



20.08.2025

Transkript

„Wie wird die Bahn wieder pünktlich – wie könnte Lutz' Nachfolger die drängendsten Probleme lösen?“

Expertinnen und Experten auf dem Podium

- ▶ **Prof. Dr. Markus Hecht**
Leiter des Fachgebiets Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr, Technische Universität Berlin
- ▶ **Prof. Dr. Gernot Liedtke**
kommissarischer Institutsdirektor, Institut für Verkehrsforschung, Technische Universität Berlin, und Leiter der Abteilung Wirtschaftsverkehr, Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Berlin
- ▶ **Prof. Dr. Kay Mitusch**
Inhaber des Lehrstuhls Netzwerkökonomie, Institut für Volkswirtschaftslehre (ECON), Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
- ▶ **Sönke Gäthke**
Redakteur für Energie und Technik, Science Media Center Germany und Moderator dieser Veranstaltung

Mitschnitt

- ▶ Einen Audio- und Videomitschnitt finden Sie unter:
<https://sciencemediacenter.de/angebote/wie-wird-die-bahn-wieder-puenktlich--wie-koennte-lutz-nachfolger-die-draengendsten-probleme-loesen-25143>



Transkript

Moderator [00:00:00]

Hallo, liebe Kolleginnen und Kollegen, herzlich willkommen zu unserem Press Briefing zur Frage: Wie wird die Bahn wieder pünktlich? Bevor wir anfangen, wie immer ein technischer Hinweis: Bitte stellen Sie Ihre Fragen ausschließlich über die F Funktion von Zoom. Sie können auch die dort bereits gestellten Fragen noch kommentieren, zum Beispiel, indem Sie den Daumen hoch setzen, sagen Sie uns: „Das interessiert mich auch.“ Dann wissen wir, wie wichtig Ihnen diese Frage ist. Heute habe ich aber auch noch einen inhaltlichen Hinweis. Wir werden keine Spekulation darüber anstellen, wer am besten die Nachfolgerin oder der Nachfolger von Bahnchef Richard Lutz werden sollte. Stattdessen wollen wir uns drauf konzentrieren auf die Fragen, wie die Ursachen für die Verspätungen wieder beseitigt werden können. Das wird ja dann auch der oder die Nachfolgerin lösen müssen.

Für diese Frage haben wir heute bei uns zum einen Markus Hecht. Markus Hecht forscht an der Technischen Universität Berlin an Schienenfahrzeugen, Kupplungen, Gleisanlagen, Zuverlässigkeit der Technik und Lärm, spricht die ganze gesamte Technik rund die Bahn, wenn man so will. Wenn es jetzt die Verspätungen der Bahn geht, Herr Hecht, was sind die wichtigsten Ursachen für diese Verspätungen und wie kann man die vermeiden?

Markus Hecht [00:01:16]

Also, man muss vor allem zwischen den Primärverspätungen und den Folgeverspätungen unterscheiden. Wo ein Zug ist, kann kein zweiter sein. Also wenn einer schon verspätet ist, dann kann ein anderer eben da auch davon betroffen sein und deshalb müssen wir an diesen Primärverspätungen etwas machen. Ganz wichtige Dinge sind die Zuverlässigkeit der Anlagen, also sowohl der Infrastruktur, Signale, Weichen, Stellwerke als auch der Fahrzeuge, Türen, auch Toiletten, ich war neulich in einem Intercity, wo keine einzige Toilette noch funktioniert hat, Klimaanlage, aber auch Bremsen, Antriebsanlagen. Wir haben ganz, ganz, ganz viel Technikprobleme, die eigentlich mit relativ wenig Aufwand zu lösen wären.

Moderator [00:02:11]

Nächster in der Runde bei uns ist Gernot Liedtke. Er ist kommissarischer Leiter des DLR Instituts für Verkehrsforschung in Berlin und kümmert sich vor allen Dingen um Fahrpläne und den Güterverkehr. Womit kämpft die Bahn mit den Fahrplänen, wenn's Verspätung geht?

Gernot Liedtke [00:02:37]

Mit Fahrplänen hat man eigentlich schon immer gekämpft, weil, wie Herr Hecht schon gesagt hat, es können nicht zwei Züge gleichzeitig am Bahnsteig stehen oder sich gleichzeitig auf einer einspurigen Strecke ohne Ausweichmöglichkeit begegnen. Also das Netz macht ein enges Korsett an die Fahrplanplanung und da muss man dann auch entsprechend optimieren. Nur jetzt haben sich einige Probleme in den letzten Jahren sozusagen aufgehäuft.

