



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](http://www.ige-bahn.de)  
[info@ige-bahn.de](mailto:info@ige-bahn.de)

## Für eine langfristig bessere Eisenbahn: Ein Jahr danach

Wer hätte das gedacht? 2019 dürfte aus heutiger Sicht als das „Pro-Bahn-Jahr“ schlechthin gelten; auf augenscheinlich breiter Basis wurde die Zukunft der Eisenbahn diskutiert. Das Verkehrsministerium bekundete in 2019 tatsächlich und unüberhörbar, dass das Verkehrsmittel Schiene deutlich gefördert werden solle. Ohne die Schiene könnten die Klimaschutzziele hiernach nicht erreicht werden, eine spürbare Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Ausstöße auf dem Sektor Verkehr nicht erfolgen. Auch Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, betonte, dass das 21. Jahrhundert dem Verkehrsmittel Eisenbahn gehöre.

Trotzdem, oder gerade deshalb, stellt sich die Frage: Warum geht es aus Sicht der Kunden nur im Schneckentempo vorwärts und warum macht sich das Gefühl breit, der richtige Durchbruch für die Eisenbahn in Deutschland ist bisher nicht erfolgt, rückt sogar wieder in weitere Ferne? Dies ist der Versuch einer Ursachenforschung, verbunden mit einer transparenten Bestandsaufnahme aus Sicht eines Kunden, der täglich privaten Güterverkehr „macht“.

## Rückbau, Vernachlässigung und Orientierungslosigkeit

Seit der Bahnreform 1994 wurde die schon ab den 1970er Jahren bei der damaligen Deutschen Bundesbahn begonnene Dezimierung des Streckennetzes ganz besonderes vorangetrieben, während gleichzeitig und seit jeher der Straßenverkehr sowie der innerdeutsche (und innereuropäische) Flugverkehr einen verhältnismäßig ungleich hohen Ausbau erfuhren. So ist das Schienennetz, trotz beispielsweise milliardenschwerer Investitionen beim Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Frankfurt und Köln bzw. zwischen München und Berlin, in den letzten 25 Jahren insgesamt um über 6.000 Kilometer geschrumpft, einschließlich unzähliger Abstell- und Überholgleise. Dass im gleichen Zeitraum auch über 20.000 Stück

Weichen (viele Weichenverbindungen sind eigentlich die unumstößliche Basis eines flexiblen Eisenbahn-Betriebes) zurückgebaut wurden, kennzeichnet die heute offen zutage tretenden Fehlentscheidungen in der Verkehrspolitik und bei der DB AG, in deren Folge dem Schienennetz ein Großteil seiner einstigen Leistungsfähigkeit geraubt wurde.

Als Höhepunkt dieser fatalen Entwicklung dürfen die ersten Jahre nach der letzten Jahrtausendwende angesehen werden; zu dieser Zeit trieb die seinerzeitige Rot-Grüne Regierung unter dem von ihr eingesetzten Bahnchef Hartmut Mehdorn die Reduzierung und damit einhergehende Erstarrung des Schienennetzes besonders rigoros voran. Begründet wurde dies vor allem mit Kosteneinsparungen. Anstatt sich Gedanken zu machen, wie das vorhandene Netz für eine bessere und zukunftsfähige Eisenbahn genutzt werden könnte, welche Investitionen wo sinnvoll erscheinen würden, wurde das Schienennetz, auch für einen unrealistisch erscheinenden Börsengang, auf einen Stand wie zuletzt um die vorletzte Jahrhundertwende herum „amputiert“ und bis in unsere Tage kaputtgespart. Die damalige Politik versagte, drängte nicht auf eine Verkehrswende und gebot der nachhaltigen Verschlingung des Systems Schiene auch keinen Einhalt. Es ist festzuhalten, dass die damalige Rot-Grüne Regierung aus heutiger Sicht und ganz anders als heute bisweilen dargestellt, eine Hauptschuld am desaströsen Zustand der heutigen Bahninfrastruktur in Deutschland hat.

Wer seit jener Zeit die Programmatiken der führenden deutschen Parteien-Landschaft studierte, fand kaum konkrete Aussagen zur Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland. Da wundert es nicht, dass für den Verkehrsträger Schiene seither eine halbherzige Verkehrspolitik vorherrschte. Es fehlt bis heute an einem roten Faden, einem Plan, wie sich der Verkehr auf der Schiene in Deutschland in Gegenwart und Zukunft entwickeln sollte.

Hinzu kommt, dass die Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG unter diesen politischen Voraussetzungen kaum abverlangt werden kann, welche Rolle sie einzunehmen habe. So wundert es auch nicht, dass von Seiten der DB Netz AG keine bahnbrechenden Innovationen „Pro Schiene“ in Angriff genommen wurden, Eigeninitiativen zur Förderung des Schienenverkehrs und zur Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene ebenso bisher fehlen. Einige in dieser Folge besonders schwerwiegende Sachverhalte seien hier näher ausgeführt.

