des Bündnisses Bahn für Alle (BfA)

Einleitung

Die offizielle Bilanz der Deutschen Bahn AG für das vergangene Jahr 2010 weist wie seit vielen Jahren glänzende Zahlen auf. Hinsichtlich der 2010er Ergebnisse heißt es: Die Krise sei überwunden; man gehe sogar gestärkt aus derselben hervor. Wir kennen das alles. Und wir wollen hier der Rede von Rüdiger Grube nicht vorgreifen. Wir möchten allerdings dazu ermutigen, nicht nur die schönen Grafiken anzuschauen, die auf der Jahresbilanz-Presskonferenz der Deutschen Bahn AG und in dem neuen Geschäftsbericht präsentiert werden, sondern auch darüber nachzudenken und dazu zu recherchieren, *wie* diese Zahlen eigentlich zustande kommen und was sie für den täglichen Bahnbetrieb – für die Fahrgäste, für die Beschäftigten – bedeuten.

Schon in früheren „Wahren Bilanzen“ zu den Bilanzpressekonferenzen haben wir immer wieder darauf hingewiesen, dass die Substanz der Bahn aufgrund der verminderten Investitionen und des Fahrens auf Verschleiß leide. Dass diese Ängste alles andere als unbegründet waren, wurde gerade in den letzten zwei Jahren immer deutlicher. Hier nur die folgenden Stichworte: Die Achsprobleme seit 2008, das S-Bahn-Chaos in Berlin, defekte Klimaanlage im Sommer 2009, ein völliger Zusammenbruch des Zugverkehrs in den Winterperioden 2009/2010 und 2010/2011, eine ICE-Tür als Wurfgeschoss, das Zugunglück in Hordorf uvm.

Viele der Zahlen leuchten bei näherem Hinsehen nicht mehr so rosarot auf. Die vermeintliche kurzfristig vergrößerte Leistungsfähigkeit wird mit massiven, mittel- und langfristig wirkenden Verschlechterungen erkaufte. Diese werden den Steuerzahlenden, den Beschäftigten und der Bahnkundschaft aufgebürdet.

1 Womit verdient die DB tatsächlich ihr Geld?

Ein Blick in die Bahn-Bilanz verrät, dass die Zahlen, die dort präsentiert werden, nicht Ergebnis eines normalen Wirtschaftens sind, sondern dass die viel mit staatlichen Zuschüssen (oder auch Subventionen) und mit Lobbyarbeit (oder auch Monopolisten-Verhalten) zu tun haben.

Der ausgewiesene Gewinn der DB AG im Jahr 2010 basiert, wie bereits im vergangenen Jahr, im wesentlichen auf zwei Säulen: den Gewinnen im Nahverkehr (DB Regio) und den Gewinnen im Netz (DB Netze). Im einzelnen:

Umsatz 2010	34,41 Mrd. €
davon: Umsatz Nahverkehr	7,559 Mrd. €
Umsatz Netz	4,580 Mrd. €
Summe Umsatz Nahverkehr + Netz	1,330 Mrd. €
Anteil Nahverk/Netz am Umsatz	35,3 %
Umsatz Logistik (Schenker ohne Schiene)	14,31 Mrd. €
Anteil Logistik am Umsatz	41,6%
Gewinn 2010	1,870 Mrd. €
davon: Gewinn Nahverkehr	0,729 Mrd. €
Gewinn Netz	0,601 Mrd. €
Summe Gewinn Nahverkehr + Netz	1,330 Mrd. €
Anteil Nahverk/Netz an Gewinn	71,1 %
Gewinn Logistik (Schenker ohne Schiene)	0,304
Anteil Logistik am Gewinn	16,3 %

Diese beiden Bereiche Nahverkehr und Netz stehen für lediglich 35 Prozent des Umsatzes des DB Konzerns. Die Gewinne in diesen Sparten machen jedoch rund 71 Prozent des gesamten Gewinnes des Unternehmens aus.

Der weiterhin größte Gewinn (729 Mio. €) wird von der DB Regio erwirtschaftet. „Erwirtschaftet“ ist hier allerdings das falsche Wort, weil diesem „Gewinn“ öffentliche Zuschüsse in Form von Regionalisierungsmitteln gegenüberstehen, die sich auf 4,264 Mrd. € belaufen haben (hier ist nur derjenige Anteil an den Regionalisierungsmitteln aufgeführt, der an die DB Regio ging). Das bedeutet, dass der hier ausgewiesene „Gewinn“ sich aus staatlichen Geldern speist. Rechnet man die Regionalisierungsmittel ein (und die Gewinne gegen), so ergibt sich ein Verlust von 3,535 Mrd. €.

Um Missverständnisse auszuschließen: Die Regionalisierungsgelder sind wichtige und sinnvolle staatliche Unterstützungsleistungen für den Schienenpersonennahverkehr. Nahverkehr ist teuer. Dabei liegen die Kosten des Nahverkehrs mit Pkw, die u.a. von den Kommunen, von den Sozialsystemen oder auch von späteren Generationen getragen werden, weit höher als diejenigen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), auch umgerechnet auf eine vergleichbare Leistungseinheit. Hier soll nur deutlich gemacht werden: Es gibt keine wirklichen Gewinne im Nahverkehr, sondern nur so hohe

staatliche Unterstützungsleistungen an DB Regio, dass diese daraus einen formellen Gewinn ausweisen und diese an den Mutterkonzern abführen kann. Das trifft in ähnlicher Form auf die privaten Konkurrenten der Deutschen Bahn AG zu, die sich ja fast ausschließlich im Personennahverkehr tummeln. Deren Gewinne stützen sich ausschließlich auf zwei Säulen: Lohndumping und Regionalisierungsmittel.

Was bei den privaten Betreibern das Lohndumping ist, sind bei der DB AG – als zusätzlich den Gewinn steigernde Quelle neben den Regionalisierungsmitteln – die exklusiven, besonders profitablen Verträge mit einzelnen Bundesländern. Die DB AG konnte aufgrund ihrer relativen Monopolstellung mit vielen Bundesländern exklusive Verträge ohne Ausschreibungen abschließen. Für den Regionalverkehr in Berlin-Brandenburg wurde z. B. gezeigt, dass die gezahlten Preise an die DB Regio bis zu einem Drittel zu hoch sind. Die Verträge wurden vom damaligen Verkehrsminister Hartmut Meyer (Brandenburgischer Verkehrsminister bis September 2003) unterzeichnet, der wenig später als Berater zur DB AG wechselte.

Solche Exklusivverträge für die DB AG mit weit überhöhten Kosten scheinen aber kein Einzelfall zu sein. Beispielhaft ist hier der Vorgang in Baden-Württemberg:

Anfang 2001 schloss das Land Baden-Württemberg mit DB Regio einen neuen zehnjährigen Nahverkehrsvertrag. Bestellt wurden im Vorgriff auf die mit Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ erwarteten höheren Nahverkehrsleistungen bereits ab Fahrplanwechsel 2001 eine hohe Nahverkehrsleistung von 1,45 Millionen Zug-Kilometer pro Jahr. Dabei wurden deutlich überhöhte Trassenpreise (7 Euro pro Kilometer) zugrunde gelegt. Zusätzlich bezahlte das Land Baden-Württemberg 200 Millionen DM (103 Mio Euro) für neues Wagenmaterial im Nahverkehr. Offensichtlich handelte es sich hier um eine Gegenleistung für die DB-Unterstützung für das Projekt Stuttgart 21.¹ Unabhängig davon haben wir es hier zu tun mit einer auf zehn Jahre ausgelegten zusätzlichen jährlichen Subventionierung der DB AG bzw. deren Tochter DB Regio, die sich vorsichtig gerechnet auf deutlich mehr als eine halbe Milliarde Euro addiert.

Die *zweite Säule* der DB AG-Gewinne sind die Gewinne bei DB Netze. Dies betragen 2010 601 Millionen Euro (2009: 558 Millionen Euro). Es handelt sich um Gewinne, die dadurch realisiert werden, dass die Einnahmen durch Trassenentgelte die Ausgaben in diesem Bereich (vor allem für die Instandhaltung) übersteigen. Und dass dann dieser Gewinn, wie im Fall von DB Regio, an die Holding abgeführt wird. Nun ist jedoch das Netz diejenige Sparte, die nach DB Regio die zweithöchsten staatlichen Zuschüsse erhält. Es handelt sich dabei um Bundeszuschüsse in Höhe von jährlich 2,5 Milliarden Euro für die Instandhaltung und einer weiteren Milliarden Euro für den Neubau von Strecken. Auch hier mutet es grotesk an, wenn Bahnchef Rüdiger Grube diese Art Gewinne stolz präsentiert, wo diese doch komplett durch Bundeszuschüsse „erwirtschaftet“ werden.

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

tet“ wurden. Da gleichzeitig der Zustand der Infrastruktur mehr als zu wünschen übrig lässt – wir kommen darauf zurück – sollten an die Muttergesellschaft abgeführte Gewinne aus diesem Bereich nicht Anlass zu Stolz bieten, sondern beschämen.

Nimmt man nur die staatlichen Zuschüsse, die in DB Regio und in DB Netz fließen (addiert mehr als 7,7 Mrd. Euro), dann verwandelt sich der 2010er Jahresgewinn von 1,87 Milliarden Euro in einen Verlust von mehr als 6 Milliarden Euro.

Dabei sind dies nicht die einzigen Bereiche der DB AG, in die staatliche Mittel fließen. Solche Unterstützungsleistungen gibt es beispielsweise bei der Bahnhofstochter Station und Service (oftmals bezahlt durch Kommunen und Länder). Auch wurden in der DB-Bilanz die für die DB AG positiven Auswirkungen der Bundeszuschüsse für das Bundeseisenbahnvermögen nicht aufgeführt. Darin enthalten sind vor allem Gehaltszahlungen für rund 36.000 Beamte, die weiter für die DB arbeiten sowie deren Pensionen. Diese Zuschüsse beliefen sich in den Jahren 1994-2005 auf durchschnittlich über 5,4 Mrd. € pro Jahr.²

Es ist dann einigermaßen verblüffend oder auch wieder erhellend, wenn die eigenwirtschaftlichen Bereiche – die Bereiche ohne staatliche Zuschüsse – keine oder geringe Gewinne ausweisen. Der Schienengüterverkehr (Railion) kam 2010 gerade mal auf 12 Millionen Euro Gewinn³. Und der gesamte Bereich Logistik – Schenker ohne den Inlands-Schienengüterverkehr – erwirtschaftete nur einen Gewinn von 304 Millionen Euro, was 16 Prozent des gesamten DB-Gewinns entspricht. Dabei ist die bedenken, dass das letztgenannte Segment auf über 40 Prozent des gesamten Bahnumsatzes kommt.

Auf den Hinweis, die Logistik-Sparte der DB AG mache doch Gewinn, antwortete Christian Böttger, Professor im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin: „Bei dieser Rechnung fehlen die Kapitalkosten für all die Übernahmen. Die Zinsen für die 7,5 Milliarden Euro teuren Zukäufe fressen die Gewinne auf. Fakt ist: Die Logistiktochter Schenker hat noch nie ihre Kapitalkosten verdient. Das gleiche gilt für den Kauf von Arriva. Hier müsste sich der derzeitige Gewinn des Konzerns verdoppeln, damit man auf Null käme. Die Deutsche Bahn zahlt jedes Jahr drauf und am Ende haftet der deutsche Steuerzahler.“⁴

Im Klartext: Das gesamte Logistik- und Auslandsgeschäft der Deutschen Bahn AG hat eine völlig unzureichende Rendite. Faktisch wird es durch die Gewinne im Kernbereich finanziert – und diese Gewinne wiederum kommen ausschließlich über staatliche Zuschüsse zustande. Ein „normales“, klassisch betriebswirtschaftlich orientiertes Unternehmen müsste einen Bereich wie die weltweite Logistik binnen kurzem wegen mangelnder Rentabilität abstoßen.

Im übrigen will die Deutsche Bahn AG den hier aufgezeigten Kurs verschärfen. Laut einer vertraulichen Mittelfristplanung der Deutschen Bahn sollen die Einnahmen aus Trassenpreisen so gesteigert werden, dass der Gewinn von DB Netz bis 2015 noch-

² Daten aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107.

³ Sh. zu einem der Gründe dafür auch 2.1.4 (Seite 16)

⁴ In: Euro 03/2011.

mals von derzeit 601 Millionen Euro auf 751 Millionen Euro gesteigert werden soll. Bei einem Umsatz von dann 5,1 Milliarden Euro läge dann die Gewinnmarge bei traumhaften 15 Prozent.

Man kann den Planungen der DB AG eine innere Logik nicht abstreiten. Doch es handelt sich aus Sicht der Fahrgäste, der Bahnbeschäftigten und aus volkswirtschaftlicher Sicht um eine fatale und verkehrspolitisch kontraproduktive Logik.⁵

1.1 Ungeklärte Vermögenswerte und Rückstellungen

Das in den Bahn-Bilanzen verbuchte Anlagevermögen unterscheidet sich sehr deutlich von dem tatsächlichen Wert der Anlagen. Während in der Bilanz der DB AG für 2009 ein langfristiges Anlagevermögen von 41,3 Mrd. € angegeben ist, betrug dieses bereits im Jahr 2008 nach den Daten des Bundesverkehrsministeriums als Nettoanlagevermögen *119 Mrd. € und als Bruttoanlagevermögen (zu Preisen von 2000) sogar 185,6 Mrd. €*.⁶ Wie ist diese Differenz um fast einen Faktor 3 erklärbar?

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

Bereits bei der Eröffnungsbilanz der Deutschen Bahn AG 1994 tauchten zwei Drittel der Vermögenswerte, die die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn bis Ende 1993 in ihren Bilanzen ausgewiesen hatten, nicht mehr auf. Über Nacht waren zwei Drittel der Bilanz-Aktiva quasi verdampft. Jedenfalls sind sie nicht mehr in den Büchern der Deutschen Bahn AG auffindbar – wohl aber in der offiziellen Verkehrst Statistik „Verkehr in Zahlen – ViZ“, die immerhin vom Bundesverkehrsminister herausgegeben wird.

Seit Gründung der Deutschen Bahn AG werden die Bundeszuschüsse für die Bahninfrastruktur nur zu einem Teil bilanziert. Seit Ende der 1990er Jahre werden diese sogar überhaupt nicht mehr bilanziert (dazu siehe unten). Dass die zu niedrige Bewertung oft nicht der Realität entspricht, zeigt sich z. B. bei Verkäufen von einzelnen Grundstücken, wo oftmals ein Vielfaches des Buchwertes erreicht wurde.⁷

Mit dem Nicht-Ausweisen von mindestens *60 Mrd. €* fehlen in der Gewinn- und Verlustrechnung (ein Abschreibungssatz von 3,5 % angenommen) mindestens *2 Mrd. €*

⁵ Christian Schlesiger, „Goldglänzende Gleise“, in: Wirtschaftswoche vom 1. März 2011. Dort heißt es zu Station & Service: „Die gleiche Marge plant der Konzern für die Personenbahnhöfe ein. Der Gewinn soll dort 2015 bei 177 Millionen Euro liegen.“

⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2007/2010. Hamburg (Deutscher Verkehrs-Verlag) 2009.

⁷ Aussage in: Herdolor Lorenz, Leslie Franke: Bahn unterm Hammer. Hamburg (Kernfilm) 2007.

an Abschreibungen, also an Kosten.⁸ Würden diese korrekt in die Bilanz eingerechnet, ergäbe sich schon alleine dadurch ein Minus.

