„KlimaBahn statt BetonBahn“ – so lautet der Titel einer bundesweiten Konferenz, die am kommenden Wochenende (14. und 15. Mai) in Stuttgart veranstaltet wird – unter anderem mit prominenten Verkehrspolitikern, Bahnkritikern und Klimaexperten wie Prof. Hermann Knoflacher (Wien), Prof. Helge Peukert (Siegen) und Prof. Wolfgang Hesse (München).

Einen Hintergrund für diese Tagung bildet der 14. Alternative Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG, der am 30. März 2022 auf einer Pressekonferenz in Berlin von der Bahnfachleutegruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und von Aktiven aus dem Bündnis „Bahn für Alle“ vorgestellt wurde und der auf der genannten Konferenz als Print erhältlich ist.[1]

Das Schlagwort „BetonBahn“ charakterisiert die Realität in unserem Land. Die Behauptungen der Ampel-Regierung, des für Klimaschutz verantwortlichen grünen Wirtschaftsministers Habeck und des für die Bahn verantwortlichen FDP-Verkehrsministers Wissing, wonach die Bahn in der aktuellen Legislaturperiode ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten werde, sind Schall und Rauch. Die Deutsche Bahn – dabei faktisch unterstützt von dem Alleineigentümer Bundesregierung – verfolgt weiterhin einen Kurs, mit dem die gesteckten Ziele weit verfehlt werden. Dazu drei Beispiele, die gleichzeitig einen Einblick in den genannten Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG bieten.

Beispiel 1. Die Verdopplung der Zahl der Fahrgäste.

Das Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste im Schienenverkehr findet sich im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung vom November 2021. Das heißt im Fall des Fernverkehrs: In knapp einem Jahrzehnt soll es nach diesem Plan 300 Millionen Fahrgäste geben. Nicht eindeutig ist, inwieweit sich diese Zielsetzung auch auf den Schienenpersonennahverkehr bezieht. Wenn das der Fall ist, wäre die Kraftanstrengung eine nochmals wesentlich größere, denn der Schienenpersonennahverkehr ist nochmals deutlich größer und wichtiger als der Schienenpersonenfernverkehr.[2]

Wie auch immer: Das Ziel „Verdopplung im Schienenverkehr“ fand in allen Medien ein breites positives Echo.

Tatsächlich handelt es sich um eine Zielsetzung mit wiederholter Ansage. Und mit fortgesetztem Scheitern. So verkündete am 18. März 2015 der damalige DB-Vorstand für den Personenverkehr, Ulrich Homburg, „eine nie dagewesene

Ausweitung des Fernverkehrsangebots“ und damit die „größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“. Zugesagt wurde, dass die „kostenlose Sitzplatzreservierung künftig in allen Fernverkehrstickets enthalten“ sei. Damals sollte die Zahl der Fernverkehrsreisenden um 50 Prozent gesteigert werden. Auf rund 225 Millionen Fahrgäste bis 2030.

Auch damals griffen die Medien die Charmeoffensive der Bahn dankbar auf. Bald darauf erwies sich jedoch, dass diese Zielsetzungen nicht so ernst gemeint – und aus Sicht des Bahnkonzerns unrealistisch – sind. Ulrich Homburg wurde mit Goldenem Handschlag (und, wie sich später herausstellte, ergänzt um geheime Beraterverträge) entlassen. Reservierungen in den Fernverkehrszügen sind auch heute noch kostenpflichtig; sie sind längst eine Art zweiter Ticketpreis.

Und ähnlich, wie dies früher in der DDR der Fall war, hat man schlicht die alten Ziele, die nicht erreicht wurden, ersetzt durch neue Ziele, die noch unrealistischer sind. Bereits 2019 hieß es unter der Regierung Merkel, Ziel sei jetzt „100 Prozent mehr Fahrgäste im Fernverkehr bis 2030“. Zwei Jahre später wiederholt also die Ampel dieses Ziel. Obgleich es in den vergangenen Jahren zu der entgegengesetzten Fahrgastentwicklung kam.

