

Johann-Günther König

Anschluss verpasst!

Johann-Günther König

Anschluss verpasst!

Die Krise der deutschen Bahn

zu **Klappen!** 

© 2024 zu Klampen Verlag · Röse 21 · 31832 Springe · zuklampen.de

Umschlaggestaltung: Stefan Hilden · München · hildendesign.de
unter Verwendung mehrerer Motive von shutterstock.com

Satz: Germano Wallmann · Gronau · geisterwort.de

Lektorat: Clemens Wlokas · Springe

Druck: CPI – Clausen & Bosse · Birkstr. 10, 25917 Leck · cpidirect.cpi-print.de

ISBN Print 978-3-98737-022-9

ISBN E-Book-PDF 978-3-98737-426-5

ISBN E-Book-Epub 978-3-98737-425-8

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <<http://dnb.dnb.de>> abrufbar.

Die automatisierte Analyse des Werkes, um daraus Informationen
insbesondere über Muster, Trends und Korrelationen gemäß
§ 44b UrhG (»Text- und Data-Mining«) zu gewinnen, ist untersagt.



Für die mich so anschlussicher beratenden Freunde
Clemens Wlokas und Volker Stuhldreher

Inhalt

Schienenersatzplan (Einleitung)	9
Mehr Fortschritt wagen ...	14
Betriebsablauf für Leidenswillige	18
Bahnreform aus dem Gleis	21
EU im Gleis	28
Anschlusszüge nicht erreicht	33
Überlastete Schienen	40
Verunfallte Sicherheit	46
Bahn- oder Wahnhof?	49
Reines Desaster: Stuttgart 21	52
Bequemlichkeiten ade	55
Alles aus dem Deutschlandtakt	60
Streiks machen Bahn-Sinn	67
Verfahrene Deutsche Bahn AG	70
DB InfraGO to go?	79
Trasse und Traktion trennen?	82
Völlig abgefahren – der SPNV	87
Deutschland im Ticket	95
Ihre nächsten Busfahrmöglichkeiten	98
Zukunft unter rollendem Rad	102
Anmerkungen/Nachweise	109
Literaturhinweise	123

Schienenersatzplan

»Mir ist nicht bange«, sagte Johann Wolfgang von Goethe 1828, »daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.«¹ Seit der Vereinigung der beiden deutschen Nachkriegsstaaten und der sogenannten Bahnreform von 1994 tun und lassen die Eisenbahnen hierzulande zwar alles Mögliche, nur zum »eins werden« mit dem Land, mit Europa und den Fahrgästen tragen sie kaum bei.

Die 200 Jahre zurückliegenden Gespräche Goethes mit Eckermann datierten noch vor dem Beginn des öffentlichen deutschen Schienenpersonenverkehrs am 7. Dezember 1835. Aufgrund des seitdem enormen technischen und elektronischen Fortschritts sollten wir längst über eine durchgängig elektrifizierte und die bundesdeutschen Landschaften sinnvoll erschließende Eisenbahn verfügen, die mit optimal aufeinander abgestimmten Fahrplänen und einer übersichtlichen wie preiswerten Tarifgestaltung aufwartet. Und die selbstverständlich gut ausgestattete und mit anderen Verkehrsmitteln erreichbare Bahnhöfe zu bieten hat – wohlgemerkt allerorten mit hilfsbereitem und freundlichem Personal. Doch davon kann wirklich keine Rede sein.

Seit 1835 gab es im deutschen Schienenverkehr einige größere Zäsuren. Zuerst die Etablierung einer einheitlichen Staatsbahn nach dem Ersten Weltkrieg, dann der Betrieb zweier Staatsbahnen nach der deutschen Teilung 1949, ab Mitte der 1960er Jahre der große Bedeutungsverlust der Eisenbahn durch die Massenmotorisierung, 1994 die Verschmelzung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG und 1996 die Übertragung des Schienenpersonennahverkehrs in die Obhut der Bundesländer und die Öffnung des deutschen Eisenbahnnetzes für nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen.

Der ab der Bahnreform 1994 sogenannte deutsche *Eisenbahn-Markt* – was für ein begrifflicher Irrsinn – erweist sich als ein Spielfeld privater und staatlich kontrollierter Unternehmen und Holdinggesellschaften, die den Prinzipien Wachstum, Konkurrenz und Gewinnmaximierung huldigen. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist auf den Schienen der Bundesrepublik keine einheitliche Staatsbahn mehr, sondern einerseits ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unter vielen

und andererseits ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Allein-
stellungsmerkmal, das für die technischen Voraussetzungen und das
Schienennetz zuständig ist. Dem Bundesfinanzministerium zufolge
handelt es sich bei ihr um ein privatrechtlich organisiertes Staats-
unternehmen.²

