

25 Jahre DBAG 25 Jahre angeblich das Kerngeschäft im Fokus

EINE ANALYSE VON FELIX BERSCHIN

Bundeswehr oder Bundesbahn, Deutschland kann sich nur eines von beiden leisten – dieses Bonmot wird Altkanzler Schmidt zugeschrieben und war Ausdruck der Haltung der siebziger und achtziger Jahre dazu, dass man den finanziellen Hunger der Eisenbahn nicht befriedigen könne. Die Bahnreform sollte hiermit ein für alle Mal Schluss machen.

Groß war die Zuversicht, mit einer richtig großen Lösung aus Entschuldung, Privatrechtsform, Wettbewerb und Trennung staatlicher von unternehmerischen Aufgaben die Weichen richtig gestellt zu haben. Nimmt man die jeweiligen Jubelbroschüren der DB zum Maßstab, so kann nur festgestellt werden: Der Zug hat sich gründlich verfahren. Während es noch vor fünf Jahren fast 200 Seiten vieler Fotos und Grafiken mit steil wachsenden Kurven als letztes Aufbäumen gab, legt die DB zu 25 Jahren Deutsche Bahn AG auf 35 Seiten ihre Kapitulationserklärung dar. Brav wird darin erzählt, dass man in den Neunzigern ganz viel in Infrastruktur investiert hätte, der investive Rückstand abgebaut wurde und man sich sehr erfolgreich des überflüssigen Personals entledigt habe. In den nuller Jahren habe man mit der „Offensive Bahn: Sanieren – Leisten – Wachsen“ bewusst mal kräftig Defizite produziert, um dann eine steile Story des Gewinnanstiegs auf dem Weg zur internationalen Kapitalmarktfähigkeit hinzulegen. Aber selbstverständlich wurde auch dort schon bekundet, nun kräftig im Bestand zu investieren; ausländische Akquisitionen sollten absehbare Verluste deutscher Marktanteile mehr als wettmachen. Erfolgreich kämpfte die DB AG für den integrierten Konzern.

2009 folgte mit dem neuen Chef Grube die „Strategie 2020“ mit einem Bekenntnis zum Kerngeschäft sowie zur Gleichrangigkeit von Ökonomie, Ökologie und Sozialem. Bereits 2015 wurde das nächste Programm „Zukunft Bahn“ nachgeschoben, das mit dem „größten Konzernumbau seit der Bahnreform“ nun aber wirklich Qualität sicherstellen sollte. Vorübergehend grundgereinigte Züge oder die in Rekordzeit eingeführten Mehrzugeszüge bleiben auch hier Strohfeuer.

Im Ergebnis sind viele Probleme bis heute ungelöst. Die aktuellen Krisengespräche beim Verkehrsminister mit den lockeren Sprüchen von dessen Bahnbeauftragten Ferlemann „Da mussten wir mal in die Klaviatur greifen“ offenbaren große Ratlosigkeit. Der Geist der Bahnreform ist weg und Berater wie McKinsey und Co dafür bestimmt eine Milliarde Euro reicher⁽¹⁾. Die unlängst in der Schweizer Botschaft getätigte Feststellung von Peter Füglistaler, seines Zeichens Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr, „Deutschland sei das neue Italien der europäischen Eisenbahn“ dürfte jedem deutschen Eisenbahner äußerst bitter aufstoßen

