

... hören, was dahinter steckt!

**hr2**  
kultur

---

## Neues Kursbuch für die Bahn

*Ein Feature über Mobilität und milliardenschwere Investitionen*

EIN FEATURE VON EGON KOCH

---

**Besetzung:** Bernd Reheuser und Sarah Grunert  
**Technische Realisation:** Ursula Potyra und Melanie Inden  
**Regie:** Marlene Breuer  
**Redaktion:** Dorothee Meyer-Kahrweg

Eine Produktion des Hessischen Rundfunks für das ARD radiofeature 2020.

### Alle Sendungen im Überblick:

<b>SWR</b>	SWR 2	22.04.   22.03 Uhr
<b>BR</b>	BR2	25.04.   13.05 Uhr, <i>Wdh. 26.04.   21.05 Uhr</i>
<b>SR</b>	SR2 Kulturradio	25.04.   17.04 Uhr
	Antenne Saar	25.04.   17.04 Uhr, <i>Wdh. 27.04.   19 Uhr</i>
<b>RB</b>	Bremen Zwei	25.04.   18.05 Uhr, <i>Wdh. 27.04.   21 Uhr</i>
<b>NDR</b>	NDR Info	26.04.   11.05 Uhr, <i>Wdh. 26.04.   15.05 Uhr</i>
	NDR Info spezial	26.04.   11.05 Uhr, <i>Wdh. 26.04.   15.05 Uhr</i>
<b>WDR</b>	WDR 5	25.04.   12.04 Uhr, <i>Wdh. 26.04.   11.04 Uhr</i>
<b>HR</b>	Hr2-kultur	26.04.   18.04 Uhr

**Musikakzent:**

Atmo 1: Bahnsteig, Ankunft Zug (3:23)

Atmo Bahnsteig, Stimmen (off) ... (0:10) Trillerpfeife (fern) .... (0:24) Durchsage

Bahnsteig: „Information, der auf Gleis 13 eingefahrene ICE 1029 aus Köln ....fährt als ICE

507 nach München über Berlin, Abfahrt 8 Uhr 35 .... Langes Quietschen .... (1:00) Signal

Türen (fern) .... Stimmen (off) .... (1:33) Durchsage Bahnsteig: „Der als .... ICE 1686 ...

(nicht zu verstehen) ..... Piep-Geräusch Türen .... (2:55) Klappern.... Lachen Frauen (fern)

.... Stimmen ....

**Ansage:**

Neues Kursbuch für die Bahn

Ein Feature über Mobilität und milliardenschwere Investitionen

Von Egon Koch

**Erzähler:**

Verspätungsalarm. Die App DB Navigator meldet sich auf dem Smartphone.

**Sprecherin:**

Sehr geehrter Herr Koch, für Ihre gebuchte Verbindung haben sich Abweichungen

ergeben. Ihre neue Verbindung: ICE 507 nach Berlin fährt heute nicht wie geplant 8 Uhr

20 von Hamburg-Altona ab. Nehmen Sie die S 3 zum Hauptbahnhof. Abfahrt des ICE 507

dort 8 Uhr 35.

**Erzähler:**

Mythos Eisenbahn. Die allererste fuhr in Deutschland. Nürnberg-Fürth, 1835. Sechs

Kilometer. Mit bis zu 30 Stundenkilometern. Sechs angehängte Wagen. Eine Revolution

damals. Industrie und Wohlstand, alles hat sich in Deutschland durch die Eisenbahn

entwickelt. 1920 Gründung Deutsche Reichsbahn. In den 1930er Jahren das größte

Unternehmen der Welt. Und heute? Abgehängt vom Auto. Was für ein Potenzial steckt

noch in der Bahn?

**Atmo 2: Abfertigung ICE, Anfahrt (7:22)**

Atmo Bahnsteig (Schritte, Stimmen, Signal , Einfahrt Zug ).... (0:38) Durchsage auf

Bahnsteig: „Meine Damen und Herren, bitte einsteigen, Vorsicht bei der Abfahrt.“

Trillerpfeife... Türsignal, Türen zu, , (1:13) Türsignal, Tür zu ... Fahrgeräusch... (4:20 -

Stillstand vor Berliner Tor, keine Ansage, nichts) .... (4:33) Toilettentür... (6:15) Anfahrt

... Fahrgeräusch ....

**Sprecherin:**

Starke Schiene, Digitale Schiene, Deutschlandtakt.

**Erzähler:**

So heißen die neuen Strategien der Deutsche Bahn AG. Damit will die Bahn fit für die

Zukunft werden und die Bundesregierung ihren Klimaversprechen näherkommen.

### **Sprecherin:**

Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 Prozent und bis 2050 um 80 bis 95 Prozent unter das Niveau von 1990 zu reduzieren.

### **Erzähler:**

Defizite gibt es bislang vor allem im Verkehrsbereich.

Was steckt hinter den Schlagworten, wie erfolgversprechend sind die Pläne?

Meine Recherchereise beginnt – es ist die Zeit, kurz bevor die Corona-Pandemie die Reisemöglichkeiten einschränkt. Vom Hamburger Hauptbahnhof geht es nach Berlin. Zwei Stunden braucht ein ICE für die Strecke. In der Hauptstadt sitzen die Konzernzentrale der Bahn, das

Erzähler:

Bundesverkehrsministerium, aber auch die Organisation Allianz pro Schiene und andere Bahn-Experten.

### **Atmo 2: Abfertigung ICE, Anfahrt**

#### **Erzähler:**

Und schon habe ich einen Dreh kennengelernt, mit dem die Bahn versucht, Verspätungen zu vermeiden. Der Intercity Express kam unpünktlich in Hamburg an. Um Zeit aufzuholen, fährt er nicht bis Hamburg Altona weiter, sondern dreht schon am Hauptbahnhof um. Und ich muss dorthin mit der S-Bahn – ein Umstieg mehr. Vor allem für Menschen mit Behinderung ein Problem.

### **Atmo 3: Außerplanmäßiger Halt**

Stimmen im Waggon, Fahrgeräusch .... (2:41) Stillstand Zug, Stimmen, Geräusch .... (3:20) Durchsage Zugchef: „So, einen schönen guten Morgen, meine Damen und Herren, im Namen der Deutschen Bahn begrüßen wir alle anwesenden Fahrgäste recht herzlich im Intercity Express auf der Fahrt von Hamburg in Richtung München. Unser Zug verkehrt über Berlin, Bitterfeld, Halle, sowie Erfurt, Bamberg und Nürnberg. Nächster planmäßiger Halt unseres Zuges Berlin Spandau. Geplant Ankunft dort 11:14 Uhr. Aktuell sind wir hier gerade zum Halten gekommen kurz nach der Abfahrt in Hamburg Hauptbahnhof. Grund dafür ist eine Verspätung eines vorausfahrenden Zuges. Die Weiterfahrt folgt dann in Kürze. Wir bitten um etwas Geduld.“ (4:02) Stimmen (4:10) Fahrgeräusch, Stimmen .... (4:47) Ende

#### **Erzähler:**

Im Großraumwaggon finde ich meinen Platz neben einem korpulenten Mann mittleren Alters. Kaum sind wir losgefahren, hält der Zug auf offener Strecke an. Die Gelegenheit, mit meinem Sitznachbarn über eines der Hauptprobleme der Bahn zu sprechen: Verspätungen.

**O-Ton 1: Fahrgast, anonym (0:27)**

Wenn der Zug 28 fahren soll, soll er achtundzwanzig fahren. Da hängen jetzt bei mir 50 Leute dran, die darauf setzen, dass ich pünktlich bei der Arbeit bin. Und wenn die Bahn schreibt, ca. zwischen 8 und 8 Uhr 30, dann finde ich das ein bisschen lustig, aber dann würde ich damit umgehen. Dann würde ich wissen, ok, ich komme in einer halben Stunde weg. Aber wenn da steht 8 Uhr 20, dann habe ich die innere Erwartung, dass das eingehalten wird. Und früher, als Kind in der DDR, hat es super geklappt. Mit diesen komischen Bummelzügen.

**Erzähler:**

Im Regionalverkehr liegt der Pünktlichkeitswert im Februar 2020 laut Bahn bei 94,4 Prozent. Im Fernverkehr hatte sie sich im Januar noch auf 84,3 Prozent verbessert. Der beste Januar-Wert seit 2014! Im Februar sank er aber bereits wieder auf 79,3. Pünktlich heißt bei der Bahn:

**Sprecherin:**

Die planmäßige Ankunftszeit wird um weniger als 6 Minuten überschritten.

**Erzähler:**

Allerdings: Fallen Züge ganz aus, werden sie gar nicht erst in die Verspätung eingerechnet.