1.2 Nicht bilanzierte Bundeszuschüsse

Wie bereits erwähnt tauchen Zahlungen des Bundes für die Bahninfrastruktur in der Bilanz der DB AG nicht auf. Es handelt sich dabei um zinslose Darlehen und seit dem Jahr 2000 um reine Zuschüsse zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur und für den Neubau von Strecken. Dabei handelt es sich um Bundeszuschüsse in Höhe von durchschnittlich *3,745 Mrd. € jährlich*⁹. Insgesamt floss im Zeitraum 2000 bis 2010 die stolze Summe von 41,8 Mrd. € an staatlichen Zuschüssen in die Infrastruktur der Bahn, die in der Bilanz nicht (oder nur zu einem Bruchteil) auftauchen.¹⁰

Die DB AG argumentiert, es handle sich hier gewissermaßen um Schenkungen, was für die Bilanz nicht relevant sei. Dazu ist zu sagen:

Im Vorfeld der formellen Bahnprivatisierung, der Bildung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994, war das Nichtbilanzieren von neuem Anlagevermögen nicht vorgesehen. Damals ging man tatsächlich davon aus, dass die neu zu gründende Deutsche Bahn AG ein Wirtschaftsunternehmen wie jedes andere sein würde, dass es die Kosten selbst zu erwirtschaften habe. Der damalige Chef der Deutschen Bundesbahn, Heinz Dürr: „Wir werden darauf achten, dass die Deutsche Bahn AG von Beginn an zwingend marktorientiert sein wird. (...) Für das Fernstreckennetz einschließlich der Netzknotenbereiche sind beispielsweise im Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahr 2010 Investitionen von über 100 Milliarden DM vorgesehen. Da die Deutsche Bahn AG diese vom Staat vorfinanzierten Investitionen über die Abschreibungen verdienen muss, wird das wirtschaftliche Kriterium für Aus- und Neubau in Zukunft eine weit wichtigere Rolle spielen als heute.“¹¹

Wenn es sich bei der Deutschen Bahn AG um ein Unternehmen handelt, das *dauerhaft* auf staatliche Zuschüsse in derart hoher, die gesamte Struktur des Unternehmens bestimmender Form angewiesen ist, dann eignet sich diese Bahngesellschaft nicht dazu, wie ein normales privatwirtschaftliches Unternehmen behandelt zu werden. Analog zur Bahn müsste es ein Unternehmen Deutsche Straßenverkehrs-AG (mit allen Fahrzeugen und allen Straßen in demselben bilanziert) oder ein Unternehmen Deutsche Binnenschiffahrts-AG oder auch ein Unternehmen Bundeswehr AG geben. Solche Unternehmen existieren (bisher) aus guten Gründen nicht.

⁸ Karl-Dieter Bodack: „Die Deutsche Bahn. Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung.“ Gröbenzell, März 2008.

⁹ Durchschnittswert der Jahre 1994 bis 2005, Daten aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107.

¹⁰ Quelle: Bundesverkehrsministerium; Deutsche Bahn AG; Artikel Dirk Horstkötter und Philip Jaeger, „DB = Dilemma Bahn“, in: Euro, 3/2011.

¹¹ Heinz Dürr, in: Die Deutschen Bundesbahnen 992, herausgegeben: Die Vorstände von Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn, Frankfurt/M. Und Berlin, o. J. (1993), S. 9. Dort heißt es interessanterweise – und in Widerspruch zu tatsächlichen späteren Politik stehend: „Es wird in jedem Einzelfall abzuwägen sein zwischen einem Fahrtzeitgewinn von wenigen Minuten und dem dafür notwendigen Investitionsaufwand. Es wird auch zu entscheiden sein, ob im konkreten Fall nicht eine Investition in Pünktlichkeit, ausreichend Kapazitäten und Komfort notwendig ist.“

Wenn im Fall der Deutschen Bahn AG jedoch so verfahren wird wie beschrieben, dann ist dies mit zwei Problemen verbunden: Zum einen wird auf diese Weise erneut eine Gewinnquelle künstlich geschaffen. Das begünstigt die Orientierung, die DB AG „hübsch für die Börse“ zu machen bzw. diese Gelder für eine aggressive Global-Player-Politik einzusetzen. Zum anderen kommen auf diese Weise mittelfristig – wenn die neu gebauten Strecken grundlegend saniert werden müssen – auf die öffentlichen Kassen gewaltige Kosten zu, für die in keiner Weise Vorsorge getroffen wurde.

Verheimlichte Gewinnquelle: Die Zuschüsse des Bundes resultieren schließlich in neuen oder qualitativ ausgebauten Strecken (z. B. Hannover - Berlin, Köln - Frankfurt oder München - Ingolstadt - Nürnberg). Auf diesen Strecken kann die DB AG deutliche Fahrgastgewinne verzeichnen¹² und damit höhere Umsatzerlöse verbuchen. Sie kassiert auch deutlich höhere Trassenentgelte als auf den zuvor bestehenden Trassen auf den gleichen Verbindungen. Das führt zu beachtlichen zusätzlichen Gewinnen in unterschiedlichen Sektoren des Bahnkonzerns (bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Netze). Doch die Strecken selbst, auf denen diese Gewinne eingefahren werden, tauchen in der Bilanz als Vermögen nicht auf. Wir haben also hohe neue Einnahmen die auf ein viel zu niedrig ausgewiesenes Anlagevermögen bezogen werden, was einer Sonder-Rendite gleichkommt.

Fehlender Ersatz und nicht vorhandene Rücklagen: Prof. Karl-Dieter Bodack richtete im Jahr 2007 eine Anfrage an das Bundesverkehrsministerium hinsichtlich der Nicht-Bilanzierung der großen Bundeszuschüsse für die Infrastruktur. Daraufhin bekam er die erstaunlich ehrliche Antwort: „Diese vom Bund finanzierten Anlagen braucht die DB AG nach Ablauf der Nutzungsdauer aber nicht zu ersetzen, so dass sie dafür auch keine Mittel über Abschreibungen erwirtschaften muss; die Ersatzinvestitionen finanziert dann wiederum der Bund.“¹³

Im Klartext: Sämtliche Neubaustrecken werden inzwischen – in diametralem Widerspruch zu den Aussagen des vormaligen Bahnchefs Heinz Dürr und zu den Grundsätzen der Betriebswirtschaft – als Geschenke des Bundes an die DB AG, die diese mit entsprechenden Verschleißeffekten einsetzen kann, ohne dass dafür Kosten in Form von Abschreibungen entstehen würden. Die nicht gemachten – obwohl betriebswirtschaftlich eigentlich gebotenen – Rückstellungen für die Erneuerung dieser Strecken helfen weiter, die Bilanz besser aussehen zu lassen. Was jedoch passiert, wenn die Strecken ihre Nutzungsdauer erreicht haben und grundlegend erneuert werden müssen, bleibt ungeklärt. Dass der Bund dann, wenn diese Neubaustrecken nach rund 25

¹² Auf der Strecke Berlin – Hannover stieg die Zahl der Fahrgäste von 19.000 auf 27.000 am Tag. Auch auf der Strecke Berlin – Hamburg gab es erhebliche Zuwächse um 47% (nach Angaben der DB AG, Pressemitteilung vom 15.5.2007). Problematisch ist diese Rechnung allerdings, weil die Gewinne mit Verlusten gegengerechnet werden müssten, die es im Fernverkehr (z. B. Berlin - Potsdam – Magdeburg – Hannover) gab, nachdem der Fernverkehr auf dieser Relation unter Verweis auf die Neubaustrecke weitgehend eingestellt und zwei Landeshauptstädte vom Schienenfernverkehr weitgehend abgehängt wurden.

¹³ Brief des Bundesministeriums für Verkehr Bau und Stadtentwicklung an Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack vom 16.11.2007.

Jahren grundlegend saniert werden müssen – beispielsweise im Jahr 2020 oder 2025 – erneut mit Milliarden Euro-Beträgen einspringen und diese grundlegende Sanierung finanzieren wird, muss angesichts des Fehlens entsprechender Zahlungsverpflichtungen in der mittelfristigen Haushaltsplanung, vor dem Hintergrund der allgemeinen Krise der öffentlichen Finanzen und nach der Verankerung einer „Schuldenbremse“ im Grundgesetz in Frage gestellt werden.

Die Notwendigkeit der grundlegenden Sanierung von Neubaustrecken stellt sich im Übrigen deutlich früher als bisher angenommen. 2009 musste bereits die Ausbaustrecke Berlin – Hamburg einer grundlegenden Sanierung unterzogen werden. Monate lang war ein größerer Teil der Strecke gesperrt; Hunderttausende Fahrgäste mussten massive Zeitverluste hinnehmen. Die Strecke war erst fünf Jahre zuvor durch die DB Verkehrsbau GmbH für Tempo 230 ausgebaut worden (nachdem zuvor das abenteuerliche Projekt einer Magnetbahnverbindung, das die Deutsche Bahn AG jahrelang unterstützt hatte, gescheitert war).

Im Fall der vorzeitigen Sanierung dieser Verbindung hieß, es liege ein Sonderfall vor: es gäbe Tausende Betonschwellen mit Materialfehlern („Alkali-Kieselsäure-Reaktion“), die ausgetauscht werden müssten. Dies würde allerdings bedeuten, dass sich ein Schaden wiederholt, den in den 1980er Jahren bereits die DDR-Reichsbahn erlitten hatte. Im Herbst 2010 wurde allerdings bekannt, dass auch die Neubaustrecke Hannover-Wolfsburg-Berlin komplett saniert werden muss. Die Strecke wurde vor dreizehn Jahren in Betrieb genommen; erwartet worden war, dass eine größere Sanierung erst nach 25 Jahren anstehen würde. In einigen Berichten wird erwähnt, was die Ursache für die vorzeitige Sanierung ist: „Die Unterlage aus Beton, auf der vielerorts die Schienen montiert sind, ist rissig geworden.“¹⁴ Das würde bedeuten, dass die „feste Fahrbahn“, der teilweise Verzicht auf ein Schotterbett und das Verlegen der Schienenstränge in ganzen auf Beton montierten Blöcken, genau die zwei Probleme mit sich bringt, vor denen der Bundesrechnungshof bereits Mitte der 1990er Jahre ausdrücklich gewarnt hatte: Erstens haben diese Strecken eine weit geringere Lebensdauer als behauptet, zweitens erfordern Sanierungsmaßnahmen bei der „festen Fahrbahn“, dass die ganze Strecke bzw. ein Gleis komplett und über längere Zeit gesperrt werden muss und dass man nicht wie bei einem Schotterbett in Nachstunden „nachstopfen“ kann.¹⁵

Nun wird also auch bei der Strecke Berlin – Hannover von April bis mindestens August 2011 eines der beiden Gleise gesperrt werden; für die Fahrgäste ergeben sich auf dieser Strecke Zeitverluste von 40 bis 50 Minuten (bei der IC-Verbindung Berlin – Amsterdam sogar von 60 Minuten).

Erste Meldungen besagen, dass in Bälde sogar die Neubaustrecke Frankfurt/M. – Köln grundlegend saniert werden müsse.

Interessant ist die Frage: Mit welchem Geld werden diese vorzeitigen Sanierungen bezahlt? Es spricht so gut wie alles dafür, dass hier Mittel aus den Infrastruktur-Zuschüssen des Bundes eingesetzt werden. Dies heißt jedoch: Dass von diesen

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

auf 2,5 Milliarden Euro (im Fall der reinen Instandhaltung) bzw. auf 3,5 Milliarden Euro (im Fall der addierten Mittel Instandhaltung plus Ausbau- und Neubau) gedeckelt Mitteln außerordentliche und zuvor nicht vorgesehene Beträge in die Sanierung dieser Strecken fließen. Damit stehen noch weniger Mittel für die Instandhaltung (bzw. den Ausbau und Neubau) im gesamten Netz zur Verfügung.

„Wir fahren auf Verschleiß und haben keine Reserven mehr.“ So Rüdiger Grube im Januar 2011.¹⁶ Er bezog sich dabei „nur“ auf das Winterchaos 2010/2011. Das muss leider so verallgemeinern gesagt und verstanden werden. Das aber heißt, dass der Schienenverkehr als Ganzes und als Resultat dieser fatalen Struktur und falschen Bilanzierung mittelfristig auf eine tiefe Krise zusteuert.

1.3 Leistungszahlen der DB AG

Auch die Leistungszahlen der DB AG entpuppen sich bei näherem Hinsehen als nicht annähernd so rosig wie in der Bilanz angegeben. Rechnet man z. B. die seit 1998 unterschiedlich berechneten Fahrgastzahlen auf die herkömmliche Berechnung um, so kommt man für das Jahr 2009 auf knapp 1,7 Mrd. Fahrgäste¹⁷. Dem stehen 1,5 Mrd. Fahrgäste im Jahr 1994 gegenüber. Die reale Fahrgaststeigerung hält sich also in engen Grenzen. Wichtig ist dabei vor allem: Dieser Zuwachs geht lediglich auf das Konto des Nahverkehrs, der wie bereits oben gezeigt mit hohen staatlichen Zuschüssen verbunden ist. Im Fernverkehr haben die Zahlen hingegen von jeweils ca. 150 Mio. Fahrgästen in den Jahren 1996-2000 auf nur noch rund 120 Mio. Fahrgäste in den Jahren 2003-2009 abgenommen.¹⁸ Die durchaus vorhandenen weiteren Steigerungen im Nahverkehr innerhalb der letzten Jahre wirken in Anbetracht der Verluste bzw. der Stagnation im Fernverkehr gering.

Wir haben in der Tabelle auf der folgenden Seite die Zahlen aus „Verkehr in Zahlen“ übernommen, die – siehe Anmerkung 15 – in erheblichem Maß geschönt sind. Doch auch hier sind die Ergebnisse unzureichend. Sie liegen bei weniger als denjenigen Leistungen, die 1993/94 bei der „Bahnreform“ prognostiziert worden waren.

Ähnliches zeigt sich bei der Leistung im Güterverkehr: Hier wurden im Jahr 2009 341 Mio. Tonnen transportiert. Das entspricht einer Steigerung von 10 Prozent gegenüber dem Jahr 1994 (309 Mio. Tonnen). Auch hier bleibt der Schienengüterverkehr weit hinter den Zielsetzung von 1994 zurück. Das entscheidende Wachstum fand bei der Leistung statt; 1994 lag diese bei 70,554 Milliarden Tonnenkilometern; 2010 waren es dann 105,800 Milliarden Tonnenkilometer.

¹⁵ Focus vom 12. Dezember 1994; Bundesrechnungshof 1994

¹⁶ In: Welt kompakt vom 11. Januar 2011.

¹⁷ Die DB weist 1,9 Mrd. Fahrgäste aus. Grund für die unterschiedlichen Berechnungen ist das Einbeziehen von Freifahrten für die eigenen MitarbeiterInnen, Behinderte, Polizei- und Militärpersonen und Bundestagsabgeordnete. Dargestellt in: Klaus Gietinger: Der Markterfolg der Deutschen Bahn AG nach der Bahnreform - Dichtung und Wahrheit. In: Heiner Monheim und Klaus Nagorni (Hrsg.): „Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang“. Karlsruhe (Evang. Akademie Baden) 2004.

¹⁸ DB AG, „Daten und Fakten“ für die jeweiligen Jahre. Die Abnahme dürfte insbesondere durch die Einführung des neuen Preissystems „PEP“ Ende 2002 mit der Abschaffung der BahnCard50, die teilweise Rücknahme dieses Systems Mitte 2003 mit der Wiedereinführung einer – allerdings um 40 Prozent verteuerten – BahnCard 50 und der

Tabelle: Personenverkehrsentwicklung (Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr) 1994-2009; Aufkommen (Mio Fahrgäste) und Leistung (Mrd. Personenkilometer); gesamter Schienenverkehr einschl. privater Betreiber.¹⁹

Jahre	1993	1994	2000	2007	2008	2009	2008 geg. 1994	2008 geg. 2000
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)								
Aufkommen; Mio Fahrgäste	1362	1369	1855	2119	2224	xxxx	62,4%	19,8%
Leistung; Mrd. Pkm	29,9	30,3	39,2	45,1	47,0	xxxx	55,1%	19,8%
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)								
Aufkommen; Mio Fahrgäste	133	139	145	119	124	Xxxx	- 10,8%	-14,8%
Leistung; Mrd. Pkm	33,5	34,8	36,2	34,2	35,6	Xxxx	2,2%	- 1,6%
Gesamter Schienenpersonenverkehr (SPNV + SPFV)								
Aufkommen, Mio Fahrgäste	1.495	1.508	2.000	2.238	2.348	Xxxx	55,7%	17,4%
Leistung; Mrd. Pkm	63,4	65,1	75,4	79,3	82,6	xxxx	26,9%	1,0%

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

Erstens hinsichtlich der Struktur des gesamten Verkehrs: Offensichtlich gelang es seit der Bahnreform von 1994 nicht, den *Anteil der Schiene unter den konkurrierenden Verkehrsträgern zu erhöhen*. Die Anteile der unterschiedlichen Verkehrsträger blieben im wesentlichen unverändert. Der Schienenverkehr wuchs relativ parallel mit dem gesamten Verkehr. Das heißt: Mehr als 90 Prozent der Anteile im Verkehrsmarkt entfallen auf die Verkehrsträger Straße und Luft, die die Umwelt in besonderem Maß schädigen und das Klima mehr als andere Verkehrsträger belasten.

