

Rede von **Dr. Bernhard Knierim**, Biophysiker, Politikwissenschaftler, Autor und Mitbegründer von ‚Bahn für Alle‘, auf der 550. Montagsdemo¹ am 8.2.2021

Der Irrglaube an den Wettbewerb im Bahn-Fernverkehr – und warum wir stattdessen mehr Schweiz wagen müssen!

Liebe Freundinnen und Freunde einer besseren Bahn!

Wir vom Bündnis *Bahn für Alle* haben 2005 bis 2008 in einer groß angelegten Kampagne gegen den Börsengang der Deutschen Bahn AG gekämpft – letztlich erfolgreich: Bis heute ist die DB zum Glück zu 100 Prozent in öffentlicher Hand. Aber auch wenn das Schlimmste damals abgewendet werden konnte, ist die seitdem herrschende Richtungslosigkeit in der Bahnpolitik höchst problematisch: Die heutige DB als Aktiengesellschaft im Bundesbesitz ist ein ungünstiger Zwitter aus Privatunternehmen und Staatsunternehmen. Sie ist formell auf Gewinn hin orientiert, und bei vielen wichtigen Entscheidungen verweigert die Bundesregierung die politische Verantwortung und verweist stattdessen auf die „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Konzerns. Gleichzeitig nimmt die Regierung aber punktuell erheblichen Einfluss – beispielsweise, wenn es um die Besetzung des Vorstands oder den Weiterbau des Wahnsinnsprojekts **Stuttgart 21** geht. Ich muss hier für die Montagsdemo sicher nicht nochmal erklären, wie der damalige Kanzleramtsminister und heutige DB-Vorstand Ronald Pofalla im Auftrag von Angela Merkel dafür gesorgt hat, dass der Aufsichtsrat dem Weiterbau wider alle Vernunft zugestimmt hat.

Aber der Bau sinnloser Großprojekte ist nicht das einzige Problem: Diese DB AG versteht sich immer noch als internationaler Logistikkonzern, für den der Bahnverkehr im Inland nur eines von vielen Geschäftsfeldern ist, und sie ist inzwischen selbst in mehrere hundert Unternehmen aufgegliedert, die vielfach nicht gut zusammenarbeiten. Ihr eigentliches Ziel, nämlich einen zuverlässigen, bezahlbaren und komfortablen Bahnverkehr für das ganze Land zu gewährleisten, gerät dabei leider immer wieder aus dem Fokus. Außerdem befindet sich das Unternehmen in einer massiven strukturellen und finanziellen Krise, die durch die Corona-Pandemie zwar verschärft, aber nicht alleine durch diese ausgelöst worden ist.

Daher gibt es völlig zu Recht den Ruf nach einer grundsätzlichen Reform der Bahn. Auch wir von *Bahn für Alle* fordern eine **zweite Bahnreform**. Doch die entscheidende Frage ist natürlich: Was kommt stattdessen? Und hier kommt nun der alte, viele Jahre lang nicht offen ausgetragene Konflikt um die grundsätzliche Ausrichtung der Bahn wieder ins Spiel.

Kurz vor Jahresende haben die Grünen ihre Strategie für eine zukünftige Organisation der Bahn präsentiert²: Die grundsätzlichen Ziele dieser Strategie sind absolut richtig: Mehr Verkehr auf der Schiene, die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und eine bessere und zuverlässigere Bahn. Das wollen wir schließlich alle, und auch die Grünen fordern völlig zu Recht, dass dafür die bisherige Organisationsform der Aktiengesellschaft für die Deutsche Bahn endlich aufgegeben wird. Auch dass das Schienennetz keine Bilanzgewinne mehr erzielen soll, ist eine sinnvolle Forderung. Schließlich ist das dafür zuständige Tochterunternehmen DB Netz AG inzwischen der mit Abstand größte Gewinnbringer des DB-Konzerns, steht dabei aber immer in einem gefährlichen Spannungsfeld zwischen dem Aufschieben von teuren Instandhaltungsmaßnahmen und den staatlichen Zuschüssen zum Unterhalt des Netzes. Dies ist ein wesentlicher Grund für den schlechten Zustand vieler Gleise.