Ein Fahrgast aus der Sitzreihe gegenüber mischt sich ein: Christian Langer, Unternehmensberater:

**O-Ton 2: Christian Langer (0:57)**

Ich bin sehr, sehr lange Bahnfahrer. Und meine Erfahrungen, auch vor allen Dingen auf der Strecke Hamburg-Berlin, Berlin-Hamburg sind groß-mehrheitlich ausgesprochen positiv. Ich habe manchmal wenig Verständnis, weil ich es nicht so erfahre, für die, die sehr pauschal die Deutsche Bahn kritisieren, dass es nicht funktioniert, dass es nicht pünktlich ist, dass es zu voll ist, dass zum Beispiel dann eben auch der Speisewagen nicht funktioniert oder so. Es gibt immer mal wieder kleinere Probleme, ja. Es gibt ausgesprochen belastbare, sehr freundliche Menschen, die dann eben auch im Zug dafür Sorge tragen, dass die Atmosphäre trotzdem gut ist. (Anhang Atmo 12 Sek)

**Erzähler:**

Trotzdem - BahnBASHING ist beliebt. Jeder kann endlos viel erzählen: von Verspätungen, verpassten Anschlusszügen, kaputten Toiletten, verdreckten Bahnhöfen, Gleisstörungen, Langsamstrecken, übervollen oder ausfallenden Zügen, hohen Preisen. Ein Volkssport. Klar ist – die Bahn hat zu tun, wenn sie die Aufgaben der Zukunft meistern will.

**Atmo 4: Zug auf Fahrt (1:50)**

Fahrgeräusch... (0:30) Fahrgeräusch, schnelle Fahrt.... (0:50) Tür Toilette

**Erzähler:**

Auf dem Weg zum Bistro fällt mir ein Mann auf. Er sitzt im Rollstuhl, einer Frau gegenüber.



**O-Ton 3a: M Jietz + Autor (0 :41)**

M. Jietz: Mein Name ist Malte Jietz und wir fahren jetzt von Flensburg nach Berlin und zurück.

Autor: Von Flensburg kommen Sie, dann sind Sie wahrscheinlich in Hamburg umgestiegen.

M. Jietz: Ja, sind wir.

Autor: Sie sitzen im Rollstuhl. Und wie ist das? Da sind ja keine Rampen oder irgendwas. Wie kommen Sie in einem Waggon und wieder raus, meine ich?

M. Jietz: Es ist in der Tat ziemlich kompliziert. So wie andere normal fahren können, muss ich mich über die ... Mobilitäts-Zentrale anmelden. Was ich heute nicht getan habe, weil ich spontan fahren wollte, und schon waren die Probleme da.

(Atmo Anhang 2 Sek)

**Erzähler:**

Malte Jietz und seine Begleiterin Jasmina Kaisen mussten einen Zug später nehmen.

**O-Ton 3b: Jasmina Kaisen (0 :14)**

Das Regeln von dem behindertengerechten Fahren ist relativ kompliziert aufgebaut, weil die Deutsche Bahn einen externen Mitarbeiter dafür buchen muss, weil sonst die Rampe nicht bedient werden darf. Das darf nur der Mitarbeiter leider. (Atmo Anhang 2 Sek)

**Atmo 5: Türöffnung Zug, Bahnsteig (3:05)**

Quietschen (0:07) Signal Tür, Tür auf... Atmo Bahnsteig..... Ansage Bahnsteig: .... Eberswalde... Lutherstadt..... RB 2 ..... Stimmen.... Rollkoffer.... First class....Signal offene Türen .....

**Erzähler:**

Ankunft Berlin. Mit zehn Minuten Verspätung. Im Hauptbahnhof sehe ich Malte Jietz wieder. Eine Mitarbeiterin der Bahn lässt den Rollstuhlfahrer mit einer fahrbaren Rampe vom Waggon auf den Bahnsteig herab.

**Atmo 6: Ausstieg Rollifahrer (2:58)**

Durchsage Bahnsteig: Your next conections.... RE 5 to Stralsund Hauptbahnhof (0:34) M.

Jietz: Dankeschön. .... Klappern ....

Frau: Vorsicht. Bitte schön. Kennen Sie sich hier aus?

M. Jietz: Ja.

Frau: Ihr Fahrstuhl ist da vorne.

Frau: Danke.

Autor: Das hat jetzt gut geklappt?

(0:43) M. Jietz: das hat jetzt gut geklappt.

Jasmina Kaisen: Im letzten Moment abgesprochen war in Hamburg.

M. Jietz: Das war jetzt abgesprochen....

Autor: Ist gar nicht so aufwändig, muss es hochfahren.

(0:55) Jasmina Kaisen: Es ist eigentlich gar nicht viel. Aber es ist sehr viel Aufwand für so was Kleines, dass man das selber machen kann. Wenn man da Zugang zu hätte, wäre das überhaupt kein Problem. Nur, die lassen einen einfach nicht.

(1:04) Atmo Bahnsteig, Stimmen.... (1:24) Rolltreppe... (2:02) Klappern Rolltreppe...  
 Gong (fern) Durchsage: Meine Damen und Herren ..... Trillerpfeife (off) .... Geräusch  
 Türen (off) ..... Rollkoffer....

**Musikakzent**

**Atmo 7: Invalidenstraße (4:11)**

Straßenverkehr .... (1:22) Autohupe....(3:25) Straßenbahn..... (3:47) Straßenbahn

**Erzähler:**

In Berlin führt mich mein erster Weg unweit des Hauptbahnhofs zur Allianz Pro Schiene, ein gemeinnütziges Bündnis zur Förderung und Verbesserung des gesamten Schienenverkehrs. Mit Geschäftsführer Dirk Flege spreche ich über die Zukunftschancen der Bahn.

**O-Ton 4a: Dirk Flege (0:41)**

Die Menschen wollen Zugfahren, viel mehr Zugfahren als bislang. Die Politik möchte das auch, aus Klimaschutzgründen. Was uns jetzt auf die Füße fällt, allen zusammen auf die Füße fällt, ist die jahrzehntelange Vernachlässigung des Schienennetzes. Eine Besonderheit des Schienennetzes, in diesem Fall eine negative Besonderheit ist, dass die Schieneninfrastruktur die einzige Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist, die in den vergangenen Jahren geschrumpft ist. Also nicht nur zu wenig Geld für den Erhalt, für die Qualitätssicherung des bestehenden Netzes, sondern das Schienennetz ist auch noch um über 6000 Kilometer geschrumpft seit der Bahnreform 1994. (Anhang Atmo 3 Sek)

**Erzähler:**

Im Jahr 1994 wurden Bundesbahn und Reichsbahn der DDR in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

**O-Ton 4 b: (0:12)**

(Atmo 1 Sek) Aus heutiger Sicht ein katastrophaler Fehler. Jetzt überlegen wir alle zusammen: Wie können wir Strecken reaktivieren, ja, stillgelegte Strecken wieder in Betrieb nehmen? (Atmo 1 Sek)

**Erzähler:**

Thomas Wüpper hat sich zu uns an den Tisch gesetzt. Der Wirtschaftsjournalist und Autor des Buches "Betriebsstörung – Das Chaos bei der Bahn und die überfällige Verkehrswende" kennt die Zahlen des Unternehmens Deutsche Bahn AG.

**O-Ton 5: Thomas Wüpper (0:30)**

In diesem Aktien-Konzern, der mittlerweile 330 000 Mitarbeiter weltweit hat und teilweise oder zeitweise über 1000 Tochterfirmen hatte, mittlerweile sind es noch glaub ich 700, das muss man sich mal vorstellen, über was man da eigentlich redet, über was für einen Konzern. Dieser Aktienkonzern hat zum einen die Betriebssparten, das ist der Personen- und der Güterverkehr und zum anderen das ganze Schienennetz mit 33 000 Kilometern und 5700 Bahnhöfen unter einem Holding-Dach vereint.



**Erzähler:**

Der nach der Bahnreform betriebene und letztlich gescheiterte Börsengang habe viele der Probleme heraufbeschworen, mit der die Deutsche Bahn AG heute noch zu tun hat. Etwa die Konzernstruktur mit den vielen Untergesellschaften. Unter anderem: DB Fernverkehr AG.

**Sprecherin:**

Nationale und internationale Fernverkehrsleistungen auf der Schiene.

**Erzähler:**

DB Regio AG.

**Sprecherin:**

Regionalverkehrsnetz aus Bahn- und Buslinien.

**Erzähler:**

DB Arriva.

**Sprecherin:**

Organisiert, steuert und überwacht alle Regionalverkehrsaktivitäten außerhalb Deutschlands.

**Erzähler:**

DB Cargo AG.

**Sprecherin:**

Europaweite Transportleistungen in den Segmenten Ganzzüge, Einzelwagen und im kombinierten Verkehr.

**Erzähler:**

DB Schenker.

**Sprecherin:**

Dienstleistungen der DB im Bereich Güterverkehr und maßgeschneiderte Lösungen für Landverkehr, See- und Luftfracht.

**Erzähler:**

DB Netz AG.

**Sprecherin:**

Schieneinfrastruktur bei der Deutschen Bahn.

**Erzähler:**

DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH.

**Sprecherin:**

Instandhaltung und Instandsetzung von Fahrzeugflotten, wie der vom ICE 1.



**Erzähler:**

Das Verkehrsministerium machte 2019 Druck, damit der staatseigene Konzern auf neuen Kurs gebracht wird. Die Deutsche Bahn AG reagierte und verabschiedete die Dachstrategie Starke Schiene. Die Ziele:

**Sprecherin:**

- bis 2030 die Passagierzahlen im Fernverkehr auf 260 Millionen Fahrgäste pro Jahr nahezu verdoppeln.
- den Marktanteil des Güterverkehrs von 18 auf 25 Prozent erhöhen.
- die Bahn in Europa stärker vernetzen.

