



Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

IGE GmbH & Co.KG · Postfach 329 · 91212 Hersbruck

IGE GmbH & Co. KG

Postfach 329
91212 Hersbruck

Bahngelände 2 / II.Stock
Bhf Hersbruck r.d. Peg.
91217 Hersbruck

Tel.: +49 (0) 91 51 - 90 55 0
Fax: +49 (0) 91 51 - 90 55 90

www.ige-bahn.de
info@ige-bahn.de

Für eine bessere Eisenbahn in Deutschland

Unverständnis prägt quer durch die bundesdeutsche Gesellschaft das Bild von der Eisenbahn in Deutschland. Angeprangert wird allzu schnell die vermutete Hauptakteurin Deutsche Bahn. Tagein, tagaus sind es mal mehr, mal weniger tiefgehende Berichte, aber auch eigene Erfahrungen der Bahnkunden, die dieses negative Bild zu verfestigen scheinen. Dass Wirtschaft, private Bahnbetreiber und Bürger nun gleichermaßen um „unsere Bahn“ besorgt scheinen, darf über eines nicht hinwegtäuschen: Über ein ursächlich zu nennendes Politikversagen. Und über noch etwas nicht: Eine massive finanzielle Förderung der Eisenbahn in Deutschland scheint politisch, entgegen aller Beteuerungen immer dann, wenn die Probleme der Bahn besonders augenscheinlich werden, bis heute nicht gewollt.

Die Bahn auf Kante, der Bund bedient sich

Verallgemeinernd wird „Die Bahn“ zunächst vor allem in Deutschland selbst als unruhig laufender, stotternder Motor des unbestritten sinnvollsten Massenverkehrsmittels auf dem Kontinent wahrgenommen. Und während man sich eigentlich darüber einig sein sollte, dass die Eisenbahn die Mobilitätsbedürfnisse der BürgerInnen und die Warenströme gleichermaßen ressourcenschonend und damit umweltfreundlich zu bewältigen vermag, findet sich das System Bahn hierzulande vor allem im Kontext politischer, administrativer und wirtschaftlicher Machtinteressen wieder. Diese Interessen lähmen das Gesamtsystem Schiene national und nicht selten grenzüberschreitend.

Unpünktliche Züge, deren Verspätungen nicht selten in über einer Stunde statt in Minuten gemessen werden sowie verpasste Anschlüsse, verärgern immer öfter die Kunden des Personen- aber eben auch (und zu selten publik gemacht) des Güterverkehrs. Service-Schwächen verschrecken zunehmend auf beiden Sektoren. Hinter den Kulissen der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen lähmt zeitgleich eine wachsende Flut komplizierter Regelwerke die Betriebsabläufe ebenso, wie die sich haltlos vermehrenden technischen Störungen an Bahninfrastruktur und Betriebsmitteln. Ursächlich hierfür ist auf der einen Seite ein Reglementierung-Aktionismus, der jegliche Fehlbarkeit des Bahnbetriebs ausschließen möchte (was nicht gelingt), auf der anderen Seite der Umstand, dass dem im Prinzip robusten Verkehrsträger immer neuere, oft aus Kostengründen heute nicht mehr zuvor ausreichend erprobte, Technik aufgedrückt wird. Statt nach Fahrplan zu rollen, verlangsamt sich folglich der

Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr
IGE GmbH & Co.KG

v.d.d.phG IGE Verwaltungs GmbH
v.d. Geschäftsführer Armin Götz

USt-ID.Nr.: DE 132 811 214
St.Nr.: 221/164/00107

Sitz, Erfüllungsort & Gerichtsstand:
Hersbruck

Amtsgesicht:
Nürnberg - Registergericht
HR A 9579

Raiffeisenbank Hersbruck

IBAN: DE22 7606 1482 0000 3002 25 · BIC: GENODEF1HSB

Commerzbank AG

IBAN: DE16 7608 0040 0134 4341 00 · BIC: DRESDEFF760

Postbank Nürnberg

IBAN: DE47 7601 0085 0040 029853 · BIC: PBNKDEFF

Verkehr, stehen im Schienenpersonen-, wie auch im Güterverkehr sogar Züge still; Fracht und Personal verlieren Zeit und produzieren Ausfallkosten. Zeitgleich war sich der Bund selbst bis vor kurzem nicht zu schade jährlich 500 Millionen bis eine Milliarde Euro (!) Dividende vom Staatskonzern abzuschöpfen. Eine stolze Summe, die jedes Jahr in den heute 330 Milliarden Euro schweren Bundeshaushalt geflossen ist und der Eisenbahn heute ganz offensichtlich fehlt. Mit der Bahnreform einst entschuldet, hat die DB AG bis heute erneut einen Schuldenberg von fast 20 Milliarden Euro angehäuft. Private Mitbewerber der DB leiden unter dieser Misere mit.