Also zum einen, wir haben einfach mehr Züge. Die Nachfrage im Personenverkehr ist seit den Neunzigerjahren um Faktor 1,5 gestiegen, im Güterverkehr fast um Faktor zwei. Im Nahverkehr geht die Bahn gerade ab wie Büchsenwurst, grade auch durch das Deutschland Ticket. Im Fernverkehr hat der ICE Nachfrage nach sich gezogen. Also es sind mehr Züge, mehr Passagiere im System unterwegs. Es gibt neue Züge mit Triebwagenteknik, die ermöglichen schnelleres Anfahren und Abbremsen, gleichzeitig diese langsamen Güterzüge. Und es gibt immer mehr



Konflikte auf den Strecken und dann spielt eben doch die Infrastruktur als Bottleneck eine Rolle, damit sich eben Züge ausweichen können und nicht zusammen am Bahnsteig stehen. Und, das führt dann eben zum Problem, dass wenn Initialverspätungen entstehen, wenn die klein sind, dann können die noch im Fahrplan abgepuffert werden. Da gibt's Fahrplanreserven heutzutage immer noch. Und wenn die Verspätungen ein bisschen größer sind, dann schaukeln die sich auf im Zug selber oder die Verspätungen springen auf die anderen Fahrzeuge über. Das System ist chronisch instabil gewesen mit immer mehr Initialverspätungen aufgrund schlechter Wartung des Wagenmaterials insbesondere und der Toiletten, das kann ich bestätigen.

Und, gleichzeitig ist das System auch sehr stark optimiert worden. Die Optimierer, die Fahrplanfahrer, die, die BWLer, da gibt's Software dafür, für die Fahrplan- Planung, für die Fahrereinsatzplanung. Die haben das Letzte aus den Systemen herausgekitzelt. Aber das Herauskitzeln funktioniert dann nicht mehr, wenn diese Initialverspätungen stattfinden, es zu Folgeverspätungen kommt und dann gibt's zum Schluss keinen Fahrplan mehr, sondern dann gibt's nur noch so ein zufälliges Abfahren der Züge und dann gibt's ein Capacity Drop, also ein Systemzusammenbruch. Das hat sich die letzten Jahre schon begonnen anzuzeigen, dass wir auch so ein Capacity Drop hinauslaufen. Durch Corona konnte das ein bisschen versteckt werden, weil wir da einen Nachfrageeinbruch hatten und jetzt ist das voll im Blühen.

Moderator [00:05:09]

Und wie kommt man da eventuell wieder raus? Muss man da mit weniger Zügen fahren oder was ist das, wie man rauskommt, wenn Sie's kurz skizzieren wollen?

Gernot Liedtke [00:05:17]

Also, da sind, das sind ganz viele verschiedene Elemente, an denen gehandelt werden muss. Herr Hecht, da möchte ich gar nicht auf Ihren Bereich eingehen, das sind diese Initialverspätungen. Das ist vor allem die Wartung. Dann natürlich [müssen wir] schauen auch, wo Überholmöglichkeiten gebaut werden müssen. Wenn jetzt die Generalsanierung gemacht werden, dann gehören auch ordentlich Überholmöglichkeiten aufgebaut und nicht nur die Gleise repariert. Das sind zwar schon mehr Kosten, aber man muss genau hingucken, wo man spart und wo dann doch ein Euro mehr zusätzlich Geld gut investiert ist. Es sind Fahrzeugreserven. Wenn mal ein Fahrplan zusammenbricht und dann ein Zug nicht rechtzeitig am Wendebahnhof ist, ja, gut, muss er entweder früher zurückkehren oder der nächste Folgezug muss ausfallen oder findet eine halbe Stunde verspätet statt. Auch Fahrzeugreserven gehören aufgebaut, [und] Dienstplanreserven. Also es fehlt allgemein an Reserven zum Abpuffern von kleineren Störungen, damit die sich dann nicht zu größeren Störungen ausweiten.