**O-Ton 6: Thomas Wüpper (0:25)**

Grundsätzlich erleben wir unter der jetzigen Bundesregierung, speziell unter Verkehrsminister Andreas Scheuer, ja ein Feuerwerk an Versprechen, an Visionen, an Strategien. Alles soll besser werden. Das hört sich erst mal gut an, ist auch erfreulich. Es ist auch gut, dass wir endlich langfristige Konzepte haben. Daran hat es wirklich lange gefehlt. Die Frage ist natürlich: Sind es nur Versprechen, oder werden die Versprechen auch tatsächlich erreicht? Sprich: klappt diese Umsetzung?

**Atmo 8: S-Bahn Potsdamer Platz (4:58)**

Signal Tür zu, Tür zu, Anfahrt S-Bahn... (2:31) Durchsage in der Bahn: Nächste Station: Potsdamer Platz, Übergang zur U-Bahn Linie 2 und zum Regionalverkehr. .... (3:27) Tür auf... Bahnsteig, Spatzenzwitschern ....Stimmen.... (3:45) Signal Tür zu, Tür zu.....Atmo Bahnsteig: Abfahrt S- Bahn (von außen) .... Stimmen...Schritte.... Einfahrt S-Bahn ...

**Erzähler:**

Oben im DB Turm am Potsdamer Platz bekräftigt Bahnchef Richard Lutz die Bedeutung des Projekts „Starke Schiene“.

**O-Ton 7: Richard Lutz (0:42)**

Deutschland braucht diese Starke Schiene, weil wir anders nicht unsere Klimaziele erreichen, weil wir anders nicht die Mobilität der Menschen voranbringen, weil wir ohne eine starke Schiene eben auch nicht die logistische Versorgung der Wirtschaft gut hinbekommen und nicht zuletzt auch mit einer starken Schiene in Deutschland ein Stück weit Europa - Land und Leute - zusammenwachsen. Und da spielt der mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsträger Schiene eine herausragende Rolle, und da wollen wir gerne mithelfen. (Anhang Atmo 12 Sek)

**Erzähler:**

Bis zum Jahr 2030 investiert der Bund 150 Milliarden, inklusive 20 Milliarden aus dem so genannten „Klimapaket“. Die Bahn selbst soll in diesem Zeitraum rund 50 Milliarden Euro beisteuern. Bei einem Konzernumsatz von 44,4 Milliarden Euro hat die Deutsche Bahn AG 2019 aber nur einen Gewinn von 1,84 Milliarden erzielt. Hochgerechnet wären das in 10 Jahren nur rund 18,4 Milliarden Euro. Mehr als 31 Milliarden zu wenig. Bei all



den Vorhaben wiegen der Investitionsstau von 60 Milliarden - vor allem bei der Schieneninfrastruktur - und die Schulden schwer – beispielsweise auch durch die Kostenexplosion beim Prestigeprojekt „Stuttgart 21“.

**O-Ton 8: Richard Lutz (0:46)**

Womit wir bei der Frage sind: Schaffen wir das? Wir haben aktuell eine Verschuldung von etwa 25 Milliarden, nicht ganz, etwas darunter und wir wollen diese Verschuldung jedenfalls nicht zusätzlich erhöhen, aber um diese Investitionen, die wir aus eigener Kraft stemmen müssen, werden wir jedenfalls alle Finanzierungsquellen nutzen, nicht nur eigene Cashflows, die wir selber verdienen, sondern auch Finanzierungsinstrumente, die wir im letzten Jahr eingeführt haben am Kapitalmarkt, Hybridanleihen. Auch der Verkauf Arriva spielt da eine Rolle, damit die Bahn spürbar besser wird. (Atmo Anhang 14 Sek)

**Erzähler:**

Bereits Ende 2019 hat die Bahn versucht, das vor allem im britischen Regionalverkehr tätige Unternehmen DB Arriva zu verkaufen. Für vier Milliarden Euro. Zu dieser Zeit waren aber die Märkte wegen des möglichen Ausstiegs Großbritanniens aus der EU verunsichert und das Vorhaben misslang. Ob es in naher Zukunft gelingt, bleibt offen.

**O-Ton 9: Ronald Pofalla (auf : Tagesschau Beitrag vom 14.1.2020 )**

(<https://www.tagesschau.de/multimedia/video/video-646365.html>)

Ich garantiere heute hier für die Bahn, dass wir diese Bauvolumen verbauen können.

**Erzähler:**

Finanzminister Olaf Scholz und viele Medienvertreter sind zugegen, als Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla Mitte Januar 2020 mit Verkehrsminister Andreas Scheuer und Bahnchef Richard Lutz die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III unterschreibt. Die Abmachung zwischen Bund und Bahn hat eine Laufzeit bis 2029. Sie ist Teil der Gesamtinvestitionen über 200 Milliarden Euro. 86 Milliarden Euro davon sollen in den Erhalt der Infrastruktur fließen, also in die Unterhaltung, Instandhaltung und Instandsetzung der bestehenden Signalanlagen, Gleise, Weichen -und Brücken. Dirk Flege und Wirtschaftsjournalist Thomas Wüpper sind skeptisch.

**O-Ton 10: Thomas Wüpper (0:27)**

Das Problem ist bei den 86 Milliarden, meiner Ansicht nach ist es eben eine geschönte Zahl, weil zum einen diese rund 30 Milliarden je nach Rechnung, die die Bahn selbst finanzieren soll, erst mal auf dem Papier stehen. Die soll die Bahn tatsächlich machen. Das steht in der LuFV natürlich drin. Die soll sie bringen, aber sie muss sie selbst finanzieren. Aber da sie gerade extrem ertragsschwach ist, ist die Frage: Wo soll das Geld herkommen? Viele Leute befürchten, auch in der Branche, das kann nur wieder aus der Infrastruktur kommen, aus dem Netz. (Atmer)

**O-Ton 11: Dirk Flege (0:31 mit Atmo)**

Das heißt, diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die diesen Geldfluss über zehn Jahre regelt, zwischen Bund und DB zur Finanzierung des bestehenden

Schiennetzes, die hat einen systemimmanenten Druck zur Erhöhung der Trassenpreise. (Anhang Atmo 15 Sek)

**Erzähler:**

Trassenpreise sind die Mietpreise, die alle Bahnen an die DB Netz AG für die Nutzung der Gleise und der Bahnhöfe bezahlen müssen. Neben den privaten Bahnbetreibern somit auch die DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo. Falls DB Netz die Trassenpreise erhöhen sollte, stiegen

die Kosten für die Bahnunternehmen wiederum, die diese Trassen nutzen. Voraussnehbare Folge: Die Schienenwege werden weniger genutzt.

**O-Ton 12: Thomas Wüpper (0:21)**

Eigentlich wollen wir ja, wie im „Klimapaket“ beschlossen, mehr Verkehr auf der Schiene haben. Auf der anderen Seite machen wir den Verkehr teurer, weil die Renditen kommen sollen, die Bahn einen großen Teil der Investitionen, die fließen soll, selbst finanzieren soll. Also das passt definitiv nicht zusammen. Das sind Konflikte, die gehen so nicht. Da hat man den Eindruck, da weiß die rechte Hand nicht, was die Linke tut bei der Bundesregierung.

**O-Ton 13a: Enak Ferlemann (0 :09)**

Den Zielkonflikt glauben wir dadurch nicht zu haben, dass mehr Verkehr gefahren wird. (Atmo Anhang 4 Sek)

**Erzähler:**

sagt Enak Ferlemann, Bahnbeauftragter der Bundesregierung im Verkehrsministerium, nur gut 2 km Luftlinie vom DB Tower entfernt.

**O-Ton 13b: Enak Ferlemann (0 :25)**

Denn wenn über die gleichen Gleise mehr Verkehr läuft, nimmt die Bahn höhere Trassenpreise ein. Das heißt, der Erfolg des vorgesehenen Mehr-auf-die-Schiene-bringens wird sich natürlich in der Bilanz der DB Netz widerspiegeln. Das heißt, sie kriegt ganz andere Finanzierung-Spielraum, als sie die heute hat. Deswegen muss sie nicht die Trassenpreise erhöhen, sondern durch den Mehrverkehr hat sie mehr Erlöse. Sie kann also mehr machen. (Atmo Anhang 4 Sekunden)

**O-Ton 14a: Richard Lutz (0:11)**

Am Ende des Tages müssen Sie ja eine Antwort auf die Frage finden: Wer soll die Infrastruktur eigentlich finanzieren? (Anhang 4 Sek Atmo)

**Erzähler:**

Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, spricht sich anders als Enak Ferlemann für eine Trassenpreis-Erhöhung aus.

**O-Ton 14b: Richard Lutz (0 :16)**

Die laufende Unterhaltung, Instandhaltung und Instandsetzung und der laufende Betrieb ist Sache des Infrastrukturunternehmens und muss dann eben über Trassenpreise und letztlich die Nutzer dieses Systems finanziert werden.

**Erzähler:**

Unbeantwortet bleibt die Frage, mit welchen Anreizen Politik und Bahn weitaus mehr Verkehr auf die Schiene bringen wollen.

Darüber hinaus hat die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III eine wesentliche Lücke: Der nötige Aus- und Neubau von Schienenstrecken ist darin nämlich gar nicht geregelt.