Sehenden Auges in die Krise

Diese Entwicklung war stets eine Krise mit Ansage, in welche die bundesdeutsche Gesellschaft sehenden Auges immer tiefer hineinsteuert; dies in einer Zeit wachsenden Umweltbewusstseins, in der so viele Menschen wie (in Friedenszeiten) nie zuvor die Bahn und ihren Nahverkehr im Takt nutzen und gleichzeitig wachsende Warenströme von der Straße auf die Schiene umgelenkt werden sollen. Letzteres aber scheitert grandios an Qualitäts- und Verfügbarkeitsproblemen im Schienennetz, das DB Netz nahezu alleinverantwortlich im Auftrag ihres Alleineigentümers Bundesrepublik Deutschland nicht nur kostensparend zu verwalten, sondern vor allem in einem Top-Zustand zu erhalten hat. Davon ist man allerdings weit entfernt. Das deutsche Schienennetz ist seit der Bahnreform nicht immer nach den Erfordernissen des Betriebes, sondern oft nach den Wünschen der Politik, eher selektiv modernisiert und ausgebaut worden. So schwer es heute ist, im Rahmen sinnvoller Beteiligungsverfahren und aufgrund zunehmender Raumprobleme in Deutschland neue Verkehrswege zu bauen, sogar von einst als wichtig erachteten Verkehrsprojekten Abstand genommen wird, der Beweis wurde oft genug erbracht, dass sich der beharrliche Einsatz lohnt und neue Schienenwege vor allem eins tun: Erfolgsgeschichte schreiben. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind bis in jüngster Zeit ein gutes Beispiel dafür.

Tatsächlich aber wurde in Missachtung künftiger Entwicklungen das Schienennetz gleichzeitig soweit zurückgebaut, dass wir heute per Saldo ein um etwa 20 Prozent reduziertes Gesamtschienennetz vorfinden. Der Rückbau vollzog sich dabei nicht nur auf weiterhin benützten Nebenbahnen mit lokaler Bedeutung, sondern insbesondere auch auf voll in Betrieb befindlichen Neben-Fernstrecken.

Genau diese Verbindungen aber werden im Güterverkehr wieder als Abfuhrstrecken gebraucht, weil wichtige Magistralen durch Verkehrszuwächse im Fern-, Regional- und Güterverkehr seit vielen Jahren überlastet sind und den Verkehrsfluss hemmen. Fand auf solchen Magistralen zwar keine Rückbau statt, ist die heutige Situation auf den immer wichtiger werdenden Nebenrelationen brenzlich: Schuld daran sind die wegrationalisierten Überhol- und Abstellgleise, zurückgebaute Bahnhofsinfrastrukturen, die auch für Verkehrsspitzen und als Reserve vorgehalten wurden und die auf dem einst propagierten Weg der DB-Führung an die Börse, als hinderliche Kostenfaktoren eliminiert worden waren. So fielen dieser verfehlten Politik beispielsweise tausende Weichen ersatzlos zum Opfer, die für den Betrieb so wichtige „Streckendurchlässigkeit“ schrumpfte von Jahr zu Jahr.

Der aus denselben Einsparungsgründen entstandene Investitions-Rückstau in das Schienennetz lässt die Zugbetreiber in ihrer Gesamtheit – private Unternehmen, wie auch die DB selbst – ebenfalls leiden, denn die verfügbaren Finanzmittel engen den Handlungsspielraum für den Erhalt bestehender Schienenwege ein, während gleichzeitig die hohe Zahl an Baustellen seit Jahren die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zusätzlich beeinträchtigt. Dies scheint einer Verkehrspolitik geschuldet, in der eine zukunftsweisende Investition in die Schiene schlichtweg keine Lobby hat und die Eisenbahn von heute hoffnungslos unterfinanziert ist.