¹ ab 21.12.2020 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online: <https://www.parkschuetzer.de/videos/>

² <https://bahnstrategie.matthias-gastel.de/>

Aber der wirklich gefährliche Vorschlag kommt, wenn man weiterliest: Das Konzept der Grünen beinhaltet die **Trennung** des Schienennetzes und des Bahnbetriebs auf diesem Netz. Die Vision der Grünen ist hier der Wettbewerb: Zukünftig sollen neben einer neuen Deutschen Bahn Betriebs-GmbH diverse andere Bahnunternehmen Züge fahren – und zwar nicht nur im Nahverkehr, sondern auch im Fernverkehr. Diesen Vorschlag hat auch der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Enak Ferlemann von der CDU – wohl in Vorfreude auf eine mögliche schwarz-grüne Regierung – sofort begeistert aufgenommen.

Bei dieser gemeinsamen Begeisterung fühlt man sich fast in die 1990er Jahre zurückversetzt, als noch die Mehrheit an die Segnungen des Wettbewerbs in möglichst allen Bereichen glaubte. Aber gut 25 Jahre später sind wir doch eigentlich schlauer und wissen, dass Wettbewerb wahrlich nicht überall wie versprochen zu besserer Qualität und sinkenden Preisen führt, sondern oft ganz im Gegenteil. Das gilt ganz besonders in den Bereichen der Daseinsvorsorge. Man könnte hier auf die Paket- und Logistikbranche verweisen, die von hunderten Städten im ganzen Land teuer bezahlte und bitter bereute Privatisierung von öffentlichen Versorgungsbetrieben oder auch auf den Schienenverkehr selbst. Denn im Schienenpersonennahverkehr gibt es schon heute einen Ausschreibungswettbewerb zwischen verschiedenen Bahnunternehmen. Und speziell in Baden-Württemberg muss man wohl kaum erklären, dass dieser bei weitem nicht nur segensreiche Auswirkungen hat. Schließlich haben die Grünen hier ihr Modell des Ausschreibungswettbewerbs schon umgesetzt, und seit einigen Jahren fahren deswegen nun Züge diverser Unternehmen wie *Abellio* und *Go-Ahead* durchs Land. Die Folgen sind viele ausgefallene und oft zu kurze Züge, Personalmangel, Verspätungen und Unzuverlässigkeit.

Verkehrsminister Hermann würde mir jetzt entgegenhalten: Aber wir haben durch den Wettbewerb massiv Geld gespart und konnten deswegen mehr Verkehr bestellen. Und außerdem ist die Deutsche Bahn hier vorher zu überhöhten Kosten mit den ältesten und klapprigsten Zügen der gesamten Bundesrepublik durch die Gegend gefahren, das ging so nicht weiter.

Von der Sache her völlig richtig, Herr Hermann, aber Sie wissen wohl genauso gut wie ich, wie der alte, für das Land extrem ungünstige Verkehrsvertrag mit der DB Regio zustande gekommen war – damals noch zwischen dem Bahn-Abwickler Hartmut Mehdorn und Stefan Mappus: Es war immer klar, dass dieser Vertrag für das Land extrem ungünstig ist. Aber es war eben nie ein fairer Vertrag, sondern er war so konstruiert, dass die Deutsche Bahn AG – damals vermeintlich kurz vor dem Börsengang – damit richtig viel Geld verdient. Denn dieser Verkehrsvertrag war ein Teil der Gegenfinanzierung für nichts Geringeres als das Projekt **Stuttgart 21**, dessen hohe Kosten für die DB schon damals absehbar waren.

Das heißt aber im Umkehrschluss: Man hätte auch auf anderem Wege als mit den Ausschreibungen der Baden-Württembergischen Netze sehr viel bessere Bedingungen für den zukünftigen Schienenpersonennahverkehr im Land durchsetzen können – auch ohne die Nachteile, die die Zerstückelung des Betriebs und die Vergabe an rein profitorientierte Unternehmen mit sich bringt.