### **Instandsetzung versus Neubau**

Sämtliche Instandsetzungsmaßnahmen für das deutsche Schienennetz muss die DB Netz AG aus eigenen Mitteln bestreiten. Neu- und Ausbauten für diesen Bereich finanziert hingegen der Bund. Entsprechend muss bei DB Netz nachvollziehbar dahingehend agiert werden, die Instandsetzungsaufgaben auf ein Kostenminimum zu

reduzieren und auf ggfls. Neu- und Ausbauten zu setzen. Die Konsequenz daraus ist, dass Wartung und Pflege und damit der Zustand der Schieneninfrastruktur zu zurückgefahren wurden und zu wünschen übriglassen. Das spüren spätestens dann die Bahnkunden, Reisende wie Verlader und Transporteure, wenn Wetterkapriolen (die nicht selten gar nicht als solche bezeichnet werden sollten; tiefere Ursachen sind dann doch häufig genug im minimalen Unterhalt der Infrastruktur zu finden) einflussnehmend sind: Bäume im Gleis, Erdbeben, verstopfte Entwässerungskanäle mit der Folge von Gleisenkungen (Nässe, Sturm), Störungen an Bahnübergängen oder Signalanlagen (Hitze) und anderes. Wartung und Instandsetzung kosten eben Geld und gehen grundsätzlich zu Lasten der Bilanz der DB AG. Initiativen zum Ausbau des Streckennetzes oder gar für Neubaustrecken (durchaus auch Wiederherstellung dezimierten Infrastrukturen in jüngerer Zeit) erfolgen allerdings nach Vorgaben des Bundesministeriums und der gleichzeitig sichergestellten Finanzierung durch selbigem. Tatsächlich ringen Bund und Länder sowie verschiedene Verbände immer wieder um gute und nachhaltige Ideen zum Ausbau sowie dem Neubau von Strecken. Weil solche Maßnahmen allerdings immer auch von Expertisen Dritter, hier insbesondere auch wiederum von DB Netz, abhängen, man dort aber mit dem spitzen Bleistift rechnet oder gar mit nicht transparent dokumentierten Daten aufwartet, werden Entscheidungen zu oft auf die lange Bank geschoben oder gar nicht getroffen. Nicht selten lässt sich beobachten, dass eher Vorhaben gefördert werden, die weniger der Allgemeinheit dienen, wohl aber sehr umfänglich und damit prestigeträchtig sind (wie seinerzeit Stuttgart 21), die aber damit verbundenen oft extrem hohen Investitionen zu Ressourcenknappheit an anderer Stelle führen und dringend benötigte Investitionen wiederum unmöglich machen.

In diesem Zusammenhang lässt sich auch mutmaßen, warum grundlegende Sanierungsmaßnahmen bei Eisenbahnbrückenbauwerken möglichst vermieden werden (Brückenbauwerke bundesdeutscher Verkehrswege sind derzeit der umfänglichste Sanierungsfall in der Geschichte der Bundesrepublik): Aus Sicht von DB Netz ist es allemal effizienter Brückenbauwerke komplett auf Kosten des Bundes ersetzen zu lassen, je eher desto besser.

In diesem nicht ungefährlichen Spiel werden beispielsweise Eisenbahn-Stahlbrücken durchweg seit über drei Jahrzehnten nur noch notdürftig gewartet, mit den entsprechenden Konsequenzen. Dass dieses Spiel mittlerweile Blüten treibt, die sich auch auf andere Bauwerke auswirken, beispielsweise bei neuinstallierten Fahrstuhl- und andere Bahnsteiganlagen, deren Haltwertzeit auf kompletten Ersatz nach einer Nutzungsperiode, wiederum seitens des Bundes, ausgelegt ist, ist belegbar.

### **Königskind DB Netz. Herausforderungen.**

Obwohl DB Netz als eigenständige Aktiengesellschaft und Glied des freien Wettbewerbes aufgestellt gilt, kann sie auch heute noch als Monopolistin mit fast uneingeschränkten Befugnissen agieren. Anreize für Mehrverkehre auf der Schiene zu fördern und die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen, gehören schon deshalb gar nicht zum Tagesgeschäft. Eher gereichen unzählige beschlossene und durchgeführte Maßnahmen zu von Vertreter-Verbänden = Nutzer der deutschen Schieneninfrastruktur oft angemahnten Diskriminierungen, wenigstens aber dazu, unverhältnismäßige Teuerungen herbeizuführen; dies nicht von ungefähr, denn immerhin gilt die DB Netz AG intern wie extern unverhohlen als Cash-Cow des Gesamtkonzerns.

### **Herausforderung Trassengebühren.**

Seit Beginn der Bahnreform im Jahre 1994 erhöht DB Netz jährlich die Trassen-Nutzungspreise um rund 2,4%. Begründet wurde dies in verlässlicher Regelmäßigkeit bisher mit angeblich steigenden Inflationen, dies obwohl von solchen Inflationszwängen zumindest in den letzten Jahren keine Rede mehr sein kann. Trotzdem ist der Trassen-Nutzungspreis seither um mehr als 60% gestiegen. Die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes stieg dabei allerdings nicht entsprechend an, sondern nahm, im Gegenteil, kontinuierlich ab. Weil gleichzeitig zwecks Kostenersparnissen zu wenig oder gar keine Investition in die Pflege und Instandsetzung gesteckt wurde, nahm die Zahl der Baustellen seither riesenhaft zu. Heute sind diese Baustellen wiederum mehrheitlich als Maßnahmen von Bestand-Instandsetzungen anzusehen, die die ohnehin teilweise geringe Durchlassfähigkeit der Eisenbahnstrecken weiter verringert, ein Teufelskreis, der auf die Unterlassungssünden der Vergangenheit beruht.