Privatisierung – Spagat zwischen Anspruch und Realität

Die 1993 vom Deutschen Bundestag mit großer Mehrheit beschlossene Bahnreform hatte die hochverschuldete, personalintensive, dennoch uhrwerkgleich funktionierende, einstige „Beamten-Bahn“ komplett entschuldet. Der Staat zog sich weitgehend aus der Verantwortung zurück, blieb jedoch der 100-prozentige Eigentümer des privatisierten Unternehmens, was ihm zukünftig eine sichere Dividende bescheren würde. Diese reformierte, gesamtdeutsche Bahn sollte im Wettbewerb auf einem nicht existenten Markt operieren. Übersehen wurde dabei allerdings, die Rahmenbedingungen dieses Wettbewerbs – etwa im Vergleich zum ebenfalls staatlichen Fernstraßenbau – sowie die Aufgaben und die Ziele des Verkehrsträgers Schiene klar zu definieren. Die Tatsache, dass sich die DB AG anfänglich nach außen hin zum profitabelsten Bahnkonzern in Europa entwickelt hatte, kaschierte zunächst dieses Versäumnis. Im Innern aber hatte das mit großer Hast anzustrebende Gewinnziel fatale Folgen für den täglichen Bahnbetrieb: Weil von Jahr zu Jahr mehr kostenintensives Personal an der Basis wegrationalisiert wurden und rollendes Material sehr bald auf das Notwendigste beschränkt wurde, brachen immer mehr Synergien weg, fehlten im eingespielten Räderwerk Bahn die zunächst viele kleinen, später immer größeren „Zahnradchen“. Effizient war die Eisenbahn in Deutschland zunächst geworden, effektiv war sie immer weniger.

Das System Bahn in Deutschland zeigt sich in der Folge dieser Entwicklung in Personal und Material auf Kante genäht. Geringe „Störungen im Betriebsablauf“ – Schnee, Hitze, Laub oder Wind sind eigentlich keine Extreme, die den Eisenbahnbetrieb tangieren sollten – bringen das hochdynamische System rasch aus dem Takt oder mangels Reserven gar zum Stillstand. Dieses Versagen der modernen Bahn resultiert zunehmend aber auch daraus, dass man sich ihres Könnens und seiner Möglichkeiten zunehmend nicht mehr bewusst ist. Mit dem zuverlässigen Verkehr unter Nicht-Regel-Bedingungen, wie er weltweit seit Bestehen der Eisenbahn zum Tagesgeschäft gehört, ist man immer weniger vertraut. Auch ein Maximum an Improvisation konnte daran bislang nichts ändern. Und was der Betrieb weiß, aber die Politik gelegentlich übersieht: Eisenbahn funktioniert noch immer nicht ohne den Menschen! Paradox: Das für die Menschen und ihre Bedürfnisse geschaffene System Eisenbahn soll heute als erstrebenswertes Ziel vorrangig automatisiert werden, begründet wird dies reflexhaft häufig mit Demografiefestigkeit. Die Realität aber zeigt: In den letzten 20 Jahren hat man das Bahnpersonal an der Basis aus Kostengründen um zehntausende Stellen reduziert, gleichzeitig haben die Probleme im Betrieb zugenommen, anstatt abzunehmen. Findet derzeit bei der Personalpolitik gezwungenermaßen ein Umdenken statt, haben wenig zielführende und wirklichkeitsfremde Beiträge aus der Politik wiederum dazu beigetragen, dass sich das Image der Bahn als Arbeitgeberin des Betriebsdienstes ungerechtfertigterweise auf Talfahrt befindet, Zitat: „In Zukunft brauchen wir keine Lokführer mehr, unsere Züge fahren bald autonom.“

Die Deutsche Bahn kann sich trotz der vielen Geburtsfehler dank der Rückendeckung ihres Eigentümers Bund als institutionelle Größe im gesamten Schienenverkehr behaupten und verfügt nahezu allein als Betreiberin über die entscheidende Infrastruktur des deutschen Eisenbahnwesens: dem Schienennetz. In die Schlagadern des Bahnkonzerns und in die Lebensgrundlage der unzähligen privaten Schienenverkehrsunternehmen die (wie gesagt) heute die Hälfte des Schienengüterverkehrs bestreiten, wird aber vor allem für den Bestandserhalt und zu wenig in dessen Ausbau investiert. Weil zu wenige neue Schienenverkehrsprojekte verwirklicht wurden und werden und die Politik in keiner Weise bereit ist, die Summen in die Bahn zu investieren, die mit großer Selbstverständlichkeit in den Straßenverkehr fließen, resultiert daraus der heute beklagenswerte Zustand des Gesamtnetzes. Die Argumentation der auf Sparen getrimmten Bahn sowie der unbekümmerten Politik, der Rückbau auf