Dazu muss man aber noch wissen, dass Baden-Württemberg bei den Übernahmen noch recht gut weggekommen ist. In anderen Ländern gab es noch ganz andere Probleme:

1. Im Dieselnetz Sachsen-Anhalt – betrieben vom guten alten Bekannten *Abellio* – fehlte anfangs so viel Personal, dass ganze Linien über Wochen gar nicht betrieben werden konnten – und dann Busse als Ersatzverkehr fuhren.
2. Bei der S-Bahn Rhein-Ruhr musste die Vergabe für den Betrieb von zwei S-Bahn Linien an das Unternehmen *Keolis* im September 2019 – nur zweieinhalb Monate vor Betriebsübernahme – wieder zurückgezogen werden, weil das Unternehmen nicht genug Personal einstellte. Die dadurch erforderliche Notvergabe an die DB AG war nur mit Glück in der Kürze der Zeit möglich, verursacht nun aber nochmals Zusatzkosten.

3. Oder der Super-GAU: Die Städtebahn Sachsen ist im Juli 2019 in die Insolvenz gegangen, wodurch mehrere Regionalbahnlinien um Dresden herum über Wochen nicht mehr betrieben werden konnten, bis Ersatz gefunden war.
4. Momentan stellt sich die gleiche Frage für viele Linien von *Abellio* in Sachsen-Anhalt: Das Unternehmen ist hier offensichtlich mit Dumping-Angeboten ins Rennen gegangen und schreibt jetzt massive Verluste. Nun stellt es Nachforderungen, denen das Land aber weder nachkommen will noch kann, denn sonst würden sich die unterlegenen Bieter natürlich zu Recht beschweren. Jetzt soll *Abellio* den Betrieb abgeben, aber es ist noch offen, ob man schnell genug eine neue Ausschreibung hinkommt. Für die Beschäftigten und die Fahrgäste bedeutet das eine große Unsicherheit.

Lange Jahre konnten die konkurrierenden Unternehmen übrigens vor allem deswegen günstiger als die DB anbieten, weil sie ihren Mitarbeiter*innen sehr viel geringere Löhne – oft weit unter Tarif – zahlten. Das ist nicht nur moralisch verwerflich, sondern funktioniert inzwischen auch nicht mehr. Denn Personal – ganz besonders Triebfahrzeugführer*innen – ist inzwischen schwer zu bekommen und gewerkschaftlich durchaus gut organisiert, also muss man gute Arbeitsbedingungen und vernünftige Löhne bieten.

Das alles sind nur ein paar Einblicke in die oft absurde Welt des Wettbewerbs im Schienenpersonenverkehr. Das ist den Ländern natürlich ebenso bewusst und sie steuern ihrerseits dagegen, indem sie die Vorgaben bei den Ausschreibungen immer genauer machen und inzwischen sogar die Züge vielfach selbst kaufen. Oder man macht es wie Winfried Hermann und bildet sogar das Personal gleich durch das Land selbst aus – und stellt dann sogar selbst Triebfahrzeugführer*innen ein, um dadurch Zugausfälle bei den Betreibern zu verhindern.

Aber daraus resultiert die spannende Frage: Wenn das Land alles schon so genau festlegt und sich sogar um Züge und Personal kümmert, wozu braucht man dann überhaupt noch die Betreiberfirmen? Warum betreibt das Land den Verkehr dann nicht gleich selbst – beispielsweise über eine Landesbahn? Dies wäre deutlich einfacher und risikoärmer; und einige Bundesländer haben solche Landesbahnen bereits. Auch Wirtschaftswissenschaftler schlagen inzwischen die Direktvergabe des Verkehrs an landeseigene Bahnen als bessere Alternative zum bisherigen Ausschreibungswettbewerb vor – das ist das Ergebnis einer Studie im Auftrag des Landes Thüringen, wo Ökonomen die verschiedenen Möglichkeiten einmal genau durchgerechnet haben.³