Nun wurde auf Deutschlands Straßen für LKW vor gut zehn Jahren zwar eine Maut eingeführt, diese unterlag aber im Vergleich keineswegs einer Steigerungsrate wie die der Schienenbenutzungsgebühr, sondern wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr im Laufe der Zeit sogar wieder gesenkt. Gleichzeitig sind von der LKW-Maut nur etwa 7,5% des Straßennetzes beaufschlagt, während bei der Schiene für alle Strecken und überall die Trassengebühren zu 100% bezahlt werden müssen.

Aber damit nicht genug der einseitigen Kostensteigerungen, im Rahmen sogenannten „Schienennutzungsbedingungen“ bürdet DB Netz ihren Kunden weitere Zusatzkosten auf: Hiernach wird auch für jede stornierte Trasse eine Gebühr erhoben, die teilweise auf dem 100% Niveau einer tatsächlichen Benutzung liegt. Man stelle sich vor, dass ein Transporteur die Straßenmaut im Voraus entrichten müsse und er für den Fall, dass er einen anderen Weg oder gar nicht führe, die Maut trotzdem, noch dazu fallweise in voller Höhe, zu entrichten habe. Welcher Aufschrei würde (zu Recht!) durch die Branche gehen? Bei der Schiene allerdings wird dieses Vorgehen geduldet

oder sogar unreflektiert gefordert, eine diskriminierungsfreie Gleichbehandlung zwecks Wettbewerbsgleichheit unter den Verkehrsträgern wird hier bisher nicht thematisiert.

Damit sei das Ende der Fahnenstange aber immer noch nicht erreicht: Seit gut zwei Jahren arbeitet DB Netz an einem sogenannten „Anreiz-System“. Hintergrund ist eine Pünktlichkeitsoffensive für alle Züge, eben auch für Güterzüge. Wer seinen Fahrplan zukünftig nicht „einhalte“, der solle Strafe zahlen. Dabei werden bei den derzeitigen Planungen wesentliche Ursachen für zum Teil tatsächlich massive Verspätungen auch der Güterzüge, die im Verantwortungsbereich von DB Netz liegen, außer Acht gelassen: Die vernachlässigte, nicht ausgebaute und ihrer Durchlassfähigkeit beraubte und deshalb überlastete von DB Netz verantwortete Schieneninfrastruktur, bei gleichzeitig ständig steigenden Schienenverkehren.

Selbstredend sind Probleme, die zu Verspätungen führen, auch den Kunden, also den Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst anzurechnen: Störungen an Triebfahrzeugen, ein eklatanter Lokführer-Mangel, verspätete Bereitstellung aus den Terminals. Aber auch letztere Ursache für Verspätungen sind oftmals wiederum dem Mangel an ausreichend vorhandener Infrastruktur geschuldet, regelmäßig fehlt es an Gleisen für frühzeitige Bereitstellungen, an notwendigen Raumstrukturen für Zugvorbereitungen, Rangierarbeiten und mehr. Die Zusammenhänge von nur nach auf Kante genähten Infrastrukturen und hieraus resultierende Folgeerscheinungen liegen im täglichen Geschäft offen zutage, sind dabei aber so engmaschig, dass es absurd erscheint, einen „alleinigen Schuldigen“ für Verspätungen ausfindig machen zu wollen um diesen dann zur Kasse zu bitten. Es sind auch hier die vielen kleinen Zahnradchen des realen Betriebes, die leider nicht mehr richtig ineinandergreifen und deshalb Fahrpläne auch für Güterzüge frühzeitig (oft genug schon vor Abfahrt!) zur Makulatur werden lassen. DB Netz scheint in dieser prekären Situation jedenfalls offenkundig das Gespür für wesentliche Zusammenhänge des Eisenbahnbetriebes aus dem Blick verloren zu haben. Strafgebühren für Verkehre auf der Schiene sind darüber hinaus hochgradig kontraproduktiv, wenn sie Verkehrsverlagerung in Richtung Schiene verhindern, bzw. in Richtung Straße sogar begünstigen.

Das Schienennetz in Deutschland ist auf seinen Hauptabfuhrstrecken (= Magistralen) heute schon teilweise überlastet. Beileibe ist das für Experten aber keine neue Erkenntnis, sondern entspricht einen Zustand, der seit mindestens zwei Jahrzehnten anhält. Gegenmaßnahmen wurden nicht nur von der Politik, sondern auch bei DB Netz verschlafen, gleichzeitig aber für die Benutzung gerade dieser Korridore sehr wohl Jahr für Jahr steigende (Straf-)Gebühren von den Nutzern verlangt, dies mit der Begründung, dass die Streckenauslastung hier zu hoch sei. Erst die Bundesnetzagentur gebot diesem Treiben vor wenigen Jahren endgültig Einhalt. Heute kostet jeder gefahrene Streckenkilometer deshalb auf jeder Strecke im Netz der DB das Gleiche, was aber einer besseren Auslastung des Gesamtnetzes

deswegen nicht zu Gute kommt, weil sich eine große Anzahl von Strecken zwar als Ausweichrouten zu den überlasteten Magistralen anböten, sie sich für einen vernünftigen Betrieb auf Grund ihrer mangelhaften Ausstattung (zum Beispiel fehlende Elektrifizierung) allerdings wenig eignen. Somit stehen auf den Hauptabfuhrstrecken teilweise schon gar keine freien Trassen mehr zur Verfügung. Wo hinsichtlich dieser Herausforderung die von Politik und Gesellschaft (berechtigterweise!) gewünschten Mehrverkehre aus der Verlagerung von der Straße auf die Schiene untergebracht werden könnten, bleibt dabei fraglich.