Nebenrelationen sei dabei generell nur eine Anpassung an den Bedarf, hinkt, denn auf eben diesen Strecken haben private Güterbahnen und die Wirtschaft erhebliche Verkehre auf der Schiene wiederbelebt. Abgebaute Kapazitäten werden nun wieder gebraucht. Wie unter diesen Bedingungen die politisch gewünschten 20 Prozent Verkehr von der Straße auf die Schiene zurück geholt werden sollen, bleibt ebenso ein Geheimnis, wie die zwischenzeitlich prognostizierte Steigerung des Bahn-Anteils am Güterverkehr um zusätzlich über 30 Prozent im Zuge voraussichtlich zunehmender Verkehrsströme in den nächsten zwei Jahrzehnten.

Güterverkehr: Wettbewerb greift trotz Problemen

Der privatisierte Güterverkehr ist ein wichtiger Bereich, in dem die Idee der Bahnreform – die Privatisierung der Verkehre – greift und sichtbar ist. Wettbewerbs-Bahnen konnten sich, oft im kreativen Zusammenspiel mit der verladenden Wirtschaft, tatsächlich einen Marktanteil von aktuell über 50 Prozent erarbeiten, wie die Zahlen des Bundesamtes für Statistik belegen. Wie schwer sich die DB als 100-prozentiger Staatsbetrieb mit diesem Wettbewerb tut, zeigt sich darin, dass DB Cargo immer mehr Marktanteile verliert. Zuwachs und Verlust geschehen unter den Rahmenbedingungen steigender Verkehrsströme, aus den Nähten platzenden Streckenkapazitäten, einem sanierungsfälligen Schienennetz, Sparzwang, ungleichen Wettbewerbsbedingungen und einer abseits von Proklamationen ausbleibenden konsequenten Pro-Schiene-Politik.

Angesichts dieser Entwicklung mutet es befremdlich an, dass es die Bundesregierung jüngst für opportun hielt, als vermeintlichen Verursacher der Bahn-Krise dem derzeitigen DB-Konzern-Vorstand die Leviten zu lesen und glaubte, dort vor allem eine „Führungsschwäche“ erkannt zu haben. Ergebnisse für gravierende Veränderungen sollte der DB-Vorstand in diesem Frühjahr vorlegen – wohl getreu dem Motto, es ist besser, dass die Köpfe bei der Bahn rollen, als in der Bundesregierung? Dagegen gilt es aufzustehen, laut „Halt!“ zu rufen und zu widersprechen, denn der Zwang zu handeln gilt vor allem für die Politik: Sie braucht klare Vorstellungen davon

- welche Aufgaben dem Verkehrsmittel Bahn in Deutschland und im EU-Verbund künftig zufallen sollen;
- welche Anforderungen die Nutzer an das Verkehrsmittel Bahn haben: Reisende/Pendler, Wirtschaft/Verlader, Politik;
- welche Voraussetzungen die Akteure schaffen müssen, um diese Anforderungen zu erfüllen;
- wer Eisenbahn derzeit „macht“ und „gestaltet“ und wer dies in Zukunft tun soll.

EU und Bund: Überbordende Bürokratie bremst Züge

Zu den hausgemachten Problemen des deutschen Schienennetzes kommen weitere auf EU-Ebene hinzu, die speziell den internationalen Schienengüterverkehr erschweren. Nur als ein markantes Beispiel sei hier die jüngst vollzogene „Auflösung der Grenzbahnhöfe“ ins Feld geführt: Bisher mit mehrsprachigen Fahrdienstleitern besetzt, die die technischen Besonderheiten etwa der unterschiedlichen Signal- und Stromsysteme kannten, gibt es heute betriebsuntaugliche „Grenzpunkte“. Jedes Bahnunternehmen muss heute selbst dafür sorgen, dass sein Lok- und Zugpersonal ab dort die jeweilige Sprache des anderen Landes und natürlich alle relevanten Vorschriften des dortigen Bahnbetriebs beherrscht. Welch ein Aufschrei ginge durchs Land, würden den Lkw-Fahrern im grenzüberschreitenden Straßenverkehr derartige Auflagen gemacht! Allerdings scheint man die Misere begriffen zu haben und versucht diese mit dem Zugsicherungssystem „European Train Control System“ (ETCS) in den Griff zu bekommen. Eine unübersichtlich große Anzahl

unterschiedlicher Software-Standards droht das Vorhaben aktuell jedoch genauso auszubremsen, wie die damit einhergehenden Sicherheitsauflagen für international aktive Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Was ist zu tun? – Versuch einer Empfehlung