**O-Ton 15: Dirk Flege (0:26)**

Absehbar ist jetzt schon, dass wir deutlich mehr Geld brauchen für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen. Das ist gnadenlos unterfinanziert, was der Bund da in seiner Haushaltsplanung drin hat, das reicht nicht einmal, um die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu finanzieren. (Atmo 10 Sek)

**Erzähler:**

Aus- und Neubau der Infrastruktur sind unterfinanziert, Investitionen gehen dagegen vor allem in neue Züge.

**O-Ton 16: Richard Lutz (0:19)**

Natürlich brauchen die zusätzlichen Fahrgäste auch zusätzliche Sitzplätze, sprich Züge. Und ich bin heilfroh, dass wir seit einigen Jahren ja eine Investitionsoffensive im Fernverkehr schon machen und alle drei Wochen beispielsweise ein neuer ICE zuläuft, sodass wir eben auch diese zusätzlichen Sitzplatz Kapazitäten schaffen können.

**Erzähler:**

Die 260 Millionen Fahrgäste im Jahr 2030 im Blick, will die DB bis 2026 rund zwölf Milliarden Euro in ihre Fahrzeugflotte investieren, das meiste davon im Fernverkehr. Allein 137 Züge der neuen ICE 4-Reihe sollen kommen. Aber nicht alles läuft nach Wunsch. Im Januar 2020 verweigerte die Deutsche Bahn dem Hersteller Bombardier wegen technischer Mängel die Abnahme von 25 neuen doppelstöckigen IC-Zügen im Wert von 400 Millionen Euro.

**Sprecherin:**

Man erwarte eine schnelle Behebung der Mängel durch den Hersteller und prüfe darüber hinaus „rechtliche Mittel“.

**Erzähler:**

so ein Sprecher der Bahn zum Stand der Dinge.

**O-Ton 17: Thomas Wüpper (0:24)**

Das große Nadelöhr, der große Engpass bleibt aber die Infrastruktur. Und die Infrastruktur ist jetzt schon dramatisch überlastet. In den großen Bahnknoten wie Köln, Hamburg, Frankfurt, München passt ja jetzt schon fast kein zusätzlicher Zug in den Spitzenzeiten also in den Hauptverkehrszeiten mehr auf die Gleise. Da ist die Frage: Wie soll das funktionieren? Wo sollen diese zusätzlichen Züge fahren?

**Erzähler:**

Richard Lutz gesteht ein, dass die Deutsche Bahn AG zu wenig Schienenstrecken und Züge hat, sieht aber dennoch die Möglichkeit, mehr Kunden zu gewinnen.

**O-Ton 18: Richard Lutz (0:14)**

Wir müssen nur immer zwei Dinge auseinanderhalten: das eine Thema Kapazitäten, das andere Thema Attraktivität. (...) Und dann, wenn es zusätzliche Impulse braucht, dann eben auch auf der Preisseite zusätzliche Attraktivität zu schaffen.

**Sprecherin:**

Attraktivität durch günstigere Preise.

**Erzähler:**

Mein frühzeitig gekauftes Supersparticket Hamburg-Berlin, 2. Klasse, kostete 17 Euro 90, anstelle von 19 Euro 91. Der Grund: Bundestag und Bundesrat hatten die Mehrwertsteuer für Fahrkarten im Fernverkehr ab Januar 2020 auf 7 % gesenkt. Die Deutsche Bahn AG gab diese Verbilligung an die Kunden weiter. Zug fahren wurde dadurch attraktiver. Vor meiner Reise nach Berlin hatte der Hamburger Karl-Peter Naumann, Ehrenvorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn, den Erfolg solcher Preissenkungen noch relativiert:

**O-Ton 19: Karl-Peter Naumann (0:23)**

Günstigere Preise locken immer ein paar Fahrgäste an. Aber wenn man so ein bisschen hineinschaut in die Verkehrswelt, weiß man, dass es so Pi mal Daumen einen Teil der Fahrgäste gibt, die preissensibel sind. Es gibt einen Teil der Fahrgäste, die sind zeitsensibel, und es gibt ein Teil der Fahrgäste, die sind qualitätssensibel. Und nur an einer einzigen Stellschraube zu drehen, bringt keine Wende.

**Erzähler:**

Immerhin: Im Januar 2020, dem ersten Monat der Preissenkung, verzeichnete die Bahn eine Million mehr Fahrgäste im Fernverkehr. Bereits im März macht die Corona Pandemie jedoch alle Anstrengungen zunichte. Die Fahrgastzahlen sinken rapide, der Konzern fährt sein Angebot selbst erst einmal herunter.

**Atmo 9: Autoverkehr (2:48)**

**Erzähler:**

Die Kernfrage bleibt aber: Ist die Deutsche Bahn AG eine gute Alternative zu Auto und Flugzeug?



**O-Ton 20: Thomas Wüpper (0:26)**

Die Bahn kann in dem jetzigen Zustand nicht den gesamten Autoverkehr ersetzen und nicht einmal einen Teil davon. Im Personenverkehr hat die Bahn einen Anteil in Deutschland von 7, 8 Prozent, je nach Rechnung, mehr nicht. Der allergrößte Teil geht eigentlich über die Straße, ist Autoverkehr. Das ist im Personenverkehr so, im Güterverkehr ein bisschen anders, da sind es ungefähr 17, 18 Prozent, die die Bahn Anteil hat.

**Erzähler:**

Im September 2019 veröffentlichte die Bundesregierung ihr so genanntes „Klimapaket“. Darin auch Maßnahmen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich zu senken und die Bahn zu stärken. Das reiche aber bei weitem nicht aus.

**O-Ton 21: Dirk Flege (0:31)**

Die Bundesregierung ist so bahnfreundlich wie noch nie, aber sie ist noch bestenfalls in den Kinderschuhen, was die Verkehrswende angeht. Sie folgt immer noch dem überkommenen Mantra: Man will alles gleichzeitig fördern, man will den Lkw was Gutes tun. Man möchte den Pkw-Besitzern und -Fahrern was Gutes tun. Das Mantra heißt: Mobilität ermöglichen. Wenn man immer nur alles billiger macht und alles fördern will, dann braucht man sich auch über Staus und zunehmenden Verkehr nicht zu wundern. Dann hat man eben eine Explosion der Mobilität.

**Erzähler:**

Dirk Flege von der Allianz pro Schiene fordert genau wie der Berliner Verkehrsforscher Andreas Knie eine ehrliche Debatte über die tatsächlichen Kosten aller Verkehrsteilnehmer. Bei der käme heraus, dass der Autoverkehr indirekt subventioniert wird und der Staatskonzern Bahn im Verhältnis zu wenig Geld bekommt.

**O-Ton 22: Dirk Flege (0:38)**

Diese Kostenwahrheit im Verkehr, das ist, glaube ich, der zentrale Schlüssel. Wenn wir wirklich eine moderne Verkehrspolitik haben wollen, dass wir mehr Marktwirtschaft in den Verkehr bringen. Dass Fläche kostet im Straßenverkehr, dass die Wege-Nutzung bepreist wird, auch im Straßenverkehr. Sei es beim Pkw, aber dann eben nicht mit der Flatrate und der Vignette, sondern kilometerabhängig, wie wir es beim Lkw haben. Dass Umwelt- und Unfallfolgen-Schäden bei allen Verkehrsträgern Schritt für Schritt eingepreist werden. Ich glaube, dann werden wir effiziente und auch kundengerechte Mobilitätsformen sehen.

**O-Ton 23: Andreas Knie (0:31)**

Man sieht ja jetzt beim ganzen „Klimapaket“: Keiner ist auf die Idee gekommen, diese neun Milliarden Euro Subventionierung, die wir jedes Jahr zahlen, damit der Dieselpreis nicht so teuer wird, dass die in der Debatte war. Man hätte ja mit mir nichts, dir nichts, diese neun Milliarden... - man hatte plötzlich keine Finanzierungsprobleme für alle anderen Pakete mehr haben können, wenn man einfach dieses Geld weggenommen hätte. Es ist keine Verkehrswende, es ist eine Kosmetik, weil man sagt: „Oh Gott, Oh

Gott, wir können nicht an das Auto. Denn wenn wir an das private Auto gehen, dann wählen die Menschen die AfD.“

**Atmo 10: Ansage Bahnsteig (1:33)**

Ansage Bahnsteig: „Gleis 7 Einfahrt ICE 838 nach Frankfurt am Main Hauptbahnhof über Halle Saale, Abfahrt 14 Uhr 54. Vorsicht bei der Einfahrt! „

Atmo Bahnsteig, Schritte, Einfahrt ICE, (0:32) quietschende Bremsen....Schritte, Triebwagen

**Erzähler:**

Weiter geht´s.

Am Bahnhof Berlin Gesundbrunnen fährt der weißgraue ICE mit dem roten Längsstreifen ein. Mein nächstes Ziel ist Halle.

Ich darf ausnahmsweise in den Führerstand, setze mich dort neben Michael Hartge.

Unser Gesprächsthema: Digitalisierung. Der Triebfahrzeugführer hat Displays und Hebel vor sich. Nur eine Glaswand

trennt ihn von den Fahrgästen hinter sich. Der ICE 3 hat bis zu 450 Sitzplätze und ist der schnellste der DB-Flotte. Mit seinen 330 Kilometern in der Stunde wird er auf Schnellstrecken, wie zwischen Berlin und Halle, eingesetzt. Eine Vorzeigestrecke.