Zweitens hinsichtlich der *Struktur des Schienenverkehrs selbst*: In zwei wichtigen Segmenten des Schienenverkehrs gibt es ein vergleichbares Phänomen: Die Leistung wächst schneller als das Aufkommen. Gemeint ist damit: Im Schienenpersonenfernverkehr ging die Zahl der Fahrgäste (das Verkehrsaufkommen) deutlich zurück, wohingegen die von dieser geringeren Zahl an Fahrgästen zurückgelegte Verkehrsleistung leicht anstieg. Das heißt: Der durchschnittliche Fahrgast legte jeweils eine größere Entfernung pro Bahnreise zurück.²⁰ Im Schienengüterverkehr wuchs die Summe der beförderten Tonnen weniger schnell als die von dieser Tonnen-Fracht zurückgelegte Leistung, gemessen in sogenannten Tonnenkilometern (tkm). Das heißt auch hier: Die beförderten Güter wurden über immer größere Distanzen befördert.

Es handelt sich hier um eine beunruhigende, wenig nachhaltige Veränderung der Verkehrs- und Transportstrukturen. Die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr ist im Fernverkehr rückläufig, aber man reist bei jeder Fahrt über weitere Entfernungen. Die Summe der Fracht wächst in bescheidenem Umfang, während die zurückgelegte

Abschaffung des InterRegio 2001 erklärbar sein.

¹⁹ Angaben nach: Verkehr in Zahlen 2009/2010.

²⁰ Während die mittlere Reiseweite im Fernverkehr 1994 noch 237,3 km betrug, waren dies im Jahr 2009 282,9 km,

Transportweite je Fracht von 218 km im Jahr 1996 auf 311 km im Jahr 2008 angestiegen ist.²¹

In der Regel dürften die Bahnmanager auf solche Vorhaltungen antworten: Das ist nicht unsere Baustelle. Hier handelt es sich hier um Markt- und Nachfrageveränderungen, auf die die Bahn zu reagieren hatte. Es wäre Sache „der Politik“, hier gegebenenfalls steuernd einzugreifen. Doch das ist nur ein (durchaus berechtigter) Teil der Antwort. Tatsächlich ist die Bahn verantwortlich, wenn

- die Zuggattung InterRegio (IR) ersatzlos abgeschafft wurde,
- die IC-EC-Flotte ausgedünnt bzw. das Wagenmaterial dieser Züge nicht erneuert wird und sich oft in einem beklagenswerten Zustand befindet²² (seit fünf Jahren gibt es ein fortgesetztes Hinausschieben des „ICX-Auftrags“)
- aufgrund des IR-Wegfalls immer mehr ehemalige IR-Verbindungen (= eigenwirtschaftliche Fernverkehrsverbindungen) ganz oder teilweise durch RegionalExpress-(RE)-Verbindungen ersetzt und dafür Regionalisierungsmittel in Anspruch genommen werden müssen,
- aufgrund des letztgenannten Vorgangs und der Deckelung der Regionalisierungsmittel (teilweise auch des zweckentfremdeten Einsatzes derselben) dann andere Nahverkehrsverbindungen, oft Regionalbahn-Verkehre, die auch weniger bedeutende Halte bedienen, entfallen,
- immer mehr Bahnhöfe mit klassischen Funktionen für den Schienenpersonenverkehr (besetzte Schalter, Service, Auskunft usw.) aufgegeben werden, Personal auf Bahnsteigen immer weiter reduziert wird, Bahnsteige nicht geräumt werden, Durchsagen auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen nicht erfolgen oder unhörbar sind,
- im Güterverkehr die Zahl der Gleisanschlüsse (der direkt an die Schiene angeschlossenen Unternehmen) von 14.000 im Jahr 1994 auf weniger als 5000 heute abgebaut wurde,
- sich der Zustand des Schienennetzes insbesondere abseits der Hauptstrecken fortgesetzt verschlechtert.

All dies sind Folgen des operativen Geschäfts der DB AG, die erheblich zu den beschriebenen, nicht nachhaltigen Strukturveränderung im Schienenverkehr beitragen. Dass die Mängel tatsächlich Fahrgäste vom Bahnfahren abhalten, zeigen Umfragen: So sind den BahnfahrerInnen zuallererst die Pünktlichkeit und gute Anschlüsse wichtig, an dritter Stelle die Sicherheit – all diese offensichtlich wichtigen Faktoren leiden unter der beschriebenen Politik des DB-Managements. Das Tarifsystem bekommt von den Befragten eine Schulnote „5+“, also nicht einmal mehr ein „Ausreichend“ – offensichtlich ein weiterer Punkt, der vom Bahnfahren abschreckt.²³

in den Jahren davor sogar schon leicht darüber.

²¹ Verkehr in Zahlen 2009/2010, a.a.O., S. 252f

²² Viele InterCitys (ICs) fahren mit ehemaligen InterRegio-(IR)-Wagen, die lediglich außen umlackiert wurden; auch einige IC-Strecken sind ehemalige IR-Strecken. Damit ergibt sich die groteske Situation, dass die Benutzung der gleichen Wagen, die im Neuzustand zuschlagsfrei waren, nun im heruntergekommenen Zustand den IC-Zuschlag kosten – eine zusätzliche schleichende Fahrpreiserhöhung.

²³ VCD Bahntest 2010, herausgegeben vom VCD 06/2010.

2 Sparen an der Substanz

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

2.1 *Wartung an Fahrzeugen*

2.1.1 Achsproblematik

Am 9. Juli 2008 entgleiste kurz hinter dem Kölner Hauptbahnhof bei Schrittgeschwindigkeit ein ICE-3, weil eine der Achsen gebrochen war. Es muss als ein riesiges Glück bezeichnet werden, dass dieser Achsbruch bei niedriger Geschwindigkeit auftrat, so dass keine Menschen zu Schaden kamen. Es ist nicht auszumalen, was im Fall des Wirksamwerdens des Achsbruchs bei einer Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h, die der Zug kurz zuvor auf der Strecke Frankfurt – Köln noch erreicht hatte, geschehen wäre. Die Untersuchungen der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) in Berlin ergaben, dass die Achse nach dem letzten Halt vor Köln und auf der Schnellfahrstrecke in Richtung Köln Hbf brach; dass jedoch die Achse bis zum Halt in Köln nicht ins Gleisbett fiel, sondern gewissermaßen mitgeschleppt wurde. Das Eisenbahnbundesamt sprach davon, dass die Gefahr einer „Katastrophe wie in Eschede“ gedroht habe.

In der Folge versuchte die DB AG auf verschiedene Weise immer wieder, Informationen zu dem Unglück und zur Wartung an den ICEs zu unterdrücken. Das Unglück in der konkreten Form war offensichtlich zu einem größeren Teil Folge von Programmen zur Reduktion der Wartungskosten (u. a. des von Hartmut Mehdorn ins Leben gerufenen „Projekt Express“²⁴), aufgrund dessen die Überprüfung der ICE-3-Achsen mit Ultraschall fünfmal seltener stattfand als zuvor²⁵. Im Grundsatz jedoch sind die Radsatzwellen eines großen Teils der ICE-Flotte nicht dauerhaft. Um Gewicht und Kosten zu sparen, wurden Radsatzwellen gewählt, bei denen die Kombination des spezifischen Materials („hochfester Stahl“) und des im Vergleich zu herkömmlichen Rad-

²⁴ Ziel des Projekts waren Einsparungen in Höhe von 151 Millionen Euro jährlich

²⁵ Die Wartungsintervalle wurden von 60.000 km auf 300.000 km „gespreizt“

satzwellen (z. B. Beim TGV) geringeren Durchmessers eine erhebliche Gefahrenquelle darstellt.

Die Führung der Deutschen Bahn AG hat dieser Tatsache nur widerstrebend und erst auf Druck des Eisenbahn-Bundesamtes Rechnung getragen. Seit 2010 geht die DB davon aus, dass der größte Teil der ICE-Achsen (vor allem diejenigen der ICE-3 und der ICE-TD) ausgewechselt werden müssen. Der Austauschprozess soll jedoch erst 2012 beginnen und nicht vor Ende 2013 komplett vollzogen sein.

Aufgrund der für die Zwischenzeit vom Eisenbahn-Bundesamt angeordneten häufigeren Überprüfung der Radsatzwellen kam es in der Folge zu erheblichen Zugausfällen und Verspätungen. Da ständig weit mehr als geplant ICE-Garnituren in den Werkstätten stehen und nicht eingesetzt werden können, verfügt die DB AG im Fernverkehr über keine Reserven. Bei relativ kleinen Problemen wirken sich die Kapazitätsengpässe direkt in Form von Zugausfällen oder extremen Verspätungen aus.

Zu diesem Komplex stellt das Bündnis Bahn für Alle die folgenden Fragen:

Erstens: Das Debakel mit den ICE-Radsatzwellen war spätestens seit 2006 angekündigt – durch wissenschaftliche Beiträge, verfasst von Herrn Prof. Vatroslav Grubisic und Dr. Gerhard Fischer, u.a. veröffentlicht in ZEV Rail, einem Fachblatt, das von einem Vorstandsmitglied der DB AG mitherausgegeben wird.²⁶ Nach dem Kölner Radsatzwellenbruch im Juli 2008 war deutlich, dass die beiden genannten renommierten Wissenschaftler mit ihren Vorhersagen Recht bekommen haben. Warum benötigte in dieser Situation der Vorstand der DB AG mehr als eineinhalb Jahre, um dies einzugehen und daraus die entsprechenden Folgerungen zu ziehen?

Zweitens. Warum werden rund drei Jahre benötigt, um die Radsatzwellen komplett auszutauschen? Ist es nicht korrekt, dass die Nachfolgemodelle des ICE-3, der Velaro, längst auf dem Markt ist, dass er unter anderem nach Russland, Spanien und China ausgeliefert wurde und dass dieses Modell mit Radsatzwellen ausgestattet ist, die für erheblich größere Belastungen ausgelegt sind? Warum können Radsatzwellen dieses Modells nicht für den ICE-3 – bei entsprechenden baulichen Modifizierungen – übernommen werden?

Drittens: Wer wird die neuen Radsatzwellen liefern? Wenn die Lieferfirma der Bochumer Verein und oder RAFIL in Ilsenburg – oder beide Unternehmen – sein sollten: Sieht die DB AG keinen Interessenskonflikt darin, dass der Alleineigentümer dieser Unternehmen die Georgsmarienhütte ist, ein Unternehmen, das sich zu 100 Prozent im Eigentum von Herr Jürgen Großmann befindet, der Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG ist?

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

²⁶ Grubisic/Fischer, „Versagen von Radsatzwellen und deren Ursachen“, in: ZEV Rail/Glasers Annalen, 3/2006. Ebenfalls, dieselben Autoren, in: Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), 55/2006.

2.1.2 Klimaanlage

Weitere Hinweise auf einen insgesamt schlechten Zustand der Züge aufgrund von mangelhafter Wartung waren der Ausfall der Klimaanlage zahlreicher ICEs im Sommer 2010. Die Klimaanlage waren offensichtlich auch aus Spargründen zu schwach ausgelegt und kamen dann in der Sommerhitze an ihre Grenzen. Die Temperatur in einzelnen ICE-Wagen stieg auf bis zu 50 Grad Celsius. Hunderte Personen mussten notärztlich versorgt werden. Das Bahnmanagement bot ein miserables Krisenmanagement und stritt mehrere Tage lang die extreme Krisensituation ab.

Eine maßgebliche Rolle beim Ausfall der Klimaanlage spielte auch die unzureichende Wartung. Nach Wartungsprotokollen, die Bahn für Alle vorliegen, wurden beispielsweise im Fall der ICE-2-Flotte regelmäßig bis zu 20 Prozent der Garnituren frühmorgens für den betrieblichen Einsatz freigegeben, bei denen die Klimaanlage in mehreren Wagen nicht funktionierte.

Forderungen von Bahn für Alle:

Beim Redesign der ICE-2, das 2011 beginnt, werden die alten Klimaanlage, wenn auch überholt, erneut eingebaut. Es gibt nicht einen Ersatz durch leistungsfähigere Klimaanlage. Damit scheinen neue Verhältnisse wie im Sommer 2010 vorprogrammiert? Bahn für alle fordert einen kompletten Austausch der (mehr als 15 Jahre alten) Klimaanlage durch neue und leistungsfähigere Anlagen.

2.1.3 Die Bahn – eine Winterreise

Ebenfalls aufgrund von Sparmaßnahmen war die Bahn nur mangelhaft auf den Winter vorbereitet. In der Folge fuhr in den letzten zwei Winterperioden 2009/2010 und 2010/2011 zeitweise nur noch ein Drittel der Züge pünktlich. Hunderte Züge fielen komplett aus. Die Behauptungen von Bahnchef Rüdiger Grube vom Januar 2011, es habe auch beim Winter 2010/2011 erneut „nicht vorhersehbare Witterungsverhältnisse“ gegeben, sind bodenlos angesichts der Tatsache, dass zum gleichen Zeitpunkt in der Bahnzeitschrift „mobil“ zu lesen war: „Der vergangene Winter (2009/2010; BfA) hat die DB kalt erwischt, vor allem der Personenverkehr und die Infrastruktur waren stark betroffen. Das soll sich in diesem Winter nicht wiederholen – dafür sorgt die DB. So hat sie im Personenverkehr zum Beispiel neue Enteisungsanlagen beschafft. Außerdem sorgt die DB bis März 2011 für mehr Reserve-ICE, etwa indem sie auf weniger befahrenen Strecken IC-Züge statt ICE einsetzt. Auch bei der Infrastruktur tut sich etwas. Hier hat die DB unter anderem Verträge mit Winterdiensten geprüft sowie neue Qualitätsstandards vereinbart. Sie hat Entstörungsteams personell aufgestockt und setzt Winterkoordinatoren in den Betriebszentralen ein. (...) Zudem wurden Weichenheizungen nachgerüstet sowie Abdeckungen eingebaut, die von vornherein verhindern, dass sich Schnee und Eis in den Weichen festsetzen. Entlang der Strecken hat die DB noch vor dem ersten Schneefall Äste und Bäume beschnitten, von denen sicher anzunehmen war, dass sie unter der Schneelast auf Oberleitungen und Schienen fallen würden.“²⁷

²⁷ Mobil, 01/2011, S. 46.

Forderungen von Bahn für Alle:

Erstens. Wenn die DB AG nun bereits in zwei Winterperioden ein klägliches Bild bot und wenn sie vor dem Winter 2010/2011 explizit darlegte, dass sie für fast alle Eventualitäten vorgesorgt habe, so müssen konkreten Maßnahmen ergriffen werden, um nicht in einem kommenden Winter einen vergleichbaren Zusammenbruch zu erleben.

Zweitens: Die DB AG muss ausreichende Reservekapazitäten für Perioden mit besonderen Belastungen besorgen – über die die Bahn in früheren Zeiten verfügte und wie dies bei Nachbarbahnen in der Schweiz, in den Niederlanden und in Frankreich der Fall ist (Bahnen, die der DB AG immer wieder mit eigenen Garnituren aushelfen müssen). Die Behauptung, solche neue Kapazitäten könnten kurzfristig nicht beschafft werden, ist unglaublich: Die DB AG selbst beschaffte sich jüngst neue Kapazitäten – allerdings solche, die für den Einsatz im Ausland eingesetzt werden sollen (u.a. für eine Verbindung nach London). Die Bahnindustrie liefert auch ständig neue ICE-ähnliche Garnituren aus, die allerdings an ausländische Interessenten gehen (siehe oben zum „Velaro“).

2.1.4 Vernachlässigte Wartung von Güterwaggons

Auch bei den Güterwaggons wurde offenbar an der Wartung gespart: Während der krisenbedingten Rückgänge im Güterverkehr hat die DB-Schienengüterverkehrstochter Schenker Rail nicht benötigte Wagen stillgelegt, diese aber auch nicht weiter gewartet. Nun, da die Transportaufträge wieder stark wachsen, müssen gar Anfragen abgelehnt werden, da die benötigten Waggons nicht zur Verfügung stehen.

