



Bündnis Bahn für Alle

Inhalt

Bilanz Bahnchef Grube S. II
Skizze Bahn der Zukunft S. III
2. Stammstrecke S-Bahn München S. IV
Wer ist: Bahn für Alle S. IV

Alternativer Geschäftsbericht DB AG 2016/17

Deutsche Bahn im Dauer-Krisen-Modus



Auf der Bilanzpressekonferenz im März 2016 wurde über eine DB mit hohen finanziellen Verlusten und neuer Krise berichtet. Auf der Bilanzpressekonferenz im März 2017 wird über eine DB mit enormen personellen Verlusten und eine anhaltende Krise berichtet.

Dass es 2016 wieder einen Gewinn gab, sagt im Grunde wenig aus in einem Unternehmen, in das pro Jahr mehr als acht Milliarden Euro an staatlichen Unterstützungszahlungen fließen. Hieß es nicht bis zum Herbst 2016, nur mit einer Teilprivatisierung von Schenker und Arriva habe die DB eine Zukunft? Das Projekt wurde abgesagt. Und Dobrindt entdeckte 2,4 Milliarden Euro, die er der DB nun auf unterschiedlichen Wegen zukommen lässt. Um acht Wochen darauf den Nachtzug einzustellen, weil es 40 Millionen Euro Verluste gab. Grotesk, fürwahr!

Der Blick auf die Sparten-Entwicklung zeigt: Die Krise hält an. Die Gewinnmargen im Auslandsgeschäft bleiben niedrig. Die neuen protektionistischen Tendenzen könnten diesen wichtigen Bereich bald in einen Krisenherd verwandeln. Im Nahverkehr verliert die DB weiter an Boden. Im Fernverkehr stieg die Zahl der Fahrgäste nur durch das Fluten des Marktes mit Billigtickets. Der Schienengüterverkehr befindet sich in einer existentiellen Krise (siehe S. II). Die wichtigsten Gewinnbringer, DB Netz und DB Regio, sind

just diejenigen Bereiche, in die staatliche Gelder in Milliardenhöhe fließen. Bilanz: linke Tasche, rechte Tasche, schwarzer Zylinder = weißes Kaninchen.

Und jetzt? Dramatische personelle Abgänge und ein fragwürdiger Umbau an der Spitze. Im Juli 2015 verließ der für den Personenverkehr verantwortliche Ulrich Homburg den Konzern. Von der „größten Offensive im Schienenpersonenfernverkehr seit Gründung der DB“ (O-Ton Homburg im März 2015) ist wenig zu sehen. Am 31. Dezember 2016 verließ Volker Kefer den Konzern. Er war, wie das *Handelsblatt* schrieb, „einer der erfahrensten Bahner“. Am 30. Januar 2017 verlässt Rüdiger Grube Knall auf Fall den Konzern (siehe S. II). Dobrindt und Gabriel versprachen „zügig hochrangigen Ersatz“. Sechs Wochen lang kreierte der GroKo-Berg – und gebar das Mäuschen Richard Lutz. Wobei zutreffend ist, wenn die *Süddeutsche* zu dieser Wahl schreibt: „Alles besser als Pofalla“. Und das Karussell dreht sich munter weiter. Dobrindt versichert dem Aufsichtsratsvorsitzenden Felcht, solange er Verkehrsminister sei, bleibe er im Amt. Felcht dürfte den Todeskuss verspüren beziehungsweise die Sechs-Monats-Garantie ahnen.

Der gesamte Vorgang zeigt: Die Bahn ist so politisiert wie selten zuvor. Der Aufsichtsrat fungiert mal als Komödianten-Stadl (30. Januar 2017: Grube bockt. Doch der Aufsichtsrat billig

einstimmig seinen Abgang vom Gleisacker. Wir fragen: Wie hoch wird die Abfindung sein?), mal als Marionetten-Theater (18. März 2017: Dobrindt informiert den Aufsichtsrat darüber, was dieser am 22. März entscheiden wird.)

Sachliche Argumente und fachliche Kriterien sind da so was von schnuppe. Die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* schrieb: „Ein Bahnchef muss nicht zwingend Lokführer gewesen sein.“ Fürwahr! Es wäre aber nicht falsch, im Vorstand Leute zu haben, die Eisenbahner sind oder hinsichtlich ihres Studiums eine gewisse fachliche Nähe zum Eisenbahnwesen aufscheinen lassen. Komplette Fehlanzeige im Bahnvorstand-Sextett. Schlimmer noch: Die GroKo-Findungskommission, Dobrindt und Gabriel, hat sich erst gar nicht die Mühe gemacht, nach solchen Personen Ausschau zu halten; man bewegt sich halt im Dienstwagen. Das *Handelsblatt* lobhudelt: „Lutz kennt jede *Stellschraube* im Bahnkonzern.“ Das lässt tief blicken. Bei den Autobossen heißt es, sie würden „jede *Schraube*“ im Unternehmen kennen. Bei der DB geht es viel zu oft um Stellschrauben zum fortgesetzten Kaputtanieren. Die Wünsche der Kundschaft und die Bedürfnisse der Belegschaft waren für Dürr, Mehdorn, Grube und sind für Lutz das sprichwörtliche Gedöns.

Noch heute leidet die Bahn darunter, dass 2001/2002 die Zuggattung InterRegio eingestellt

wurde. Inzwischen verkehren erfolgreiche Fernbuslinien just auf den Strecken, die die Bahn damals aufgab. Am 11. Dezember 2016 stellte die Bahn nach mehr als hundertjähriger Tradition ihre Nachtzüge komplett ein. Die Nachbarbahn ÖBB übernahm die Hälfte der DB-Nachtzugstrecken und vermeldet Fahrgastzuwachs und Gewinn. Das Nachtzug-Aus hatte viel zu tun mit den zu hohen Trassenpreisen. Jetzt heißt es, man wolle die Trassenpreise im Güterverkehr halbieren. Gut so! Aber warum nur hier? Und vor allem: Warum erst jetzt? Das Nachtzug-Aus wird so erst recht zum Politikum.