**Atmo 11: Cockpit (0:17)**

Ton. Klacken.

Hartge: Der Mischa:

Mann über Lautsprecher: Guten Tag.

Hartge: Hallo. Bei uns hier vorne ist soweit alles jut.

Mann: Alles klar.

Hartge: Jut, kann ich uns fertigmelden.

Mann über Lautsprecher: Kannst du machen.

Hartge: Dann mach it dat mal. ... Bis später.

Klacken Telefonhörer.

(Atmo Angang 3 Sek)

**Atmo 12: Cockpit (0:14)**

**Erzähler:**

Seit drei Jahren ist Michael Hartge Triebfahrzeugführer bei der DB Fernverkehr. Ein kurzes Zwiegespräch mit dem Zugführer – der die Verantwortung für den ICE hat – und die Fahrt beginnt.

**O-Ton 25: Michael Hartge (0:21)**

(Kurzes Schaltgeräusch) Was sagt mir mein Display, damit fang ich an, wenn von hier aus alles okay ist, (Stimme aus Lautsprecher) die Fahrt am Signal zugestimmt ist, dann kann ich mich in Bewegung setzen. Und das Signal sagt mir jetzt eine Geschwindigkeit, in welche Richtung das geht und die Information schon für das kommende Signal, was mich im nächsten Abschnitt erwarten wird. (Anhang Atmo 2 Sek)

**Erzähler:**

Bis zum Jahr 2040 sollen Gleise und Stellwerke voll digitalisiert und damit das bestehende Schienennetz um 10 bis 15 Prozent besser ausgelastet werden. Digitale Schiene Deutschland heißt das Projekt. - Veranschlagte Kosten: 40 Milliarden Euro.

**O-Ton 26: Michael Hartge (Wort: 0:06)**

(Vorlauf: Kurzes Schaltgeräusch) Fahren jetzt oberhalb dem Bogen vom Norden her in den Hauptbahnhof, in den Tunnel hinein. (Atmo Anhang 2 Sek) + (Anhang Atmo 4 Sek)

**Erzähler:**

In der digitalen Zukunft wird ein Lokführer seinen Zug auf allen Strecken nicht mehr über konventionelle, seitlich der Schienen stehende Signale steuern. Mit dem europaweit einheitlichen Zugbeeinflussungssystem European Train Control System, kurz ETCS, bekommt er vielmehr die Fahrsignale direkt auf seinem Display angezeigt. Problem: Bislang gibt es das System nur auf wenigen Streckenabschnitten und europaweit ist es noch lange nicht einheitlich.

**Atmo 13: Cockpit (0:31)**

Schaltgeräusch

Stimme aus Lautsprecher: Schließvorgang eingeleitet.

Atmo

(0:10) Dumpfes Türgeräusch

Signal

(0:21) Hartge: Hier der Mischa.

Stimme

Hartge: 838 abfahren. .... Bis gleich.

Auflegen Telefon.

**O-Ton 27: Michael Hartge (0:32)**

(Atmo Fahrt) Das war wieder der Zugführer.

Stimme: Zugbeeinflussungen. (Atmo Fahrt)

(Atmo Anhang 8 Sek)

**Erzähler:**

Sicherheitsvorschrift: Weil ich heute im Cockpit des ICE 838 bis nach Halle mitfahre, muss noch ein zweiter Triebfahrzeugführer mit an Bord sein. An der blauen Krawatte von Matthias Liebhardt haftet eine Anstecknadel in der Form eines ICEs. Zu seiner Aufgabe als Gruppenleiter gehört unter anderem, Lokführer zu überprüfen.

**O-Ton 28: Matthias Liebhardt (0:32)**

Also, wir bemühen uns, dass wir nicht großartig Überstunden aufbauen als Dienststelle. Da haben wir ja immer wieder Probleme bei fehlendem Personal, dass wir da auch Überstunden machen möchten, sollen. Aber ansonsten bemühen wir uns schon als Dienststelle, das irgendwo ausgeglichen über die ganze Masse der Lokführer zu verteilen. (Anhang Atmo 8 Sek)

**Erzähler:**

Die Folgen des Personalmangels hatte ich in Berlin schon bei Bahnchef Lutz angesprochen.

**O-Ton 29: Richard Lutz (0:31)**

Ganz klar, im Fernverkehr ist das Thema Fachkräftemangel keinerlei Ursache für das Thema Unpünktlichkeit. Da haben wir dieses Problem nicht. Ganz im Gegenteil. Seit zwei, drei Jahren sind wir ja nicht nur in einer Investitions- und Wachstumsoffensive, sondern auch eine Rekrutierungsoffensive, stellen ganz, ganz viele neue Kolleginnen und Kollegen auch ein, auch in betriebsrelevanten Jobfamilien, wie zum Beispiel Lokführer und Zugbegleiter. (Anhang Atmo 6 Sek)

**Erzähler:**

Doch Dirk Flege von der Allianz Pro Schiene hatte in seinem Berliner Büro leicht widersprochen.

**O-Ton 30: Dirk Flege (0:37)**

Die Ursachen für unpünktliche Züge sind vielfältig, in der Regel sind es aber in der Tat Baustellen, Infrastrukturmängel, was auch zunehmend eine Ursache für Verspätungen oder gar Zugausfälle ist, ist Personalmangel. Das heißt, es sind keine Lokführer, entweder sie sind krankgeschrieben, kurzfristige Personalausfälle und dann fahren die Züge gar nicht, wie ich es gestern erlebt habe, dass ein Lokführer, der den ICE übernehmen sollte, selber Verspätung mit seinem vorherigen Zug hatte und wir dann als Fahrgäste ebenfalls Opfer seiner Verspätung geworden sind, weil er eben zu spät zum Dienst erschienen ist.

**Erzähler:**

Nachdem sie in zwei Jahrzehnten viele Fachkräfte entlassen hat, muss die DB im Rahmen ihrer Strategie Starke Schiene in naher Zukunft rund 100.000 neue Mitarbeiter einstellen. Im Jahr 2020 allein etwa 25.000. Beispielsweise:

**Sprecherin:**

2.300 Lokführer  
3.300 Fahrwegstandhalter  
2.000 Fahrdienstleiter  
1.100 IT-Spezialisten  
1.100 Service-Mitarbeiter im Zug

**Atmo 12: Cockpit**

**Erzähler:**

16 Uhr 13. Nach einer Stunde und 19 Minuten Fahrt steuert Michael Hartge seinen ICE 3 pünktlich in den Hauptbahnhof von Halle. Alle Gleise sind zu beiden Seiten des restaurierten Bahnhofsgebäudes neu überdacht worden.

**Atmo 14: Anhalten Zug (0:45)**

Stimme aus Lautsprecher: Zugbeeinflussung. Zugbeeinflussung.

Hartge: Und jetzt haben wir freie Fahrt bis an den Bahnsteig.

Geräusch: Anhalt Zug.

(0:43) Ansage aus Lautsprecher: Türen geöffnet.

**Musikakzent**

**Atmo 15: Rangierlok (2:52)**

Atmo Gelände.... (1:00) Vorbeifahrt Lok .... (1:20) Sirene Lok .....(1:52) Sirene Lok....

.....(2:34) Ankunft Lok, Bremsung.... Stimme Lokführer.... Abschalten Lok..... Lachen

Männer...

**Erzähler**

Die DB Cargo ist das Sorgenkind der Deutschen Bahn AG. 2019 machte das Tochterunternehmen mit seinen rund 28 000 Beschäftigten einen Verlust von 290 Millionen Euro, 100 Millionen mehr als 2018. Nordöstlich vom Hauptbahnhof Halle, am Rand der Bahnstrecke nach Berlin, betrete ich das Gelände, auf dem sich Gleise auf einer Fläche von rund 36 Fußballfeldern verzweigen. Ganz am Anfang stehen einige mit Holzstämmen beladene Waggons vor einem Prellbock.

**O-Ton 32a: Stefan Winkler (0.17)**

Wir befinden uns hier in der Zugbildungsanlage Halle auf einem Güterbahnhof, in dem bereits seit 1889 Rangierbetrieb auf diesem Gelände stattgefunden hat. (Anhang Atmo 6 Sek)

**Erzähler:**

Stefan Winkler leitet den Standort Halle mit seinen rund 700 Mitarbeitern.

**O-Ton 32b: Stefan Winkler (0:47)**

Wir haben ab Mitte 2014 diese Zugbildungsanlage modernisiert. Sie wurde direkt auf diese Bestandsanlage gebaut. Wir haben ein Investvolumen in Höhe von 195 Millionen investiert und selber nochmal Eigenmittel in Größenordnungen von 38 Millionen erbracht. Wir haben 40 Kilometer Gleise verlegt, 135 Weichen, und wir haben mit der Einrichtung von Gleisförderanlagen, automatischen Ablaufsteuerrechnern und der Modernisierung eine tolle Zugbildungsanlage geschaffen und natürlich auch wertvolle Arbeitsplätze direkt im Herzen der Stadt.

(Anhang Atmo 6 Sek)

**Erzähler:**

Auf der Anlage werden die Güterwagen der täglich 50 ankommenden Züge entsprechend ihrem Zielort neu zusammengestellt. Auf welches der 36 Gleise die einzelnen Wagen laufen und so Teil eines neuen Zuges werden, wird im Stellwerk gesteuert.