Denn wie sieht die Realität über einen längeren Zeitraum hinweg aus? Im Jahr 1997 gab es im Schienenpersonenfernverkehr einen bisherigen Rekord mit 152 Millionen Fahrgästen. Danach sank diese Zahl auf bis zu 119 Millionen im Jahr 2007 ab, vor allem weil die Zuggattung Interregio eingestellt wurde und weil Bahnchef Mehdorn und Autokanzler Schröder mit Sparprogrammen die Bahn an die Börse bringen wollten. Seither gab es einen weitgehend kontinuierlichen Anstieg auf 151 Millionen im Jahr 2019, was damit jedoch immer noch knapp unter dem 1997er Niveau lag. Die Deutsche Bahn behauptete in den Jahren 2016 bis 2019 immer wieder wahrheitswidrig, man habe einen „Rekord“ im Schienenpersonenfernverkehr erreicht. Das wurde in den Qualitäts-Medien nachgeplappert – und von uns in den Alternativen Geschäftsberichten Deutsche Bahn AG Jahr um Jahr korrigiert.

Weniger Fahrgäste = pünktlichere Züge – ausgefallene Züge = 100 Prozent pünktlich

2020 sank – corona-bedingt – die Zahl der Fernverkehrsfahrgäste auf 79 Millionen. Im vergangenen Jahr 2021 waren es mit 82 Millionen Fahrgästen nicht viel mehr. Also nur 54 Prozent des Werts von 2019 oder des Werts von 1997. Oder auch 27,3 Prozent des Ziels von 2030. 2022 dürfte erstmals wieder ein Wert von mehr als 100

Millionen Fahrgästen erreicht werden.

Wobei fatalerweise die Pünktlichkeit exakt parallel mit dem neuen Wachstum der Fahrgastzahlen sinkt: 2020 jubelte die Deutsche Bahn AG, die Pünktlichkeit sei auf 81,8 Prozent gestiegen – bei fast halbierten Fahrgastzahlen schien es da einen Zusammenhang zu geben. 2021, nach dem beschriebenen bescheidenen Anstieg, sank dann die Pünktlichkeitsquote erneut auf 75,2 Prozent ab. Im April 2022 – die Fahrgastzahlen waren im ersten Quartal erneut deutlich gestiegen – lag die Quote mit 69,1 Prozent sogar unter der 70-Prozent-Marke. Das ist ein Negativ-Rekord.[3]

Dabei ist sind zwei Dinge zu beachten: Erstens gilt bei der Deutschen Bahn ein Zug nur dann als unpünktlich, wenn die planmäßige Ankunftszeit um mehr als sechs Minuten überschritten wird. In der Schweiz liegt dieser Wert bei der Hälfte. Und trotz dieser deutlich strengeren Definition von Pünktlichkeit wurde dort 2021 eine Pünktlichkeitsquote von 91,9 Prozent erreicht. Zweitens finden Züge, die komplett ausfallen, in der Statistik keinerlei Berücksichtigung. In den Zeiten vor Gründung der Deutschen Bahn AG gab es so gut wie keine ausgefallenen Züge; inzwischen spielen solche Ausfälle jedoch eine erhebliche Rolle. Es gibt hier also den grotesken Effekt, dass ein ausgefallener Zug als „100 Prozent pünktlich“ gewertet wird. Womit ein Anreiz darin besteht, einen erst deutlich verspäteten einsetzbaren Zug gleich ganz ausfallen zu lassen.

Die katastrophale Pünktlichkeitsstatistik der Deutschen Bahn AG führt inzwischen dazu, dass in einer von der Bundeszentrale für politische Bildung herausgegebenen Zeitschrift ernsthaft argumentiert wird, man möge „Verspätungsminuten“ nicht mehr „als Hochverrat an den Idealen der Moderne auslegen“ und prüfen, ob man nicht stattdessen durch „Serviceeinrichtungen im Zug und am Bahnhof Anreize für eine allgemein erhöhte Zeittoleranz im Bahnverkehr schaffen und [damit] den Beschleunigungskreislauf durchbrechen“ könne.[4]

Sicher ist: Von dem aktuellen Niveau aus binnen acht Jahre auf 300 Millionen zu kommen, ist unter den gegebenen Bedingungen völlig unrealistisch. Zumal es, siehe der folgende Punkt, dafür keine entsprechenden Anstrengungen gibt. Sprich: Die Zielsetzung „Verdopplung“ ist nicht materiell untersetzt.

Beispiel 2. Die fortgesetzte Rückwärts-Entwicklung der Kapazitäten.