2.2 Streckennetz

Während sich die DB AG seit Jahren weigert, ihrer Verpflichtung nachzukommen und einen kompletten Netzzustandsbericht vorzulegen, hat der Bundesrechnungshof im Januar 2007 aufgedeckt, dass die DB AG tatsächlich Instandsetzungsarbeiten in Höhe von insgesamt 1,489 Mrd. € unterlassen hat, wodurch sich der Netzzustand erheblich verschlechtert hat²⁸.

Viele DB-Beschäftigte berichten übereinstimmend, dass die Zahl der Langsamfahrstellen aufgrund der mangelnden Instandsetzungsarbeiten erheblich zugenommen habe²⁹. Auch das Netzwerk Privatbahnen und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr bemängeln diesen Zustand³⁰. Die Zahl der Langsamfahrstellen sprengt nach Auffassung von Bahn-Kennern nur deswegen noch nicht völlig den Rahmen, weil viele von ihnen jeweils mit dem nächsten Fahrplanwechsel in den Plan übernommen würden, wodurch sich dann zwar die Fahrzeit auf diesen Strecken verlängere, dies aber dann nicht mehr den Namen Langsamfahrstelle trage. Diese Po-

²⁸ Reinhold Böhmer: „Bundesrechnungshof: Bahn-Chef Mehdorn zehrt von Substanz“. Wirtschaftswoche, 22.2.2007; Bericht des Bundesrechnungshofes, übermittelt am 9.5.2007.

²⁹ Herdolor Lorenz / Leslie Franke: „Bahn unterm Hammer“. Hamburg (Kernfilm), 2007.

³⁰ Netzwerk Privatbahnen, Pressemitteilung vom 1.3.2007: „Zustand des Schienennetzes verschlechtert sich weiter. Privatbahnen rügen folgenschwere Managementfehler“.

litik lässt sich anhand der Zunahme von Fahrzeiten auf vielen wichtigen Strecken dokumentieren; in der Tabelle seien einige Beispiele genannt³¹:

Strecke	Fahrtzeit 1996/97	Fahrtzeit 2011
Augsburg – Stuttgart (ICE)	96 min.	104 min.
Augsburg – Würzburg (ICE)	108 min.	117 min.
München – Stuttgart	121 min. (1995)	144 min.
Würzburg – Hamburg Hbf. (ICE)	190 min.	205 min.
Basel SBB – Hamburg Hbf. (ICE)	377 min.	391 min.

Selbst Neubaustrecken, die vor wenigen Jahren in Betrieb gingen, schwächeln inzwischen. So hat sich die Fahrtzeit auf der Verbindung München – Ingolstadt nur wenige Jahre nach ihrer Eröffnung wieder deutlich verlängert, was einen Integralen Taktfahrplan (Erklärung sh. Abschnitt 3.2) nun verunmöglicht.

Eine ähnliche Vernachlässigung des Streckennetzes hat auch nach der Bahnprivatisierung in Großbritannien stattgefunden, bis die Infrastrukturgesellschaft Railtrack, die jahrelang riesige Gewinne ausgeschüttet hatte, schließlich 2001 bankrott ging und das Netz wieder in staatliche Hand übernommen werden musste.

Zu der Vernachlässigung von Strecken kommt noch der systematische Abbau von Netzkapazitäten z.B. durch den Abbau von Überholgleisen. Auch dies sind Sparmaßnahmen, z.T. aber auch Maßnahmen, um Wettbewerber der DB AG zu behindern.

Bahn für Alle fordert:

Es darf keine Gewinne bei DB Netz und deren Abführung an den Mutterkonzern geben, wenn der Zustand der Infrastruktur schlecht ist und sich dieser Zustand von Jahr zu Jahr verschlechtert.

2.3 Unfälle; unzureichende Sicherheitsstandards

Neben dem schlechten Zustand des Netzes führen mangelnde Investitionen und unzureichende Wartung auch zu weiteren Einschränkungen der Sicherheit.

Unzureichend gesicherte ICE-Trassen: So gut wie jedes Jahr ereignen sich entlang der ICE-Trassen Unfälle, oft auch schwere. 2008 geriet eine Schafherde in einen Eisenbahn-Tunnel; ein ICE raste in die Tiere. Stundenlang steckten die Fahrgäste im Tunnel fest. Die Bahn argumentierte, Schuld an dem Unglück habe der Schäfer. Tatsächlich sind in Deutschland anders als beispielsweise in Frankreich Hochgeschwindigkeitstrassen völlig unzureichend und oft gar nicht von ihrer Umgebung durch Zäune und andere Barrieren getrennt – was zugleich einen Schutz für die Fahrgäste, für die Menschen entlang der Trassen und für Tiere darstellen würde.

Im August 2010 ereignete sich ein schwerer Unfall bei Lambrecht entlang der ICE-Trasse Mannheim-Kaiserslautern. Ein Müllwagen war auf einer parallel zur Trasse führenden Straße eine Böschung heruntergerutscht und auf die Gleise geraten. Ein

³¹ Zahlen: Karl-Dieter Bodack: „Die Deutsche Bahn. Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung. Gröbenzell, März 2008.

ICE kollidierte mit dem Müllwagen. Einzelne Wagen wurden aufgeschlitzt; der ICE-Triebwagen entgleiste. Da der Triebfahrzeugführer vor der Kollision eine Schnellbremsung auslösen konnte, erfolgte der Zusammenprall bei verminderter Geschwindigkeit; es gab es keine Verletzten. Es handelt sich um eine *erkennbare* Gefahrenstelle: Die Müllfahrzeuge verkehren auf diesem Abschnitt regelmäßig entlang der ICE-Trasse auf einer schmalen Straße, weil eine Unterführung für Lkw zu eng ist. Bereits wenige Jahre zuvor war ein Fahrzeug auf die Gleise gestürzt.³²

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

In einer ersten Reaktion der Bahn hieß es reflexartig, man prüfe, ob ein Konstruktionsfehler zugrunde liege. Richtig ist, dass die Türen der darauffolgenden Modellreihe dieses ICE-Typs bei den Türen eine zusätzliche Sicherung haben. Dennoch liegt dem Unfall kein Konstruktionsfehler zugrunde. Vielmehr wurde bei der vorausgegangenen Wartung der betreffenden ICE-Tür das Feststellen einer Stellschraube vergessen. Die explizit bei der Beschreibung der Wartung dieses Tür-Typs im Wartungsheft beschriebene erforderliche Kontrolle der festangezogenen Stellschraube durch einen zweiten Beschäftigten des Wartungsteams war unterlassen worden.³³

Hordorf / PZB-Ausstattung: Am 29. Januar 2011 kollidierte bei Hordorf in Sachsen-Anhalt ein Güterzug (Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter) mit dem HarzElbeExpress (Veolia). Zehn Menschen wurden getötet, 23 Menschen verletzt. Der Lokführer des Güterzugs hatte zwei Haltesignale überfahren. Entscheidend ist dabei aus Sicht von Bahn für Alle: Das Unglück wäre verhindert worden, wenn die Strecke mit der elektronische Zugsicherung PZB ausgestattet gewesen wäre. Es handelt sich um eine seit rund sieben Jahrzehnten bestehende Sicherheitstechnik. Sie ist im westdeutschen Schienennetz weitgehend – aber keineswegs komplett – flächendeckend installiert. Insbesondere im Schienennetz in den ostdeutschen Ländern gibt es noch einige Tausend Kilometer Schienenstrecken ohne diese Sicherheitstechnik. Eine flächendeckende Ausstattung des gesamten Schienennetzes in Ost und West mit PZB kostet nach Angaben der Deutschen Bahn AG weniger als 100 Millionen Euro.

Bahn für Alle ruft die folgende Relationen ins Gedächtnis: Eine flächendeckende Ausstattung des deutschen Schienennetzes mit dieser lebensrettenden Technik kostet

³² Angaben nach: Süddeutsche Zeitung vom 18. August 2010.

³³ Markus Hecht, Professor für Schienenfahrzeuge an der TU Berlin, stellte zu dem Unfall fest, es handle sich "um einen Einzelfall wegen eines Wartungsfehlers." Doch: "Die Vorgaben, für welche Anforderungen ein bestimmter ICE-Typ gebaut werden soll, kommen von der Bahn und vom Eisenbahn-Bundesamt... Ich würde die Mängel (...) nicht dem Fahrzeugkonzept an sich oder der Bahnindustrie zuschreiben." In: Süddeutsche Zeitung vom 20. April 2010.

weniger als Dreißigstel dessen, was die DB AG 2010 zum Kauf des britischen Bus- und Bahnbetreibers Arriva investierte.³⁴

2.4 Unpünktlichkeit als Folge

Die Folgen der Politik einer systematischen Unterinvestition zeigen sich an der Verspätungsstatistik: Die Bahn weigert sich zwar seit Jahren, ausreichend aufschlussreiche Statistiken über Verspätungen bekanntzugeben³⁵, allerdings hat Stiftung Warentest aus diesem Grunde eine eigene Untersuchung durchgeführt und die Daten für 90.000 Züge ausgewertet. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist desolat: Mehr als ein Drittel der Züge ist um vier oder mehr Minuten verspätet, jeder siebte Zug sogar um mehr als zehn Minuten. Dadurch kann jeder vierte Anschlusszug nicht erreicht werden³⁶. Diese Zahlen sollten das DB-Management eigentlich alarmieren.

Die Nachbarn in der Schweiz beweisen z. B., dass eine weit höhere Pünktlichkeit möglich ist: Bei der SBB erreichten 2009 91,4% der Züge ihr Ziel mit höchstens unter drei Minuten Verspätung³⁷, erreicht also trotz einer rigideren Definition einen sehr viel besseren Wert als die DB. Diese Leistung wird sogar bei einer um etwa ein Drittel höheren Streckenauslastung erreicht, während die SBB im Vergleich zur DB AG nur ein Drittel der Zuschüsse pro Personenkilometer erhält.

Der DB AG fehlen seit Jahren Reservekapazitäten in erheblichem Umfang, um auf technische Probleme wie den Ausfall von Zügen oder auch auf ein erhöhtes Reisendenaufkommen wie z.B. vor Feiertagen reagieren zu können. Besonders fatal wirkt sich hierbei aus, dass einsatzbereite Waggonen und Lokomotiven von der DB AG verschrottet wurden, anstatt diese zu verkaufen.³⁸ Offensichtlich hatte man Angst davor, dieses Material den Konkurrenten zur Verfügung zu stellen.

Die Deutsche Bahn AG hatte einmal einen Bahnchef, über den wie folgt geschrieben wurde: „Johannes Ludewig macht der Deutschen Bahn Dampf. ‚Kundenzufriedenheit ist der alles entscheidende Punkt‘, sagte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG gestern vor Journalisten (...) Deshalb will er vor allem dafür sorgen, dass die Züge exakt zur angegebenen Zeit abfahren. (...) ‚Es kommt auf die Sekunde an‘, sagt Ludewig. ‚Der Zug muss beim Zeigersprung losfahren.‘ Weil das so sein muss und weil die Pünktlichkeit oft bei weniger als 90 Prozent liegt, setzt Ludewig auf finanziellen Druck. Werden die Verspätungen von 1995 bis zum Fahrplanwechsel 198/99 nicht halbiert, wird die Jahresvergütung von 4000 Bahnmanagern um 12,5 Prozent gekürzt. ‚Wir brauchen Druck‘, sagt der Bahnchef. Was das bedeutet, soll den Bahnbenutzern

³⁴ Weitere Fast- und tatsächliche Unfälle, die ebenfalls auf die fehlende PZB-Technik zurückzuführen sind bzw. bei denen eine PZB-Ausstattung das Unglück verhindert hätte: Der Fast-Zusammenprall am 21.7.2008 bei Heerlen, die schweren Unglücke am 27.9.2001 in Enzisweiler (Allgäu) und am 18.2.1999 in Immenstadt; das Unglück in Brühl am 5.2.2000. In Brühl forderte die Entgleisung eines Nachtzuges mit überhöhter Geschwindigkeit seinerzeit 9 Tote.

³⁵ Eine der ersten Amtshandlungen von Hartmut Mehdorn war es, die von seinem Vorgänger Johannes Ludewig angeregten Tafeln mit den täglichen Verspätungsstatistiken wieder von den großen Bahnhöfen zu entfernen.

³⁶ Stiftung Warentest: „Test“, Ausgabe Februar 2008.

³⁷ „SBB: Sehr teuer – dafür sehr pünktlich“. Blick.ch vom 15.1.2010

³⁸ Vgl. hierzu die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich, Patrick Döring u.a. an die Bundesregierung, Drucksache 16/2989 vom 18.10.2008.

bereits von Dezember (1997; d. Red.) an ins Auge springen: In den großen Bahnhöfen wird von da an angezeigt, welche Verspätungen es am Vortag gab.“³⁹

Ludewig konnte sich nur zweieinhalb Jahre im Amt halten. Unter der rot-grünen Regierung wurde er abgelöst – durch Hartmut Mehdorn. Mehdorn war bereits 1997 für den scheidenden Bahnchef Heinz Dürr der Favorit für die Nachfolge in seinem Amt. Kanzler Kohl berief jedoch einen biederen Beamten. Es war dann Kanzler Gerhard Schröder, der mit Mehdorn wieder einen Mann aus dem Daimler-Kader berief. Die erste Maßnahme von Mehdorn bestand in einer Verdopplung seines Gehalts. Die zweite in einer Abschaffung der Top-Orientierung auf Pünktlichkeit. Die dritte darin, dass der den Bahnkonzern zum Kurs auf den Börsengang trimmte. Die drei Maßnahmen bilden tatsächlich eine gewisse innere Einheit.

2.5 S-Bahn Berlin

Bei der Berliner S-Bahn sind die Folgen der erheblichen Sparmaßnahmen am deutlichsten sichtbar. Die DB hat noch im Jahr 2008 56 Millionen Euro Gewinn aus der S-Bahn Berlin GmbH gezogen, dazu kommen noch einmal ca. 30 Millionen Euro durch die Managerumlage. Diese Gewinne sollten durch erhebliche Einsparungen u.a. in den Wartungswerkstätten erzielt werden („OSB = Optimierungsprogramm S-Bahn“). In der Hauptwerkstatt wurde die Anzahl der MitarbeiterInnen von 800 auf 200 reduziert, die der Meister von 26 auf 3⁴⁰. Dazu kam der Abbau von Reservezügen, der sich nun bitter rächt.

Nach einem ersten Winterchaos 2008/09 wegen eingefrorener Fahrsperrungen kam es am 1.5.2009 zu einem Radbruch, woraufhin das Eisenbahnbundesamt wesentlich häufigere Überprüfungen der Züge anordnete. Da diese Überprüfungen nicht wie angeordnet durchgeführt wurden, mussten im Sommer 2009 alle nicht fristgerecht gewarteten Züge außer Betrieb genommen werden; es waren in der Folge nur noch 165 von 632 Viertelzügen einsatzbereit, ganze S-Bahn-Linien konnten nicht mehr bedient werden. Im September 2009 wurden dazu auch noch Schäden an Bremszylindern festgestellt, die ebenfalls nicht wie vorgesehen gewartet worden waren. Dazu fehlen die früher vorhandenen Reservezüge. Seitdem fährt die S-Bahn mit einem permanenten Notfahrplan, der ausgedünnte Takte und verkürzte Züge umfasst. Bis Ende Februar 2001 galt auch aufgrund der Sicherheitsmängel eine verminderte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, die den Fahrplan zusätzlich erheblich verschlechterte.

Im Dezember 2010 kam es erneut zu erheblichen Einschränkungen im Zugverkehr, die vor allem aus der mangelhaften Wartung der Motoren und deren Ausfall während des Winterwetters resultierten. Insgesamt gehen der DB AG durch die mangelhafte Erfüllung ihrer Verträge mit den Ländern Berlin und Brandenburg erhebliche Einnahmen verloren.⁴¹ Alleine 2009 und 2010 haben die technischen Probleme nach Anga-

³⁹ Rolf Obertreis, „Der Chef macht Dampf“, in: Südwestpresse vom 21. November 1997.