Am 17. Oktober 2016 beschloss der Bahnvorstand unter der Schirmherrschaft von Grube und Lutz das unverantwortliche Sparprogramm „Opex“. Danach sollen die Personalkosten bei der Wartung um weitere 15 Prozent reduziert werden. Vergleichbares hatte Mehdorn veranlasst, um die Braut DB für den Börsengang aufzuhübschen. Das hätte fast mit einem Eschede II geendet, dem glimpflich abgegangenen ICE-Achsbruch am 8. Juli 2008, in dessen Folge alle ICE-3-Achsen ausgetauscht wurden.

Lutz soll neuer Bahnchef werden und Finanzchef bleiben. Damit wird das Lutz-Gen, zu rationalisieren und Erbsen zu zählen, mit der Struktur des Vorstands gestärkt. Höchste Eisenbahn für den Griff zur Notbremse! Stoppt die Rationalisierungs-Bahn!

Sesselwärmer-Bahnchef

Richard Lutz wurde am 30. Januar kommissarischer Bahnchef. Er ist ab dem 22. März auch der offizielle Bahnchef. Es handelt sich um eine Verlegenheits- und Übergangslösung. **Verlegenheit:** Die GroKo fand niemand mit großem Namen und „Format“, der sich ein halbes Jahr vor der Bundestagswahl auf den Schleudersitz an der Bahnspitze setzen will. **Übergang:** Ronald Pofalla, der im Übrigen Lutz als neuen Bahnchef vorschlug, ist der Wunschkandidat der Kanzlerin. Doch er ist aktuell nicht durchsetzbar. Zumal sich die SPD im Aufwind befindet. Bleibt die CDU/CSU im September führende Regierungspartei, dann dürfte Pofalla in Bälde kommen und Lutz zurück ins zweite Glied oder in die Wüste schicken.

Richard Lutz hat in der Vergangenheit alle Privatisierungsvorhaben der Bahn aktiv begleitet. So das Projekt eines Bahnbörsengangs unter Mehdorn 2005-2008 und das Projekt der Teilprivatisierung der DB-Töchter Arriva und Schenker 2015/16. Er ist auch verantwortlich für alle Rationalisierungsprogramme, die es seit 1994 bei der DB AG gab. 2016 argumentierte er, die Trassenpreise müssten eher höher sein als bisher, weil sich das hier angelegte Kapital von mehr als 100 Milliarden Euro (es stammt fast alles vom Bund!) verzinsen müsse. Damit plädierte er für Gebühren, die noch mehr Schienenverkehr verhindern.

Vorstandsflucht

Vor einigen Jahren fanden die Bilanzpressekonferenzen der DB immer im Berliner Hotel Marriott am Potsdamer Platz statt. Wir, Bahn für Alle, waren immer vor Ort präsent. Und verteilten unseren Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG. 2014 flüchtete der Vorstand mit der Bilanzpressekonferenz nach Frankfurt am Main. Wir, Bahn für Alle, waren auch dort präsent – mit dem Alternativen Geschäftsbericht. In den letzten Jahren tagte man am Alexanderplatz im Congress Center. Und wieder standen wir, nun verstärkt um Delegationen aus dem Widerstand gegen Stuttgart 21, dort Spalier – mit unserem Alternativen Bericht. 2017 wird es nun richtig toll: Die Bilanzpressekonferenz findet im Betriebswerk Berlin-Rummelsburg statt. Ja – BURG! Umzäunt!! Mit Bus-Shuttle – nur für geladene Gäste!!! Wir werden auch in diesem Jahr Flagge zeigen und Bericht Nr. 10 verteilen. Für 2018 schlagen wir vor, die DB möge in Wandlitz tagen. Abgeschottet wie ehemals das SED-Politbüro!

Diese Publikation...

... wird herausgegeben von Bahn für Alle. Wer wir sind und was wir wollen siehe Seite 4.

Die Bilanz des Rüdiger Grube 2009-2016

Abgang vom Gleisacker wegen Stuttgart 21?

Winfried Wolf
Bündnis Bahn für Alle

Rüdiger Grube verfasste am 31. Januar einen Abschiedsbrief an die Bahnbelegschaft, der mit den Sätzen endet: „Ich bedanke mich bei Ihnen für die tolle Zusammenarbeit. Ich habe mit großer Leidenschaft dieses Unternehmen als Vorstandsvorsitzender fast acht Jahre lang geführt.“

Unsere Frage lautet: Aber wohin hat Herr Grube den Bahnkonzern geführt? In Widerspruch zu dem Selbstlob des Rumpfvorstands im Vorfeld der Bilanzpressekonferenz am 23. März stellen wir fest: Herr Grube hat das zerstörerische Werk der Herren Heinz Dürr (1991-1997) und Hartmut Mehdorn (1999-2009) fortgesetzt. Alle drei Bahnchefs waren als Abrissbirne unterwegs. Wobei eingestanden sei: Herr Grube war die freundlichste aller Abrissbirnen. Anders als sein grimmiges Vorgänger verkaufte er alle Börsartigkeiten mit einem Lächeln im Gesicht.

Dieses zerstörerische Werk sei auf *zehn Ebenen* konkretisiert:

1. Entgegen den Behauptungen des Herrn Grube wurde in seiner Ära (2009-2017) der *Abbau des Brot- und Buttergeschäfts* fortgesetzt. In diesem Zeitraum wurden weitere vier Milliarden Euro für Einkäufe im Ausland ausgegeben. Noch im Oktober 2016 ging die DB-Tochter Arriva in Tschechien auf neue Einkaufstour. Sie setzt in diesem Land inzwischen 2100 Busse im Fernbusgeschäft ein. Der Anteil des bahnfernen Geschäfts im gesamten DB-Konzern liegt nun bei gut 45 Prozent.