Die Zielsetzung einer massiven Steigerung der Fahrgäste müsste sich widerspiegeln in einem Ausbau des Netzes, in mehr Sitzplätzen und mehr Zügen. Vergleichbares

behauptet die Deutsche Bahn auch. So heißt es in der April-Ausgabe der Zeitschrift „mobil“, die in allen Fernverkehrszügen ausliegt: „Die DB macht viele stillgelegte Gleisabschnitte im Land wieder befahrbar. Gut für die Verkehrswende.“ In dem Beitrag heißt es auch: „Und so wird das Schienennetz nicht mehr schrumpfen, sondern dem gestiegenen Bedarf entsprechend wachsen.“[5] Jüngst konnte man dem Berliner „Tagesspiegel“ die Aussage entnehmen: „Innerhalb der nächsten fünf Jahre soll das Angebot (im Schienenpersonennahverkehr im Land Brandenburg; W.W.) wie nie zuvor in der jüngeren Geschichte des Landes ausgeweitet werden; nämlich um ein Viertel.“[6]

Doch wie sieht die Realität aus? In der folgenden Tabelle finden sich wichtige Parameter für die materielle Entwicklung von Infrastruktur und Kapazitäten.

Tabelle: Grunddaten Personenverkehr der Deutschen Bahn 1994 bis 2021[7]

		1994	1998	2000	2014	2018	2021	Niveau 2018 gegenüber 2000	Niveau 2021 gegenüber 2000
1	**Reisende Fernverkehr (in Mio.)**	139	149	145	129	148	81,9	102%	55,0%
2	**Reisende Nahverkehr* (in Mio.)**	1.171 ***	1450	1568	1898	1940	1.121	124%	71,5%
3	**Pkm Fernverkehr (in Mio.)**	29.847	34.275	36.226	36.102	42.872	24.762	118%	68,4%
4	**Pkm Nahverkehr* (in Mio.)**	30.272	31.324	38.162	43.573	41.878	21.407	110%	56,1%
5	**Personenkilometer DB gesamt (in Mio Pkm)**	60.119	65.599	74.387	79.675	84.705	50.831	114%	68,3%
6	**Sitzplätze; DB gesamt (in Tsd.)**	1.147	1.360	1.463	1.255	1.226	1.362	83,4%	93,1%
7	**Sitzplätze DB Nahverkehr (in Tsd.)***	...	1.084	1.182	1.052	997	949	94,8%	80,3%
8	**Sitzplätze DB Fernverkehr (in Tsd.)**	...	258	281	203	229	269	81,5%	95,7%
9	**Züge je Stichtag Nahverkehr***	32.055	31.000	28.995	23.446	22.558	21.968	77,8%	75,8%
10	**Züge je Stichtag Fernverkehr**	1119**	rd. 1000	1557	1290	1.476	1.537	94,8%	98,7%

** Ab 1998 = DB Regio // ** 1993 (= letztes Jahr vor der Bahnreform waren es noch 1368 Züge je Tag //*

**** 1993 1.288 Mio*

Tatsächlich gibt es seit 1994 einen fortgesetzten Abbau des Schienennetzes in Quantität und Qualität. Der Schienenverkehr selbst konnte im Vergleich zum Jahr 2000 und bis vor der pandemie-bedingten Krise nur im Nahverkehr gesteigert werden. Gleichzeitig wurden die Kapazitäten im gesamten Personenverkehr reduziert – weniger Sitzplätze und weniger Züge sind die Realität. Jeder Zugreisende bekommt das hautnah zu spüren.

Konkret: Die Betriebslänge des Netzes wurde im gesamten 27-Jahres-Zeitraum 1994 bis 2021 um 19 Prozent oder um ein Fünftel abgebaut.[8] Die „Länge aller Gleise“, die auch die Neben- und Ausweichgleise einschließt, wurde im gleichen Zeitraum um 21,1 Prozent gekappt. Hier gab es selbst im Verlauf des Jahres 2021 noch einen Abbau um 41 Kilometer. Einen Stillstand von Zügen vor Bahnhöfen, begründet mit Durchsagen wie „der Gleisabschnitt vor uns ist noch belegt“, gab es bis Ende der 1990er Jahre so gut wie nie – eben weil es ausreichend Schienenkapazitäten gab.