### **Herausforderung Abstellen von Zügen**

DB Netz stellt diskriminierungsfrei die Trassen für die auf ihrem Netz verkehrenden, also rollenden Züge zur Verfügung, wozu das Unternehmen gesetzlich auch verpflichtet ist. Ein reibungsloser Zugbetrieb kann aber naturgemäß nicht nur aus rollendem Verkehr bestehen. Denn irgendwo und irgendwann müssen Züge auch anhalten und stehenbleiben können: Personal muss abgelöst werden und abgelöst werden, Personal muss auch ohne Ablösung spätestens alle fünf Stunden die gesetzlichen Ruhepausen einhalten, Züge müssen vor-, nachbereitet und gewartet werden, Güterzüge müssen beladen werden und vieles mehr. Für all diese Zusatzleistungen verlangen DB Netz, bzw. unterhalb von DB Netz angesiedelte Unternehmen zusätzliche Gebühren von den Nutzern. Die Kosten sind enorm: Einen Zug beispielsweise für maximal eine Stunde abzustellen schlägt mit 50 € zusätzlich zu Buche. Verglichen mit dem LKW-Verkehr auf Autobahnen werden dahingegen seitens des Bundesverkehrsministeriums große Parkplätze entlang der Autobahnen gebaut und zunehmend ausgebaut, die kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Auch hier stellt sich die dringende Frage nach Wettbewerbsgleichheit.

Schlimmer noch offenbaren sich die Realitäten des täglichen Bahnbetriebes in den stark frequentierten deutschen Bahnhöfen – insbesondere in solchen, die von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Übergabe und Übernahme von Zügen gleichzeitig genutzt werden oder die an den Grenzen zu den Nachbarstaaten liegen, wo beispielsweise Güterzüge von einem EVU an das andere EVU eines Nachbarlandes übergeben werden. Funktionieren alle Time Slots (was eher nicht die Regel ist), dann erfolgt die Übernahme relativ zeitnah. Sehr oft aber verzögern sich die Übergaben aus verschiedensten, oben bereits dargelegten, betrieblichen Gründen und der für den Weitertransport vorgesehene Zug kann nicht sofort weiterfahren. Das „Warten“ eines Zuges kann so manchmal mehrere Stunden andauern, ohne, dass die transportierenden Kunden die Schuld trafen. Dennoch, DB Netz bittet auch hier gnadenlos zur Kasse: Ab der zweiten Stunde wird die Gebühr besonders drastisch heraufgesetzt und oft genug haben die Kunden Gebühren von 1.000 € (wohlgemerkt fürs Warten ...) aufzubringen. Beim Verkehrsträger Schiene sieht man solche

Zusatzkosten als Selbstverständlichkeit an, man stelle sich dieses Szenario aber bitte (und erneut ...) auf Autobahnrastplätzen vor.

Bleiben wir auf den bundesdeutschen Autobahnen: Die autofahrende Nation geht einfach davon aus, dass an jeder Autobahn-Raststätte eine funktionierende Toilette vorhanden ist, außerdem spezielle Parkplätze mit WCs in zuverlässiger Regelmäßigkeit längst des Reiseweges anzufahren sind. Auch wenn Unternehmungen wie SANIFAIR und Co. für diese menschlichen Erleichterungen Gebühren verlangen, ist diese Ausgangslage heute eine selbstverständliche. Nicht so bei der Eisenbahn. Fahrgäste des Schienenpersonennahverkehrs haben zumindest als Fernverkehrsreisende eher keine Probleme. Die Züge sind mit einer ausreichenden Zahl von Toiletten ausgestattet. Bei den Kunden des Nahverkehrs schaut es schon ein wenig anders aus – aber immerhin ist die Chance groß, in einem Nahverkehrszug zumindest eine funktionierende Toilette vorzufinden. Ansonsten bleiben nur die großen Bahnhöfe bei Ankünften und Abfahrten. Aber im Güterverkehr? Fehlanzeige! Der Güterzug wird naturgemäß und dem Betrieb folgend im Nirgendwo abgestellt. Toiletten für das Personal gibt es dort prinzipiell nicht. Die in Deutschland selbst eingesetzten Lokomotiven verfügen über keine Toiletten, die ggfls. bei Stillstand und während Wartezeiten, Aufenthalte, Abstellungen genutzt werden könnten. Was bleibt, ist die freie Natur. Ein Glücksfall ist es, wenn ein Güterzug zumindest in einem Bahnhof stehen bleiben kann, in dem es eine funktionierende Toilette in der Nähe gibt. Güterbahnhöfe aber liegen oftmals abseits der so ausgestatteten Personenbahnhöfe. Dem Ganzen wird durch eine Forderung des für die Überwachung des Eisenbahnverkehrs zuständigen Eisenbahn-Bundesamts die Krone aufgesetzt: Eisenbahnverkehrsunternehmen (wohlgemerkt nicht die für die Infrastruktur zuständige DB Netz) hätten jeweils dafür Sorge zu tragen, dass ihren Personalen Toiletten während des Dienstes zur Verfügung stünden ... Diesem täglichen Wahnsinn auf Deutschlands Schienen wohnt ein bitterer Beigeschmack inne, wenn man bedenkt, dass in der Branche ein eklatanter Mangel an Lokführern herrscht, denen die Erledigung einfachster Grundbedürfnisse auf dem deutschen Schienennetz verwehrt bleiben.