»Der Zug steht schon wieder! Keine Ahnung, warum! Auf eins kannst
du dich verlassen! Nämlich, dass du dich auf die Bahn nicht verlassen
kannst! Scheißdeutschebahn!« So kommentiert im 2019 erschienenen
Roman *Fliegen* von Albrecht Selge die Bahncard-100-Heldin das all-
tägliche Geschehen.³ Wer *Bahn* sagt, muss in Deutschland leider allzu
häufig zusätzlich auch *Anschluss verpasst!* fluchen. Da wirken Durch-
sagen wie »Reisende, die sportlich unterwegs sind und nicht zu viel
Gepäck haben, sollten den Anschlusszug noch erreichen«, fast schon
tröstlich. Die 1994 in die Verkehrswelt geschobene Deutsche Bahn
AG konnte 2024 im dreißigsten Jahr ihres Bestehens nicht gerade mit
Leistungen prahlen, die zum Feiern Anlass geben. Ihr Schienennetz
ist so marode wie sonst nirgendwo in der EU, im Schienenpersonen-
fernverkehr kommen mehr als ein Drittel der Züge zu spät und in den
veröffentlichten Bilanzen für 2023 spiegelten sich Verluste in Höhe
von 2,4 Milliarden Euro bei einem aufgelaufenen Schuldenstand von
imposanten 34 Milliarden Euro.⁴ Was Wunder, dass viele Bahnfahr-
gäste und nicht minder viele Beschäftigte der Deutschen Bahn nichts
wirklich Gutes über den mehr schlecht als recht laufenden Betrieb zu
sagen haben.

Ganz zu schweigen von der Fußballeuropameisterschaft im Som-
mer 2024, die aus Sicht der UEFA »eine grüne EM, sehr umweltfreund-
lich, [...] eine nachhaltige EM« sein sollte. Damit die Mobilität der Fans
und Teams klimaschonend gewährleistet sein würde, betätigte sich
die Deutsche Bahn AG als offizieller Sponsor der UEFA und ließ es an
Selbstlob für den Einsatz beim »grünen Turnier« nicht mangeln.⁵ Sie
stellte täglich Sonderzüge bereit und verkaufte den Inhabern von EM-
Eintrittskarten für Fahrten innerhalb Deutschlands Tickets zum Preis
von 30 Euro in der 2. Klasse und 40 Euro für die 1. Klasse – Verspä-
tungen und Zugausfälle inklusive.⁶ Als die deutsche Mannschaft von
Blankenhain mit dem Zug nach Herzogenaurach fuhr, kam sie mit
17 Minuten Verspätung dort an. Sieben Nationalmannschaften reis-
ten – nicht wie die meisten – mit dem Bus, sondern mit der Bahn zu
den jeweiligen Spielorten, wofür es im UEFA-Sponsoringvertrag mit
der DB spezifische Vereinbarungen gab.

Nachdem der in Südengland häufig mit Bahnproblemen konfron-
tierte Journalist Miguel Delaney seine ersten Erfahrungen auf deutschen

Schienen gesammelt hatte, kommentierte er das mit den Worten: »Es ist noch schlimmer als bei uns – und ich hätte nicht gedacht, dass ich das je sagen würde.«⁷ Was Wunder, dass die *Süddeutsche Zeitung* prompt titelte: »Angstgegner Deutsche Bahn«.⁸ Die Deutsche Bahn räumte die Defizite im Fernverkehr während der Fußballeuropameisterschaft durchaus ein. »Wir verstehen den Unmut und die Kritik von Fans«, kommentierte der Fernverkehrschef Michael Peterson das Geschehen: »Die Bahn bietet aktuell nicht die Qualität, die alle verdient hätten.«⁹

Das im Titel aufscheinende Wort *Krise* geht auf den griechischen Begriff *krísis* zurück und bedeutet »Scheidung« oder »Notlage«, die zu einer Entscheidung drängt. Eine Krise zwingt die von ihr Ergriffenen und Betroffenen, Stellung zu beziehen und zu handeln, ganz gleich, ob zu deren Lösung oder zum Untergang in ihr. In diesem Sinne wurde das Wort von Medizinern aufgegriffen und als Fachbegriff für die entscheidende Zuspitzung im Krankheitsverlauf eingeführt – den die Gesundung einleitenden steilen Abfall des Fiebers oder den nicht mehr abwendbaren Übergang ins Siechtum oder den Tod. Dieses Buch betrachtet die *Krise der deutschen Bahn*, weil durchaus nicht auszuschließen ist, dass ihr seit dem Millennium immer stärker wahrnehmbares Siechtum in einen Dauerzustand übergeht. Gegenwärtig jedenfalls hat das 200 Jahre lang existierende Schienenverkehrsmittel ein zentrales Merkmal seiner Funktion eingebüßt: die Zuverlässigkeit.