Nimmt man die Angaben zur Zahl der „Weichen und Kreuzungen“ im Netz, so wurden diese im genannten Zeitraum sogar um 54 Prozent – also auf weniger als die Hälfte – abgebaut. Auch hier gab es 2021 einen neuen Abbau; im Verlauf dieses letzten Jahres wurden weitere 182 Weichen aus dem Netz genommen. Wählt man als letzten Parameter die Gleisanschlüsse – das sind die Anschlüsse von Unternehmen und Gewerbeparks an das Schienennetz, also die direkten Zugänge zum Schienengüterverkehr – so liegt hier die Reduktion bei mehr als 80 Prozent; im 27-Jahres-Zeitraum gab es also einen Rückbau auf weniger als ein Fünftel. Und erneut das fatale Ergebnis für 2021: 15 Gleisanschlüsse wurden allein im vergangenen Jahr aus dem Netz genommen.[9]

Immer wieder verkündet die DB, man habe neue Züge gekauft, man habe in besseres Wagenmaterial investiert und es würden zusätzliche Züge eingesetzt. Die Statistik weist aus, dass im Gesamtkontext diese Behauptungen zu einem erheblichen Teil irreführend sind. Die Zahl der Sitzplätze im Fernverkehr liegt 2021 leicht unter dem 2000er Niveau (bei 95,7%). Im Nahverkehr liegt sie gar um ein Fünftel unter dem 2000er Niveau, bei 80,3 Prozent. Und auch die Zahl der je Tag eingesetzten Züge liegt im Nahverkehr um fast ein Viertel unter dem Niveau von vor 21 Jahren. Im Fernverkehr hat sie das 2000er Niveau noch nicht wieder erreicht.

Weiter oben wurde die Nahverkehrsoffensive zitiert, die für das Bundesland Brandenburg angekündigt wurde. Fatalerweise gab es jedoch in den neuen Bundesländern, und nicht zuletzt in Brandenburg, in den 1990er Jahren einen fatalen Rückbau. So wurde in Brandenburg das Schienennetz bis 2021 und im

Vergleich zu 1990 um mehr als ein Drittel gekappt. In dem genannten Bundesland wurden seit der Wende und bis 2021 42 Streckenabschnitte auf insgesamt 26 Bahnlinien komplett stillgelegt. Die zitierte „Nahverkehrsoffensive“ der kommenden Jahre 2022 bis 2027 wird damit zumindest deutlich relativiert.[10]

Wohlgemerkt: Genannt werden hier immer die offiziellen Zahlen der Deutschen Bahn AG. Diese widersprechen eindeutig den Behauptungen des Bahnkonzerns von einem Ausbau oder vom gestoppten Abbau bei der Netzqualität oder von einem verbesserten Angebot.

Man muss sich einmal vorstellen, was in Deutschland einig Autoland los wäre, wenn Vergleichbares im Straßenverkehr stattfinden würde, wenn Herr Wissing verkünden würde: „Im letzten Jahr wurde die Zahl der Autobahnabfahrten um 22 gekappt; gleichzeitig wurde die Zahl der Autobahn-Raststätten und Tankstellen um 35 reduziert. 2500 Kilometer Straßen wurden in Schienenstrecken umgewidmet.“

Tatsächlich findet hierzulande Jahr für Jahr ein Ausbau des Straßennetzes in Länge, also Quantität, und vor allem in der Qualität: noch breitere Straßen, noch mehr Fahrbahnen, noch mehr Auf- und Abfahrten an Autobahnen, noch mehr Lkw-Abstellplätze, noch mehr Versiegelung, statt. All das – der Abbau von Kapazitäten im Bereich Schiene und der fortgesetzte Ausbau der Kapazitäten im Bereich Straße – ist ein einziger Klimaskandal!

Eine KlimaBahn benötigt natürlich eine Entwicklung, die der aktuellen und realen entgegengesetzt ist.

Wir benötigen einen **Ausbau** des Netzes in Quantität und Qualität. Und in diesem Zusammenhang auch einen realistischen Plan für ein 100 Prozent elektrifiziertes Schienennetz. Aktuell liegt der Elektrifizierungsgrad erst bei 61 Prozent. Geht es im bisherigen Tempo mit der Elektrifizierung weiter, dann ist das Netz in exakt 93 Jahren komplett elektrifiziert.[11] Das ist grotesk – eine Klimabahn muss schnellstmöglich mit 100 Prozent Ökostrom betrieben werden. Ein solches Ziel sollte in zwölf Jahren umsetzbar sein.