⁴⁰ Offener Brief von Ernst-Otto Constantin, ehem. Geschäftsführer der S-Bahn Berlin, an Verkehrssenatorin Junge-Reyer und die Fraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses

⁴¹ Meldung auf www.tagesschau.de am 10.1.2011

ben der Bahn Kosten in Höhe von 370 Mio. Euro zur Folge verursacht; im Moment rechnet das Bahn-Management bis 2017 nicht mit Gewinnen aus dem S-Bahn-Geschäft in Berlin – eine klare Folge des Missmanagements und des gescheiterten Versuchs, ein Maximum von Gewinn aus der S-Bahn Berlin zu ziehen.

Allerdings dürfte es weiterhin einen Mittelabzug aus der S-Bahn GmbH geben, da die Trassengebühren und die Stationsentgelte den tatsächlichen Leistungen nicht entsprechen. Wie verbissen die DB AG versucht, die Verluste aus dem S-Bahn-Desaster zu minimieren bzw. einen fortgesetzten Mittelabzug zu gewährleisten, zeigt das Beispiel der Entschädigungen für die S-Bahn-Fahrgäste wegen fortgesetzter Schlechtleistungen. Während sich Bahnchef Grube bei einer Anhörung im Berliner Abgeordnetenhaus am 10. Januar 2011 noch wortreich bei den S-Bahn-Fahrgästen entschuldigte, davon sprach, man werde in jedem Fall ausreichend „Geld in die Hand“ nehmen, um die Lage zu stabilisieren und auch vage eine neue Entschädigung für die Fahrgäste ankündigte, musste S-Bahn-Chef Peter Buchner drei Wochen später eine Entschädigungslösung präsentieren, die mit einer Gesamtsumme von 38,5 Millionen Euro nur halb so groß wie die 2010 gezahlte ist und die bei allen Parteien im Landesparlament auf einhellige Ablehnung stößt.⁴²

⁴² Thomas Filling, „Eine halbherzige Offerte“, in: Die Welt vom 24. Januar 2011.

3 Unterbliebene Investitionen, kontraproduktive Investitionen und die Politik aggressiver Aufkäufe im Ausland

3.1 Investitionen auf einem Tiefpunkt

Die Investitionen der Deutschen Bahn AG erreichten im Jahr 2009 einen traurigen Tiefpunkt. Die Nettoinvestitionen entwickelten sich nach Angaben der DB AG wie folgt:⁴³

im Jahr 2000: 3,25 Milliarden Euro
im Jahr 2002: 5,355 Milliarden Euro
im Jahr 2004: 3,251 Milliarden Euro
im Jahr 2006: 2,836 Milliarden Euro
im Jahr 2008: 2,599 Milliarden Euro
im Jahr 2009: 1,813 Milliarden Euro.

Diese Entwicklung deckt sich weitgehend mit der „gefühlten Unterinvestition“, mit der beschrieben Zunahme von Unpünktlichkeit, mit der skizzierten Verlangsamung der Fahrtgeschwindigkeit auf einigen wichtigen Verbindungen (sh. Abschnitt 2.2), mit dem Ausfall von Zügen, mit der Zunahme von Sanierungsbedarf, mit den Desastern in den letzten zwei Winterperioden und im Sommer 2010.

Der drastische Rückgang der Investitionen erfolgte fast exakt parallel mit dem Anstieg der ausgewiesenen Gewinne.

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

Ein Beispiel ist der *Ersatz der IC- und EC-Garnituren*. Dieser ist seit rund einem Jahrzehnt fällig; diese Züge sind inzwischen 40 Jahre alt; ein kompletter Ersatz steht längst an. Die Bahn hat die Vergabe des entsprechenden – als ICX bezeichneten – Auftrags bereits um fünf Jahre hinausgeschoben. Gleichzeitig wurden die technischen Anforderungen an die neuen Züge so hochgeschraubt und zugleich der erwartete Preise so tief gedrückt, dass nur noch ein Anbieter im Rennen ist: die Siemens AG. Inzwischen ist davon die Rede, dass die Auslieferung der ersten Züge nicht vor dem Jahr 2015 erfolgen werde.

Im Januar 2011 bestellte die DB AG beim Bahnlieferanten Bombardier Transportation

⁴³ Quelle: DB; Berliner Zeitung vom 11. Januar 2011.

für 360 Millionen Euro 27 Doppelstock-Züge (27 Lokomotiven und 135 Doppelstockwagen), die als Fernverkehrszüge auf Strecken eingesetzt werden sollen, auf denen bisher IC/EC-Züge verkehren. Diese „Dosto“-Züge sind bisher nicht für Fernverkehre vorgesehen. Ihre (bisher zugelassene) Höchstgeschwindigkeit liegt mit 160 km/h auch deutlich unter dem Niveau, das in diesen Bereichen erforderlich ist, wenn die bisherigen Fahrplanzeiten eingehalten und die bisherigen Halte bedient werden sollen. Die DB AG bestellt diese Züge im Rahmen einer ersten Tranche mit bereits bestellten Doppelstockzügen, die ursprünglich für den Regionalverkehr bestimmt waren. Zwar ließen der Hersteller und die Bahn verlauten, diese Züge würden so umgebaut, dass sie fernverkehrstauglich sein würden. Man wird sich jedoch auf weitere Komfortverluste und ein nochmaliges Hinauszögern der ICX-Bestellung (und auf eine Reduktion dieser Order) einstellen müssen.⁴⁵

3.2 Stuttgart 21

Die Wahlen in Baden-Württemberg am 27. März 2011 und insbesondere das Wahlergebnis in Stuttgart, wo drei der vier Direktmandate an die Grünen gingen, sind ein eindeutiger Hinweis darauf: Die Menschen vor Ort lehnen das Großprojekt Stuttgart 21 und die weitgehende Zerstörung des Kopfbahnhofs und des Bonatzbaus ab.

Bisher bleibt die Deutsche Bahn AG jedoch dabei, S21 zu realisieren. Seit Dienstag gilt zwar nun das von Bahnvorstand Kefer verkündete Moratorium für den Bau, doch nach wie vor verzichtet die DB AG nicht völlig auf dieses bahnverkehrstechnisch kontraproduktive Projekt. Formell handelt es sich – wenn auch in Verdrehung der finanziellen Gegebenheiten und wenn auch in Widerspruch zur Anforderung des Bundesrechnungshofs – um ein „eigenwirtschaftliches Projekt“ von Bahn, Land Baden-Württemberg und Stadt Stuttgart. Die DB AG ist der Bauträger; sie finanziert dieses mit geplanten 1,469 Milliarden Euro⁴⁶. Dabei waren die Pläne für den Tiefbahnhof bereits zweimal zu den Akten gelegt worden (einmal unter Bahnchef Johannes Ludewig und einmal unter Bahnchef Hartmut Mehdorn), aber als Hartmut Mehdorn 2008 die Zustimmung der widerständigen Länder Baden-Württemberg und Bayern für seinen geplanten Börsengang der DB ML AG benötigte, bekam Baden-Württemberg als Gegenleistung die Zusage für Stuttgart 21, und Bayern erhielt die Zusagen für den Flugha-

⁴⁴ Nach: Der Tagesspiegel vom 11. Januar 2011.

⁴⁵ Angaben nach: Peter Kirnich, „Bahn entdeckt den Heimatmarkt“, in: Frankfurter Rundschau vom 13. Januar 2011. Ein Komfortverlust dürfte es bei der Gepäckablage geben. Die DB AG schreibt dazu: „In jedem Wagen wird es sechs große Ablagen und zusätzlichen Stauraum auf den Zwischenebenen geben.“ Das heißt auf Deutsch: Am Platz selbst wird es nicht ausreichend Platz für das Verstauen von Gepäckstücken wie Koffer geben. Weiter heißt es dort: „Die gastronomische Bedienung der Gäste findet im ganzen Zug direkt am Platz statt.“ (S-Bahn, Januar 2011). Bei dem letzteren handelte es sich um ein Projekt, das der Vorgänger-Bahnchef Mehdorn durchsetzen wollte: Die Abschaffung der Speise- oder Restaurantwagen im Fernverkehr. Mehdorn scheiterte mit diesem Vorhaben. Diese Zielsetzung wird nun unter Grube pfiffiger, nämlich mit Salomitaktik umgesetzt. Im übrigen sind Fernverkehrszüge mit Doppelstockwagen durchaus vorstellbar. Sie kommen beispielsweise in der Schweiz bei der SBB zum Einsatz. Allerdings handelt es sich dort um Neuentwicklungen, die speziell für den Fernverkehr konfiguriert wurden – Speisewagen natürlich inbegriffen.

⁴⁶ Diese Zahl gilt für den bisher veranschlagten Finanzbedarf von 4,088 Milliarden Euro. Es gilt jedoch schon jetzt als sicher, dass diese Kosten bei weitem überschritten werden. Mehrere Gutachten und die Schätzungen des Bundesrechnungshofs beweisen dies. Auch der Bau des Berliner Hauptbahnhofs z.B. hat statt geplanten 400 Millionen Euro eine Milliarde Euro gekostet – eine Kostenüberschreitung um 250%.

fen-Transrapid in München. Während das Münchner Projekt inzwischen schon längst wieder Vergangenheit ist, geistert Stuttgart 21 noch immer als verbliebener Preis für den Kuhhandel um den Bahn-Börsengang herum.

Trotz des inzwischen immer wieder erbrachten Beweises, dass der neue Bahnhof – ob mit oder ohne „Plus“ – deutlich geringere Kapazitäten und schlechtere Leistungen für die Fahrgäste aufweisen würde, hält Rüdiger Grube an dem Bau fest. Dabei hatte er 2009 als neuer Bahnchef die einmalige Chance, dieses auch verkehrspolitisch zerstörerische Projekt zu stoppen. Er hätte dabei darauf verweisen können, dass es für wichtige Teile des Projekts – so für die Trasse unter der Messe und für den neuen unterirdischen Flughafen-Bahnhof – nicht einmal eine Planfeststellung gibt. Er hat diese Chance nicht nur verpasst. Er bestätigte auch wiederholt als Hardliner, unter anderem, als er im Sommer 2010 denjenigen, die gegen Stuttgart 21 demonstrieren, ihr Recht auf fortgesetzte Proteste absprach, und als er den vielfach geforderten Bau- und Vergabestopp während der Schlichtung immer wieder unterließ.

Dabei sind die Kapazitätsberechnungen für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 mit seinen acht Gleisen, der den gegenwärtigen Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen ersetzen soll, reine Makulatur: Die DB AG geht bei diesen Berechnungen davon aus, dass Züge dann in den Bahnhof fahren, wenn gerade Streckenkapazitäten und Bahnhofsgleise frei sind. Dabei bleibt jedoch die eigentlich zentrale Grundlage eines Fahrplans, dass nämlich die Züge dann im Bahnhof halten sollen, wenn sie optimal mit anderen Zügen verknüpft werden können und nicht dann, wenn zufällig gerade Kapazität frei ist, außen vor. In einer für das Umweltbundesamt durch Michael Holzhey erstellten Studie wird der geplante Tiefbahnhof als „Nadelöhr“ gesehen. Die an Mehdorn erinnernde Art, wie Grube mit Kritik an S21 und anderen Bahn-Großprojekten umgeht, wurde im Wirtschaftsblatt „Euro“ wie folgt charakterisiert: „Im August vergangenen Jahres hatte Holzhey die Verantwortungslosigkeit bei der Deutschen Bahn auf 180 Seiten für das Umweltbundesamt ausgebreitet. ‚Den Holzhey kennen wir genau‘, hat Grube zunächst gezischt. Später entschuldigte er sich, weil er den Verdacht ausräumen will, dass die Bahn schon wieder Kritikerlisten zum Auspähen führt.“⁴⁷

Entgegen den Aussagen der DB AG im Verlauf der „Schlichtung“ wäre der jetzige Kopfbahnhof auch als ein Knoten für einen Integralen Taktfahrplan perfekt geeignet.⁴⁸ Bei einem solchen Integralen Taktfahrplan, wie er beispielsweise in der Schweiz bereits realisiert ist und den viele Bahnexperten für Deutschland fordern, treffen sich die Züge in einem Bahnhof jeweils zu festgelegten Zeiten (üblicherweise die volle oder halbe Stunde) und ermöglichen damit eine Minimierung der Umsteigezeiten, was zu wesentlich geringeren Reisezeiten führt. In Stuttgart werden für die Verknüpfung aller Linien mindestens 14 Gleise benötigt; mit dem Bau von Stuttgart 21 wäre also für immer die Chance verpasst, einen solchen Integralen Taktfahrplan einzuführen, während der bestehende Kopfbahnhof einen solchen schon jetzt ermöglicht. Schließlich bewies der bestehende Kopfbahnhof in den Jahren 1969 bis 1974, dass er – im Ver-

⁴⁷ Dirk Horstkötter und Philip Jäger, „DB = Bahndilemma“, in: Euro, 03/2011.

⁴⁸ Wolfgang Hesse (2011): Stuttgart: Nullknoten ist möglich – Betriebskonzepte und Integraler Taktverkehr in der Diskussion. Eisenbahn-Revue International Nr. 3, S. 150-152

gleich zur aktuellen Nutzung, über freie Kapazitäten von rund 40 Prozent verfügt.⁴⁹ Er ist damit für einen zukünftig wachsenden Bahnverkehr gerüstet.

Bahn für Alle stellt an die Verantwortlichen der DB AG die folgenden Forderungen:

Erstens. Statt des Moratoriums muss die DB AG die einzig naheliegende Schlussfolgerung aus der Landtagswahl in Baden-Württemberg und insbesondere aus dem Wahlergebnis in Stuttgart ziehen und das Projekt Stuttgart 21 komplett aufgeben.

Zweitens. Die DB AG muss nun schnellstmöglich das Alternativ-Konzept zu Stuttgart 21 in Angriff nehmen, das heißt, eine Optimierung des bestehenden Kopfbahnhofs organisieren und dabei die 40 Prozent Leistungsreserve, die dieser Bahnhof hat, heben.

Drittens. Die DB AG muss ein Konzept entwickeln, wie der Nordflügel des Bonatz-Baus (des Kopfbahnhofs-Gebäudes), den sie mutwillig und vorfristig im Sommer 2010 niederreißen ließ, wiederaufgebaut werden soll, eingebettet in eine Neuplanung für dessen Nutzung als Teil des öffentlichen Raums.

3.3 Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Ein weiteres Projekt im Zusammenhang mit Stuttgart 21 ist die geplante neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm über die Schwäbische Alb (Neubaustrecke Wendlingen-Ulm). Diese ist aus Sicht der DB AG zwar recht günstig, da sie lediglich einen Anteil der Planungskosten trägt; es entstehen jedoch auch hier für die öffentliche Hand erhebliche andere Kosten: Das Land Baden-Württemberg zahlt 950 Millionen Euro, der Bund stellt die Anschlussfinanzierung über mindestens 1,94 Milliarden Euro zur Verfügung und steht auch für die zu erwartenden Mehrkosten ein⁵⁰.

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bringt bei immensen Kosten nur einen sehr geringen verkehrlichen Nutzen. Die Strecke Wendlingen-Ulm wird Steigungen bis zu 31 Promille haben (die alte Strecke hat lediglich maximal 25 Promille). Damit kann sie nur von wenigen Personenzügen (nicht beispielsweise von ICE-1 und ICE-2) und von keinen herkömmlichen Güterzügen befahren werden. Die Beschleunigung um wenige Minuten wird mit erheblichen Kosten erkaufte, während eine Renovierung der bestehenden Strecke hier ein wesentlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis hätte. Während die Fahrt Stuttgart-München im Jahr 1995 lediglich 121 Minuten dauerte, ist sie im aktuellen Fahrplan mit 144 Minuten angegeben. Hier wurde also wie bei anderen Ausbaustrecken an der Instandhaltung gespart. Für die DB scheint es günstiger zu sein, sich auf Bundes- und Landeskosten eine Neubaustrecke bauen zu lassen als die bestehende Strecke wieder in den früheren Zustand zu bringen.

Eine relativ geringe Fahrzeitverminderung zwischen Stuttgart und Ulm, die ohne Neu-

⁴⁹ Im Jahr 1969 gab es 40% mehr Zugbewegungen als heute in Stuttgart – was offensichtlich gut funktionierte. Ab dem Jahr 1975 gab es einen deutlichen Rückgang der Auslastung des Kopfbahnhofs, weil in diesem Jahr der S-Bahn-Tunnel eröffnet wurde, sodass die Vorort-Züge, die bis dahin den Kopfbahnhof angefahren hatten, entfielen und seither als S-Bahnzüge unter dem Bahnhof durchgebunden verkehren. In Stuttgart gibt es genau genommen seit 35 Jahren einen gut funktionierenden Durchgangsbahnhof und seit 90 Jahren einen gut funktionierenden Kopfbahnhof.