Moderator [00:06:22]

Vielen Dank, Herr Liedtke. Herr Mitusch ist bei uns der Dritte im Bunde. Er forscht zur Netzökonomie am Karlsruher Institut für Technologie und beschäftigt sich mit der Kontrolle der Bahn und ihrer Töchter. Wir haben eben schon mal gehört, es wird eine Menge gebaut werden müssen. Es soll aber auch mehr Geld dafür geben, mehr Steuergeld für die Bahn geben. Hilft das gegen die Verspätung einfach so per se oder nicht, Herr Mitusch? Wie sehen Sie das?

Kay Mitusch [00:06:45]

Ja, vielen Dank. Also – diese Unpünktlichkeiten sind sozusagen Ausdruck allgemeiner Ineffizienzen, die überall im System stecken. Und ich will vor allem über die Infrastruktur sprechen. Es ist



letztlich so, das Infrastrukturunternehmen bekommt genau dann mehr Geld und auch sehr viel Geld, wenn es schief läuft, wenn die Qualität schlecht ist und wenn die Gelder nicht reichen und die Defizite absehbar sind. Und wenn ein Unternehmen dafür belohnt wird, dass es schlechte Leistung macht, dann leistet es schlecht. Wir Ökonomen sagen immer: You get what you pay for. Und das muss geändert werden.

Das Problem ist, der Bund hat gar keine Vorstellung davon, was etwas kosten soll. Er fragt einfach die DB, was kostet das? Und dann sagt die DB irgendwelche Zahlen und dann kriegt sie das. Oder sie kriegt's nicht, dann sagt er: „Dann machen wir's auch nicht.“ Das ist keine Art, ein großes Unternehmen zu steuern. Der Bund muss sich in die Lage versetzen, selbst einzuschätzen, was Dinge kosten dürfen. Also da muss von Externen, und ich sehe da immer die Bundesnetzagentur in der Aufgabe, müssen Kostenmodelle, Benchmark-Analysen gemacht werden, gar nicht mal für die eigene Regulierungsaufgabe der Bundesnetzagentur, sondern auch um eine Informationsgrundlage für den Bund bereitzustellen, [...] dass der Bund ganz anders auftreten könnte gegenüber dem Management der Bahn.

Da sehe ich sozusagen die Hauptprobleme auf einer übergeordneten organisatorischen Art, ja? Und Sie sagten, die Bahn kriegt immer mehr Geld. Ich glaube nicht, dass das hilft. Es ist eher im Gegenteil so: Es ist eigentlich unverantwortlich, der Bahn immer mehr Geld, Steuergeld zu geben, ohne sich drum zu kümmern, wie dieses Geld effizient eingesetzt werden kann. Also da müssten wir was dran machen. Und weil das unverantwortlich ist und beide Akteure, Bund Bahn, das wissen, hat die Bahn eben immer gesagt: „Na, gebt uns noch den Groschen dazu, dann kriegen wir alles in den Griff. Also demnächst, übermorgen kriegen wir alles in den Griff. Wir waren ganz schlecht in den letzten Jahren und das haben wir jetzt alles geändert. Nun brauchen wir also nur noch ein bisschen mehr Geld und dann kriegen wir alles in den Griff.“ Und der Bund hat sich auf dieses Spielchen immer gerne eingelassen, weil er keine Lust hatte, sich drum zu kümmern.

Moderator [00:09:17]

Vielen Dank für diesen Aufschlag an Sie drei. Bevor wir jetzt in die Details gehen, erst mal einmal von mir noch der Hinweis, liebe Kollegen und Kolleginnen, bitte benutzen Sie die F von Zoom. Meine Kollegin wird die Fragen dann sammeln und Sie hier bei mir reinstellen. Ich selber habe erst mal aber, bevor wir dann an Ihre Fragen gehen, noch eine Frage, eine eher grundsätzliche Frage, denn ich beschäftige mich ja schon etwas länger mit der Bahn und ich sehe immer wieder, es gibt eigentlich so gar kein Ziel, gar kein politisches Ziel für die Bahn. Was soll die eigentlich machen? Meine Frage: Ist es so wichtig? Müsste die Politik da eine Zielvorgabe machen? Die Bahn hat die und jene Vorstellung oder nicht? Herr Liedtke, bei Ihnen zuckt der Finger schon. Was sagen Sie dazu?