Verkehrspolitische Ziele und Finanzierungsträume

Immerhin trauen sich aktuell nun manche, verkehrspolitische Ziele zu nennen: Der Koalitionsvertrag nennt die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 als Ziel, wo sich der von derselben Koalition beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 zuvor nur +19 % Zuwachs zutraute und auch das Pofalla-Konzept „Deutschland in Takt“ im Fernverkehr bei nur +35 % lag. Im Schienengüterverkehr hatte Bahnbeauftragter Ferlemann jüngst als Ziel einen Marktanteil von 25 % der Schiene gefordert, was ebenfalls auf eine Verdoppelung mit 210 Mrd. tkm/a hinauslaufen würde. Reflexhaft wird zu diesen Zielen ein massiver Ausbau der Infrastruktur mit neuen Milliardenbeträgen gefordert. So seien allein für die Digitalisierung der Schiene 35 Mrd. EUR zusätzlich notwendig, um damit immerhin eine Kapazitätserhöhung von 20% realisieren zu können. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung von aktuell rund 4 Mrd. EUR⁽²⁾ pro Jahr müsse auf 6,4 Mrd. EUR pro Jahr bis 2023 aufgestockt werden. Damit lägen die Bestandsnetzunterstützungen für 34.000 km Bahnnetz fast auf demselben Niveau wie die Ausgaben von Bund- und Ländern für Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen⁽³⁾ – ein Netz, das viermal so groß ist. Beträge für einen richtigen Kapazitätsausbau oder gar die Realisierung des Deutschland-Taktes sind hier gar nicht enthalten. Zur Einordnung: Auf Basis der bisherigen Mittelausstattung und des Planungsprozederes wird für die weitgehend unumstrittene, aber auch 7 Mrd. EUR teure Strecke Offenburg – Basel schon jetzt einer Fertigstellung im Jahre 2042 genannt.

Zu wenig Geld vom Steuerzahler?

In der aktuellen Diskussion wird gerne der Eindruck erweckt, dass Deutschland in die Eisenbahn zu wenig investiere. So wird gerne die Auswertung der Allianz pro Schiene und der SCI zitiert, nachdem die Schweiz mehr als viermal so viel pro Kopf für das Schienennetz ausgibt, wie Deutschland. Auch Österreich oder Schweden, Dänemark oder die Niederlande liegen noch um den Faktor zwei vor Deutschland.⁽⁴⁾

Nun ist die Schweiz aufgrund geographischer und topographischer Lage sicher ein Sonderfall: In die derzeitigen Pro-Kopf-Ausgaben fließen auch die zwei Alpentransversalen mit 19 Mrd. CHF über 20 Jahren mit ein, die den Wert nach oben gehen lassen. Gleichwohl ist die Grundaussage richtig, dass unsere Alpennachbarn den Bahnausbau eindeutig dem Straßenbau vorziehen. Der Blick ins Detail zeigt zudem, dass die Schweiz über den hier als „Investition“

(2) 3,2 Mrd. EUR Bundesmittel + Einsatz der Dividende von 650 bis 800 Mio. EUR pro Jahr, wobei zuletzt teilweise die Dividende gekürzt war

(3) Böttger: Abschätzung der Kosten der Verkehrsträger im Vergleich, Studie für NEE 11/2017

(4) ApS EU-Ranking: Deutschland knausert beim Schienennetz, 12.07.18

herangezogenen Bahninfrastrukturfonds den allergrößten Teil der Betriebskosten des Netzes trägt und so niedrige Trassenpreise ermöglicht, genauso wie in Schweden oder den Niederlanden. Und womöglich liegt hierin ein wesentlicher Schlüssel für mehr Erfolg der Schiene am Verkehrsmarkt: Niedrige Entgelte für die Benutzung der Infrastruktur statt primär auf die Investitionen in Stahl in Beton zu fokussieren.

Vergleicht man die aktuellen Finanzierungsbeiträge des Staates für die Infrastruktur mit den Ideen der Bahnreform, hat der eingangs genannte Spruch von Altkanzler Schmidt möglicherweise ungewollte Aktualität. Sicherlich ist es falsch, die aktuell 8,65 Mrd. EUR Regionalisierungsmittel als Subvention der Eisenbahn zu sehen, doch muss beachtet werden, dass von den „Reg-Mitteln“ ursprünglich nur 30 % für Trassen- und Stationspreise aufzubringen waren, während es inzwischen infolge der kräftigen Erhöhungen der Nutzungsentgelte fast 50 % sind – bei reduzierter Infrastruktur.