2. Auch Herr Grube betrieb *Bahnprivatisierung*. In den Jahren 2015 und 2016 sollten bei den beiden strategischen Bahntöchtern Schenker Logistics und Arriva Heuschrecken als Anteilseigner hereingeholt werden. Wörtlich heißt es in Grubes Brief vom 27. Juli 2015 an die Bahnbeschäftigten, man strebe hier „die Teilprivatisierung“ an. Es waren Widerstände aus den Bereichen Politik und Gesellschaft, die das Vorhaben im Oktober 2016 scheitern ließen.

3. In der Grube-Ära hat sich *die Krise im Schienenpersonenfernverkehr* verschärft. Vor zwei Jahren verkündeten Grube und der damalige Personenverkehrsvorstand Ulrich Homburg die „größte Offensive im Schienenfernverkehr seit Bestehen der DB AG“. Davon ist heute keine Rede mehr. Und Homburg musste als Bauernopfer gehen. Die Normalpreise wurden allein in der Grube-Amtszeit um knapp 15 Prozent angehoben. Gleichzeitig werden Jahr um Jahr Millionen Billigtickets auf den Markt geworfen. Bahnfahren ist zunehmend Schnäppchenjagd. Das schadet dem Image der Schiene. Im Übrigen rechnet sich das gesamte System auch finanziell



nicht, wie die Jahresbilanz 2016 zeigt. Die Bahn vergraut die Stammkundschaft. Die Zahl der BahnCard50-Besitzer sank unter Grube um ein Drittel – von 1,7 Millionen auf 1,25 Millionen. Was nur teilweise durch den Anstieg der BahnCard25 wettgemacht werden kann.

4. In der Grube-Ära wurde die *Nachtzugsparte* zuerst auf Verschleiß gefahren und am 11. Dezember 2016 komplett aufgegeben – nach mehr als 120 Jahren Tradition. Dies erfolgte trotz guter Auslastung der Züge und obgleich die Nachtzüge auch 2016 ein deutliches Fahrgastplus verzeichneten.

5. Unter Rüdiger Grube geriet *der Schienengüterverkehr in die Existenzkrise*. Trotz heftigem Widerstand der Belegschaft wurden im Februar 2017 die Schließung weiterer 173 Güterbahnhöfe und der Abbau von 1935 Beschäftigten in diesem Bereich besiegelt.

6. Im 2015er Geschäftsbericht behauptet die DB, der *GDL-Streik 2014/15* habe „das operative Geschäft mit 314 Millionen Euro belastet“. In Wirklichkeit waren es Bahnchef Grube und der Personalvorstand Ulrich Weber, die den Konflikt mit der GDL eskalieren ließen. Sie taten dies im Auftrag der Bundesregierung, die eine passende Kulisse für das Tarifeinheitsgesetz benötigte. Sie trugen damit zur *Politisierung der DB AG* bei – das Gegenteil dessen, was immer behauptet wird.

7. Unter Bahnchef Grube hat sich *der Zustand der Infrastruktur kontinuierlich verschlechtert*. Es gibt den absurden Kontrast zwischen einerseits längeren Fahrzeiten entweder nach Fahrplan oder aufgrund von Verspätungen und andererseits unnötigen, superteuren Ausbaustrecken. Ein Beispiel: Auf der Verbindung Stuttgart – München benötigt man 2017 laut Fahrplan

23 Minuten länger als 1994. Als absurder „Ausgleich“ wird für vier Milliarden Euro die zerstörerische Neubaustrecke über die Schwäbische Alb (Wendlingen – Ulm) gebaut. Die Bahn prahlt dann mit teuer erkauften Zeitgewinnen. Doch diese hätte man für den Bruchteil der Summe erhalten können, indem die Infrastruktur in Ordnung gebracht worden wäre.

8. In der Amtszeit Grubes sank *die Pünktlichkeitsquote* im Fernverkehr auf das Rekordtief von 75 Prozent im Jahr 2015. Laut Bahnvorstand wurde hier 2016 eine Verbesserung erreicht; inzwischen soll diese Quote bei 79 Prozent liegen. Inwieweit diese Verbesserung nachhaltig ist, wird sich noch zeigen. Kreativ war der Bahnvorstand 2016 in der Installation neuer Anzeigetafeln auf den Bahnhöfen. Nun lässt sich erkennen, dass möglicherweise nicht nur der nächste Zug, sondern gleich drei Züge verspätet sind. Würde die Volkswirtschaft „Pünktlich wie die Eisenbahn“, die mehr als 100 Jahre lang Gültigkeit hatte, wieder Bahnwirklichkeit, so wäre eine derartige Aufrüstung am Bahnsteig nicht erforderlich.

9. In der Amtszeit von Bahnchef Grube wurden die *Entgelte zur Nutzung der Schienen und Bahnhöfe (Trassenpreise und Stationsgebühren) drastisch erhöht*. Damit wurden im Konzernverbund Kosten geschaffen, die Sektoren mit geringer Rentabilität in den Ruin treiben. Dies trug auch wesentlich zum Aus für den Nachtzug bei. Auf diese Weise kann man Bahnsparte für Bahnsparte kaputtrechnen. Trassengebühren und Stationsentgelte haben inzwischen den Charakter von Zwangsabgaben zur Verhinderung von Schienenverkehr. Sie dienen primär der Generierung von Gewinnen der Konzerntöchter DB Netz und DB Station & Service, die über die Gewinnabführungsverträge an die Holding weitergereicht werden. Mit ihnen wird unter anderem die

Expansion in bahnfremden Bereichen und im Ausland finanziert. DB Netz hat sich zum größten Gewinnbringer im Konzernverbund entwickelt.