**Atmo 16: Stellwerk Halle (1:55)**

Ton ... Lachen ... (Stimmen im Hg) ... Männerstimmen im Funk ...  
(0:40) Mann (Ins Telefon) Jo, ich meld mich noch mal bei dir. Wir haben einen Ablauf hier, 34.  
Piep.  
Mann (aus Telefon) Wir haben ein Ablauf hier.  
Frauenstimmen  
Mann aus Lautsprecher (laut) ... Gruppe 37...  
Frau: Mit 11 Wagen rüber nach HG1, sag ich dann Bescheid, ihr könnt vorkommen bis zum Signal.  
Mann: Hoch bis zum Signal, das machen wir.  
Piepen  
Frauen Stimmen

**Erzähler:**

Die Investitionen sollen helfen, Aufträge und Kunden zurückzugewinnen, die in den vergangenen Jahren verloren wurden. Zum Teil an Privatbahnen, zum Teil aber auch an Lastkraftwagen, an die Straße.

**Atmo 17: Nach Hersbruck (2:15)**

Atmo Bahnhof: Stimmen, Quietschen ....  
(0:28) Autor: Hallo. Ich hab ne Frage. Ich fahr 13 Uhr 43 nach Hersbruck, rechts der Pegnitz, jetzt seh ich da zwei REs und jetzt ist die Frage: Muss ich vorne oder hinten einsteigen?  
DB Mann: Egal, teilt sich erst nach Hersbruck, einfach einsteigen...  
Autor: Dankeschön.  
Atmo Bahnhof: Stimmen, Quietschen, Rollkoffer ....

**Erzähler:**

Mit DB Regio fahre ich von Nürnberg aus eine viertel Stunde lang nach Hersbruck, rechts der Pegnitz. Im alten Bahnhofsgelände hat Armin Götz sein Büro, er ist Geschäftsführer der Internationalen Gesellschaft für Eisenbahnverkehr, einer privaten Güterbahn. Nach Statistischem Bundesamt haben die privaten Güterbahnen knapp 52 Prozent des gesamten deutschen Schienengüterverkehrs in der Hand. Das heißt, DB Cargo hat kontinuierlich Anteile verloren. Was machen die Privaten besser als die DB Cargo?

**O-Ton 34: Armin Götz (0:54)**

Die Herangehensweise ist vielleicht, dass wir - A) mit einer viel höheren Flexibilität arbeiten, mit einer höheren Einsatzbereitschaft dann arbeiten. Wir immer nach Lösungen suchen, ja, dass wir den Kunden zufriedenstellen können. Ich glaube, da ist durch die Einbindung von einer DB Cargo in den großen Konzern ist denen die Beweglichkeit einfach genommen worden. Sie sind jetzt mittlerweile das ungeliebte Kind im Konzern. Logisch, weil sie Minus machen. Es ist auch verdammt schwer heute Geld im Schienengüterverkehr zu verdienen. Das heißt, man muss eine sehr, sehr straffe Organisation haben. Das ist auch bei uns, der Overhead ist sehr gering gehalten. Weil sonst funktioniert es nicht. (Atmo Anhang 11 Sek)

**Erzähler:**

Karl-Peter Naumann hatte mir in Hamburg einen weiteren Grund für das schlechtere Abschneiden der DB Cargo genannt: Den so genannten Einzelwagenverkehr.

**O-Ton 35: Karl-Peter Naumann (0:20)**

Die Privaten fahren häufig ganzzügig. Also, wenn sie im Hamburger Hafen einen Zug vollladen mit Containern und fahren den dann nach Berlin und den halben Zug weiter nach Dresden. Dann ist das relativ kostengünstig zu machen. Wenn Sie jetzt jeden Waggon einzeln irgendwo zustellen müssen, das ist sehr, sehr kostenintensiv.

**Erzähler:**

Anders als die Privaten ist die DB Cargo dem Gemeinwohl verpflichtet. Sie muss auch kleine Aufträge annehmen, also auch einzelne Güterwagen auf die Reise schicken. Das ist zeitaufwändig und teuer.

**Atmo 18: Rangierwerk Halle (5:09)**

... (0:15) Vorbeirollender Waggon (nah) .... (2:40) Vorbeirollender Waggon (nah), Bremsung (übersteuert), rollt weiter.... (3:40) Vorbeirollender Waggon (ferner) ... (4:20) Vorbeifahrende Lok (nah) .... (4:40) Vorbeirollender Waggon (ferner)

**Erzähler:**

Im deutschen Güterverkehr haben alle Güterbahnen heute einen Marktanteil von rund 18 Prozent. Lastwagen transportieren 70 und die Binnenschiffe 8 Prozent der Güter, der Rest wird über Pipelines befördert.

Was tun, um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf wenigstens 25 Prozent zu erhöhen? Der Bahnbeauftragte im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann hatte schon eine Maßnahme genannt:

**O-Ton 36: Enak Ferlemann (0:11)**

Das ist die Absenkung der Trassenpreise, also faktisch eine Halbierung der Trassenpreise. (Anhang Atmo 6 Sek)

**Erzähler:**

Armin Götz, Geschäftsführer der Internationalen Gesellschaft für Eisenbahnverkehr, hält dagegen.

**O-Ton 37: Armin Götz (0:35)**

Der Trassenpreis ist immer noch sehr hoch. Im Vergleich zu der Straßenmaut von dem LKW. Straßenmaut ist gesenkt worden. Jetzt hat man gegengesteuert, eben durch das Trassenförderungsgesetz für den Güterverkehr. Es lindert das Ganze ab. Aber es wird nicht alleine den großen Effekt auslösen, dass von heute auf morgen die Spediteure auf die Schiene gehen. (Anhang Atmo 10 Sek)

**Erzähler:**

Auch durch die Anschaffung neuer Frachtlöcke und Güterwagen, durch effizientere Organisation und Innovationen, sowie mehr Personal soll die DB Cargo mehr transportieren und erwirtschaften. Das klingt alles gut, aber wie im Personenverkehr ist auch im Güterverkehr die Infrastruktur das Problem. Deutschland hinkt hinterher: Während beispielsweise in Österreich kräftig am Brennerbasistunnel gebaut wird, mit dem viel Verkehr nach Südeuropa auf die Schiene verlagert werden soll, hat die Bahn erst mit dem Trassenauswahlverfahren für die Zulaufstrecken begonnen. Die Neubaustrecke auf deutscher Seite kann frühestens 2038 fertig sein - zehn Jahre nachdem der Brenner-Basistunnel in Betrieb gehen soll. Aber auch im Kleinen hakt es.

**O-Ton 38: Armin Götz (0:39)**

Wenn die Infrastruktur nicht dazu stimmt, dann funktioniert es nicht. Und ich sage immer DB Netz hat ja ein Problem. Sie hat A) Stellwerks Generationen aus mittlerweile fast zwei Jahrhunderten, die heute noch untereinander funktionieren müssen. Aber nicht nur das ist das Problem, sondern auch eine unterschiedlich arbeitende EDV. Es ist nicht überall die neueste Windows-Version da. Und dass da eine schlechte Datenqualität vorherrschen tut, die dann ideale Dinge, die man eigentlich haben möchte, nicht so richtig funktionieren. Das wird leider nicht so richtig erkannt. (Anhang Atmo 5 Sek)

**Musikakzent**

**Atmo 19: Ankunft Nürnberg (2:11)**

Fahrgeräusch...

(0:25) Durchsage Zugchef: „Meine Damen und Herren, wir erreichen jetzt Nürnberg Hauptbahnhof auf Gleis 8, Ausstiegseite dann auf rechts.... exit on the right side.“ .... (bis 0:51) Tür auf..... Ansagen Bahnsteig .... Atmo Bahnsteig

**Atmo 20: ICE Werk Nürnberg (1:45)**

Flexen, Stimmen..... (0:15) Flex deutlicher ..... (1:40) Flex aus ...

**Erzähler:**

Zurück nach Nürnberg. Ein paar U-Bahn-Stationen vom Hauptbahnhof entfernt, im Stadtteil Hasenbuck, habe ich bei der DB Fahrzeug Instandhaltung einen Besichtigungstermin. Am Empfang reicht man mir einen orangenen Sicherheitshelm. Mit Kopfschutz und in Begleitung von Moritz Weidt, Projektleiter der ICE 1 Modernisierung, betrete ich die große Halle. Hier hat man weißgraue Waggons eines zerlegten ICE 1 aufgebockt. Räder, Türen und Sitze fehlen: Es riecht nach Farbe und Metall. In der Halle wird geflext, gehämmert, geschliffen und gebohrt.

**O-Ton 39: Moritz Weidt (0:44)**

(Separat vorneweg Atmo Kleppern) Wir haben verschiedene Instandhaltungs-Programme für Triebzüge und in denen es festgelegt, in welchen Intervallen die Fahrzeuge zu den Werken kommen sollen, alle drei bis sechs Jahre kommen diese Fahrzeuge dann eben zu

uns, wo sie einmal komplett auseinandergenommen werden und wo wir dann schauen, was dort auch alles gemacht werden muss.  
(Separat Anhang Atmo 23 Sek)

**Atmo 21: ICE Werk Nürnberg (0:50)**

Atmo Werkhalle (Stimmen, Klopfen, Kranfahrt, Signal....Metallisch)

**Erzähler:**

Neben den ICE Waggons stehen Radachsen und Reihen von Türen.