Gernot Liedtke [00:09:59]

Ich muss schon mal sagen, wer ist die Politik? Die Regionen möchten Bahnstrecken reaktiviert haben, bestimmte Strömungen im Bereich der Politik möchten die europäischen Nachtzüge reaktivieren. Andere Teile haben mal gefordert, die deutsche Güterverkehrsbahn, Güterverkehrssparte sollte Logistik machen und dann wieder überhaupt sich völlig aus der Logistik herausziehen. Also allein schon die Politik und die verschiedenen Ebenen der Politik machen momentan widersprüchliche Ansprüche an das System Bahn. Die Ansprüche sind sehr überzogen. Gerade die Städte und die Länder wollen Nahverkehr haben im Zehn-Minuten-Takt, aber immer zur genauen Taktzeit. Und all diese Ansprüche prallen auf dieses Unternehmen ein und passen irgendwie auch nicht zusammen. Und das Unternehmen versucht – es ist ja nicht ganz frei von politischen Einflüssen – es auch im Rahmen gewisser Möglichkeiten auch recht zu machen, aber das überfordert momentan das System Bahn maximal. Im Grunde fehlt der Bahn eine Vision.



Markus Hecht [00:11:09]

Ja, gut. Also, es gibt durchaus Ziele, wenn ich jetzt von der Umwelt her sehe. Wir hatten ja die Verdopplung der Personenkilometer und die gewaltige Steigerung im Güterverkehr-

Moderator [00:11:24]

Herr Hecht, Sie werden gerade, Sie werden gerade etwas leise. Können Sie noch ein bisschen näher zum Mikrofon kommen?

Markus Hecht [00:11:29]

Ja, also absolut gesehen sind die Marktanteile der Eisenbahn ja sehr gering, und deshalb ist auch der Beitrag zur CO₂-Reduktion eigentlich viel zu gering. Und diese grundsätzliche Überlegung, ob ich Pünktlichkeit durch weniger Züge schaffe oder durch Pünktlichkeit mehr Kapazität, muss eigentlich durchaus in die Richtung gebracht werden. Ich muss mit Pünktlichkeit mehr Kapazität schaffen, dass ich ein nennenswerten Umweltbeitrag tatsächlich leisten kann. Also sonst ist es völlig irrelevant, ob die Eisenbahn nun ein umweltfreundliches Verkehrsmittel ist oder nicht.

Von daher sehe ich die Ziele schon ganz eindeutig. Es kommt noch dazu, dass ein pünktliches Verkehrsmittel auch kosteneffizient ist. Also die meisten Kosten laufen über die Zeit. Die Personale werden über Zeit bezahlt. Wenn der Zug verspätet ist, sind die Personalkosten dramatisch höher. Die Fahrzeuge sind über die Zeit gemietet. Ob die rumstehen oder fahren, kosten sie gleich viel. Und wenn ich dann eben durch Ersatzfahrzeuge mehr Stabilität reinbringe, weil die Primärpünktlichkeit ungenügend ist, dann hab' ich da auch wieder Zusatzkosten. Also diese Primärpünktlichkeit, die hat ebenso viele Vorteile an Kostensenkung, an Kapazitätserhöhung, an Verbesserung der Attraktivität, das kommt ja auch noch dazu, für die Reisenden.

Und dann ist natürlich auch der Arbeitsplatz wesentlich wertvoller, wenn ich weiß, wann ich Dienstschluss hab' und nicht, ob das eine Stunde oder später zwei ist, wenn ich da erratisch durch die Republik fahre. Also ich denk, diese gravierende Maßnahme spielt wirklich eine Rolle. Im Moment überlegt die DB ja im Fernverkehr durch Frills, also indem man an erste Klasse und zweite Klasse plus Fahrausweis kauft, wo man dann gratis ein Kaffee eingesehenkt kriegen sollte, ob man dadurch mehr Erträge erzeugt. Also zum einen hab' ich Zweifel, ob das überhaupt funktioniert. Wenn heut der Speisewagen schon nicht zuverlässig läuft, warum sollten dann diese Gratiskaffees da noch was bringen? Und das macht viel Aufwand und nützt in dieser Zuverlässigkeitsskala eben gar nicht, sondern führt eher noch zusätzlich ein Frust. Also da sollte dringend was geändert werden. Außerdem ist es über das Bundesreisekostengesetz gar nicht abrechenbar, und viele Privatindustrien orientieren sich auch an dem Bundesreisekostengesetz. Da kann ich nicht son Plusfahrtschein abrechnen. Also das ist wieder son Thema, wo man in die völlig falsche Richtung aktuell geht, statt sich das Kerngeschäft zu kümmern.