10. Der größte Negativposten in der Grube-Bilanz ist das *Großprojekt Stuttgart 21*. Der „ehrliche hanseatische Kaufmann“ Rüdiger Grube sagte wenige Wochen vor seinem Abgang: „Also ich hätte Stuttgart 21 nicht gemacht.“ Das ist unwahr. Grube war die S21-Rampensau. Er war am 2. Februar 2010 beim Baubeginn ebenso prominent dabei wie am 16. September 2016 bei der Grundsteinlegung für den Tiefbahnhof. Er agierte als S21-Scharfmacher. Laut *Hamburger Abendblatt* vom 15. November 2010 sagte Grube im Kreis von Hamburger Wirtschaftsleuten: „Das Ding muss durchgezogen werden. Ich ziehe das durch. Wenn wir in Stuttgart nur einen Millimeter nachgeben, dann fliegen uns in Deutschland alle Infrastrukturprojekte um die Ohren.“

Es war Herr Grube, der im Frühjahr 2013 zusammen mit dem damaligen Kanzleramtschef Ronald Pofalla dafür sorgte, dass die neue Anhebung der S21-Kosten um zwei Milliarden auf 6,5 Milliarden Euro im Aufsichtsrat eine Mehrheit fand. Herr Grube behauptete im Herbst 2016 wahrheitswidrig, er kenne keinen Bundesrechnungshof-Bericht zu Stuttgart 21. Er kennt ihn. Diesem Bericht ist zu entnehmen, dass sich die S21-Kosten nochmals auf rund zehn Milliarden Euro erhöhen und dass Stuttgart 21 am Ende – wegen der vorschriftswidrigen Gleisneigung – möglicherweise „keine Betriebsgenehmigung erhält“. Schließlich behauptete Herr Grube, der bahninterne Bericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG zu Stuttgart 21 würde die entscheidenden Rahmenbedingungen, die die DB für Stuttgart 21 sieht, bestätigen. In Wirklichkeit wird in dem Bericht festgestellt, dass die Risiken, die

es bei den S21-Tunnelabschnitten durch Anhydrit gibt, letzten Endes nicht beherrschbar sind. Im Klartext: Die Deutsche Bahn AG lässt in Stuttgart einen Tiefbahnhof bauen, dessen Kosten mit zehn Milliarden bei mehr als dem Doppelten des Finanzierungsvertrags von 2009 liegen. Es handelt sich um einen Bahnhof, mit dem die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs um 30 Prozent abgebaut wird. Das zerstörerische und Verschwendungspotential von S21 ist damit nochmals deutlich größer als in den Fällen Elbphilharmonie und BER.

Die Frage ist berechtigt: Stimmt der Aufsichtsrat deshalb einstimmig (!) für die sofortige Aufhebung des Arbeitsverhältnisses von Rüdiger Grube, um diesen aus der S21-Schusslinie zu nehmen? Verlässt Grube aus denselben Gründen den Konzern, die zuvor bei dem Abgang des Bahninfrastrukturvorstands Volker Kefer eine maßgebliche Rolle gespielt hatten? Wird nach der Bundestagswahl auch Aufsichtsratschef Utz-Hellmuth Felcht aus vergleichbaren Gründen aus dem Bahnverkehr gezogen? Dann wäre an der Bahnspitze niemand mehr präsent, der in den letzten sechs Jahren maßgebliche Verantwortung für Stuttgart 21 hatte.

Es geht immerhin um eine neue, gewichtige Strafanzeige wegen Untreue gegen Grube, Kefer und Felcht.* Der Straftatbestand Untreue greift unter anderem dann, wenn ein Projekt, das nachweislich unwirtschaftlich ist, von den Verantwortlichen im Wissen um diese Unwirtschaftlichkeit *und bei Vorliegen einer Alternative* weiter betrieben wird. Ein Projekt, dessen Kosten im Finanzierungsvertrag vom 2. April 2009 auf 4,526 Milliarden Euro vereinbart wurden, dessen Kostenrahmen am 5. März 2013 auf 6,526 Milliarden Euro angehoben wurde und das laut Prüfbericht des Bundesrechnungshofs inzwischen zehn Milliarden Euro teurer kommt – ein solches Projekt ist *unwirtschaftlich*. Seit Anfang 2016 liegt mit „Umstieg 21“ ein durchgearbeitetes Programm vor, wie man bei Stuttgart 21 aussteigen, den Kopfbahnhof modernisieren, einen neuen grünen Park gewinnen und dabei rund fünf Milliarden Euro öffentliche Gelder einsparen kann.

Bahn für Alle fordert ein weiteres Mal den sofortigen Baustopp für Stuttgart 21 und die seriöse Prüfung des alternativen Programms „Umstieg 21“.

*) Am 15. Februar 2017 reichten Dr. Eisenhart von Loeper, Rechtsanwalt und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21, und Dieter Reicherter, Vorsitzender Richter am Landgericht a.D., bei der Staatsanwaltschaft Berlin Strafanzeige ein gegen Utz-Hellmuth Felcht (Bahnaufsichtsratsvorsitzender), Rüdiger Grube (Ex-Bahnchef) und Dr. Volker Kefer (Ex-Bahnvorstand Infrastruktur) wegen des Tatverdachts des gemeinschaftlichen Vergehens der Untreue nach § 266 StGB.

Plädoyer für eine Bahn für Alle

Zehn Bausteine für die Bahn der Zukunft

**Bernhard Knierim
Winfried Wolf**

Der Neuanfang an der Bahnschule bietet die Chance für eine Debatte über die zentralen Bestandteile einer Bahnpolitik mit Zukunft – hier mit zehn Bausteinen.