Nachdem die DB zu Beginn der Bahnreform auf insgesamt 17 Mrd. EUR Altlastenunterstützung zurückgreifen konnte, hat sie es inzwischen geschafft vollbracht, die Infrastrukturfinanzierung auf eine weitgehend staatliche Alimentierung umzustellen. War zur Bahnreform ursprünglich vereinbart, dass lediglich Neu- und Ausbaustrecken mit zinslosen Darlehen und bei nicht gegebenem unternehmerischen Interesse auch über Baukostenzuschüsse zu finanzieren waren, wurde 2001 mit der sogenannten trilateralen Vereinbarung erreicht, dass rund 1 Mrd. EUR pro Jahr als Baukostenzuschüsse in das Bestandsnetz fließen. 2009 wurde der Betrag auf 2,5 Mrd. EUR pro Jahr in der LuFV I aufgestockt, während 2014 eine weitere Erhöhung von anfangs 3,2 auf aktuell 4,0 Mrd. EUR erfolgte. Noch 2014 hieß es, mit 4,2 Mrd. EUR pro Jahr sei gemäß den Gutachten der Daehre- und Bodewig-Kommission der Finanzbedarf der Schiene dauerhaft gedeckt.⁽⁵⁾

Es lässt sich festhalten, dass entgegen den Erwartungen der Regierungskommission Bahn die DB Netz AG weiter denn je davon entfernt ist, das Schienennetz durch Nutzungsentgelte zu finanzieren. Der Anteil der am Markt erzielten Erlöse ist mit 1,9 Mrd. EUR pro Jahr inflationsbereinigt nur halb so hoch, wie es sich die Regierungskommission Bahn vorgestellt hatte. Hauptursachen hierfür sind die schwache Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs, die allenfalls ihre Marktanteile halten können, aber keine signifikanten Verlagerungen zugunsten der Schiene bewirkten.

Was kostet die Infrastruktur, was kann Sie?

Die Gretchenfrage bleibt: Was kostet die Bahninfrastruktur und was kann sie leisten? Diese Frage ist seit der Bahnreform mehr denn je ungelöst.

(5) Deutsche Bahn: Bausteine und Bilanz der Bahnreform, 8/2014, S. 10



Recht intensiv ist die DB seit längerer Zeit in Tschechien aktiv. So kann man seit März 2016 im tschechisch/slowakischen Fernverkehr deutschen 628-Komfort erleben, bietet die Auslandstochter Arriva doch täglich ein bis zwei Zugpaare Praha - Nitra an. Hier hatte 845 102 (ex DB 628 221) am 15.12.18 nach fünfständiger Fahrt aus der „ausländischen Hauptstadt“ kommend den westslowakischen Bahnhof Trenčianska Teplá erreicht. Foto: Robin Dunkel

Aktuell sollen 35 Mrd. EUR „mal so“ für Investitionen in die Digitalisierung fließen, damit die Stellwerke die nächsten 50 Jahre halten und vielleicht 20 % mehr Kapazität herausbringen. Aber hatte man nicht solche Versprechungen schon bei der Strategie der Betriebszentralen mit flächendeckenden ESTW gehört? Letztlich lässt sich nur eine Konstante feststellen: Investieren klingt verlockend und war immer wieder geeignet, bei der Politik neue Milliarden loszu-eisen. So verweist der DB-Konzern gerne darauf, dass er von 1994 bis 2014 106,8 Mrd. EUR in die „Modernisierung der Infrastruktur“ „investiert“, davon immerhin 19,4 Mrd. EUR „selbst“ aufgebracht und 13 Mrd. EUR zinslose Darlehen beim Bund getilgt habe⁽⁶⁾. In Wahrheit haben dies die Trassen- und Stationsnutzer teuer bezahlt.