Kommen wir vom Nah- zum Fernverkehr: Mehr noch als bei den Regionalzügen kommt es im Schienenpersonenfernverkehr auf eine einheitliche, verlässliche Qualität im ganzen Land an. Und es geht um das reibungslose Funktionieren der Bahn als Netzwerk. Das heißt: Alle Züge müssen aufeinander abgestimmt sein – was besonders im Falle von Verspätungen oder gar Zugausfällen funktionieren muss, z.B. bei Ersatzzügen oder wenn Züge aufeinander warten. Und das gleiche gilt auch für die Koordination mit dem Netz: Sei es die Planung von Baustellen, die Umrüstung auf neue Technologien wie das Zugsicherungssystem ETCS und Akkutriebwagen oder der Bau von Ausweichgleisen für einen dichteren oder zuverlässigeren Betrieb. Es spricht vieles dafür, Netz und Betrieb integriert zu betreiben und nicht zu trennen. Die Schweizer Bahnen verweisen immer wieder darauf, dass sie nur deswegen so viele Züge mit so hoher Pünktlichkeit fahren können, weil sie Netz und Betrieb integriert betreiben. Aber die Konzepte der Wettbewerbsbefürworter propagieren im Gegenteil genau die Trennung in möglichst viele unterschiedliche Unternehmen, damit überall Konkurrenz geschaffen werden kann. Ihre Idee ist ein „Eisenbahnmarkt“, in dem man den gesamten Zugverkehr in möglichst kleine Stücke zerteilen kann.⁴

³ vgl. Becker, T., Leister, H., Beckers, T., Wichmann, A. & Weiß, H. (2020): Optionen und Empfehlungen bezüglich der Weiterentwicklung der Organisation der Leistungserbringung im Thüringer SPNV. Studie im Auftrag des Freistaats Thüringen

⁴ Die Aufteilung in möglichst viele verschiedene Unternehmen wird bei der Ausschreibung der Berliner S-Bahn gerade zur Perfektion getrieben; dazu wird bei einer der nächsten Montagsdemos Carl Waßmuth noch mehr erzählen!

Spätestens mit dem **Deutschlandtakt**, mit dem – zumindest überall außer in Stuttgart⁵ – zukünftig die Fahrpläne im ganzen Land optimal aufeinander abgestimmt werden sollen, muss aber der Bahnverkehr noch viel mehr als heute wie ein Uhrwerk laufen, bei dem ein Rädchen ins andere greift. Mit dem Deutschlandtakt sind auch die Fahrpläne exakt vorgegeben – und damit vielfach auch die Züge, die dafür überhaupt in Frage kommen.

Damit stellt sich aber auch beim Weiterdenken der Grünen-Strategie für den Wettbewerb im Fernverkehr die Frage: Warum soll man hier für viel Aufwand und mit hohem Risiko Ausschreibungen durchführen und möglichst viele verschiedene Unternehmen hineinholen? Auch der Bund müsste die Züge vermutlich – schon wegen der gigantischen Investitionen – selbst kaufen, und trotzdem bleiben bei verschiedenen Betreiberunternehmen, zumal wenn diese rein gewinnorientiert arbeiten, immer Risiken: Sie können sich bei der Ausschreibung verkalkuliert haben oder nicht genügend Personal einstellen, so dass Züge oder ganze Linien ausfallen. Oder ein Unternehmen kann sogar ganz bankrott gehen und damit von einem auf den anderen Tag ausfallen. Die erwähnten Beispiele aus dem Schienenpersonennahverkehr zeigen, dass all dies nicht nur reine Schwarzmalerei ist!