1. Offensiv für Verkehrswende eintreten Die Schiene wird im Gesamtsystem Verkehr systematisch benachteiligt. Ein verantwortungsbewusster Bahnvorstand muss dies offensiv thematisieren und darauf drängen, dass in der Verkehrspolitik eine Verkehrswende erfolgt. Im motorisierten Verkehr gilt Vorrang Schiene. Jede Subventionierung des Straßen- und Luftverkehrs muss gestoppt, und die externen Kosten dieser Verkehrsarten müssen diesen angerechnet werden. Die Verkehrspolitik als Ganzes ist wachstumskritisch auszurichten. Nur so werden wir unserer Verantwortung gegenüber Umwelt und Klima gerecht.

2. Neue Organisationsform Die 1994 gewählte Unternehmensform Aktiengesellschaft hat sich für die Deutsche Bahn als kontraproduktiv erwiesen. Der Schienenverkehr ist für die Grundversorgung mit Mobilität und für umweltverträglichen Gütertransport entscheidend. Das widerspricht dem Ziel Gewinnmaximierung. Das heißt nicht zurück zur Staatsbahn. Beim heutigen Diskussionsstand erscheint eine Anstalt öffentlichen Rechts, wie sie bei ARD und ZDF besteht, am besten geeignet. Im Beirat sollten dann vor allem Aktive aus den Bereichen Verbraucher- und Umweltschutz, Fahrgastreue, Belegschaft und Gewerkschaften präsent sein. Die Hälfte der Beirats-Mandate ist Frauen vorbehalten. Das Statut der neuen Bahngesellschaft legt als Gesamtziel fest: Die „grünen Verkehrsarten“ müssen sich *im Verbund* positiv entwickeln. Dies sind im Personenverkehr der nichtmotorisierte Verkehr, der sonstige öffentliche Verkehr und die Bahn. Im Gütertransport der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und Rohrleitungen.

3. Führungspersonal und Betriebsklima Das Bahnmanagement muss mit kompetenten Verkehrs- und Bahnfachleuten besetzt sein, die die Interessen der Bahn vertreten, aus dem Eisenbahnbereich kommen und Bahn auch individuell leben (keine Dienstwagen!). Strikt ausgeschlossen sind Personen, die mit Interessen verbunden sind, die in Konkurrenz zur Schiene stehen. Eine zukunftsfähige Bahn benötigt vorbildliche Formen der Belegschaftsvertretung, die Gewährleistung der freien gewerkschaftlichen Organisation und eine unzweideutige Bindung an tarifliche Vereinbarungen. Statt Rationalisierung steht die Wertschätzung der Menschen im Mittelpunkt. Ziel ist eine hohe Identifikation der Beschäftigten

mit dem Unternehmen Bahn.

4. Netzausbau, 100%-Elektrifizierung und Integrierter Taktfahrplan Das Schienennetz auf dem aktuellen BRD-Gebiet wurde in den vergangenen 90 Jahren um gut 15 000 Kilometer abgebaut. Stattdessen muss mittelfristig dieses Netz von derzeit 33 505 Kilometern auf rund 50 000 Kilometer ausgebaut werden. Die Netzerweiterungen müssen die oft veränderte Siedlungsentwicklung berücksichtigen. Optimal wäre die Kombination von Schienennetzausbau mit einem Autobahnnetz-Abbau (Umwidmungen).

Bei Ausbau und Erhalt des Bahnnetzes steht das Modell der *Flächenbahn* im Zentrum. Abzulehnen ist die reine Konzentration auf Hochgeschwindigkeitskorridore.

Dabei sollte ein Planungsprinzip wie in der Schweiz verfolgt werden: Zuerst wird ein Zielfahrplan für den zukünftigen Bahnbetrieb definiert. Dabei steht der *Integrale Taktfahrplan* im Zentrum. Dieser schafft ideale Umsteigeverbindungen in jeder Richtung, indem sich die Züge in Knotenbahnhöfen jeweils zur vollen oder halben Stunde treffen. Vorstudien haben gezeigt, dass ein solcher Fahrplan auch in Deutschland umsetzbar wäre.

Derzeit sind nur rund 60 Prozent des deutschen Schienennetzes elektrifiziert. Angestrebt werden 100 Prozent Elektrifizierung – auf kleinen Stichstrecken auch mit Akkus. Damit würden jährliche Kosten in Milliardenhöhe entfallen, unter anderem weil E-Mobilität preiswerter ist als Diesel und weil auf die Diesel-Infrastruktur komplett verzichtet werden kann. Was in der Schweiz – bei deutlich schwierigeren geographischen und klimatischen Bedingungen – bereits vor zwei Jahrzehnten machbar war, kann auch für Deutschland Ziel sein. Damit kann perspektivisch der gesamte Schienenverkehr auf regenerative Energien umgestellt werden.

5. Infrastruktur und Betrieb Grundsätzlich ist ein integrierter Schienenverkehr, bei dem Infrastruktur und Eisenbahnbetrieb eine Einheit bilden, optimal. Sehr hohe Zugdichten im Netz (wie bei den Spitzenreitern Japan und Schweiz) sind nur mit einer integrierten Bahn möglich. Dies schließt einen freien Netzzugang im Bedarfsverkehr und einen Wettbewerb im Schienengüterverkehr nicht komplett aus.

Das aktuelle System mit hohen Trassenpreisen ist für die heu-



ge Situation ausgelegt. Solange solche Mautgebühren für die Nutzung der Infrastruktur erforderlich sind, sollte gelten: Die Höhe der Trassenpreise darf das Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ nicht gefährden. Vor diesem Hintergrund müssen die aktuellen Trassenpreise halbiert werden.

6. Regionalisierung ohne Kleinstaaterei Die mit der Bahnreform erfolgte Regionalisierung hatte positive Effekte (Fahrgastzuwächse und oft mehr Kundennähe) – aber auch negative Folgen (Kleinstaaterei, Synergieverluste). Die Preisfrage lautet: Wie lassen sich die positiven Effekte erhalten und die negativen vermeiden?