Die Frage der Leistungsfähigkeit des Netzes ist ebenfalls ungelöst: Die DB verweist auf eine Steigerung der Netzauslastung von über 50 % seit der Bahnreform. Bei 28 % mehr Trassenkilometern auf einem um 24 % geschrumpften Netz ist diese Zahl zunächst richtig, aber eben nur ein Durchschnittswert. Auch wenn immer wieder unzutreffende Superlative wie das „dichtestbefahrene Bahnnetz der Welt“⁽⁷⁾ in den Raum geworfen werden, so ist Deutschland doch weit weg von besonders intensiv genutzten Bahnnetzen. Laut den europäischen Eisenbahn-Regulierern⁽⁸⁾ nehmen Platz eins die Niederlande mit täglich 133 Zügen je Streckenkilometer ein, gefolgt von der Schweiz mit 117 Zügen. Selbst das oft belächelte Vereinigte Königreich mit 96 oder das ländliche Dänemark mit 88 Zügen rangieren noch vor Deutschland mit 77 Zügen. Interessant ist auch, dass das etwa gleich starke Österreich mit 79 Zügen einen deutlich höheren Güterverkehrsanteil von 24 Zügen pro Tag gegenüber 19 in Deutschland aufweist.

(6) Deutsche Bahn: Bausteine und Bilanz der Bahnreform, 8/2014, S. 9

(7) Siehe z.B. ARD Welt in Zahlen – Bahn, 25.02.07

(8) IRG Rail, 6th annual Market Monitoring Working Document, 3/2018, S. 13

Schaut man sich wirklich hoch belastete Strecken an, fällt auf, dass in den Nachbarstaaten auf vergleichbarer Gleiszahl deutlich mehr Verkehr abgewickelt wird:

- Zwischen Amsterdam und Utrecht verkehren auf vier Gleisen 17 Züge pro Stunde und Richtung. In Deutschland gilt die vergleichbare viergleisige Strecke Duisburg – Düsseldorf mit maximal 14 Zügen pro Stunde als überlastet und dringend auf durchgehend sechs Gleise auszubauen (RRX-Projekt).
- Zwischen Aarau und Olten verkehren 13 Züge pro Stunde und Richtung (incl. Güterverkehr; in Einzelfällen bis zu 19 Zügen pro Stunde und Richtung) mit einer Tagessumme 540 Züge auf zwei Gleisen. Den Betrieb erschwert dabei die niveaugleiche Verzweigung in Olten. Dagegen wird z. B. in Deutschland die linke Rheinstrecke als heillos überlastet angesehen, wo in der HVZ vier Regional-, zwei Fern- und allenfalls zwei Güterzüge pro Stunde und Richtung fahren, in der Summe 320 Züge am Tag.
- Die Strecke Zürich – Zug ist im Zentralabschnitt auf 7 km eingleisig, doch trotzdem verkehren hier bis zu sechs Personenzüge pro Stunde und Richtung. In Deutschland gilt ein vergleichbarer Engpass im Bereich der Jagstbrücke Möckmühl (Stuttgart – Würzburg) als Grund dafür, dass der Personenverkehr nicht auf zwei Züge pro Stunde und Richtung bei in etwa einem Güterzug pro Stunde und Richtung erweitert werden könne.

Es gibt Grund zur Annahme, dass es in Deutschland nicht zu wenig Gleise gibt, sondern dass diese vor allem auf höher belasteten Strecken schlecht gemanagt werden – angefangen von der Fahrzeugbeschaffung mit ihrer Abstimmung auf die Infrastruktur, über optimale Nutzung der Infrastruktur durch lange Züge, der guten Abstimmung der Fahrpläne bis hin zur Disposition der Strecke vor allem bei Betriebsstörungen. Insofern sind 20 % Kapazitätssteigerung bei einem großen Milliardenprogramm Digitalisierung

wenig überzeugend, zumal mit CIR-ELKE schon in den neunziger Jahren gezeigt wurde, dass mit analoger Technik zwischen Offenburg und Basel 27 % mehr Kapazität durch dichteres Auffahren und „zackigeres“ Überholen möglich sind.