### **Takt in die Zukunft? Herausforderungen**

Bis heute gibt es kein wirklich ausgereiftes und nachhaltiges Konzept, wie sich der Schienenverkehr in Deutschland innerhalb der nächsten zehn oder gar 20 Jahre entwickeln soll. Zwar feilt man mit Akribie am „Deutschlandtakt 2030“ sowie am „Masterplan Schienengüterverkehr 2030“, steht dabei aber weiterhin vor der bisher ungelösten Herausforderung, wie der zu erwartende und notwendige Mehrverkehr vom bisherigen Schienennetz verkraftet werden könnte. Hinzu kommen die ganz unterschiedlichen Interessenslagen der Nah-, Fern-, und Güterverkehrskunden, übergreifende und gesamtbetrieblich kluge Ideen und Initiativen fehlen auch hier. Unterm Strich werden Ausbau und Zukunftsfähigkeit der Schiene für diese

Mehrverkehre und unter Berücksichtigung dieser Interessen sehr hohe Kosten verursachen. Dennoch steht fest: Wir brauchen diese Investitionen für eine Verkehrswende, die nur mit einem umfassenden Verkehrskonzept, das vornehmlich die Schiene, aber auch andere Verkehrsträger intelligent miteinschließt gelingen kann; diese Konzept muss – und dafür sprechen alle Erfahrungen des Betriebes - einhergehen mit dem Ausbau der physischen Schieneninfrastruktur, neben einem digitalen Ausbau der Schiene. Nicht zielführend sind dabei Sackgassen-Projekte, wie beispielsweise die Elektrifizierung von Autobahnen oder Bauvorhaben, wie Stuttgart 21, die wertvollen Ressourcen und unverhältnismäßig hohe Geldmittel binden und verschlingen, sodass diese für andere sinnvolle Maßnahmen nicht mehr zur Verfügung stehen.

### **Herausforderung Zugsicherungssysteme**

Für ihre Eisenbahnen rangen sich die Länder eines noch nicht geeinten Europas seinerzeit (mit wenigen Ausnahmen) dazu durch, sich auf eine einheitliche Spurweite zu einigen. Genau damit endeten dann aber auch die Gemeinsamkeiten. Vor allem bei den Signalisierungssystemen zur Sicherung des Zugverkehrs gingen die Staaten ganz eigene Wege und jede Länder- und Staatseisenbahn erfand (übrigens auch aus strategischen Gründen) ein eigenes höchst komplexes Sicherungssystem. Daran hat sich bis heute im Staatenvergleich wenig geändert. Selbst bei der viel später einsetzenden Elektrifizierung entstanden immer noch unterschiedliche Systeme, die ebenfalls von nationalen politischen Entscheidungen herrührten. Sie wogen von Anbeginn besonders schwer, machten sie doch durchlaufende Züge zum Problem und in der Regel einen Lokwechsel am jeweiligen Grenzbahnhof erforderlich. Letztgenanntes Hindernis hat der Fortschritt in der Bahntechnologie so gut wie überwunden, denn heute gibt es Lokomotiven, die dank moderner Elektronik in allen in Europa vorherrschenden Stromsystemen fahren können.

Bei den Zugsicherungssystemen sieht das ganz anders aus: Hier hatte man sich innerhalb der EU vor mehr als 20 Jahren dahingehend verständigt, dass ein einheitliches rechner- und satellitengestütztes System europaweit einzuführen sei: das European Control Train System (ETCS). Diese grundsätzlich nachhaltige Idee erdachte man allerdings ohne die rechnerbasierten Systeme üblicherweise stets innewohnenden unterschiedlichen Software-Standards, incl. dynamischen Update-Zyklen zu berücksichtigen, will heißen, ein solches System funktioniert immer innerhalb eines geschlossenen Systems besonders zuverlässig. Was jeder zwischen Arbeitsplatz und Home-Office Pendelnde weiß, der schon mit den unterschiedlichen Standards und Updates eines Programmes zu kämpfen hat, wird in einem komplexen System aus gar vielen Eisenbahnen dem ETCS zum Verhängnis. So haben wir heute die Situation, dass in vielen Ländern zwar ETCS bereits auf diversen Streckenabschnitten installiert wurde und wird, aber diese in unterschiedlichsten Software-Konfigurationen zu betreiben sind. Die Hardware (hier die



Schienenfahrzeuge) müssen mit der jeweiligen Software arbeiten können. Bei zwischenzeitlich rund zehn verschiedenen Standards eine Herausforderung für die Hersteller (die Software-Updates offenbaren sich dabei offensichtlich genauso unberechenbar wie sie zeitunabhängig sind; jeder kennt diese Situation aus dem Home-Office), was mittlerweile die Kosten für Strecken und Fahrzeuge unverhältnismäßig in die Höhe treibt. Unter anderem die Schweiz hat nun die Notbremse gezogen und stellt in Frage, das System ETCS noch im Gesamtnetz einzuführen, solange nicht klar ist, welchen Nutzen es unter diesen Voraussetzungen und bei den enormen Kosten noch haben kann.