Moderator [00:14:37]

Herr Mitusch, Sie hatten sich ja noch gemeldet.

Kay Mitusch [00:14:39]

Ja, ich möchte auch noch mal eher in die Richtung von Herrn Liedtke argumentieren. Also wir sollten uns wirklich von diesen Zielen Verdoppelung des Personenverkehrs und Erhöhung des Anteils im Güterverkehr auf fünfundzwanzig Prozent verabschieden. Und das sollte auch die Politik



mal explizit sagen, obwohl es schön wäre, wenn wir das hinkriegen würden, aber ich sehe die Bahn als einen kranken Patienten, und wir müssen erst mal ihn sozusagen heilen, und die Heilung ist nicht klar, wie wir's hinkriegen.

Diese Pünktlichkeit hinzukriegen, was Herr Hecht argumentiert hat, das ist sozusagen die Grundlage. Dann kann man sich wieder Gedanken machen, wie das System wachsen kann. Ich glaube, es [sind] diese überhöhten Ansprüche an die Leistung des Systems bei fehlender Grundlage für das System, das stört auch. Und deswegen sollten wir uns da, wie man so schön sagt, uns ehrlich machen. Wir können diese Ziele nicht erreichen, sondern wir müssen das System sanieren. Und das wird lange dauern, das wird einige Zeit dauern. Auch was ich vorschlage, zum Beispiel Kostenmodell der Bundesnetzagentur, dass der Bund überhaupt vernünftig agieren verhandeln kann, das braucht einige Jahre, um aufgebaut zu werden.

Wir müssen den Güterverkehr auf die automatische Kupplung bringen. Da wird sehr zum Glück jetzt voran gearbeitet, aber man muss sich dann irgendwann für die Kupplung entscheiden. Und dann haben wir diese schreckliche Übergangsfrist, wo man es fürchterlich bedauern wird, dass man diesen Schritt überhaupt gegangen ist, aber hinterher wird man jubeln. Und das ist dann in zehn Jahren um. In zehn Jahren kann der Güterverkehr – ja, und der Güterverkehr wird von dieser Massen-Ausweitung des Personenverkehrs bei gegebenen Problemen der Infrastruktur an die Seite gedrückt. Und dann fragen sich die Güterverkehrsunternehmen, wofür brauchen wir die Kupplung, wenn wir sowieso, ne, was weiß ich, die Durchschnittsgeschwindigkeit, wo liegt sie jetzt, Gernot, bei zehn Kilometer pro Stunde? Ja?

Gernot Liedtke [00:16:47]

Nee, nee, ist schon höher.

Kay Mitusch [00:16:48]

Ja, mit den ganzen mit den ganzen Halten und so. Also sie ist extrem niedrig, weil der Güterverkehr immer an die Seite geschoben wird, und diese Probleme in den Griff zu kriegen, organisatorischer und technische Art – die Infrastruktur muss vereinheitlicht werden mit elektronischen Stellwerken und so weiter. Erst wenn die Infrastruktur einigermaßen verlässlich ist, dann kann man die – also vielleicht auch schon vorher, aber insbesondere dann klappt es besser – die Verkehrsunternehmen, die drauf fahren, mit Pönalen auch unter Druck zu setzen: Ihr müsst pünktlich sein. Ihr müsst vernünftige Türen einbauen, sonst zahlt ihr Strafen. Im Moment ist das so, dass die die Verkehrsunternehmen sagen, ja, die Infrastruktur funktioniert ja sowieso nicht, daher kommen die ganzen Verspätungen. Das ist alles eine Gemengelage, die erst mal aufgeräumt werden muss, und das dauert lang.

Moderator [00:17:49]

Heißt das eigentlich, wenn ich Sie richtig verstehe, die Bahn ist ein kranker Patient, es wird zu viel erwartet für ihn... heißt das jetzt, dass es sinnvoll ist, weniger Verbindungen anzubinden? Was unsere Kolleginnen und Kollegen sehr interessiert. Wir haben gerade eine zwei Rückfragen dazu bekommen. Also das weniger Verbindungen anzubieten und das Netz zu entlasten, ist das eine logische Folge? Was halten Sie davon?