Beispiel 3. Das Fahrpreissystem und das 9-Euro-Ticket

Pünktlich zum letzten Fahrplanwechsel, im Dezember 2021, wurden die Fahrpreise der Bahn erneut erhöht. Diese liegen damit im Fernverkehr um 38 Prozent über dem Niveau von 2003; im Nahverkehr liegen sie sogar um 59 Prozent über dem

Stand von 2003. Diese nominellen Erhöhungen übersteigen die Inflationsrate deutlich. Die BahnCard50 wurde im vergangenen Dezember um fünf Euro verteuert – auf aktuell 234 Euro. 2002 kostete sie noch 138 Euro. Exakt am Tag der Bilanzpressekonferenz des Bahnkonzerns, am 31. März 2022, wurde das Angebot einer PartnerBahnCard eingestellt. Damit verloren mehr als 100.000 Stammkundinnen und Stammkunden dieses einigermaßen günstige Angebot.

All das unterstreicht: Ausgerechnet in Zeiten des Klimanotstands setzt die Deutsche Bahn einen Kurs fort, der die Kundschaft vor den Kopf stößt, der massiv fahrgastfeindlich ist.

Nun wird es in wenigen Tagen und für den begrenzten Zeitraum von drei Monaten das 9-Euro-Ticket pro Monat geben. Es soll für fast alle öffentlichen Verkehrsmittel Gültigkeit haben; im Schienenverkehr auch für die regionalen Züge (und nicht für den Fernverkehr). Grundsätzlich geht das in die richtige Richtung – und es dürfte auch einen Run auf diese Tickets geben. Zumal es diese in der Haupt-Ferien- und Urlaubszeit gibt.

Doch auch auf diesem Gebiet gibt es zu Recht erhebliche Kritik. *Erstens* ändert das nichts daran, dass grundsätzlich die Standard-Bahnpreise zu hoch sind. Das Nebeneinander von relativ teuren Flex-Preisen – also den Normal-Preisen – und den Schnäppchen-Preisen, die dann oft nicht nachvollziehbar billig sind, überzeugt nicht. *Zweitens* gibt es kaum Vorbereitungen für den zu erwartenden Run auf diese Spottpreis-Tickets. Es könnte damit zu chaotischen Überlastungen kommen, was abschreckend wirken würde.

Grundsätzlich und *drittens* ist und bleibt das Tarifsystem *systemisch falsch*: Mit der *Zugbindung*, die es dann wieder ab September bei fast allen Schnäppchenpreisen gibt, wurde ein entscheidender Systemvorteil der Schiene aufgeben – der, dass man mit einer normalen Fahrkarte – dem vorherrschenden Ticket zum Normal-Tarif – *einfach einsteigen und losfahren* konnte.

Mehr als ein Jahrhundert lang war das ein Grundprinzip im Schienenverkehr: Mit der Fahrkarte kann man in einem relativ großen Zeitraum mit jedem Zug „einfach so“ eine Bahnfahrt machen. Das wurde unter Hartmut Mehdorn mit dem 2002/2003 neu eingeführten Bahnpreissystem „PEP“ grundlegend geändert – mit einer Anlehnung am Lufthansa-Ticketing; ausgeführt von einem Ex-Lufthansa-Manager – und mit einem gravierenden Abbau von Fahrgastfreundlichkeit.

Ich erinnere an eine ausgezeichnete Werbung der Bundesbahn von Mitte der 1980er Jahre. Man müsste das entsprechende Bild nochmals aus den Tiefen der Bahn-Archive hervorholen: Auf einem großen Foto sah man eine junge Frau und einen jungen Mann, die auf einer Bank auf einem Bahnhof sitzen und sich küssen. Darüber eine große Tafel mit dem Text: „Macht nichts. Der Intercity fährt zu jeder Stunde. 9.23 Uhr ... 10.23 Uhr... 11.23 Uhr ...“