**O-Ton 40: Moritz Weidt (0:51)**

(Atmo 10 Sek) Die Tür-Aufarbeitung wird eben auch hier bei uns im Werk direkt gemacht. Was machen wir hier? Wir machen eine Korrosion- Sanierung, schauen also die Türen an: Wo sind rostige Stellen? Die werden abgeschliffen. Dann lackieren wir alle Türen neu, und im Rahmen von dieser Modernisierung und Redesign-Maßnahmen kommen dann nochmal schwarze Streifen links und rechts an die Tür ran, damit der Kunde später besser genau sieht, wo ist eigentlich die Einstiegstür. Wo befindet sich die? Es ist eine Maßnahme zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. (separat Atmo Anhang 16 Sek)

**Atmo 22: ICE Werk Nürnberg (2:03)**

Schweißgeräusch .... hallend, Metall fällt....Schleifgerät .... Klappern ..... (1:32) Klappern...

**Erzähler:**

Seit 1991 rollt die ICE 1-Flotte durch Deutschland. Für ihre Modernisierung benötigt das Nürnberger Instandhaltungswerk zwischen acht bis zwölf Wochen, je nachdem was gemacht werden muss. Für die umfassenden Arbeiten an den insgesamt 58 Zügen investiert die DB 320 Millionen Euro. Damit fährt das Unternehmen weitaus billiger als bei den Neuanschaffungen.

**Atmo 23: Durchsage Zugchef: Pause (1:41)**

Fahrgeräusch (leise)

(0:05) Durchsage Zugchef: „Bitte beachten Sie, wir machen eine kleine planmäßige Pause am Berliner Hauptbahnhof, die planmäßige Weiterfahrt, die planmäßige Abfahrtszeit dann erst um 10:30 Uhr. Ganz wichtig für Sie in dieser Zeit, achten Sie in der Zeit unbedingt auf ihre Wertgegenstände. In so großen Bahnhöfen können immer wieder Trickdiebe unterwegs sein. Wir verabschieden ..... Bis bald. Auf Wiedersehen. (Anhang Fahrgeräusch, leise, 1:07)

**Erzähler:**

In Nürnberg treffe ich auch Matthias Feil. Er leitet bei DB Fernverkehr das „Angebot Management“, ist der Chefplaner für den Fernverkehr. Er erklärt, weshalb er an größeren Bahnhöfen wie dem Berliner Hauptbahnhof einen Zeitpuffer einbaut.

**O-Ton 41: Matthias Feil (0:39)**

Im Grund wird der Fernverkehr überregional geplant, möglichst mit Erreichen von Knoten-Zeiten in den großen Bahnhöfen. Zum Beispiel Nürnberg ist ein klassischer 0 und 30 Knoten. Das heißt, die Züge kommen immer zur Minute 0 an und fahren nach der Minute 0 wieder ab, genauso zur Minute 30, sodass möglichst gute Anschlüsse bestehen. Das ist schon ein erster großer Baustein, beispielsweise zum Deutschland-Takt. (Anhang Atmo 15 Sek)

**Sprecherin:**

Der Deutschland-Takt ist ein Fahrplan für das ganze Land. Nah- und Fernverkehr, Bahn und Bus sind deutschlandweit aufeinander abgestimmt mit guten Umsteigemöglichkeiten und ohne lange Wartezeiten – auch in ländlichen Regionen.

**Erzählerin:**

Das Gremium Zukunftsbündnis Schiene – neben dem Verkehrsministerium sind acht Branchenverbände darin vertreten - arbeitet schon lange daran, den Deutschland-Takt bis 2030 zu entwickeln. Der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, leitet den Ausschuss.

**O-Ton 42: Enak Ferlemann (0:43)**

(Atmo 6 Sek) Also ich muss das Miteinander zusammenbringen. Und das ist allermeist relativ gut zu machen. Aber es gibt Punkte in Deutschland, wo wir echte Engstellen haben und wo der Güterverkehr mehr möchte, wo der Nahverkehr mehr möchte. Aber auch der Fernverkehr mehr möchte. Und dann müssen wir entscheiden, wer kriegt denn nun die Trasse. Das ist die vornehme Aufgabe jetzt, die wir haben. Im Grunde liegt eigentlich alles von der Grundkonzeption abgestimmt vor. Und jetzt müssen wir die Trassenkonflikte lösen, dass wir die Vertaktung des Systems hinbekommen. (Atmo Anhang 5 Sek)

**O-Ton 43: Matthias Feil (0:30)**

Im Fernverkehr spezifisch möchten wir mit dem Deutschlandtakt zum einen den ICE Halbstundentakt einführen, also zwischen allen großen Städten, die ICEs im Halbstundentakt fahren lassen. Das ist dann schon so ein bisschen wie S-Bahn fahren zwischen den großen Metropolen. Ich gehe an den Bahnhof und nehme einfach den nächsten Zug.(Anhang Atmo 10 Sek)

**Erzähler:**

Wie will das die Deutsche Bahn verwirklichen? Immerhin gehören verpasste Anschlusszüge heute noch zur alltäglichen Erfahrung vieler Bahnreisender.

**O-Ton 44: Enak Ferlemann (0:35)**

Das wird eine Vielzahl von kleinen Maßnahmen sein: Sicherungstechnik umbauen, einen zusätzlichen Bahnsteig in einem Bahnhof, das Gleisvorfeld verändern, vielleicht ein paar mehr Überholgleise, Ausweichgleise, den ganzen Güterverkehr auf die Normgröße von 740 Meter langen Güterzügen umzustellen. Als Beispiel. Das sind kleinere Maßnahmen, aber es wird noch einige größere geben, wie eben zum Beispiel die Strecke Hannover-

Bielefeld oder Würzburg -Nürnberg, um mal zwei zu sagen, wo wir eben doch mehr fahren wollen, schneller fahren wollen und deswegen auch diese Infrastruktur brauchen, um dann auch den Deutschlandtakt nachher verlässlich fahren zu können.

### **Musikakzent**

#### **Atmo 24: Zug in Fahrt (2:30)**

(0:05) leiseres Fahrgeräusch ....(0:23) lauterer Fahrgeräusch (=Tunnel) .... (2:03) wieder leiser

#### **Erzähler:**

Zurück nach Hamburg. Der ICE 90 ist mit Tempo 300 unterwegs. Für die Ende 2017 in Betrieb genommenen Schnellfahrstrecke zwischen den Hauptbahnhöfen von München und Berlin braucht er 3 Stunden 58 Minuten. 2 Stunden weniger als früher. 230 Kilometer Teilstrecken der insgesamt 623 Kilometern wurden neu gebaut.

#### **Atmo 25: Ansage Verspätung (1:25)**

Atmo Bahnsteig .... (0:15) (windig) Durchsage Bahnsteig: Information zum ICE 800 nach Hamburg Altona, über Berlin Hauptbahnhof, Abfahrt 13:06, heute ca. 30 Minuten später, Grund dafür ist eine technische Störung am Zug. Wir bitten um Entschuldigung. (0:36) Atmo Bahnsteig (im Hg. Ratternde Maschine) ...

#### **Erzähler:**

Auf der Rückfahrt von Nürnberg nach Hamburg steige ich in Halle um. Ein kalter Wind weht über den Bahnsteig. Die Fahrgäste finden nur notdürftig Schutz in gläsernen Unterständen.

Zeit, den kaum aufzulösenden Widerspruch im Konstrukt Deutsche Bahn AG zu überdenken: Als Wirtschaftsunternehmen soll der Konzern Gewinn machen. Vor allem über die DB Netz AG, also durch das Schienennetz, über die Trassenpreise. Die Deutsche Bahn ist nach dem Grundgesetz jedoch verpflichtet, dem Gemeinwohl zu dienen. Ich hatte meine Gesprächspartner in Berlin und Hamburg bereits nach Lösungsansätzen gefragt. Geschäftsführer der Allianz Pro Schiene Dirk Flege:

#### **O-Ton 46: Dirk Flege (0:33)**

Ich finde eine Aktiengesellschaft bei der Infrastruktur, in der Tat, aus heutiger Sicht durchaus diskussionswürdig, weil die Deutsche Bahn steuert ihre Infrastruktur-Tochter, DB Netz, und damit auch der Bund steuert die DB Netz nach ganz marktüblichen Rendite-Vorgaben. Die sollen eine Rendite von sieben Prozent erwirtschaften im Schienennetz. Das Schienennetz ist geschrumpft in den vergangenen Jahren, und das hängt auch mit diesem Renditedruck zusammen. Mit diesem Anspruch: Man soll viel Geld verdienen.

#### **Erzähler:**

Staatssekretär Ferlemann und Bahnchef Lutz sind sich einig, dass sie an beiden Aufgaben des Staatskonzerns festhalten wollen, sowohl an der unternehmerischen Ausrichtung als auch an der Daseinsvorsorge. Aber im Verkehrsministerium gibt es erste Anzeichen, die

Rechtsform der Deutschen Bahn AG zu hinterfragen, die von Fahrgastverbänden und Andreas Knie geforderte Bahnreform 2 ins Visier zu nehmen.