Dezentral ist immer gut, weil bürgernah. Und öffentliches Eigentum ist besser als privates. Analog zu den Schweizer Kantonsbahnen könnten Landesbahnen (oder noch kleinere Einheiten) geschaffen werden, die den regionalen Bahnverkehr betreiben. Diese Bahnen sollten unter dem gemeinsamen Dach der umstrukturierten DB zusammenarbeiten und Fahrpläne, Tarife, Technik und anderes eng miteinander abstimmen. Die einzelnen Bahnunternehmen sollten dabei eng kooperieren und damit die kundenfeindlichen Effekte des bestehenden Systems überwinden.

Auf keinen Fall dürfen Zielvorgaben wie „Vereinheitlichung“ und „Wirtschaftlichkeit“ bereits vorhandene, erfolgreiche und verankerte kleinere öffentliche Eisenbahngesellschaften an den Rand drängen. Das Gesamtziel ist ein öffentlicher Verkehr (Nahverkehr + Bahn) als einheitliches, leicht nutzbares und zuverlässiges Gesamtsystem.

7. Service und Kundenfreundlichkeit

Ziel der Bahnreform war ein serviceorientiertes, auf die Fahrgäste ausgerichtetes Unternehmen. Das Gegenteil wurde erreicht. Ein wesentlicher Grund für das miserable Bahn-Image sind der Personalabbau, die unzureichende Bezahlung und die vielfach unzumutbaren Arbeitsbedingungen der Bahnbeschäftigten. Die entscheidende Voraussetzung für den Grundsatz „Der Kunde ist König“ heißt: Personalaufstockung. Es muss wieder eine ausreichend große Zahl von Schaltern geben. Menschliche Ansprechpartner müssen für die Kunden greifbar sein: Alle Züge müssen über ausreichendes Zugbegleitpersonal verfügen. Der Reisekomfort muss deutlich verbessert

werden. Das beginnt bei ausreichenden Sitzgelegenheiten und Wetterschutz auf den Bahnhöfen, reicht über ein adäquates Sitzplatzangebot in den Zügen auch zu Stoßzeiten und endet noch lange nicht bei angemessenen Gepäckablagen, größerer Beinfreiheit, funktionierenden Toiletten in ausreichender Zahl bis hin zu funktionstüchtigen Zugrestaurants in allen ICs und ICEs mit gutem (auch vegetarischen und veganen) Angeboten zu akzeptablen Preisen.

Außerdem muss es eine ausreichend große Zahl von Fahrradstellplätzen geben. In allen Zügen sind kindgerechte Kleinkind- und Familienabteile in richtig bemessener Kapazität mit Spielmöglichkeiten und mit Kindersitzen zur Verfügung zu stellen.

8. Barrierefreiheit Die Bahn erfüllt wichtige soziale Aufgaben. Sie ermöglicht unter anderem älteren Menschen, Minderjährigen und Menschen mit körperlichen Behinderungen ein selbstbestimmtes Reisen. Daher ist ein beschleunigter barrierefreier Ausbau *aller* Bahnhöfe sowie die Ausgestaltung *aller* Züge als Niederflurzüge beziehungsweise deren Ausstattung mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen notwendig.

9. Tarifsystem (schlicht & transparent) / Preise (angemessen & bezahlbar) Das derzeitige Tarifsystem der DB ist abschreckend. Notwendig ist ein einheitliches und nachvollziehbares System. Billigtickets sollten weitgehend abgeschafft werden. Attraktivität erreicht die Bahn auf diesem Gebiet dadurch, dass das generelle Preisniveau deutlich abgesenkt

wird und dass die zwei zentralen Mobilitätskarten BahnCard50 und BahnCard100 im Preis deutlich gesenkt und die damit verbundenen Mobilitätsmöglichkeiten deutlich vergrößert werden. In der Schweiz haben, umgerechnet auf die Einwohnerzahl, fünfzehnmal mehr Menschen das Halbtaxabo (entspricht der BahnCard 50) und gut hundertmal mehr einen Swiss Pass, der der BahnCard 100 entspricht. Halbtaxabo und Swiss Pass sind wesentlich preiswerter als die BahnCards und bieten zugleich ein viel größeres Angebot. Es gibt keinen Grund, warum der Erfolg des Schweizer Modells, das dort seit einem Vierteljahrhundert erprobt wird, in Deutschland nicht wiederholt werden könnte.

10. Güter gehören auf die Schiene Grundsätzlich gilt: Güter müssen so weit wie möglich auf dem Wasser, in Rohrleitungen und auf der Schiene befördert werden. Dafür muss der Schienengüterverkehr neu organisiert werden. Das Ziel ist auch hier die Güterbahn in der Fläche.

Das erfordert die Schaffung von mindestens 15 000 neuen (oft reaktivierten) Gleisanschlüssen. Ziel sollte sein, Zug um Zug den kleinteiligen Straßengüterverkehr zurück auf die Schiene zu holen und den Stückgutverkehr mit neuen innovativen Konzepten wieder zu beleben. Die in Punkt 6 beschriebenen Landesbahnen könnten neben dem Schienenpersonenverkehr auch für den regionalen Schienengüterverkehr verantwortlich sein.

Um den Schienengüterverkehr für Menschen und Umwelt schonend zu gestalten, muss ein umfassendes Schallschutzprogramm sowohl bei den Zügen als auch an den Strecken umgesetzt werden. Güterzüge sollten, wo immer möglich, Routen durch dünn besiedeltes Gebiet wählen.

Die bestehende Verkehrsstruktur kommt alle teuer zu stehen – Verkehrswende rechnet sich! Wird die skizzierte Politik der Verkehrswende betrieben, so spart die Gesellschaft enorm. Gleichzeitig bleibt der Umwelt und dem Klima viel erspart. Allein die Subventionierung von Straße und Luft kostet die Steuerzahler Jahr für Jahr mehr als 50 Milliarden Euro.