Diese Zeiten sind vorbei. Doch das Programm einer KlimaBahn-Initiative wird genau diese Wiedereinführung von allgemein gültigen Tickets und insbesondere die Einführung von Mobilitätskarten, die immer und überall gültig sind, bei denen man wieder „einfach losfahren kann“, enthalten müssen. In diesem Sinn veröffentlichte am 9. Mai die Bahn-Initiative „Prellbock Altona“, die am kommenden Wochenende auf der „KlimaBahnKonferenz“ in Stuttgart präsent sein wird, eine Presseerklärung, in der es heißt: „Das 9-Euro Ticket muss kommen, kann aber nur der Einstieg sein. Es muss sofort im Anschluss an die Einmalaktion in ein Klimaticket für den gesamten Bahn- und öffentlichen Nahverkehr überführt werden. Im Zeichen des Klimawandels müssen zur Stützung attraktiver Ticketpreise entsprechende Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden.“[12]

Seit Oktober 2021 gibt es im Nachbarland Österreich ein solches Klimaticket. Es kostet dort 1095 Euro im Jahr (oder drei Euro pro Tag). Es berechtigt dann im gesamten Jahr zur freien Fahrt auf *allen* öffentlichen Verkehrsmitteln – im gesamten Land, mit Bus, Tram, Bahn, ohne jede Einschränkung (Nachtzüge und Linienschiffe ausgenommen). Seniorinnen und Senioren und Jugendliche zahlen nur 821 Euro im Jahr. Wer 110 Euro zusätzlich bezahlt, kann bis zu vier Kinder jeweils mitnehmen. Das österreichische Klimaticket ist ein voller Erfolg.

Überträgt man ein solches Ticket auf das in der Fläche deutlich größere Deutschland, dann sollte ein solches Klimaticket hierzulande für 1460 (vier Euro pro Tag) oder für maximal 1825 (fünf Euro pro Tag) machbar sein. Natürlich müsste der Bund dafür ergänzende Mittel bereitstellen. Doch diese ergänzenden Bundesmittel würden real keine Nettokosten darstellen, da parallel vor allem der Autoverkehr rückläufig wäre, womit die enormen volkswirtschaftlichen und Klima-Kosten des Straßenverkehrs reduziert werden würden.

Hochrüstung – auch im Bereich Schiene

Dass diese Mittel vorhanden sind, zeigt die Lässigkeit, mit der die Bundesregierung derzeit eine Hochrüstung sondergleichen betreibt: 100 Milliarden Euro extra als

Sonderfonds plus die ständige Erhöhung des jährlichen Rüstungsetats um rund 35 bis 40 Prozent – Stichwort: zwei Prozent des BIP für Rüstung. Damit wird ein spezifischer Sektor – das Militär – gefördert, was nicht nur brandgefährlich ist und die Gefahr eines europaweiten Kriegs steigert. In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass das Militär weltweit der größte institutionelle Klimasünder ist – mit den höchsten CO2-Emissionen überhaupt.

Das Thema Rüstung hat auch direkt etwas mit der Schiene und dem Bahnkonzern zu tun. Seit 2016 gibt es das EU-Programm „Connnecting Europe Facility“. Diese Bezeichnung – „Europas Fähigkeiten zu verbinden“ – ist bereits George-Orwell-Sprech. Es handelt sich um ein EU-Programm, mit dem europaweit die Schieneninfrastruktur für schnelle Militärtransporte ausgebaut wird. Unter anderem gibt es den Ausbau des sogenannten „740-Meter-Netzes“. Gemeint ist damit ein spezifisches militärisch zu nutzendes Netz, auf dem Güterzüge in einer Länge von 740 Metern Länge, also einem Dreiviertelkilometer, beladen mit Panzern und anderem militärischen Gerät, verkehren können.

Dabei geht es einerseits um innereuropäische Militärtransporte. Andererseits und vor allem geht es dabei um Transporte von US-Kriegsgerät, das in den (deutschen, niederländischen und belgischen) Nordseehäfen anlandet und von dort nach Osten zu transportieren ist – vor allem nach Polen und in die baltischen Staaten. Und das sind immer Transporte mit einem Deutschland-Transit.

Zwei interessante Spezifika dabei sind: *Erstens*, dass dieses Netz für Militärtransporte nach den entsprechenden EU-Vorgaben *komplett elektrifiziert* sein muss. Hier will die Deutsche Bahn also schnell das umsetzen, was sie im Gesamtnetz nicht oder nur zögerlich angeht bzw. argumentiert, man könne auf Wasserstoff-Antriebe bzw. auf Akku-Züge setzen. *Zweitens* müssen an vielen Stellen in dem so definierten Netz die Tunnelprofile deutlich geweitet werden, damit dort Züge mit Panzern verkehren können. Hier findet also das Gegenteil dessen statt, was bei den Tunnelbauten unter Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21 gemacht wurde, wo die Deutsche Bahn im Wortsinn eine brandgefährliche Verengung der Tunnelprofile vorgenommen hat.