Mit der *deutschen Bahn* sind in diesem Buch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeint, die auf den Schienen hierzulande ihre Züge rauschen, halten, sich verspäten und ausfallen lassen. In den Blick kommt dabei überwiegend die Deutsche Bahn AG, die schon aufgrund ihrer noch fast absoluten Dominanz im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und der noch vielen Linienverbünde im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie der von ihr betriebenen Infrastruktur ein Thema für sich ist. Bemerkenswerterweise spielt der Schienenpersonennahverkehr die entscheidende Rolle im deutschen Eisenbahnsektor, denn ihn nutzen 95 Prozent aller Bahnfahrenden, während der Fernverkehr nur einen Anteil von 5 Prozent hat. Auch die von den Fahrgästen zurückgelegte Entfernung ist im SPNV mit knapp 60 Prozent der Personenkilometer höher.¹⁰

Im Sommer 2024 hat die neu formatierte Konzernsparte DB InfraGO AG die Ertüchtigung der verschlissenen deutschen Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Die in schönster Werbesprache formulierte Mission der neuen und auf dem Papier als »gemeinwohlorientiert«

bezeichneten Infrastrukturgesellschaft lautet: »Gemeinsam und aus einer Hand ein leistungsfähiges Schienennetz und attraktive Bahnhöfe zu schaffen, die auf ganzer Linie begeistern.«¹¹ Abwarten, den DB Navigator und andere Mobilitätsplattformen im Blick behalten ...

Bis 2030 will die DB InfraGO AG insgesamt vierzig als Hochleistungskorridore eingestufte Strecken mit einer Gesamtlänge von mehr als 4000 Kilometern generalsanieren, die dafür der Planung zufolge jeweils fünf oder noch mehr Monate voll gesperrt sein werden. Mindestens bis zum Beginn des dritten Jahrzehnts – aufgrund üblicher Verzögerungen wahrscheinlich viel länger – kommt auf Berufspendelnde und Bahnreisende hierzulande eine gewiss nicht kleine Herausforderung zu: die der persönlichen Krisenbewältigung. Schließlich müssen die Züge des Fern- und Güterverkehrs während der Vollsperrungen teils lange Umleitungen fahren und werden sicherlich weiterhin Verspätungen sammeln. »Anschluss verpasst!«, dürfte es dann gewiss nicht selten für die Reisenden im Fernverkehr heißen, während die Leute im Regionalverkehr grundsätzlich den Anschluss an eine Bahn verpassen, weil sie mit Bussen des Schienenersatzverkehrs vorliebnehmen müssen und Nerven nicht zuletzt in Staus auf den Straßen verlieren werden.

Die Eisenbahn, das versteht sich gleichsam von selbst, ist seit ihrem Infahrtskommen im frühen 19. Jahrhundert ein unersetzliches Verkehrsmittel. Inzwischen, denke ich, ist sie schlicht das Beste, was uns für längere Fahrten zur Verfügung steht. Und da immer mehr Menschen in Deutschland aus Klima- und Umweltschutzgründen die Verlagerung von möglichst viel Verkehr von der Straße und im Luftraum auf die Schiene befürworten, lautet die entscheidende Frage: Werden die EU-Kommission und die Regierungspolitik alles in ihrer Macht Stehende dafür tun, den Anteil des Bahnverkehrs gegenüber dem schädlichen Auto-, Lastwagen- und Flugverkehr möglichst rasch und erheblich zu steigern? Werden Bund und Länder den deutschen Schienenverkehr nach Maßgabe des Gemeinwohls und mit ausreichender finanzieller Ausstattung wieder Anschluss an die Zukunft finden lassen? Und wie soll politisch mit dem verfahrenen bundeseigenen Konzern Deutsche Bahn AG gerade auch mit Blick auf den »Green Deal« der EU, von dem einige Elemente schon wieder abgeschwächt werden, und den »Klimaschutzplan 2050« der Bundesregierung weiter verfahren werden? Schließlich ist es das Ziel beider Vorhaben, allein bis zum Jahr 2030 mindestens 55 Prozent weniger Treibhausgase als 1990 zu emittieren.¹²

In den folgenden Kapiteln versuche ich in vielerlei Hinsicht zu erhellen, wie es gegenwärtig um den grundsätzlich klimafreundlichen

Verkehrsträger deutsche Bahn bestellt ist, welche Verbesserungen bis wann und wie in Aussicht gestellt sind, und wie es um die Chancen für die tatsächliche Erfüllung der kommunizierten Zukunftspläne für den Schienenpersonenverkehr steht. Wobei der kritische Blick auf die von den Mitgliedstaaten teils zwingend übernommenen Regelungen der EU schon deshalb nicht blind bleiben soll, weil das immer ausgefeiltere »Europäische Eisenbahnrecht« die rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten der einzelnen Nationalstaaten inzwischen fast völlig ausgebremst hat.

Hilfreich waren für mich die Informationen und Studien engagierter Lobbyorganisationen, darunter das Netzwerk *Bahn für Alle*; das Bündnis *Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene*; der *Fahrgastverband Pro Bahn*; der Verein *mobifair e. V.*; die *Allianz pro Schiene*; der *Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN)*; der *Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)* und der *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)*. – Im Eurocity (EC) erfolgt gerade die Durchsage:

Wir müssen noch etwas warten. Der Bahnhof in Basel scheint nicht auf einen pünktlichen deutschen Zug vorbereitet zu sein.