⁵⁰ Die vorgesehenen Kosten für den Bau von Schnellbahntrassen werden üblicherweise um ca. 150% überschritten, wenn man sich die Baukosten für die bereits gebauten Trassen anschaut.

baustrecke möglich und durch eine Optimierung der bestehenden Strecke über Geislingen möglich wäre, würde aus Ulm neben Stuttgart einen weiteren Knoten in einem Integralen Taktfahrplan (Erklärungen dazu siehe Abschnitt 3.2) machen.

Bahn für Alle fordert:

Die DB AG sollte schnellstmöglich eine alternative Planung zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in Form der Optimierung der bestehenden Strecke über Geislingen in Angriff nehmen. Wir erinnern daran, dass die Bundesbahn bis zum Jahr 1993 Planungen zur Optimierung der bestehenden Verbindung Stuttgart – Geislingen – Ulm verfolgte und dass dabei eine Entschärfung des steilsten Streckenabschnitts dieser Verbindung vorgesehen und eine Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Ulm um bis zu acht Minuten vorgesehen war. Die DB AG sollte in der Lage sein, an diesen Planungen kurzfristig anzuknüpfen.

3.4 Aggressiver Aufkaufskurs im Ausland; Großeinkauf mit Arriva in Großbritannien

Der vorausgegangene Bahnchef Hartmut Mehdorn hatte noch vollmundig erklärt: „Unser Markt ist die Welt.“⁵¹ Der Glaube an die Sinnhaftigkeit dieser Global-Player-Strategie war mit den teuren Mißerfolgen der Post AG auf dem US-Markt (die im übrigen auch mit einem Abbau des Kerngeschäfts im Inland verbunden und damit bezahlt wurden) und mit der weltweiten Krise 2008/2009 erschüttert worden. Als Rüdiger Grube als neuer Bahnchef dann im Mai 2009 antrat, ließ er – ob aus Überzeugung oder zur Beruhigung einiger Gemüter mag dahingestellt sein – mitteilen: Er wolle sich auf das „Brot-und-Butter-Geschäft im Inland“ konzentrieren; die „Süddeutsche Zeitung“ ließ sich zu der Schlagzeile verleiten: „Neuer Bahnchef stoppt Expansion“⁵²

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

Im Sommer 2009 wurde der Einstieg der DB AG in den polnischen Logistik- und Schienengüterverkehrsmarkt mit der Übernahme der polnischen Güterbahn PCC Logistics vollzogen, wofür 400 Millionen Euro ausgegeben wurden (das Unternehmen hat nur einen Umsatz von 350 Millionen Euro!). Mit PCC, so Grube, schließe „der Konzern eine Lücke für Transporte Richtung Russland“.⁵³

Ende 2009 wurde ein Deal im Emirat Katar eingefädelt, zu dessen Vertragsabschluss Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube Anfang 2010 nach Katar eilten. In den Wochen, als die Bahn im Inland ihres erstes Winterdesaster erlebte, konnte man von Bahnchef Grube die folgenden Zeilen in der Bahn-Haus-

⁵¹ In: Welt am Sonntag vom 15. Januar 2006.

⁵² Daniela Kuhr, „Neuer Bahnchef stoppt Expansion“, in: Süddeutsche Zeitung vom 21. August 2009; dort heißt es: „Mit einem straffen Sparkurs will die Bahn nun gegensteuern. Zudem will Grube den Expansionskurs seines Vorgängers Hartmut Mehdorn vorerst stoppen.“

postille lesen: „Es motiviert unglaublich, wenn man vor Ort in Katar erfährt, wie sehr das Know-how unserer Mitarbeiter weltweit gefragt ist. Die machen wirklich einen tollen Job. Und wenn uns das Engagement im Ausland hilft, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Arbeitsplätze im Inland zu sichern, dann profitiert der gesamte Standort Deutschland.“⁵⁴ Es soll um „Gesamtinvestitionen in Höhe von 17 Milliarden Euro“ für Fernverkehrs- und Güterverkehrsstrecken und um ein Metrossystem in Doha, der Hauptstadt von Katar, gehen; wie hoch das finanzielle Engagement der DB ist, ist nicht klar.

Im März 2010, so ließ die DB AG mitteilen, „konnte die DB AG in der Golfregion erneut einen Großauftrag einfahren.“ Wieder war das Tandem Ramsauer-Grube vor Ort in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAR) zur Vertragsunterzeichnung, um „die VAR beim Aufbau einer hochmodernen und leistungsfähigen Schieneninfrastruktur nach Kräften zu unterstützen.“, so Ramsauer. Es gehe sogar am Ende darum, dass „wir dort am Ende unsere Betreiberkompetenz unter Beweis stellen“, so Grube. Wir erinnern uns: In diesen Wochen bewies die Bahn in Berlin, dass sie für den Betrieb einer S-Bahn, die ein Dreivierteljahrhundert fast wie am Schnürchen fuhr, offensichtlich ihre „Betreiber-Kompetenz“ verloren hat (sh. Abschnitt 2.5).

Im Oktober 2010 stiegen Ramsauer und Grube dann im Londoner Bahnhof St. Pancras aus einem ICE-3 aus (dass es sich dabei um einen schön restaurierten Kopfbahnhof handelte, ließen die beiden fanatischen S21- Befürworter geflissentlich unerwähnt). Mit dem Projekt einer ICE-Direktfahrt von Köln und Frankfurt/M. nach London verletzen der Bundesverkehrsminister und der Bahnchef bewusst ein seit Jahrzehnten gehandhabtes stillschweigendes Gesetz, wonach grenzüberschreitende Schienenverkehre *in Kooperation* zwischen den „nationalen“ Bahnen organisiert werden. Grube vor Ort in London: Es gehe um „die konsequente Nutzung der Möglichkeiten des liberalisierten europäischen Schienenverkehrsmarktes“; man wolle „erstmal einen komplett eigenständigen Verkehr“ zwischen Frankfurt, Köln und London anbieten.⁵⁵ Die DB AG ist bei dem Vorgehen auch bereit, bisher geltende Sicherheitsstandards beim Durchfahren des Eurotunnels zu unterlaufen bzw. dieselben „umschreiben“ zu lassen.⁵⁶

Im Dezember 2010 teilten dann die Betreiber der Ärmelkanal-Röhre mit, der Deutschen Bahn AG stehe die Passage durch den Tunnel offen. Im Bahntower konnte ein weiterer Sieg auf Auslandsmärkten gefeiert werden. Das war just zu dem Zeitpunkt, als die Bahn im Inland ihr zweites Winter-Desaster erlebte.

⁵³ Leo Klimm, „Bahn drückt Preis für Einstieg in polnischen Markt“, in: Financial Times Deutschland vom 17. Juli 2009.

⁵⁴ In: Mobil 01/2010.

⁵⁵ Daniela Kuhr, „Im ICE vom Main an die Themse“, in: Süddeutsche Zeitung vom 20. Oktober 2010.

⁵⁶ D. Kuhr: „Nach den derzeitigen Regeln muss ein Zug auf einer Länge von 375 Metern durchgängig für die Fahrgäste sein, weil sich genau in dieser Entfernung die Notausgänge zu dem Rettungskorridor befinden. Der neue ICE-3, mit dem die Bahn künftig durch den Tunnel fahren will, ist jedoch (...) pro Einheit lediglich 200 Meter lang.“ Die bisher allein den Eurotunnel querenden Eurostar-Züge wurden speziell für diese Anforderungen vom Zughersteller Alstom gebaut. (SZ vom 20. Oktober 2010). Parallel verfolgt die DB das Projekt einer Verbindung Amsterdam – London, wofür man – zunächst – noch eine Kooperation mit der niederländischen Staatsbahn NS sucht. (Leo Klimm, „Deutsche Bahn wird internationale Bahn“, in: Financial Times Deutschland vom 30. Oktober 2010. Die einleitenden Sätze bei Klimm lauten: Die Deutsche Bahn (DB) dreht in ihrer aggressiven Europa-Expansion mit Fernzügen noch stärker auf...“

Die Führung der DB AG ist damit dabei, das seit Jahrzehnten betont freundschaftliche Verhältnis zwischen den zwei größten europäischen Bahnen, der französischen SNCF und der deutschen Bahn nachhaltig zu belasten – auch zum Schaden von Fahrgästen, Beschäftigten bei beiden Bahnen und den Beschäftigten in der deutschen und in der französischen Bahnindustrie. Schon gab es im Juli 2010 einen Krisengipfel zwischen dem deutschen und dem französischen Verkehrsminister. Und es gibt Schlagzeilen wie „Franzosen fürchten deutschen Bahndiktat“, „Gebrochene Achse (DB/SNCF)“ und „Deutsche Bahn düpiert SNCF“.⁵⁷

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

Anfang Januar 2010 übernahm eine schwedische Tochter der Deutschen Bahn AG-Tochter DB Regio den regionalen Schienenverkehr in der Region Östergötland. Aus einem Bericht: „Der DB-Einstand war vom ersten Tag an unglücklich. So musste gleich die in der Presse groß beworbene Jungfernfahrt wegen Schnees abgesagt werden. Seit Weihnachten verkehren fast gar keine Züge mehr und die PendlerInnen drängen sich in den ersatzweise eingesetzten Bussen. (...) Ab dem 10. Januar will die Deutsche Bahn in Östergötland wieder mit ihren Zügen fahren. Damit Schnee dabei nicht stört, hat das für den Gleisunterhalt zuständige Unternehmen Tarifverket zum Schneeschieben zwei Museumsloks aus dem Eisenbahnmuseum in Gävle reaktiviert. Die sind über 60 Jahre alt und auch durch Winterwetter nicht zu stoppen. (...) Ob die völlige Zerschlagung des alten Bahnsystems und die Folgen der Liberalisierung – es drängen sich mehr als 40 Akteure auf und um das Gleis – für das Chaos verantwortlich sind oder Elektronik und Winter grundsätzlich nicht zusammenpassen, darüber streiten die Experten.“⁵⁸

Das wichtigste Ereignis im Zusammenhang mit der Expansionspolitik der DB war zweifellos der Kauf des britischen Bahnunternehmens Arriva plc. am 11. August 2010 für 2,7 Mrd. €.⁵⁹ Es handelt sich um den größten Zukauf in der Unternehmensgeschichte der DB. Die Genehmigung seitens der EU stand unter dem Vorbehalt, das gesamte Bahn- und Busgeschäft der deutschen Tochter Arriva Deutschland bis zum 11. Dezember 2010 an einen geeigneten Investor weiterzuverkaufen, was Ende 2010

⁵⁷ Jeweils Financial Times Deutschland vom 10.6.2010, 11.6.2010 und 26. 3. 2010.

⁵⁸ Reinhard Wolff, „Mißglückter Einstand der Deutschen Bundesbahn (?) in Schweden“, in: Tageszeitung vom 10. Januar 2011.

⁵⁹ Im Kaufpreis enthalten ist die Übernahme von Arriva-Schulden von rund 1 Mrd. €

durch den Verkauf an ein Konsortium mit dem Finanzinvestor Cube Infrastructure unter der Leitung von Ferrovie dello Strato vollzogen wurde.

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

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

Wie bereits in Kapitel 1 dargelegt, gibt es im Bereich Logistik und ausländische Engagements keine Gewinne. Bei den rund 7,5 Milliarden Euro, die dort in Form von Aufkäufen investiert wurden, fallen bei einer – eher niedrigen – Verzinsung von 7 Prozent Zinskosten in Höhe von jährlich 525 Millionen Euro an. Der für 2010 in der Bilanz der DB AG ausgewiesene Gewinn von 304 Millionen Euro deckt noch nicht einmal 60 Prozent dieser Zinskosten ab. Oder: Dieser Bereich fährt nach unserer Rechnung im Jahr 2010 erneut einen Verlust von mindestens 200 Millionen Euro ein.

Wenn der Vorstand der Deutschen Bahn dennoch diese Orientierung auf Expansion im Ausland aufrecht erhält und diesen unter Bahnchef Rüdiger Grube sogar verstärkt, dann hat dies wenig mit Betriebswirtschaft und viel mit *Politik* zu tun. Daher gibt es auch die interessante Konstellation, dass die Bundesregierung, die bei Themen wie Radsatzwellen, Winterdesaster und S-Bahn-Berlin-Malaise immer wieder betont, sie müsse sich aus dem operativen Geschäft der Bahn heraushalten, ausgerechnet beim operativen Geschäft der Bahn im Ausland Flagge zeigt, so zum Beispiel bei den beschriebenen gemeinsamen Auftritten von Ramsauer und Grube. Im Grunde benutzt die Bundesregierung die Deutsche Bahn AG als ein Vehikel, um ein bisschen – und ein bisschen viel und bisschen teure – Weltpolitik zu spielen. Mal wird die Deutsche Bahn

AG eingesetzt, um im Bündnis mit Putin, Medwedew und (dem Chef der Russischen Staatsbahn) Jakunin eine neue landgestützte Transporttrasse Deutschland – Polen – Russland – China in die Wege zu leiten. Hier geht es um das strategische Ziele, die extreme Exportorientierung der deutschen Wirtschaft logistisch abzusichern und die Achse Berlin – Moskau zu stabilisieren bzw. einen spezifischen Handelsweg Deutschlands in die aufstrebende neue Hegemonialmacht China auszubauen. Mal will man mit Engagements in Katar, Abu Dhabi, Dubai und Saudi-Arabien⁶⁰ sich in derjenigen Region engagieren, wo Öl- und Gasinteressen die zentrale Rolle spielen.

Weltpolitische Spielchen dieser Art sind natürlich kostspielig. Erinnerung sei an ein anderes Versprechen, das 2009 der damals neue Bahnchef gemacht hatte: Die Schulden der Deutschen Bahn AG, damals 17 Milliarden Euro, würden abgebaut. 2009 gab es einen Schritt in dieser Richtung; 2010 jedoch stiegen diese Schulden wieder deutlich an, auf inzwischen wieder 16,94 Milliarden Euro. Dies ist ein Ergebnis der aggressiven Expansionspolitik der Bahn. Die DB AG hat damit in dem 17-Jahres-Zeitraum 1994 bis 2010 wieder so viele Schulden angehäuft, wie die vielgescholtene Deutsche Bundesbahn im 41-Jahres-Zeitraum 1949 bis 1990 (mit 1990 = 34 Milliarden DM) anhäuften.

⁶⁰ 2007 bemühte sich die Deutsche Bahn AG um Großaufträge im wichtigsten Öllieferland Saudi-Arabien. Geplant war eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, die die Pilgerstädte Mekka und Medina mit der Hafenstadt Dschidda am Roten Meer und mit der im Bau befindlichen King Abdullah Economic City verbinden sollte. Im Juli 2010 engagierte sich die DB um den Bau von vier Bahnhöfen entlang dieser Schienenstrecke. U. a. nach: Reuters, 11. Juli 2010.

4 Energieversorgung der DB AG – Die DAB – Deutsche Bahn Atom-Gesellschaft

Bahnchef Rüdiger Grube hat im August 2010 den von den Atomstromproduzenten gesponserten Appell zur Verlängerung der Laufzeit der Atomkraftwerke in Deutschland unterzeichnet. Er stellte sich damit in den Dienst der Atomlobby, engagierte sich faktisch in einer CDU-internen Auseinandersetzung gegen den CDU-Umweltminister und unterstützte ein politisch äußerst problematisches Vorgehen: Ein bestehendes, nach langem gesellschaftlichen Ringen unter Rot-Grün ausgehandeltes Gesetz zum Atomausstieg wurde aufgehoben und durch ein neues Gesetz, das diesen – ohnehin unzureichenden – Atomausstieg konterkariert, extrem verwässert, wenn nicht de facto aufgehoben.

Nach den Ereignissen in Fukushima wirkt das Engagement des Bahnchefs in besonderem Maß empörend und kontraproduktiv.