Zurück zur Klimabahn: Zu fordern ist ein *Sonderfonds im Kampf gegen den Klimanotstand.* Mit einer spezifischen Finanzierung für eine KlimaBahn und für eine echte Verkehrswende in diesem Bereich.

Wobei dazu neben einem KlimaTicket auch die Umsetzung von Tempolimits 120 –

80 – 30 gehören. Es gibt keinen einzigen anderen Bereich in der Gesellschaft, wo man nicht mit einer einfachen Maßnahme und ohne jegliche Kosten sofort bis zu 10 Prozent Energie im Verkehrssektor einsparen kann.

Deutsche Bahn wächst – mit Luft- und Seefracht und in Toronto

Laut dem neuem Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG stieg im vergangenen Jahr der Gesamtumsatz um 18 Prozent auf 47 Milliarden Euro. Das klingt gut. Tatsächlich war es in erster Linie das Auslandsgeschäft, das deutlich wuchs. Und hier war es vor allem die See- und Luftfracht, die dieses Wachstum generierten. Konkret wuchs der Umsatz bei der Tochter Schenker um 33 Prozent, und hier die See- und Luftfracht sogar um 58 Prozent auf 13 Milliarden Euro. Damit machen allein der Schifftransport und die Luftfracht bereits mehr als ein Viertel des Gesamtumsatzes des Bahnkonzerns aus. Nimmt man die Bereiche Logistik und Lkw-Transporte hinzu, dann entfällt bereits die Hälfte des Gesamtumsatzes auf Nicht-Schienen-Bereiche, teilweise auch auf Sektoren, die in Konkurrenz zum Schienenverkehr stehen.

Dabei soll es in den nächsten Jahren noch zu einer deutlichen Expansion der DB-Engagements im Ausland kommen. Während die DB-Tochter DB Regio im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland immer wieder Anteile verliert und unter anderem in der Drei-Millionen-Metropole Berlin in Bälde wohl den S-Bahn-Verkehr insgesamt oder zum Teil aufgeben wird, tätigte der Konzern im April in Kanada einen gewaltigen Deal. Für die Dauer eines Vierteljahrhunderts wird die Deutsche Bahn für einen zweistelligen Milliardenbetrag den gesamten Schienenpersonennahverkehr in der Drei-Millionen-Metropole Toronto übernehmen.

Auch hier erleben wir eine Entwicklung, die in offenem Widerspruch steht zur Bahn- und Verkehrspolitik, wie sie angeblich vom Bahnvorstand oder dem Bundesverkehrsministerium betrieben wird. Seit vielen Jahren ist davon die Rede, die Deutsche Bahn werde sich zukünftig „auf das Kerngeschäft konzentrieren“. Man werde die Auslandsbeteiligungen ganz oder teilweise verkaufen. Doch das Gegenteil findet statt. Das Argument, die größte Auslandsbeteiligung, Schenker, sei doch „profitabel“, überzeugt dabei nicht. Erstens, weil Vergleichbares jahrelang auch von der zweitgrößten Auslandstochter, Arriva, behauptet wurde. Inzwischen musste der Bahnkonzern auf Arriva eine Abschreibung in Höhe von 1,4 Milliarden Euro vornehmen. Ein Verkauf von Arriva wird aktuell erst gar nicht mehr versucht, da diese Tochter inzwischen als „unverkäuflich“ gilt. Insgesamt, so rechnet Prof. Christian Böttger vor, musste die Deutsche Bahn in den vergangenen 12 Jahren mehr als drei Milliarden Euro Verluste bei den Auslandsengagements hinnehmen.