Fast schon delikater mutet es an, dass die Vorstandseben von DB Netz trotzdem nicht müde wird felsenfest zu behaupten, dass mit Einführung von ETCS „alle Probleme auf dem deutschen Schienennetz gelöst seien“, noch dazu „ein viel dichter Zugverkehr aller auf einem Gleis vereinten Verkehre (Fern-, Nah-, Güterverkehre) stattfinden könne“.

Verschwiegen wird dabei zusätzlich, dass ETCS neben den beschriebenen Problemen erhebliche und betriebsrelevante Sicherheitsebenen verkraften muss, und zwar auf Kosten der Streckendurchlässigkeit – für deren Erhöhung das System doch eigentlich genutzt werden soll. Auch in diesem Zusammenhanf bestätigte Erfahrungen, veranlasste die Schweiz, die seit jeher innerhalb des Eisenbahnwesens Europas vorausdenkend ist, den weiteren Ausbau von ETCS zunächst zu stoppen. Nicht außer Acht gelassen werden sollte aber auch, dass wir gerade in Deutschland ein sehr gut funktionierendes Zugsicherungssystem vorhalten: die Linienzugbeeinflussung LZB und ihre Weiterentwicklung CIR-ELKE, die sich im täglichen und komplexen Eisenbahnbetrieb bestens bewährt hat und auch seit Jahrzehnten tut. Ob wir weitere Jahrzehnte auf ein in Europa einheitlich funktionierendes System warten können?

Die Konsequenzen aus diesem weiteren Dilemma liegen auf der Hand: Vor Einführung von digitalen Systemen und für deren maximalen Ertrag, kommt man entgegen gebetsmühlenhaften Beteuerungen nicht mehr umhin, eine ausreichend verfügbare und moderne physische Infrastruktur zu schaffen.

Zum einen betrifft dies, was die Politik (wie bei allen Herausforderungen, die Raum-Fragen in einem prosperierenden Land betreffen) nur ungern thematisiert: Die Forderung nach mehr Schienen. Die Digitalisierung und computergesteuerte Zugfahrten machen sehr wohl Sinn, allerdings braucht es dafür nicht weniger oder eine gleichbleibende Zahl an, sondern grundsätzlich mehr Gleise. Ein banales Beispiel: Züge müssen zwingend zwischengeparkt werden, damit schnellere Züge passieren können. Im täglichen Betrieb wird das zu einem sich ständig verschärfenden Problem. Ein zweites banales Beispiel: Ein Zug muss zwischenparken, um auf die Entladung eines den Hafen verspätet anlaufenden

Container-Schiffes zu warten. Derzeit sind die Kapazitäten für solche „Parkräume“ auf allen Magistralen weitgehend erschöpft.

Zum anderen betrifft eine moderne Infrastruktur die Modernisierung unserer Stellwerkstechnik, die bis heute aus zwei Jahrhunderten stammt. Nichts spricht gegen deren nachgewiesene und zum Teil über hundert Jahren währende Zuverlässigkeit (allein ca. 300 mechanische Stellwerke im täglichen Betrieb in Deutschland), aber für die Einbindung in digitale Systeme sind sie doch gänzlich ungeeignet. Regelmäßig verschwiegen wird dieser anachronistische Betriebszustand von DB Netz, deren Behebung allein sogar Milliarden verschlingen könnte. Von der Politik wird er offenkundig übersehen.

Es bleibt dabei: Zunächst muss also die Modernisierung der Infrastruktur in die Hand genommen und für das 21. Jahrhundert fit gemacht werden.

### **Herausforderung Planen, Bauen und Fahren**

Die bisherige Verkehrspolitik verantwortete die Vernachlässigung des deutschen Schienennetzes in erheblichem Maße. Heute verlangt man erhebliche Instandsetzungsmaßnahmen, die derzeit aber vor allem dem Bestandserhalt dienen müssen. Die Zahl der Baustellen ist in dieser Folge einmal mehr sprunghaft angestiegen. Bauen und reparieren muss man die Schienenwege nun allerdings schon seit über 180 Jahren. Dass aber durch Baumaßnahmen über mehrere Wochen oder gar Monate hinweg der Bahnbetrieb auf ganzen Strecken komplett eingestellt wird, ist eine noch ganz junge Entwicklung, die früher, selbst in Mangel- und Kriegszeiten, kaum denkbar war. Nicht von ungefähr macht sich unter Experten zunehmend der Eindruck breit, dass die Bahn-Bauarbeiten nicht mehr sorgsam genug, vorausschauend und für den maximalen Betriebserhalt, einschließlich einer Fürsorge für Reisende und/oder Güterverkehrskunden, geplant und durchgeführt werden.

DB Netz AG ist in vielerlei Unterfirmen aufgeteilt. Für die Baustellen ist deshalb maßgeblich DB Bahnbau verantwortlich. Das Unternehmen plant die Baumaßnahmen und hat diese dabei naturgemäß so kostengünstig wie möglich auszuführen. Ein laufender Bahnbetrieb stört natürlich grundsätzlich und zunächst während solcher Baumaßnahmen, ist aber natürlich möglich (und war 160 Jahre lang Usus), wird aber aus Kostengründen nicht mehr primär verfolgt, die Lösung einer billigeren kompletten Einstellung des Zugverkehrs deshalb regelmäßig erwogen und immer öfter bevorzugt. Für den Nahverkehr löst man das Problem nicht fahrender Züge durch Schienenersatzverkehre. Das ist zwar für Reisende regelmäßig ein Ärgernis, aber auf kurzen Abschnitten, wenn die Ersatzleistung funktioniert, gerade noch akzeptabel. Für den Fernverkehr wird es schon kritischer. Dieser muss dann meist weiträumig umgeleitet werden. Fahrzeitverlängerungen oder gar Ausfälle von Halten in nicht mehr angefahrenen Bahnhöfen zwingen die Fahrgäste unverschuldet zu Umwegen und erzeugen oft verlängerten Reisezeiten.