Fakt ist: Die Modernisierung des Verkehrsmittels Eisenbahn ist überfällig. Dazu benötigt das System jedoch „Luft zum Atmen und zur Entwicklung und Umsetzung neuer Ideen“. Die Wiederherstellung einer funktionierenden und sinnvoll auszubauenden Schienen-Infrastruktur ist dafür unabdingbare Voraussetzung. Wird diese dringende Maßnahme nicht vorrangig realisiert, wird auch der gewünschte Ausbau der digitalen Infrastruktur nicht Schritt halten können. Gegen die aus dem Verkehrsministerium medienwirksam postulierte Idee, statt des realen Schienennetzes gleich nur die Digitalisierung des Systems auszubauen, sprechen aktuell viele Erfahrungen des Bahnbetriebs, potenziert um die Erwartungen zusätzlicher Verkehre auf den Gleisen. Zwingend ist deshalb die Forderung an die Politik, sich weit mehr als bisher nicht nur „ihrer Bahn“, sondern zum Schienenverkehr insgesamt zu bekennen, übrigens als auf dem Silbertablett liegender Garant für das Erreichen der Klimaschutzziele Deutschlands. Dies aber nicht als Lippenbekenntnis wie bisher, sondern unterlegt mit realen Zahlen, Plänen, Zielen und begleitet von erheblichen Investitionsmitteln.

Zu den wichtigen Maßnahmen gehört vor allem, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden. Hier bieten sich zwei Maßnahmen an: Zum einen durch geeignete Instrumente gesteuerte, bisher nicht gekannte erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die außerdem überwacht werden (die aktuell reflexhaft von Politikern ins Feld geführten „bisherigen erheblichen Investitionen ins Schienennetz“ haben in Wirklichkeit niemals den tatsächlichen Bedarf entsprochen und unterstreichen eher das Politikversagen). Zum anderen wären die Vor- und Nachteile einer Trennung von Schienennetz und Betrieb unvoreingenommen offenzulegen und Vor- und Nachteile zu diskutieren. Für gleichberechtigte Nutzer der Schiene wären diese Maßnahmen der Anstoß, um ideen- und erfolgreiche Betriebskonzepte umzusetzen.

Die DB darf sie sich nicht (weiter) von der Politik vor sich hertreiben lassen. Letztere (treibende) wäre gut beraten, das Thema Schiene schnellstens selbst in die Hand zu nehmen, um die Zukunftsaufgaben Verkehrswende, Klimaziele und Umdenken bei der Mobilität zu erreichen. Der (deutschen) Autoindustrie wäre dringend anzuraten, über den Tellerrand hinaus zu schauen und ihr Produkt-Portfolio zu erweitern: Ein Engagement in der Bahnindustrie hätte Potenziale und würde neue Synergien freisetzen – Arbeitsplätze inklusive.

Lösungen erfordern Visionen, die Bereitschaft zu handeln und Verantwortung zu übernehmen.

Es nützt aber alles nichts, wenn sich die Politik weiterhin gibt, wie in den letzten Jahrzehnten: Die Bahn scheint ihr eher egal und gerät nur dann in den Fokus, wenn es unbequem wird oder man bisweilen von anderen unliebsamen Themen medienwirksam abzulenken hat.

Die wichtige Frage nach einem gesellschaftlichen Konsens, der definiert, was die Bahn uns eigentlich wert sei, ist dabei eine zu selten, bisweilen aber dann doch vorsichtig geäußerte. Mit einer solchen Fragestellung und auf höchster Ebene ernsthaft verfolgten Antworten, wäre der richtige Anfang gemacht, ein errungener gesellschaftlicher Konsens „pro Bahn“ die Grundlage für nötiges politisches Umdenken.

Für diejenigen, die täglich Eisenbahn „machen“ und sie „nutzen“, ist das Ziel aber jetzt schon klar umrissen: Eine bessere Eisenbahn. Heute. Nicht morgen.

Armin Götz und Hendrik Bloem, Februar 2019

*Copyright IGE 2019 | Armin Götz, Direktor CEO der IGE, Senator im Senat der deutschen Wirtschaft
Dipl.-Ing. Hendrik Bloem, Referent für äußere Kommunikation*