Demnach dürften diese Geschäfte auf längere Frist gesehen auch rein betriebswirtschaftlich unrentabel sein.[13]

Zweitens und vor allem geht es nicht primär um die Frage, ob diese Auslandsbeteiligungen teilweise profitabel oder am Ende doch unprofitabel sind. Es geht vor allem darum, dass das Top-Management der DB AG sich seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten primär als Vertretung eines Global Players versteht, dass diese Bahn-Oberen einen erheblichen Teil ihrer Kapazitäten auf die Global-Player-Entwicklung konzentrieren und vor allem ein Denken in diesen globalen Sphären favorisieren. Für dieses Top-Management, das sich bevorzugt in schweren Mercedes-, Audi- und BMW-Limousinen bewegt, ist die Schiene vor allem altes Eisen.

Nur ein grundlegender Neuanfang bei der Bahn kann im Bereich Schiene die Potentiale heben, die für die Verkehrswende essentiell sind.

Titelbild: Chris Redan / Shutterstock

[«1] Das pdf des Alternativen Geschäftsberichts Deutsche Bahn ist über die Website klimabahn-initiative.de abrufbar; hier auf dieser Website findet sich auch das Programm der genannten Stuttgarter Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“.

[«2] 2019 – im letzten aussagekräftigen Jahr vor der Pandemie – gab es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 2780 Millionen Fahrgäste; im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) waren es, wie erwähnt, 151 Millionen. Nimmt man die Leistung – gemessen in Personenkilometern (= Zahl der Fahrgäste multipliziert mit der zurückgelegten Entfernung) – dann waren es 2019 55,7 Milliarden Personenkilometer im SPNV und 44,7 Milliarden Pkm im SPFV. Der SPFV machte damit 44,5 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr aus. Oder auch: Der SPNV überwog mit 55,5 Prozent deutlich. Angaben nach: Verkehr in Zahlen 2020/21, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, S.216ff.

[«3] U.a. nach Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 10. Mai 2022 und vom 1. April 2022; jeweils nach Angaben der Deutschen Bahn AG. Danach gilt ein Zug als „verspätet“, wenn er seine planmäßige Ankunftszeit am Zielbahnhof um weniger als sechs Minuten unterschreitet. Komplett oder teilweise ausgefallene Züge gehen

groteskerweise nicht in diese Rechnung ein.

[«4] Robin Kellermann, Warten auf die Bahn – eine Bau- und Kulturgeschichte, in: Aus Politik und Gesellschaft – Die Bahn, Beilage der Wochenzeitung „Das Parlament“, herausgegeben von der Bundeszentrale für Politische Bildung, 8-9/2022, 21. Februar 2022.

[«5] Arne Matzanke in Mobil 04/2022, Seite 77.

[«6] Thorsten Metzner, Bahn frei – Brandenburg präsentiert einen neuen Nahverkehrsplan, in: Der Tagesspiegel vom 11. Mai 2022.

[«7] Alle Angaben nach Daten und Fakten, Deutsche Bahn AG (bis einschließlich Ausgabe 2021 vom April 2022).

[«8] Mit „Betriebslänge“ wird der Umfang des Schienennetzes bezeichnet, auf dem es fahrplanmäßigen Schienenverkehr (Personenverkehr und/oder Schienengüterverkehr) gibt. Die Betriebslänge lag 1994 noch bei 41.300 km. Ende 2021 waren es 33.401 km.

[«9] Die exakten Zahlen für die letzten drei Parameter: Länge der Gleise 1994 = 78.073 – Ende 2021 = 60.928. Zahl der Weichen und Kreuzungen 1994 = 131.968; Ende 2021 = 65.550. Zahl der Gleisanschlüsse 1994 = 11.742; Ende 2021 = 2.314. Alle Angaben nach: Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG; letzte Ausgabe für 2021.

[«10] Dieter Doege und Winfried Wolf, Auf dem falschen Gleis – Schienenpersonennahverkehr in Brandenburg, herausgegeben vom Landesverband Berlin-Brandenburg von PRO BAHN, Februar 2012.

[«11] Siehe Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2021/22, a.a.O., S. 36ff.

[«12] Presseerklärung Prellbock Altona vom 9. Mai 2022; hier mit einem Zitat des Pressesprechers dieser Bahn-Initiative, Michael Jung.

[«13] Christian Böttger, „Problemkind“ Deutsche Bahn? Strukturen und Reformbedarf des deutschen Schienenverkehrs, in: Aus Politik und Gesellschaft – Die Bahn, Beilage der Wochenzeitung „Das Parlament“, herausgegeben von der Bundeszentrale für Politische Bildung, 8-9/2022, 21. Februar 2022.