Besieht man sich die *Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG*, dann bietet das Engagements Grubes zugunsten der Atomlobby eine erste Erklärung: Dort sind die Atomstromproduzenten E.on und RWE mit Vorstandsmitgliedern vertreten. Interessanterweise nehmen Christoph Dänzer-Vanotti (Vorstandsmitglied von E.on) und Jürgen Großmann (Vorstandsvorsitzender der RWE AG) dort Mandate wahr, die eigentlich solche des Eigentümers, des Bundes sind. Sie sollen dort das Interesse der öffentlichen Hand als Eigentümergeber vertreten – sind jedoch Top-Manager von Konzernen mit sehr spezifischen und in aller Regel umwelt- und klimafeindlichen Interessen vertreten.

Einer der beiden Atomstrom-Vertreter im Bahnaufsichtsrat, Jürgen Großmann, wurde bereits im Zusammenhang mit der Interessenskollision beim Thema Sicherheit im Schienenverkehr (nicht dauerfeste Radsatzwellen) genannt. Darüber hinaus war Jürgen Großmann Initiator einer Demonstration im direkten Vorfeld der Bundestagswahl 2009, bei der Auszubildende des RWE-Konzerns und Auszubildende aus anderen Atomstrom-Konzernen, so von E.on und Vattenfall, in Biblis unter dem Motto „Kernig in die Zukunft“ für eine Verlängerung der Laufzeiten der Atomkraftwerke demonstrierten. Man könnte den Vorgang auch als Nötigung Abhängiger bezeichnen.

Nach der atomaren Katastrophe von Fukushima und dem „Moratorium“ mit Kurzzeitabschaltung von sieben älteren Atomkraftwerken wandte sich Jürgen Großmann in einem Schreiben an die Unterzeichner des „Energiepolitischen Appells“, darunter Bahnchef Rüdiger Grube. Großmann warnte darin vor einem nationalen Alleingang. Der RWE-Chef und der Bahn-Aufsichtsrat agiert damit in einer Zeit, in der für Millionen Menschen die atomaren Gefahren bewusst werden und in der eine große Mehrheit einen schnellen Ausstieg aus der Atomenergie fordert, erneut erpresserisch, indem er mit dem Verlust von Arbeitsplätzen droht.⁶¹

⁶¹ Großmann in dem Schreiben: „Wenn jetzt Beschlüsse gefasst werden, die eine sachliche Auseinandersetzung um

Eine zweite Erklärung für das Engagement des Bahnchefs zugunsten der Atomlobb bietet die Zusammensetzung der Energie, die die Deutsche Bahn bezieht. Die DB AG verbraucht jährlich rund 16 Terawattstunden⁶² Energie und ist damit der größte Stromkunde in Deutschland. Von dieser Energie stammen 54,4 Prozent aus fossilen Energien (45,3 % Kohle, 9,1 % Erdgas). 25,2 Prozent stammen aus Atomenergie. Nur 18,5% des Bahnstroms kommen bisher aus erneuerbaren Energien.

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

Seit 1976 wird im baden-württembergischen Atomkraftwerk Neckarwestheim Atomstrom für die Deutsche Bahn produziert. Die Deutsche Bahn AG ist – wenn auch mit einem kleinen Anteil – Miteigentümerin des AKW. Vor allem profitiert die Bahn direkt von der Laufzeitverlängerung, die die Regierung Merkel-Westerwelle im Herbst 2010 und eine Bundestagsmehrheit beschlossen. Danach sollte Block 1 in Neckarwestheim noch bis 2020 und Block 2 sogar noch bis 2037 Atomstrom für die Bahn liefern. Laut DB-internen Unterlagen will die Deutsche Bahn AG mit der Laufzeitverlängerung bis 2015 einen Extragewinn in dreistelliger Millionenhöhe erzielen.⁶³

Die Tochter des DB-Konzerns, DB Energie, baut derzeit neben dem Atomkraftwerk Neckarwestheim ein neues Umspannwerk. Sie plant damit, in Zukunft noch verstärkt auf Atomenergie zu setzen. Wobei es bei diesem Projekt wieder die typische Konstellation gibt, wonach die öffentliche Hand die Atomorientierung absichert: Die Kosten der Investition in Höhe von 46,5 Millionen Euro trägt überwiegend die öffentliche Hand in Form von Geldern aus dem Konjunkturprogramm (der Bahnanteil liegt bei 9,4 Millionen Euro).

Mit der Abschaltung des Atomkraftwerks Neckarwestheim I, die nach der japanischen atomaren Katastrophe erfolgte, geht der DB nun sehr plötzlich ein wichtiger Energielieferant verloren. Die Bahn muss damit kurzfristig ihre Energieversorgung neu organisieren und absichern. Leo Klimm in der Financial Times Deutschland: „Verschärft wird die Lage noch, weil mit dem Kohlekraftwerk Datteln 4 ein weiterer wichtiger Stromlieferant auszufallen droht. Das westfälische E.on-Kraftwerk sollte ursprünglich ab 2012 etwa 20 Prozent des DB-Strombedarfs decken. Ob es je ans Netz geht, ist jedoch fraglich, da Teile der Baugenehmigung zu Fall gebracht wurden. ‚Wir stehen vor einer komplett neuen Situation‘, heißt es aus Bahnkreisen. Es sei noch unklar, wie der Konzern damit umgehe. ‚Wenn jetzt noch Datteln 4 wegfällt, haben wir ein echtes Problem.‘“⁶⁴

den Betrieb der deutschen Kraftwerke erschweren oder sogar unmöglich machen, kann das massive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland nach sich ziehen. (...) Bisher steht die deutsche Bundesregierung mit ihrer Ankündigung allein, sieben ältere, aus meiner Sicht absolut sichere Kernkraftwerke zunächst für drei Monate stillzulegen.“ Nach: Finanznachrichten.de vom 23. März 2011.

⁶² Eine Terawattstunde entspricht einer Milliarde Kilowattstunden.

⁶³ Nach: Leo Klimm, „AKW-Aus bringt Deutsche Bahn in Bedrängnis“, in: Financial Times Deutschland vom 18. März 2011.

⁶⁴ Financial Times Deutschland vom 18. März 2011. Datteln 4 sollte rund 40 Prozent seines Stroms direkt für die Deutsche Bahn liefern. Greenpeace: „Die Deutsche Bahn hat sich den dreckigen Kohlstrom von E.on über einen

Bahn für Alle fordert:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich umgehend von den beiden Atomstrom-Vertretern im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG zu trennen.

Die Deutsche Bahn AG muss den Anteil von erneuerbarer Energie im Strommix schnellstmöglich erhöhen. Sie muss dabei komplett auf Atomstrom verzichten und aus Datteln 4 aussteigen.

Notwendig ist ein systematischer Ausbau von Strom aus erneuerbaren Energien, insbesondere aus Windenergie. Technisch ist es möglich, dass die Bahn fast vollständig mit erneuerbaren Energien betrieben wird. Das erfordert eine flächendeckende Elektrifizierung des Streckennetzes der Deutschen Bahn. Bisher sind nur 55 Prozent des 34.000 km langen Schienennetzes elektrifiziert, auch wenn ein deutlich größerer Teil der auf Schienen erbrachten Verkehrsleistung mit elektrisch angetriebenen Zügen erfolgt. Auf wenig befahrenen Strecken wäre auch der Einsatz von Akkutriebwagen möglich.

Denkbar wäre das Projekt, entlang von geeigneten Bahntrassen in großem Maßstab Windenergieanlagen zu installieren. Dass ein großer Teil des Bahnstroms aus Windkraft gewonnen werden kann, verdeutlichte die DB selbst jüngst: Im Januar 2010 verkündete sie, dass sie fast zwei Jahrzehnte lang den Windpark von Märkisch-Linden zur Stromerzeugung nutzen werde. Damit fahren, so die Rechnung der Bahn, umgerechnet sechs moderne ICE-3-Züge ein Jahr lang ausschließlich mit erneuerbarer Energie. Danach liegt der durchschnittliche Jahresverbrauch eines ICE-3 bei rund zehn Gigawattstunden (GWh)⁶⁵. Der Vertrag mit dem genannten Windpark sieht einen jährlichen Strombezug von rund 59 Gigawattstunden und eine Laufzeit von 19 Jahren vor.⁶⁶

Rechnet man dies auf den gesamten Energiebedarf der DB von 16 TWh = 16.000 GWh um, so bräuchte man 270 Windparks dieser Größe, um den gesamten Strombedarf der DB zu decken – ein ambitioniertes, aber nicht völlig unrealistisches Ziel, das umso leichter erreicht werden kann, wenn weitere Sparpotenziale bei der Bahn genützt würden: Viele ältere E-Loks sind bisher noch nicht rückspeisefähig, d.h. sie können die Energie, die beim Bremsen frei wird, nicht wieder in das Netz einspeisen. Neben der konsequenten Nachrüstung dieser Technik birgt auch eine Abkehr von der Fokussierung auf Hochgeschwindigkeit erhebliches Einsparpotenzial. Vor allem aufgrund des Luftwiderstands steigt der Energieverbrauch eines Fahrzeugs im Quadrat mit der Geschwindigkeit. Kann man also eine Verbindung durch eine geschickte Verschaltung von Zügen (z.B. durch einen Integralen Taktfahrplan wie in Kapitel 3.2 beschrieben) anstatt durch eine Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke beschleunigen, so spart dies nicht nur erhebliche Baukosten, sondern auch viel Energie. Mit dem Sparpotenzial könnte ein erheblicher Teil des zusätzlichen Strombedarfs, der im Fall des geforderten größeren Elektrifizierungsgrades erforderlich wird, abgedeckt werden.

langfristigen Liefervertrag gesichert. Die Vertragsdauer orientiert sich an der Betriebszeit des neuen Kohlekraftblocks – mindestens 40 Jahre.“

⁶⁵ bei einer Laufleistung von 500.000 km

⁶⁶ Nach: Spiegel Online vom 11. Januar 2010.

5 Das Personal

5.1 Auftrag der Bahn versus Orientierung des Bahn-Managements

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

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

5.2 Schwerpunkte der geschäftlichen Tätigkeit

Inzwischen entfällt mehr als die Hälfte des Umsatzes der Deutschen Bahn AG auf Bereiche, die mit Eisenbahn nichts zu tun haben: auf das Speditionsgeschäft, die Logistik, Lkw-Verkehre, Schiffsverkehr und Luftverkehr.

Die DB AG-Tochter Schenker rühmt sich, „der zweitgrößte Luftfrachtspediteur der Welt“ zu sein. Im vergangenen Jahr wuchs das Geschäft bei Schenker deutlich überproportional (um 26%); 2011 soll es nochmals ein Wachstum geben, das deutlich über demjenigen des Schienenverkehrs liegt. Damit erhöht sich von Jahr zu Jahr der „nicht-bahnaffine“ Umsatzanteil am gesamten Umsatz der DB AG. Eine solche Verschiebung des Gewichts der einzelnen Geschäftsfelder wirkt sich auf die gesamte Politik des Unternehmens aus – vor allem auf die „Blickrichtung“ und die Schwerpunktsetzung des Managements.

Damit entwickelt sich auch im Konzern selbst eine direkte Konkurrenz zwischen Schiene und Straße. Das trifft zu auf das Lkw-Speditionsgeschäft (Schenker), das zu großen Teilen in Konkurrenz zum Schienengüterverkehr betrieben wird. Der beschriebene radikale Abbau der Gleisanschlüsse hat den Trend zur Straße massiv gefördert. Das trifft zu auf den Nahverkehr: Die DB-Tochter Flinkster gebietet inzwischen über eine Flotte von 80.000 Mietwagen-Pkw. Bereits der vormalige Bahnchef Hartmut Mehdorn rühmte sich, die Bahn sei „jetzt der größte Fuhrparkbetreiber der Republik.“⁶⁷

⁶⁷ In: mobil 10/2008.

Selbst wenn diese Pkw „nur“ im städtischen Bereich gefahren werden sollten (was natürlich nicht der Fall ist; diese Pkw werden auch über längere Distanzen genutzt), stehen sie damit in Konkurrenz zum öffentlichen Personen-Nahverkehr, der zu einem größeren Teil von der DB AG betrieben wird (in Form von DB Regio-Nahverkehrszügen und S-Bahnen).

Erhellend ist bereits die Eigenwerbung der Bahn für ihre Mietwagen. Während die Bahn-Tochter S-Bahn Berlin in der Hauptstadt seit mehr als zwei Jahren einen desaströsen Service bietet, diese inzwischen im dritten Winter in Teilbereichen den Betrieb einstellt und Bahn-Chef Grube schlicht behauptet, die bei der S-Bahn überwiegend eingesetzte Baureihe 481 sei „schlicht eine Fehlkonstruktion“, konnte man in der DB-Zeitschrift „mobil“ unter einem Foto von der Berliner Straße des 17. Juni, im Hintergrund die Siegestsäule, im Vordergrund ein flotter Pkw, die folgenden Sätze lesen: „Autofahren muss nicht teuer sein. Man zahlt 1,50 Euro die Stunde und pauschal 25 Cent pro Kilometer, Benzin, Steuern und Versicherung inklusive. Der fahrbare Untersatz, um den es hier geht, ist ein nagelneuer, sportlicher Alfa Mito mit roter Frontpartie, weißem Heck und grauem Mittelbau...“⁶⁸

Ein möglicherweise entscheidender Wendepunkt für den gesamten Personenverkehrssektor im allgemeinen wie für die Transformation des Unternehmens Deutsche Bahn im Besonderen dürfte die in diesem Jahr 2011 geplante Liberalisierung des Busfernverkehrs-Marktes sein. Dieses Ziel setzte sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag vom September 2009. Im nächsten Monat – im April 2011 – will die Bundesregierung bereits einen entsprechenden Gesetzentwurf (zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes) in den Bundestag einbringen. Mit ihm soll es „eine weitgehende Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs“ geben. Man wolle, dass „es eine günstige und umweltfreundliche Alternative zu den Fernzügen gibt“, so wird ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums zitiert.⁶⁹ Bisher sind Anträge auf die Genehmigung für solche Busfernverkehre nach §13 des Personenbeförderungsgesetzes nur dann zu untersagen, wenn „der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann“ und wenn „der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen.“⁷⁰

Busfernverkehre sind also keineswegs generell untersagt. Sie sind nur als Parallelverkehre nicht gestattet, um eine Kannibalisierung der Verkehrsträger und unter den gegebenen Bedingungen der die Straße begünstigenden Marktordnung ein Niederkonkurrieren der Schiene in der Fläche zu vermeiden. Tatsächlich dürfte die Liberalisierung des Busfernverkehrs vor allem dazu führen, dass die Bahn weitere Anteile im Markt verliert. In einer für das Bundesverkehrsministerium erstellten Studie kommen die Verfasser zu dem Ergebnis, dass die zukünftigen Fernbus-Passagiere „zu 60 Prozent Umsteiger von der Schiene sein werden“.⁷¹

⁶⁸ In: mobil 02/2009.

⁶⁹ Nach: welt.de vom 8. Februar 2011.

⁷⁰ §13 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

⁷¹ Zitiert bei: Zeit.de vom 7. März 2011 (Artikel von Jana Brenner).

Doch es wird auch hier die DB AG sein, die diesen selbstzerstörerischen Trend verstärken wird. Auf einzelnen wichtigen Verbindungen, auf denen es bereits Schienenverkehr gibt oder Schienenfernverkehr zumindest gab, setzt die Deutsche Bahn bereits heute auf eigne Fernbus-Dienste. So wurde die Schienenverkehrs-Fernverbindung Nürnberg – Prag aufgegeben und dann ein Bus-Fern-Linienverkehrs eingerichtet – mit Bussen, die von der Bahn für 3,5 Millionen Euro bei Evo-Bus, einer Daimler-Tochter, gekauft und von DB Stadverkehr, einer Tochter des DB-Konzerns betrieben werden.⁷² Die DB ist längst der größte Busbetreiber in Deutschland; mit 13.400 Bussen. Diese werden zwar überwiegend im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt. Doch auf den bestehenden Fernverbindungen – insbesondere ab und nach Berlin (wofür es aus der Zeit der deutschen Teilung eine Sondergenehmigung gab) dominiert längst die DB. Sie plante bereits konkrete neue Fernbus-Verbindungen (so auf den Verbindungen Passau-München-Hamburg-Lübeck, Dresden-Köln-Düsseldorf, Stuttgart-Bremen-Oldenburg und Bielefeld-Hannover-Flughafen/Hamburg (jeweils in beide Richtungen).