In der Schweiz ist Smartrail 4.0 aufgelegt, wo für 3 Mrd. CHF vor allem Fahrplannerstellung und Disposition verschmolzen werden sollen, sprich jeder Fahrplan muss bereits alle möglichen Störfälle mit antizipieren. Zum anderen soll die Verfügbarkeit der Infrastruktur dauerüberwacht werden, um noch schneller auf Störungen reagieren zu können. Dass dies digital erfolgt, ist selbstverständlich. Aber die Milliarden werden dort mit der klaren Ansage „30 % mehr Kapazität und Ergebnisverbesserungen von 450 Mio. CHF“ für die SBB gerechtfertigt.⁽⁹⁾

Wo sollte es hingehen

25 Jahre Bahnreform sind eine fortgesetzte Geschichte von Unehrlichkeiten. Seien es Kosten und Fertigstellungstermine von Stuttgart 21, die Pünktlichkeit im Fernverkehr oder die Hoffnungen „wenn wir diesen und jenen Rückstand mit Bundesmilliarden aufgeholt haben, sind wir über den Berg und kommen bestimmt nicht wieder mit finanziellen Forderungen“. Dies sollte Anlass für eine schonungslose Bilanz sein. Das Problem beginnt allerdings schon bei den Experten, denn Eisenbahnforschung ist heute hierzulande überwiegend entweder degeneriert, zu interessanteren Themen abgewandert oder DB-willfährig. Insofern wird man nicht um Experten aus der Schweiz, den Niederlanden und – ja – auch Großbritannien herkommen. Diese Ehrlichkeit wird aber nur fruchten, wenn die Politik, vor allem die jeweils regierenden Parteien, sich vom Leitbild des nationalen Champions löst, was von den Unternehmen gerne als Einladung für ein „too big to fail“ interpretiert wird. Unerlässlich ist, Art. 87e Grundgesetz endlich

(9) Siehe Zwischenbericht SmartRail www.smartrail40.ch/download/blog/Zwischenbericht_smartrail_40_2018.pdf



Verkehrsröt ist auch im polnischen Güterverkehr häufiger anzutreffen. Die dortige Tochter DB Schenker Rail Polska (DBSR) hat einige Class 66 im Bestand. Am 18.05.12 passierte 66 227 den Bahnhof Swidnica Miasto. Foto: Thomas Kabisch

wahrzunehmen. Die DB AG hat das Bundesnetz zur bestmöglichen Verwaltung und nicht zu dessen Ausplünderung oder Verpfändung zwecks internationaler Akquisitionen bekommen. Wenn Staatssekretär Ferlemann richtig formuliert, dass die DB AG das Netz nur „in seinem Auftrag verwaltet“, müsste er den nächsten Schritt gehen und die LuFV mit echten Sanktionen und Wirkmechanismen versehen, anstatt auf die profunde Kritik des Rechnungshofs⁽¹⁰⁾ mit dem üblichen Reflex zu reagieren: „Politiker machen nie etwas falsch und wenn der Rechnungshof etwas kritisiert, dann doch nur, weil er nun nicht mehr jede Schraube nachprüfen darf.“

Credo der Bahnreform war der Wettbewerb für eine innovative Bahn. Die Anbietervielfalt im Wettbewerb im Nah- und Güterverkehr mag vorzeigbar sein. Tatsächlich spricht aber die Gewinnschwäche vieler Wettbewerbsbahnen eher dafür, dass sie aus der Schwerfälligkeit des DB-Konzerns heraus auch noch ein paar Krümel vom Kuchen abbekommen; große Investitionen und vor allem Innovationen sind nicht mehr zu beobachten. Letztlich wird Wettbewerb auf breiter Front nur entstehen können, wenn der

Bund sich glaubhaft von seinen Beteiligungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen trennen wird und das Ziel der größten Staatsbahn der Welt aufgibt.