Gernot Liedtke [00:18:13]

Ja, ich, ich glaub, das war zwei Sekunden vorher.



Markus Hecht [00:18:16]

Ja, kann ich machen. Also gut. Also ich würd da sehr dagegen reden, weil die Instandhaltung auf Vordermann zu bringen, ist relativ kurzfristig, also kurzfristig bei der Eisenbahn sind in wenige Jahre. Also ich denke, wir brauchen keine zehn Jahre. Wenn man jetzt wirklich umsteuern würde und sagt, wir machen da den Fokus drauf, dann wären wir schon in zwei, drei Jahren in einer anderen Situation, als wir heute sind [...].

Im Moment wird ja geplant, die großen Instandhaltungswerke auszudünnen. Das ist genau die falsche, die falsche Methode. Wir müssen [diese] stärken, ob die bei der Bahn sein müssen oder ob die privatisiert werden. Das ist natürlich eine ganz andere Frage. Dadurch, dass der Leistungsnachweis bei Externen immer sehr, sehr viel besser ist als bei Internen, bin ich persönlich der Meinung, muss unbedingt sofort privatisiert werden, aber nicht geschlossen werden und dann warten, dass die Privaten irgendwie aufwachsen und da reinspringen. Sondern das müssen wir jetzt in einer konzertierten Aktion machen, sowohl die kleine Instandhaltung, die betriebsnah erfolgt, als auch die schwere Instandhaltung, die dann in Halbjahres-, Jahres-Rhythmus eingreift, die müssen wir beide kräftig ertüchtigen und eben die Erfolgszahlen dann auch, so wie Herr Mitusch das klar gesagt hat, deutlich machen. Im Moment heißt es einfach, wir geben unser Bestes und es kommt halt das heraus, was herauskommt.

Ich meine, so kann man so ein schwieriges Unternehmen wie die Bahn nicht führen. Es muss wirklich ein klarer Leistungsbezug sein. Wir haben im Regionalverkehr eben auch Netze, die dann vergeben sind, einschließlich der Wartung, wo die Fahrzeuge ganz, ganz deutlich zuverlässiger sind als in anderen Netzen, die sage ich mal, konventionell betrieben werden. An der Infrastruktur kranken alle, aber selbst an den Netzen, wo dann die Aufgabenträger hinterfragen, warum die Infrastruktur periodisch Mängel aufweist, da wird dann sogar auch besser gearbeitet, weil eben die Aufgabenträger da nachhaken. Im Fernverkehr gibt es so eine Struktur in keiner Weise, im Regionalverkehr haben wir natürlich einen Flickenteppich, der ist an der einen Seite gut, an der anderen Seite schlecht. Also da haben wir kein einheitliches Bild, aber es gibt ein paar wenige Beispiele, die aufzeigen, wenn eben diese Anforderungen klar sind und nachgehakt wird und überprüft wird, dass man dann kurzfristig wirklich super Zuverlässigkeit erreichen können.

Gernot Liedtke [00:21:07]

Also es gibt vielleicht einen Bereich, wo man über Angebotskürzungen auch mal nachdenken könnte. Das sind dann kleine Züge, die in hoher Frequenz in die Ballungsräume reinfahren, im Streckenmischverkehr, S-Bahnen alle zehn Minuten. Da kommt dann kaum noch ein ICE oder ein Güterzug mehr durch so ein Geflecht durch. Ist im Übrigen auch bei dem neuen Tunnel, der bei Stuttgart geplant wird, so ein Problem, ob man noch einen [weiteren] Tunnel [baut], weil die S-Bahn quasi alle fünf Minuten fahren möchte. Und dann stattdessen zu sagen, okay, es reicht die Verbindung in die Stadt auch einmal pro jede halbe Stunde und dann vielleicht nicht mit so kurzen Triebwägen, sondern mit einem Doppelstockzug. Oder man führt dann alternativ eben Expressbusse ein, weil auf Strecken mit diesem Mischverkehr mit langsamen Regionalzügen und schnellen ICE ist halt auch so ein Zusammenbruch der Kapazität zu beobachten, weil dieses Stoppen der kleinen Züge an jeder Milchkanne dann natürlich auch die Hauptstrecke auf eine gewisse Art und Weise blockiert. Wie gesagt, Expressbusse sind da eine Möglichkeit. In Zukunft sind es vielleicht auch autonome Shuttle, die dann nicht zu jedem nächsten Bahnhof fahren, sondern immer zum übernächsten Knotenbahnhof. Da könnte man leicht eine Entlastung schaffen für die Fernstrecken, die dann frei bleiben für die transeuropäischen Verkehre im Güterverkehr. Also darüber könnte man noch nachdenken, aber ansonsten ist es tatsächlich so, das System verkraftet ja heute nachweislich den Verkehr im Schönwetterfall. Nur wenn dann diese Störungen auftreten, dann geht es halt nicht.