Und gerade jetzt in der Corona-Pandemie kann man sehen, was ein privater Bahnbetrieb bedeutet: Während die Deutsche Bahn ihren Zugverkehr bis auf wenige Verstärkerzüge aufrechterhält, hat der private Wettbewerber *Flixbahn* den Betrieb bis auf weiteres eingestellt. Und Großbritannien, das den Wettbewerb auf der Schiene wie kein anderes Land umgesetzt hat, so dass hier nur quasi-private Bahnunternehmen fahren – unter anderem übrigens das DB-Tochterunternehmen Arriva – musste zu drastischen Schritten greifen: Um hier den Zugverkehr aufrecht zu erhalten, hat der Staat in der Krise den gesamten Bahnverkehr wieder in seine Obhut übernommen!⁶

Und hier sind wir dann auch auf Bundesebene bei der Alternative: Wäre es dann nicht besser, wenn der Bund den Betrieb einfach gleich selbst in die Hand nimmt? Man könnte doch einfach ein bundeseigenes Unternehmen für den Betrieb der Fernverkehrszüge gründen, eine **Deutsche Bahn...**

Genau, die gibt es ja schon. Nur ist sie leider eben momentan als Aktiengesellschaft auf Profit hin ausgerichtet, weil man vor 27 Jahren eine fragwürdige Bahnreform durchgeführt hat und die DB vor fünfzehn Jahren mal ganz privatisiert werden und an die Börse gehen sollte. Aber genau das können wir doch ändern! Unser Vorschlag für eine Alternative wäre eine gemeinwohlorientierte Deutsche Bahn, die dann eben nicht Profite erwirtschaften und dabei immer wieder Fahrgäste und Bundesländer abzocken würde. Nein, dieses Unternehmen muss stattdessen klare politische Ziele haben. Dies müsste an oberster Stelle ein zuverlässiger, flächendeckender, komfortabler und bezahlbarer Bahnverkehr für alle Menschen im Land sein. Und das muss umgekehrt nicht heißen, dass diese Bahn unwirtschaftlich sein muss, aber sie hätte im Rahmen der politischen Vorgaben lediglich die Aufgabe, eine „schwarze Null“ zu erwirtschaften anstatt (scheinbare) Gewinne, die letztlich ohnehin meist aus den sehr viel höheren staatlichen Zuschüssen resultieren.⁷

Das geht nicht? Doch! Die Schweizer haben mit der SBB schon etwas, was vielleicht auch nicht perfekt, aber doch relativ gut in diesem Sinne funktioniert – als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit vom Parlament vorgegebenen politischen Zielen. Und das Ergebnis spricht für sich: Trotz des sehr viel dichteren Verkehrs auf dem Schweizer Netz fährt die dortige Bahn in der Regel zuverlässig wie ein Uhrwerk – mit einem nahezu perfekten integralen Taktfahrplan, der alle öffentlichen Verkehrsmittel umfasst.

Und umgekehrt kann man auch das vollständige Ausschreibungsmodell, wie es die Grünen anstreben, mit über 30 Betreiberfirmen schon heute im realen Betrieb anschauen: in Großbritannien. Die dortige

⁵ Der Bahnhof Stuttgart 21 hat zu wenige Gleise, um einen ITF-Knoten in Stuttgart umsetzen zu können. Vgl. auch Hesse, Wolfgang (2011): Stuttgart: Nullknoten ist möglich – Betriebskonzepte und Integraler Taktfahrplan in der Diskussion. In: Eisenbahn-Revue International 3, S. 150–152.

⁶ Zastiral, Sascha / Schlesiger, Christian (2020): „Unter Londons Knute“. In: Wirtschaftswoche vom 21.8.2020, S. 48.

⁷ Die Kritik am DB-Konzern ist in dem jährlich erscheinenden „Alternativen Geschäftsbericht“ vom Bündnis Bahn für Alle im Detail ausgeführt: <https://bahn-fuer-alle.de/alternativer-geschaeftsbericht-der-deutschen-bahn-ag/>

Bahn ist laut einer Studie der britischen Regierung um 40 Prozent ineffizienter als andere europäische Bahnen. Während jeder Kilometer, den ein Fahrgast mit der Bahn zurücklegt, in Großbritannien umgerechnet rund 24,3 €-Cent kostet, ist es in der Schweiz mit umgerechnet 13,5 €-Cent nur gut halb so viel. Und auch den Grund dafür nennt die Studie: nämlich die ineffizienten Strukturen durch die vielen unterschiedlichen Unternehmen.⁸ Das heißt: Auch die Evidenz spricht ganz klar gegen dieses Wettbewerbsmodell.