Schlimm trifft es aber den Güterverkehr. Für diesen ist ein Schienenersatzverkehr prinzipiell nicht vorgesehen und auch nicht möglich. Güterverkehre müssen deshalb ebenfalls oftmals weite Umwege fahren und das führt zu verspäteten Transportleistungen bzw. verspätet erfüllten Kundenaufträgen. Die durch die Umwege verursachen oft erheblichen Mehrkosten werden, und das ist wiederum delikater, von DB Netz als zusätzliche Laufwege per Trassenpreis berechnet. Darüber hinaus verursachen diese längeren Laufwege natürlich auch höhere Energiekosten. Wiederum profitiert DB Netz hiervon, weil zusätzliche Energieabgaben über die Tochtergesellschaft DB Energie, der die Oberleitung gehört, voll in Rechnung gestellt werden, denn es gilt der Grundsatz höherer Stromverbrauch = höhere Durchleitungskosten. Kurz zusammengefasst heißt das: Baustellen im Netz führen zu einer finanziellen Mehrbelastung der Güterverkehrskunden und zu mehr Profit bei DB Netz.

Wenn die Kunden noch Glück im Unglück haben, dann führt DB Netz auf zweigleisigen Strecken in Baustellenbereichen wenigstens eingleisig zu befahrende Abschnitte ein. Dann können zwar nicht mehr alle fahrplanmäßigen Züge verkehren, aber es gibt wenigstens für alle Kunden weiterhin ein Angebot; auch Fernverkehr kann auf seiner angestammten Route weiterverkehren.

Bei nun geschickter Planung nutzen die Güterzüge in diesem Falle den eingleisigen Abschnitt außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Aber leider finden solche intelligenten Planungen und Verkehrsführungen immer seltener statt. Sie dürften für DB Netz mutmaßlich zu aufwendig oder komplex – oder sogar (siehe oben) weniger profitabel sein.

Und dann gibt es Szenarien die immer seltener als „nur Ausnahme“ zu bewerten sind: Während DB Bahnbau im Zuge einer Baumaßnahme anstrebt, dass möglichst wenige oder gar keine Züge die Baustelle passieren mögen, versucht DB Netz mit den beteiligten Verkehrsunternehmen Ersatzfahrpläne zu erarbeiten. Die Verkehrsunternehmen organisieren dann den ggfs. notwendigen Schienenersatzverkehr und mehr. Sind dann alsbald die Kunden mit entsprechenden Aushangfahrplänen, Pressemitteilungen usw. verständigt, passiert immer häufiger etwas Seltsames: Es verkehrt kein Zug, es wird aber auch nicht gebaut. Was ist passiert?

Aus bestimmten Gründen konnten in solchen Fällen die Bauarbeiten nicht beginnen und mussten verschoben werden. Das kann selbstredend daran liegen, dass ein beteiligtes (Bau-) Unternehmen in Verzug geraten ist und eine neue Baustelle nicht beginnen konnte oder es fehlt einfach noch an der einen oder anderen Genehmigung, so dass die geplanten Baumaßnahmen nicht zeitnah umgesetzt werden können. Eigentlich unproblematisch darauf zu reagieren. Das System zeigt nun aber seine Schwächen in gänzlicher Form, da in solchen Situationen niemand mehr in der Lage ist, kurzfristig zu agieren und neu im Sinne des Schienenverkehrs zu planen. Es sind zu viele Zuständigkeiten, Abhängigkeiten, Dritte und Firmen in die Prozesse integriert.

Somit ist das, was die Eisenbahn früher einmal auszeichnete hier ganz besonders abhandengekommen: Flexibilität. In der Konsequenz steht das Vorhaben zunächst still, es fahren trotzdem keine Züge und die damit verbundenen Kosten explodieren. Zusätzlich zeichnet sich ab, dass die maßgeblichen Strukturen durch die Vorschriftenlage und die gesetzlichen Auflagen erstarrt sind.

### **Herausforderung Eisenbahner mit Herz und Verstand**

Nicht zuletzt stößt man hier auch auf besondere Herausforderungen computergestützter Arbeit im Eisenbahnwesen: Was in einem EDV-System einmal hinterlegt ist, lässt sich nachträglich meist nicht mehr schnell und flexibel ändern. Die EDV ist notwendig, um die Arbeit mit komplexen Systemen zu vereinfachen. Es braucht aber dazu Menschen, die die Zusammenhänge verstehen und letztendlich auch übergeordnete, rationale Entscheidungen treffen können und dürfen, notfalls, und bei einem sensiblen und komplexen System wie die Eisenbahn gerade und insbesondere. Die Eisenbahn braucht nach wie vor Menschen, die das System mit all seinen Facetten durchdringen, es bestenfalls von der Pike auf kennengelernt und verinnerlicht haben. Dabei ist die Eisenbahn wenig mit anderen Industrieprodukten oder Verkehrssystemen vergleichbar.