**O-Ton 47: Enak Ferlemann (0:49)**

Was man sich fragen kann und das ist eine Diskussion, die jetzt wieder nach 25 Jahren Bahnreform aufkommt. Soll man diese Trennung, die man automatisch hat, zwischen den volkswirtschaftlichen Aufgaben, ein Netz bereitzustellen für alle, und den ergebnisorientierten Aufgaben, Verkehr zu fahren, mehr trennen? Dazu wird es eine Kommission geben, hat der Bundesminister vorgeschlagen, wo auch die Oppositionsparteien dabei sind, genau wie die Regierungsparteien, wie auch alle Fachleute. Letztlich ist das die Kernfrage: Will ich integriert einen Konzern fahren, oder will ich ihn mit einem Trennungs-Modell fahren? Für beide Verfahren gibt es Beispiele in Europa. Man kann nur sagen, von allen europäischen Bahnen ist die DB die erfolgreichste. (Atmo Anhang 7 Sek)

**Erzähler:**

Karl-Peter Naumann, Fahrgastverband Pro Bahn:

**O-Ton 48: Karl-Peter Naumann (0:28)**

Das Thema Infrastruktur, also das Schienennetz, die Bahnhöfe, das ist sicherlich nichts, was man betriebswirtschaftlich sehen muss. Deswegen müsste eigentlich die Infrastruktur zumindest rechnerisch aus der AG herausgelöst werden und in eine gemeinnützige GmbH überführt werden, in eine Gesellschaft, die eben dem Gemeinwohl dient und wo es darauf ankommt: Was brauchen wir? (Anhang Atmo 4 Sek)

**Erzähler:**

Enak Ferlemann hat ein weiteres Problem ausgemacht: Die Konzernstruktur. Für den Bahnbeauftragten der Bundesregierung im Verkehrsministerium führt sie dazu, dass einzelne Sparten, wie etwa DB Netz und DB Fernverkehr, sogar gegeneinander arbeiten.

**O-Ton 49: Enak Ferlemann (0:22)**

Was bei der DB zu kritisieren ist, ist, dass ich für das deutsche System viel zu viele Untergesellschaften habe, das ist nicht gut organisiert. Denn dort habe ich sehr viele eigenständige Gesellschaften, die natürlich alle eine eigenen Vorstand oder eine Geschäftsführung haben, die ihre Interessen verfolgen. Die haben in der Regel sogar eigene Aufsichtsräte, die wiederum ihre Gesellschaft und die Ziele verfolgen und stärken wollen.

**Erzähler:**

Jede Sparte versucht sich zu optimieren. Auch auf Kosten der anderen. Ist für DB Netz etwa eine Weiche nicht rentabel, legt sie sie still. Die Weiche bräuchte aber eventuell ein Regionalzug, um einen ICE vorbeifahren zu lassen. Weil die Weiche jetzt fehlt, wird der Schnellzug blockiert. Folge: Verspätung.

**O-Ton 50: Enak Ferlemann (0:20)**

Deswegen ist es der Wunsch des Bundesverkehrsministerium, dass es hier zu einem schlankeren Management kommt und zu einem klareren Durchgreifen von strategischen Überlegungen, dem sich dann alle diese Untergesellschaften auch beugen müssen und dem Ziel auch dienen. Daran ist es, hat es in den letzten Jahren häufiger mal gefehlt, und das sind Probleme, die man im System Schiene hat.

**Musikakzent**

**Atmo 26: Abfertigung, Anfahrt ICE (1:50)**

Atmo Bahnsteig... (0:11) Trillerpfeife .... Piepen Tür, Tür zu ... Anfahrt Zug .... Stimmen (fern) Fahrgeräusch ..... Rumpeln....

**Erzähler:**

Der ICE 800 nach Hamburg ist in Halle eingetroffen. Mit 30 Min Verspätung geht es weiter.

In einem warmen Abteil spreche ich den Vielfahrer Lukas Krombholz. Was die Verspätung und ihren Grund angeht, ist er entspannt.

**O-Ton 51: Lukas Krombholz (0:20)**

Ich hab vom ICE aus ein bisschen gearbeitet und mag Zugfahren sehr gerne und denke mir immer: 30 Minuten Verspätung im Auto sind eigentlich auch oft mal drinnen auf so eine lange Distanz, und da beschwert sich niemand. Deswegen ist das für mich total noch im Rahmen. (Anhang Atmo 2 Sek)

**Atmo 27: Zug auf Fahrt (1:05)**

**Atmo 4: Zug auf Fahrt (1:50)**

**Erzähler:**

Lukas Krombholz fährt gern Bahn, doch die Mehrheit der Deutschen setzt sich weiter lieber ins Auto:

**Sprecherin:**

2019 wurden Mehr als 3,6 Millionen PKW neu zugelassen, 5 Prozent mehr als 2018.

**Erzähler:**

Nur wenn Autofahren und Fliegen nicht mehr direkt und indirekt subventioniert und somit merklich teurer werden, hat die Deutsche Bahn eine Chance, meint Verkehrsforscher Andreas Knie. Damit die Bahn bis 2030 zu einer wirklichen Alternative wird, müsse mehr Druck von den Kunden kommen.

**O-Ton 53: Andreas Knie (0:52)**

Wir können zum Beispiel auch mal wieder auf die Idee kommen: Was ist denn mit den Nachtzügen? Na klar. Wenn man sie nicht haben will, dann bietet man sie nicht vernünftig an. Dann sind die Preise so unattraktiv, dann fuhr dann keiner mehr mit dem



Nachtzug, weil ja jeder mit Air Berlin flog, das war ja alles für 40 Euro zu machen. Jetzt ist es anders, wenn jetzt also die Leute sagen: Ich will diese Dienstleistung haben, ich bin bereit, mit meinem Geld diese Dienstleistung zu kaufen. Ich kaufe meinetwegen Bahncard schon im Vorrat, damit ich diese Leistung schon habe, dann wird sich auch was tun. Und wir wünschen uns in der Tat, dass wir in relativ kurzer Zeit, und das könnten diese zehn Jahre sein, dass wir den Anteil der Schiene am Verkehrsmarkt von jetzt 5, 6 Prozent auf 12, 15 Prozent verdoppeln. (Atmo Anhang 10 Sek)

**Atmo 28: Durchsage Zugchef: Zu früh in HH (2:08)**

Standgeräusch ICE

(0:04) Durchsage Zugchef: „Meine Damen und Herren, wir sind hier einmal zum Halten gekommen, Grund dafür ist, dass wir momentan etwas zu früh hier in Hamburg sind, unser Lokführer versucht uns hier etwas früher in den Hauptbahnhof einzuschleusen, aktuelle sind aber noch keine Gleise frei für uns, daher müssen wir hier einen kleinen Augenblick abwarten, wir hoffen aber, dass wir etwas früher als geplant, im Hamburger Hauptbahnhof ankommen werden.“

(0:28) Standgeräusch, Stimmen... Fahrgeräusch (leise)...

**Erzähler:**

Unglaublich, aber wahr. Der ICE 800 hat auf der Strecke von Halle nach Hamburg nicht nur die Verspätung von 30 Minuten aufgeholt, er ist sogar noch eine viertel Stunde schneller als geplant am Hauptbahnhof. Er hat also anstelle von den planmäßigen vier Stunden gerade mal 3 ¼ Stunden gebraucht. Nehmen wir das als Sinnbild: Die Deutsche Bahn AG liegt zwar momentan im Wettbewerb zurück. Durch das Corona-Virus wird sie - wie die gesamte Wirtschaft - zur Zeit zusätzlich stark ausgebremst. Doch sie kann wieder aufholen und kann am Ende mit einer verschlankten Konzernstruktur vielleicht auch Autos und Flugzeuge überholen... Und wenn sie dann noch barrierefrei für Menschen mit Behinderungen wird, hätten wir ein Happy End.

**Atmo 29: Durchsage Zugchef: Fahrt fortgesetzt (1:49)**

Fahrgeräusch (leise)

(0:32) Durchsage Zugchef: „So, meine Damen und Herren, unsere Fahrt hat sich fortgesetzt, wir werden dann voraussichtlich bereits um 16:48 Uhr dann bereits den HH Hauptbahnhof erreichen, hier noch Informationen für Reisende in Richtung Kopenhagen. Es wird in Hamburg Hauptbahnhof noch erreicht....Der Zug wird dort abfahrbereit auf Sie warten.“ Klacker.

(1:16) Fahrgeräusch, Stimmen ....

**Atmo 30: Bremsen Zug im Bahnhof (0:17)**

Bremsen.... (0:10) Türen auf....

**Atmo 31: Ausstieg ICE (2:55)**

(0:00) Signal Tür auf, Tür auf..... Bahnsteig.... Signal Türen (außen)..... Rollkoffer...

(0:30) Durchsage Bahnsteig : Gleis 9, ihr nächster Anschluss RB 79 nach Itzehoe, über Pinneberg und Elmshorn, Abfahrt 17:59 Gleis 11 .... Signal Türen. Mehrere Rollkoffer....

## **Musikakzent**

### **Sie hörten:**

Neues Kursbuch für die Bahn

Ein Feature über Mobilität und milliardenschwere Investitionen

Von Egon Koch

Es sprachen: Bernd Reheuser und Sarah Grunert

Ton und Technik: Ursula Potyra und Melanie Inden

Regie: Marlene Breuer

Redaktion: Dorothee Meyer-Kahrweg

Eine Produktion des Hessischen Rundfunks für das ARD-radiofeature 2020.