Leider muss man für einen Strategiewechsel auch noch die Regelungen der Europäischen Union ändern, die bisher nämlich genau auf dieses Ausschreibungswettbewerb hin ausgerichtet sind. Aber auch das ist möglich, zumal sich europaweit zeigt, dass das Modell des Ausschreibungswettbewerbs und der Konkurrenz zwischen den ganzen nationalen und teilweise privaten Bahnunternehmen eben nicht zu einem besseren Bahnverkehr führt, sondern stattdessen häufig ganz im Gegenteil: Viele internationale Verbindungen – nicht zuletzt viele Nachtzüge – sind in den letzten 25 Jahren weggefallen, durch den Wettbewerb kaputt gemacht.

Also wäre doch die richtige Vision für einen zukunftsfähigen, guten Bahnverkehr auch in Europa nicht die maximale Konkurrenz, sondern eine Kooperation der Bahnen – denn gerade die internationalen Züge lassen sich nur so realisieren. Wie wäre es mit den **United Railways of Europe**, unter deren Dach die europäischen Bahnen den europäischen Bahnverkehr organisieren? Da hätte dann der „Trans-Europ-Express 2.0“ und hätten viele neue Nachtzüge endlich wirklich eine Chance. Und wir alle könnten endlich wieder so einen guten internationalen Bahnverkehr bekommen, dass wir dem vielen Flugverkehr quer durch Europa kein Stück hinterhertrauern und dieser auf dem niedrigen Niveau bleiben kann, das er jetzt wegen der Corona-Krise sowieso hat. Das Klima und die Flughafenanwohner*innen wären sehr dankbar!

Und noch ein letztes Wort zum Trans-Europ-Express: Eine der Linien, die dafür von niemand geringem als unserem „Irgendwie-immer-noch-Verkehrsminister“ Andreas Scheuer vorgeschlagen wurde, war die Linie TEE 11 / TEE 12: Paris –Strasbourg –Stuttgart –München –Wien –Budapest.⁹ Das solltet Ihr alle wiedererkennen! Das ist die berühmte „**Achse Paris – Bratislava**“, um die es zuletzt etwas still geworden war. Und da liest man in dem auch sonst noch nicht so recht ausgegorenen Konzept des Verkehrsministeriums, dass diese Linie leider vorerst noch nicht eingerichtet werden könne, weil erst **Stuttgart 21** fertiggestellt werden müsse. Und das, liebe Stuttgarterinnen und Stuttgarter, ist doch wieder mal ein gutes Zeichen, wie absurd dieses Projekt in Wahrheit ist: Wir reden hier über eine Zugverbindung, die auch mit internationalen Hochgeschwindigkeitszügen sicher noch an die 12 Stunden benötigen würde. Und dafür soll eine Zeitersparnis von drei Minuten entscheidend sein, die der Tiefbahnhof wohl einsparen würde – und gleichzeitig so einen massiven Schaden in der Stadt und für den gesamten Bahnverkehr im Land anrichtet?

Auf diese absurde Vorstellung können wir nach wie vor nur antworten mit:

Oben bleiben!

Ein ausführlicherer Text zum Thema ist hier auf der Website von *Bahn für Alle* zu finden:

<https://bahn-fuer-alle.de/der-irrglaube-an-den-wettbewerb-im-bahn-fernverkehr/>

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.

⁸ Department for Transport (2011): Realising the potential of GB rail. Report of the Rail Value for Money Study. London: Department for Transport.

⁹ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/eu-ratspraesidentschaft-innovative-schiene-nachtverkehr-21-09-2020.pdf?__blob=publicationFile