Über eins müssen sich Politik, Gesellschaft und Bahn im Klaren sein: Eisenbahnverkehr ist aufwendig und kostenintensiv. Nur wenn ihm die gleiche Aufmerksamkeit zugedacht wird, wie anderen Verkehrsträgern, wie zum Beispiel dem Straßenverkehr, kann dieser wesentlich effektiver, klimafreundlicher und gut für uns alle sein. Ein vernünftiges und zukunftsträchtiges Ineinandergreifen der Verkehrsträger braucht zunächst aber auch wenigstens deren Gleichbehandlung. Hier gibt es nach jahrzehntelanger Vernachlässigung der Eisenbahn enormen Nachholbedarf. Leider wurde insbesondere in den vergangenen Jahrzehnten immer weniger Aufklärung um und Verständnis für die Eisenbahn betrieben/geworben. Diese Arbeit kann heute nur von Menschen gemacht werden, die wissen, was Eisenbahn ist und bedeutet und welche Zukunftschancen uns das System Scheine bietet. Nicht nur die Schweiz macht uns vor, was es heißt, sein „Bähnli“ zu lieben einen gesellschaftlichen Konsens darüber erreicht zu haben. Davon, seine Eisenbahn zu schätzen und zu lieben, kann bei uns allerdings keine Rede sein. Beginnen wir im Kindergarten: Wenn es dort zum Spielen neben Autos (noch) eine Holzeisenbahn gibt, ist viel gelungen. Aber es fehlt schon hier an der notwendigen Pädagogik, den Kindern die Vorteile des Verkehrsmittels Eisenbahn so früh wie möglich, permanent und spielerisch näherzubringen.

Auch in den Curricula der Grundschulen taucht das Thema Eisenbahn im Rahmen einer Erziehung für öffentlichen (und nicht individual-) Verkehr nicht wirklich auf. Für regelmäßige Klassenfahrten wird mehrheitlich nicht an die Bahn und verknüpfende Systeme gedacht, sondern prinzipiell an den umweltunfreundlicheren, extra

fahrenden Bus. Dabei bieten die Bahnen in Deutschland unschlagbare Angebote für Schulklassen. Aber die Lehrkräfte selbst müssten diesen Verkehrsträger überhaupt erst wieder in ihrer eigenen Vorstellungswelt Raum geben – wenn die Bahn schon nicht im Lehrplan verankert ist oder nicht zur eigenen Lebenswirklichkeit der Lehrenden gehört.

In den weiterführenden Schulen entsteht gar der Eindruck, dass das Thema Eisenbahn völlig „unsexy“ sei. Dabei sollten gerade unsere Teenies für das System Eisenbahn als möglicher Garant für das Erreichen der Klimaziele sensibilisiert sein. Schließlich ist es diese Generation, die uns zeigt, was es heißt, für das Klima zu kämpfen: Ohne das Verkehrsmittel Eisenbahn wird das nicht gelingen können.

Zum Schluss sei noch der Blick auf die Berufswahl junger Schulabgängerinnen und -abgänger geworfen: Der Beruf der Lokführerin und des Lokführers ist trotz aller Beanspruchung immer noch eine inspirierende Herausforderung gerade für junge Menschen, noch dazu an einem heute wieder hochmodernen Arbeitsplatz. Betriebspersonale, Disponenten und Fahrdienstleiter sind heute verantwortungsvolle Posten die zudem gut- und sogar hochbezahlt sind. Organisatorische Fähigkeiten sind gefordert, monotone Tätigkeiten gibt es eigentlich nicht.

### **Eisenbahn braucht Konsens**

Es bleibt dabei, für die Hinwendung zur Eisenbahn auf allen Ebenen braucht es eine weitreichende sprichwörtliche Weichenstellung von Politik und Gesellschaft, mit dem klaren Bekenntnis: „Wir brauchen das Verkehrsmittel Eisenbahn. Und wir wollen intelligente Verkehrskonzepte, die die einzelnen Verkehrsträger untereinander verknüpfen“.

Der Ideenreichtum und die Energie unsere jungen Kreativen sind dafür gefordert. Ihnen muss der Weg dorthin aufgezeigt werden. Denn für ein funktionierendes Gesamtsystem Bahn braucht es eine neue Generation, die das System Eisenbahn verinnerlicht haben wird. Bausteine hierfür kann natürlich, wie bisher auch, die private Wirtschaft liefern, Ohne grundsätzliches Bekenntnis und ohne Konsens aber, übrigens auch für fairen und vernünftigen Wettbewerb, wird dies weiterhin mehr schlecht als recht gelingen. Auch wenn das Erlangen eines Konsenses und die Umsetzung der Maßnahmen mindestens ein Generationenalter brauchen dürfte, sollten wir nicht verzagen: Vornehmlich die letzten 25 Jahre hat es schließlich auch gebraucht, das Verkehrsmittel Schiene aus Kostengründen auf den heutigen Tiefpunkt zu führen. Wird jetzt der obligatorische „Stopp-Knopf“ gedrückt, könnte das der Startpunkt für eine echte Verkehrswende sein.

Die Weichen dafür, wie unsere Verkehrswelt in zehn, zwanzig und dreißig Jahren aussehen soll, sind eben heute zu stellen. Nicht morgen. Für eine langfristig bessere Eisenbahn in Deutschland.

*Armin Götz, zum Jahreswechsel 2019/20*