Schlussendlich braucht es einen Glauben an eine einfache Bahn. Diese entsteht nicht dadurch, dass DB Netz ihre Livemaps – die Karte der täglichen Gebrechen des Netzes – mit dem Logo „Einfach Bahn“ versieht, sondern durch Gesamtverständnis für das System Eisenbahn und die Familie der Eisenbahner. Einfach Bahn ist bestimmt nicht, wenn sowohl Hochgeschwindigkeitszüge als auch Regionalzüge so schwer sind wie nie zuvor. Einfach Bahn ist sicherlich nicht, wenn das EBA jedem Unfall zahlreiche Weisungen hinterherschickt, die immer zum Gegenstand haben, dass der sicherste Bahnbetrieb der ist, bei dem alle Züge stehen. Einfach Bahn sind auch nicht Unfallverhütungsvorschriften an Bahnbaustellen, die dort zu Vollsperrungen führen, während dieselben erfolgreich im Straßenbau zurückgewiesen wurden – nach dem Motto „Zwei Menschenleben rechtfertigen es nicht, dass monatelang der Lkw-Verkehr zum Erliegen kommt“. Einfach

Bahn ist auch nicht das dreimal tägliche Ritual des Wartens auf den Staatsanwalt bei einem Personenunfall und so weiter. 25 Jahre Bahnreform haben ein hochkompliziertes Bahnsystem gebracht, das mit echter deutscher Gründlichkeit akribisch verwaltet wird. Doch der Esprit der Bahnreform ist in allen Himmelsrichtungen verfliegen. **E**

Jeder kehre vor seiner Tür

EIN KOMMENTAR VON CHRISTIAN BÖTTGER

In der aktuellen Krise der DB AG zeigen sich besonders deutlich Probleme in der Unternehmensführung. Sämtliche Leitungsebenen überbieten sich darin, die Schuld an den Fehlentwicklungen auf das Unternehmen und seine Mitarbeiter zu schieben. Enak Ferlemann, Beauftragter für den Schienenverkehr der Bundesregierung, verortet das Problem in der „Lehmschicht“ des mittleren Managements, das die Weisungen des Vorstandes nicht umsetzt. Der SPD-Politiker Carsten Schneider kritisiert das Denken in Kästchen und Vorgärten. Ähnlich hatte sich Bahnchef Lutz in seinem Brandbrief geäußert. Diese Statements zeigen vor allem ein Unverständnis für die Aufgaben des Vorstandes: In jedem Unternehmen gibt es Abteilungen, die unterschiedliche Aufgaben haben, woraus unterschiedliche Ziele und eben auch Konflikte mit anderen Abteilungen resultieren. Die Hauptaufgabe eines Vorstandes besteht darin, Regeln für die Lösung solcher Konflikte aufzustellen und durchzusetzen. Vorwürfe, die Zusammenarbeit zwischen den Einzelgesellschaften funktioniere nicht, treffen somit vor allem den Konzernvorstand selbst.

Einen Tiefpunkt erreichten die öffentlichen Beschuldigungen mit einem Interview von K.-D. Hommel, der seit über 15 Jahren als Gewerkschaftsvertreter im Aufsichtsrat der DB sitzt. Er bezeichnete die Bahn als „Katastrophenveranstaltung“ und erläuterte, „wenn die Deutsche Bahn ein Autohersteller wäre, wären die Lenkräder hinten montiert und die Räder oben“. Einerseits stellt sich die Frage, ob solche Aussagen einen Verstoß gegen die aktienrechtlichen Treuepflichten eines Aufsichtsrates darstellen. Andererseits ist mehr als befremdlich, dass ein langjähriger Aufsichtsrat offenbar nicht auf den Gedanken kommt, dass die aktuellen Probleme vor allem eine Folge seiner eigenen Fehlentscheidungen sind, sondern dass er öffentlich die Organisation und ihre Mitarbeiter beschimpft.

*Eigentümer, Aufsichtsrat und Vorstand der DB täten gut daran, bei der Suche nach Lösungen auf der eigenen Verantwortungsebene zu beginnen, anstatt mit den Fingern auf andere zu zeigen. **E***

Auch im Balkanstaat Bulgarien ist die Deutsche Bahn seit vielen Jahren mit einer Güterverkehrstochter vertreten. Eine neue Heimat hat dort die frühere 232 600 (LTS 0881/1979) gefunden, die als 07 600 für DB Cargo Bulgaria im Einsatz ist. Foto (Nova Zagora, 30.03.18): Julian Nolte