Die Verkehrswende rechnet sich also. Als Anschlagfinanzierung für eine solche Politik kann der Verkauf aller Auslandsengagements des Bahnkonzerns dienen. Allein diese schlichte Maßnahme spült nicht nur rund zehn Milliarden Euro in die Bahnkassen. Auf diese Weise rückt vor allem das Brot-und-Buttergeschäft wirklich ins Zentrum des Agierens. Es geht um eine: **Bahn für Alle.**

B. Knierim und W. Wolf verfassten das Buch „Bitte umsteigen – 20 Jahre Bahnreform“ (Schmetterling Verlag 2014). Der Text auf dieser Seite ist eine (sehr) stark gestraffte Zusammenfassung des letzten Kapitels in diesem Buch.

Neue Stuttgart21-Qualität?

Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München

Wolfgang Hesse

Eine klare Fehlentscheidung: Am 25. Oktober 2016 haben die Bayerische Staatsregierung, der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und die Deutsche Bahn ihre Entscheidung zum Bau der sogenannten zweiten Stammstrecke in München verkündet und dafür eine Finanzierungsvereinbarung über 3,84 Milliarden Euro geschlossen. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass der Staat willens ist, erhebliche Gelder zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs bereitzustellen. Allerdings steht diese Finanzierung auf tönernen Füßen, da der Bund 60 Prozent der Kosten übernehmen soll und dafür die regelmäßigen Zuwendungen an die Länder über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) 30 Jahre lang geplündert werden sollen. Das bedeutet, dass andere Projekte in Bayern und im gesamten Bundesgebiet darunter erheblich zu leiden haben werden.

Doch vor allem in technischer und verkehrlicher Hinsicht stellt sich das Vorhaben als problematisch dar, und es ist zu fürchten, dass sich die Deutsche Bahn

nach Stuttgart 21 auf ein zweites risikobeladenes und den verkehrlichen Bedürfnissen widersprechendes Projekt einlässt.

München entwickelt sich zum Kern einer europäischen Metropolregion und wächst rasch weiter. Das Angebot im öffentlichen Verkehr hält damit nicht Schritt; dies führt zunehmend zu katastrophalen Verkehrssituationen. Daher besteht die unbestrittene Notwendigkeit, das Münchner Nahverkehrssystem und speziell das S-Bahn-Netz als dessen Rückgrat auszubauen. Die vorhandene Eisenbahn-Infrastruktur bietet hierfür hervorragende Möglichkeiten:

- Ein Ausbau des bestehenden Eisenbahn-Südrings ist kostengünstig und mit sofortiger Wirkung schrittweise umsetzbar. Er würde drei neue Umsteigepunkte zur U-Bahn schaffen, mehrere Stadtviertel besser erschließen und Reisewege verkürzen.
- Aufgrund der raschen städtebaulichen Entwicklung im Münchner Norden ist auch der Ausbau des Nordrings für S-Bahn-Betrieb dringend geboten und wird von der Stadt München und großen Industrie-

trieben befürwortet. Auch dafür gibt es bereits Planungsunterlagen.

- Bereits mit der bestehenden Stammstrecke und dem Südring lässt sich ein Zehn-Minuten-Takt auf den S-Bahn-Außenästen realisieren. Der S-Bahn-Nordring würde darüber hinaus mit sechs bis sieben neuen Stationen und vielfältigen U- und Straßenbahn-Verknüpfungen für eine hervorragende Erschließung des Münchner Nordens sorgen.

Bis in die 1990er Jahre herrschte über diese Ausbaupläne weitgehend Konsens. 2001 entschied man sich dann überraschend für einen neuen Innenstadt-Tunnel. Dieser soll parallel zur bestehenden Stammstrecke verlaufen und lediglich drei Stationen neben den vorhandenen umfassen, aber in mehr als 40 Meter Tiefe.

Diese Planung weist erhebliche Mängel auf:

- Mit einem zweiten Tunnel direkt neben der vorhandenen Stammstrecke verfestigt man die fatale Konzentration des S-Bahn-Verkehrs auf das Stadtzentrum, anstatt – wie in anderen Städten dieser Größenordnung, zum Beispiel Paris, Berlin oder Wien,

– auch den öffentlichen Verkehr im Sinne eines Netzes mit Ringen oder eines Schachbretts zu entwickeln.

- Mit der Zementierung der sternförmigen Schnellbahn-Liniennstruktur werden die Chancen zur polyzentrischen Stadtentwicklung auf Jahrzehnte vertan, und das wirtschaftliche Wachstum wird behindert.
- Der geplante Mischverkehr mit Express-S-Bahnen schließt den versprochenen Zehn-Minuten-Takt ein für alle Mal aus. Für Regionalbahnen (als schnelle Vorortzüge) ist der Tunnel dagegen ungeeignet.
- Der Tieftunnel leistet keine neue Verkehrserschließung und schafft keine einzige neue Verbindung, blockiert aber alle wichtigen ÖPNV-Projekte in München, in der Region und im Freistaat (wie den Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken) für die nächsten Jahrzehnte.
- Die Tunnelkosten sind seit Planungsbeginn auf das Siebenfache gestiegen auf aktuell 3,84 Milliarden Euro. Das Risiko für weitere Kostensteigerungen ist enorm. Der Kosten-Nutzen-Faktor liegt nach neuesten, äußerst fragwürdigen Berechnungen

nur knapp über Eins, nach Einschätzung eines namhaften Planungsbüros dagegen sogar unter Null. Damit ist eine Förderung durch den Bund eigentlich ausgeschlossen.

- Der Tunnelbau wird zehn Jahre lang die Menschen in den sensiblen Innenstadtbereichen, wie Hauptbahnhof, Marienhof, Haidhausen/Orleansplatz, in ein Chaos von Baustellenverkehr, Staus und Umwegen, Lärm, Dreck und Feinstaub-Belastung stürzen.