Erwartet wird ein Markt von mindestens einer Million zusätzlicher Fahrgäste und Busbestellungen von mehreren Tausend Einheiten, also einem Auftragsvolumen vor allem für Daimler-Evobus und VW-MAN von zwei bis drei Milliarden Euro.

Die Führung der DB AG hat in den vergangenen Jahren das Streckennetz und die Schienenverkehrsangebote immer dort abgebaut, wo sie von „geringer Nachfrage“ sprechen konnte (wobei diese reduzierte Nachfrage fast immer zuvor durch verschlechterte Angebote mit herbeigeführt wurde). Typisch dafür war die Einstellung der Zuggattung InterRegio im Jahr 2001. Die Liberalisierung des Bus-Fernverkehrs kommt ihr hier nur entgegen – um unter Verweis auf denselben diese Politik des Rückzugs der Schiene aus der Fläche zu beschleunigen.

Im übrigen waren die liberalisierten Fernlinienbusse-Verkehre in den USA (Greyhound), in Mexiko und in Argentinien entscheidend dafür, dass das Schienennetz im Personenverkehr weitgehend (in den USA) beziehungsweise so gut wie komplett (in Mexiko und in Argentinien) aufgegeben wurde.

5.3 Das leitende Personal der Deutschen Bahn AG

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

Seit Gründung der Deutschen Bahn AG im Januar 1994 gab es vier Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn. Die Besonderheit besteht darin, dass drei von ihnen –

⁷² Die völlig unzureichende und daher wenig frequentierte IC-Verbindung Nürnberg – Prag wurde am 1. Dezember 2004 eingestellt. Die Busfernverkehrs-Verbindung auf derselben Strecke wurde am 9. August 2009 aufgenommen. Zwischenzeitlich wurde die Autobahn A6 fertiggestellt. Klaus-Dieter Josel, der Konzernbevollmächtigte für den Freistaat Bayern bewarb die neue Busverbindung mit den Sätzen: „Die neue Buslinie wird sicherlich von den Kunden gut angenommen: zeitsparend, preiswert und mehrmals am Tag. Ich freue mich über die 3,5 Millionen Euro Investitionen, die im Freistaat getätigt wurden. Die Busse wurden in Neu-Ulm produziert.“ Pressemitteilung vom 8. August 2009.

Tickets gibt es ab 19 Euro (Europa-Spezial). Der Normalpreis liegt bei 48 Euro in der Zweiten und bei 78 Euro in der Ersten Klasse (für die einfache Fahrt). Bei Einsatz der BahnCard25 gibt es 5 Euro Rabatt. Damit liegen die Preise deutlich unter den eigenen Bahntarifen.

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

Unter Hartmut Mehdorn als Bahnchef wurde die materielle Bahnprivatisierung vorangetrieben (und das zuvor auf Eis gelegte Projekt Stuttgart 21 neu belebt). Mehdorn und Grube stehen für die Orientierung der Bahn auf Auslandsmärkte („Global Player“) und für einen strikten Sparkurs im Inneren, der deutlich negative Folgen für die Fahrgäste hat (Abschaffung des InterRegio 2001; Bahnpreissystem PEP 2002/2003; Einsatz nicht dauerfester ICE-Radsatzwellen; Sauna-ICE im Sommer 2010, Winterchaos 2009/2010 und 2010/2011 und S-Bahn Berlin-Misere).

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

Hartmut Mehdorn äußerte, dass Zugfahrten bei einer Fahrtdauer von mehr als vier Stunden nicht zumutbar seien. Er setzte sich noch in seiner Amtszeit für den Erhalt und für den Weiterbetrieb des innerstädtischen Berliner Flughafen Tempelhof ein. Nach seinem Rücktritt als Bahnchef äußerte er, dass er sich nun um sein Aufsichtsratsmandat bei Air Berlin „endlich kümmern kann“.⁷³ Eine der ersten Taten des neuen Bahnchefs Rüdiger Grube war, dass er verkündete, nicht nur die Tickets von Lufthansa-Reisende, deren Flüge ausgefallen sind, würden bei der DB AG anerkannt, das gelte ab sofort auch für Tickets von Air Berlin. Grube: „Mein Verständnis von Mobilität ist die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger“.

Rund 170 Jahre lang war es selbstverständlich, dass im Führungsgremium deutscher Eisenbahnen überwiegend Leute sitzen, die vom Fach und damit Eisenbahner sind. Seit wenigen Jahren gibt es im Vorstand der DB AG keinen einzigen Menschen mehr, der gelernter Eisenbahner oder auf andere Weise Bahnfachmensch ist.

Hinsichtlich der Vergütung scheint es die Logik zu geben: Je geringer die Kompetenz und das fachliche Wissen ist, desto opulenter sollte die Vergütung ausfallen. Bahnchef Mehdorn ließ sich seine Vergütung gegenüber derjenigen seines Vorgängers Ludewig zunächst verdoppeln, dann verdreifachen. Rüdiger Grube übernahm die Vertragsbedingungen seines Vorgängers. 2010, in seinem ersten vollen Amtsjahr erhielt er Vorstandsbezüge in Höhe von 2,9 Millionen Euro.⁷⁴ Hartmut Mehdorn, den inzwischen fast alle als verantwortlich für den unverantwortlichen Sparkurs bei der Bahn ansehen und der sein Amt verlor, weil er eine flächendeckende Bspitzelung der Bahnbeschäft-

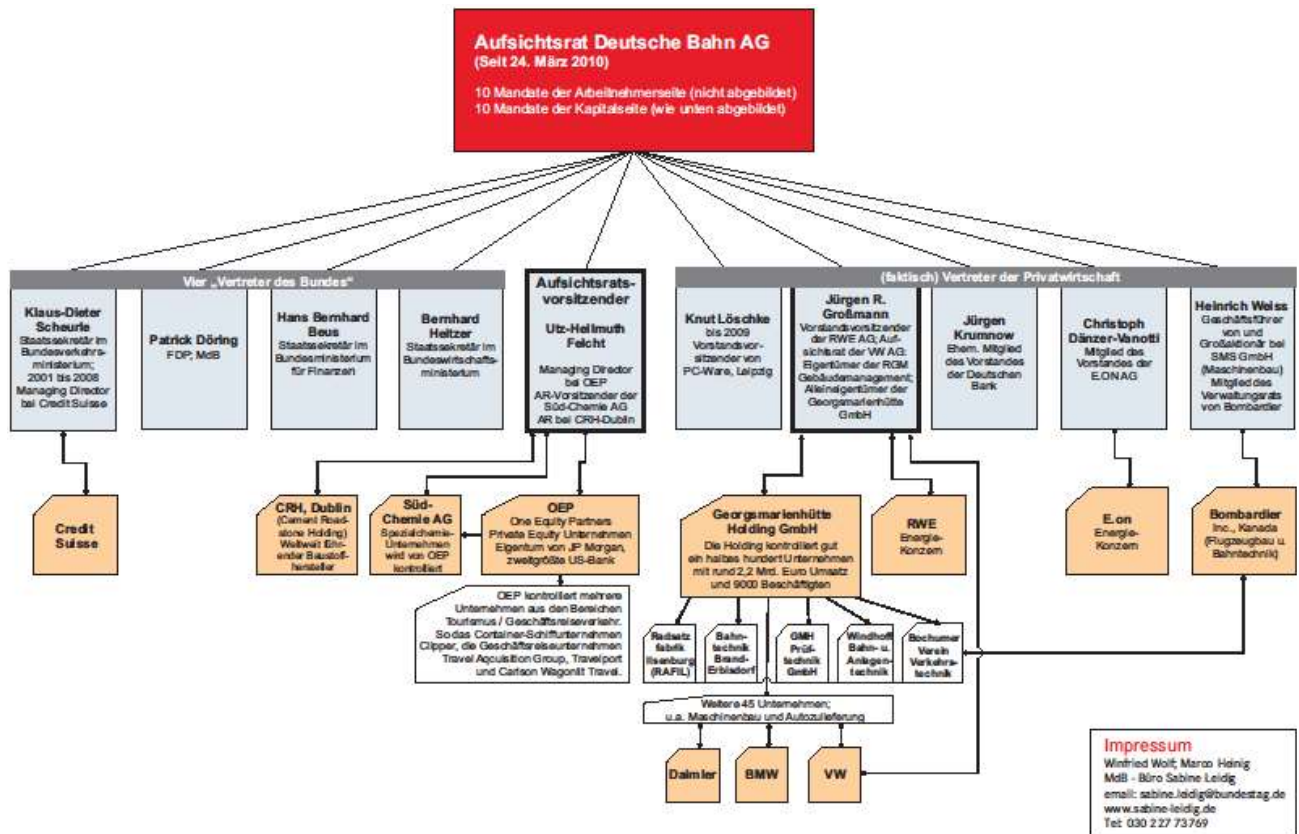
⁷³ In: Handelsblatt vom 9. September 2009.

⁷⁴ Laut Focus vom 26. März 2011.

tigten und von Leuten, die den Bahnbörsengang kritisch sehen, organisiert hatte, erhielt im Mai 2009 eine Abfindung in Höhe von 4,8 Millionen Euro zugesprochen.⁷⁵

Die Struktur des – im Mai 2010 neu gewählten – Aufsichtsrats der DB unterstreicht noch deutlicher die Präsenz von Leuten in Bahn-Führungsgremien, die Interessen vertreten, welche einem nachhaltigen Schienenverkehr entgegengesetzt sind. Zu den beiden Repräsentanten der Atom- und Kohlestromlobby, wovon einer zugleich Top-Bahnlieferant ist, berichteten wir bereits (sh. Abschnitt 4). Zu einigen anderen Aufsichtsratsmitglieder gibt die unten stehende Grafik aus einer Bundestagsdrucksache Auskunft.

Besonders prägnant ist hier die Personalie des Aufsichtsratsvorsitzenden. Herr Utz-Hellmuth Felcht hatte noch nie mit Eisenbahnen zu tun. Er ist im operativen Geschäft eines Unternehmens, der Süd-Chemie, tätig, das Bahn-Großkunde ist (und damit Interesse an niedrigen, gegebenenfalls Dumping- Bahnfracht-Tarifen hat, wohingegen die Bahn Interesse an kostendeckenden und eine Gewinnmarge beinhaltenden Tarifen haben muss). Felcht ist schließlich maßgeblich aktiv bei einer Investmentgesellschaft oder einer „Heuschrecke“, die sogar ein direktes Interesse an der Bahnprivatisierung haben könnte.⁷⁶ Dass die Südchemie ihren Firmensitz im Wahlkreis des Bundesverkehrsministers hat, ist im übrigen purer Zufall.



⁷⁵ Nach: Welt.de vom 25. April 2009.

5.4 Aufrechterhalten des Ziels der Bahnprivatisierung

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

Vor allem aber gilt: Der Bahnbörsengangs („sobald dies der Kapitalmarkt zulässt“) ist das explizite Ziel der im Herbst 2009 neu gewählten Bundesregierung. Dieses ist in deren Koalitionsvertrag festgeschrieben. Diese Zielsetzung wurde nie widerrufen.

Mehr noch: Es gibt *erstens* einen weiterhin gültigen Beschluss des Deutschen Bundestages vom Mai 2008, wonach die Bundesregierung aufgefordert wird, sobald wie möglich 24,9 Prozent an den Bahngesellschaften zum Eisenbahnbetrieb und an der Bahn-Logistik an private Investoren zu verkaufen. *Zweitens* wurde die Deutsche Bahn AG bereits im Frühjahr 2008 mit der Bildung der neuen Subholding DB ML (was Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und weltweite Logistik einschließt) so umstrukturiert, dass eine solche Teilprivatisierung quasi über Nacht vollzogen werden kann.⁷⁷ *Drittens* argumentieren maßgebliche Bahnmanager auch Anfang 2011, dass es beim Ziel einer Bahnprivatisierung bleiben werde.

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

⁷⁶ Siehe Bundestagsdrucksache 17/1503 vom 23.4.2010.

⁷⁷ An dieser Stelle sei zumindest der Vollständigkeit erwähnt, dass die Vertreter der Gewerkschaft EVG (ehemals Transnet und GDBA und ehemals GdED) und des Bahnbetriebsrats alle Bahnprivatisierungsbeschlüsse im Aufsichtsrat der DB AG, wo sie die Hälfte der ordentlichen Sitze stellen, mitgetragen haben. Auch alle Beschlüsse zum Bau von Stuttgart 21 wurden in diesem Gremium einstimmig gefasst. Sogar Mehdorns fürstliche Abgangsgelder scheinen dort einstimmig verabschiedet worden zu sein. Die Tatsache, dass der vormalige Transnet-Chef Norbert Hansen 2008 nahtlos in den Vorstand der Bahn AG überwechselte, um dann 2009 bei seinem Abgang ebenfalls generös finanziell bedacht zu werden, deutet auf eine fatale Verquickung von maßgeblichen Teilen der Arbeitnehmerinteressenvertretung und Konzern hin.

kong und Singapur besuchen wir Staatsfonds und Pensionsfonds. Das machen wir seit 2002. Vor allem in Japan (...) sind die fast schon Eisenbahn-verrückt. Die dortigen Anleger fragen uns immer wieder, wann wir endlich an die Börse gehen.“ Auf einen weiteren kritischen Verweis des Journalisten der „Börsen-Zeitung“ auf eklatante Mängel im Bahnbetrieb, die erst 2014 beseitigt sein könnten, antwortet der DB AG-Finanzvorstand: „Die Frage der Kapitalmarktfähigkeit hängt nicht davon ab, ob Sie in diesem Jahr wieder ihre Kapitalkosten verdienen. Sie hängt vielmehr von der Perspektive ab, die Sie einem Investor vermitteln können. Insofern könnte man theoretisch auch vorher (vor 2014; d. Red.) starten. Aber das muss letzten Endes der Eigentümer, also der Bund entscheiden.“⁷⁸

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

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

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

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

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

⁷⁸ „Die Deutsche Bahn hat eine fantastische Reputation“, Interview mit Richard Lutz in: Börsenzeitung vom 5.

Deutsche Bahn wird genauso daran interessiert sein, bei einem Börsengang der RZB einen Teil unserer Aktien zu erwerben.“⁷⁹

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

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“⁸⁰

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

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

In Stuttgart gab es und gibt es eine solche breite Bewegung gegen S21 und damit gegen ein strategisches Projekt der Deutschen Bahn AG. Diese Basisbewegung war entscheidend dafür, dass eine breite Mehrheit der Stuttgarterinnen und Stuttgarter sich am 27. März 2011 unzweideutig gegen Stuttgart 21 artikulieren konnten.

Vergleichbares muss auf Bundesebene geleistet werden.

Bahn für Alle setzt sich dieses Ziel, nachdem das Bündnis zuvor maßgeblich dazu beigetragen hat, dass der bereits im Koalitionsprogramm vom Herbst 2005 fest beschlossene Bahnbörsengang verhindert werden konnte.

Bahn für Alle fordert:

Ausdrücklicher Verzicht der Bundesregierung, die Zielsetzung des Koalitionsvertrags nach einem baldmöglichsten Bahnbörsengang oder einer anderen Form der Aufgabe des hundertprozentigen Eigentums des Bundes an der DB AG und ihren Töchtern weiter zu verfolgen.

Zurücknahme des Bahnprivatisierungsbeschlusses des Bundestags vom Mai 2008 in Form eines entsprechenden neuen Bundestagsbeschlusses.

Februar 2011. Das Interview führte Ulli Gericke.

⁷⁹ In: Die Welt vom 29. September 2010. Interviewer: Jens Hartmann und Eduard Steiner.

⁸⁰ Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, Artikel 87e.

Impressum:

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

Redaktion: Bernhard Knierim / Winfried Wolf

Nachfragen: 0172-2969970 oder 0178-143739093

kontakt@bahn-fuer-alle.de

www.bahn-fuer-alle.de/pages/pressemitteilungen/wahre-bilanz-der-db-ag.php

Bündnis Bahn für Alle, 31.03.2011

Bahn für Alle ist ein Bündnis von 18 Organisationen aus Globalisierungskritikern, Umweltorganisationen, politischen Jugendverbänden und Gewerkschaften und setzt sich ein für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand.

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

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