Unter diesen Umständen ist es dringend geboten, den für den 5. April 2017 geplanten „ersten Spatenstich“ zu verschieben, die S-Bahn-Planungen einer Revision zu unterziehen und die Zwischenzeit für die sofortige Realisierung des S-Bahn-Südrings zu nutzen. Nur so lässt sich eine schnelle und zukunftsweisende Abhilfe für die Münchner Verkehrsprobleme schaffen. Die Führung der Deutschen Bahn wäre gut beraten, nach den miserablen Erfahrungen mit Stuttgart 21 beim Münchner S-Bahn-Ausbau auf saubere Planung, Risikovermeidung, ein deutlich positives Kosten-Nutzen-Verhältnis und eine seriöse Finanzierung zu setzen.

Wolfgang Hesse, Dr. rer. nat., Prof. em. für Informatik in Marburg, lebt in München, ist aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) und im Arbeitskreis Schienenverkehr im Münchner Forum.

Wir tun was: Bahn für Alle

Kein Traum, sondern zeitgemäße Forderungen: Eine gute Bahn zu fairen Preisen. Eine zukunftstaugliche Mobilität für Alle. Die Bahn fest auf Schienenkurs und in öffentlicher Hand statt im Börsentaumel oder auf der Profitspur. Dafür stehen wir, das Bündnis Bahn für Alle, mit unseren Aktionen.

Der Alternative Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG erscheint inzwischen zum zehnten Mal und zum vierten Mal als taz-Beilage. Erstellt und finanziert wird diese kritische Auseinandersetzung mit der DB-Jahresbilanz vom Bündnis Bahn für Alle.

Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die DB AG zu privatisieren („Börsengang“).

Erschüttert wurde dieses Projekt im September 2007, als eine Mehrheit auf dem SPD-Parteitag in Hamburg eine Bahnprivatisierung ablehnte. Bahn für Alle hatte wesentlichen Anteil an diesem Erfolg. Geplatzt ist der – dann modifizierte – Privatisierungsplan schließlich am 9. Oktober 2008, als der Börsenprospekt schon gedruckt und der Börsengang bereits terminiert war. Politisch war von der Merkel-geführten Großen Koalition nicht mehr vermittelbar, das sichere öffentliche Anlagevermögen Bahn von diesen Banken in zweifelhafte Wertpapiere umwandeln zu lassen. Der Preis für das jahrelange Fahren auf Verschleiß, um die Bilanz für die Börse aufzuhübschen, war hoch: Bahn für Alle deckte auf, dass der ICE-Achsenbruch vom 8. Juli 2008 in Köln kein Einzelfall war, sondern die Radsatzwellen



in den Konzernen zu ermöglichen statt bahnfremde Sparten zu verkaufen.

Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Mitglied sind: Attac · Bahn von unten in der EVG · Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz · Bürgerbahn statt Börsenbahn · Gemeingut in BürgerInnenhand · Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG) · Grüne Jugend · GRÜNE LIGA · IG Metall · Jusos in der SPD · Linksjugend Solid · NaturFreunde Deutschlands · Pro Bahn Berlin-Brandenburg · Pro Bahn Hessen · Robin Wood · Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken · Umkehr · VCD Brandenburg · Ver.di.

Diese Publikation wird ausschließlich aus Spenden finanziert, die *Bahn für Alle* für seine Arbeit erhält. Daher sind wir dringend auf Ihre Spenden angewiesen, um unsere Arbeit fortsetzen zu können. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie ab einer Spende von 10 Euro eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder Sie spenden direkt auf unser Konto: GRÜNE LIGA, IBAN: DE61 4306 0967 8025 6769 00 (GLS Bank, BIC: GENODEM1GLS); Betreff: „Spende Bahn für Alle“.

Rückmeldecoupon

bitte per Post an **Bahn für Alle · GRÜNE LIGA e. V. · Greifswalder Straße 4 · 10405 Berlin**
per Fax an **030 204 44 68** oder per Mail an **info@bahn-fuer-alle.de**

Ja, ich möchte die Bahn-Kampagne unterstützen. Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an: GRÜNELIGA e. V. – Netzwerk ökologischer Bewegungen · Greifswalder Straße 4 · 10405 Berlin
Gläubiger-ID-Nummer: DE75ZZZ00000444819 · Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.
Ich ermächtige die GRÜNE LIGA e. V., von meinem Konto den u.g. Betrag einmalig mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GRÜNEN LIGA e. V. auf mein Konto gezogener Lastschrift einzulösen. Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt einmalig für den unten genannten Betrag. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Ankündigung über den Einzug des Lastschriftbetrages per E-mail mitgeteilt.

Ich spende _____ Euro. Datum/Unterschrift: _____

Kontoinhaber/in: _____ Name _____
IBAN _____ Straße _____
BIC _____ PLZ/Ort _____
Bank _____ E-Mail _____

mehrerer Baureihen von ICE-Hochgeschwindigkeitszügen nicht dauerhaft sind.

Nach 2008 gab es dennoch keinen Kurswechsel in der Geschäftspolitik der DB AG. Abbau und Kahlschlag bei der inländischen Schieneninfrastruktur auf der einen Seite, Prestigeprojekte ohne verkehrlichen Nutzen und teure Zukäufe bahnfremder Unternehmen weltweit auf der anderen. Im Sommer 2015 intervenierte Bahn für Alle, als der DB-Vorstand versuchte, in der parlamentarischen Sommerpause den Einstieg privater Anteilseigner

Impressum

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses *Bahn für Alle* als Beilage in der *taz* am 23.3.2017 // V.i.S.d.P. Bernhard Knierim Choriner Str. 6 · 10119 Berlin // Texte & Redaktion Wolfgang Hesse · Bernhard Knierim · Katrin Kusche · Winfried Wolf // Lektorat Katrin Kusche // Bilder: Seite I & II J. Römer // Seite III & IV B. Knierim // Layout Joachim Römer