Markus Hecht [00:22:44]

Aber eines darf ich da vielleicht noch eins ergänzen. Wir haben ja häufig Abgangsverspätungen, also dass der Zug von Anfang verspätet ist. Und an und für sich, wenn das Netz stark belastet wäre, dann müsste es immer nur noch schlechter werden. Aber es gibt häufig den Fall, dass man mit einer Abgangsverspätung das wieder reinholt und das zeigt einfach, das Netz ist nicht hinreichend ausgelastet. Also ich kann [...] eine Abgangsverspätung, die oft sieben, acht, neun Minuten ist, heute noch reinholen. Das kann eigentlich nicht gehen, wenn das Netz wirklich an die Grenze belastet wäre, dann müsste ich ganz aus dem Takt fallen. Aber das tue ich nicht.

Also ich kann heute schon nachweisen, dass das Netz an ganz vielen Stellen suboptimal genutzt wird und dass noch so viele Reserven da sind, die dann – so einen Fall, der ist eigentlich ganz dramatisch, eine Abgangsverspätung, also, dass ich von vornherein zu spät losfahre. Das hat diverse Gründe, dass entweder der Fahrgastandrang zu groß ist und eben die Bahnsteigkante nicht zum Fahrzeug passt, die Türen nicht richtig eingestellt sind und dadurch kann natürlich eine Verspätung auftreten. Oder dass aus der Remise die Fahrzeuge zu spät an den Bahnsteig rollen, was relativ selten ist. Also meistens ist eben ein Problem, dass auch mit Rollstühlen das dann zu schwierig ist, weil wir eben keinen ebenerdigen Einstieg haben. Also die stark belasteten Systeme Österreich oder Schweiz, die beschaffen dann Fahrzeuge, wo ich einen ebenen Einstieg habe, wo ein Rollstuhl gar nicht eine Abgangsverspätung verursachen kann. Also wir haben da nicht passende Technik in unseren Bahnhöfen, dass die Fahrzeuge nicht zu den Gleisen passen und dadurch eben diese Urverspätungen ganz am Anfang schon passieren – wenn die [Verspätungen] wieder eingeholt werden, zeigt es einfach das Netz hat so viele Reserven, das kann eigentlich nicht sein, dass das man dann nicht noch schlechter wird, sondern dass man dann sogar wieder besser wird.

Gernot Liedtke [00:24:56]

Also das ist der Punkt. Das Netz ist sehr uneinheitlich ausgelastet. Es gibt Abschnitte mit quasi 120 Prozent Auslastung auf dem Papier. Das heißt jetzt nicht, dass die Züge nicht fahren, aber sie tun es um den Preis der Unzuverlässigkeit. Das sind die großen Knoten Köln, Frankfurt und dann sind noch ein paar Bahnstrecken zwischendrin. Und ansonsten ist das Netz flächendeckend in Deutschland eigentlich leer. Es gibt also Reserven, nur nicht da, wo man sie vielleicht braucht und da, wo eben dann alle rein wollen. Auf den transeuropäischen Korridoren an den großen Metropolen, wo alle reinwollen und durchwollen, da knubbelt sich's halt. Und das zeigt auch, dass ein anderes Lenken der Ströme – Güterverkehrs-Entlastungsstrecken zum Beispiel, Kurven, die dazu führen, dass Züge Leitwege nehmen können, die sie bisher nicht fahren können [sinnvoll sein kann]. Das sind relativ kleine Investitionsmaßnahmen, aber mit einem großen Effekt aufs Gesamtnetz. Man hat sich nur in der Vergangenheit häufig auf prestigeträchtige Hochgeschwindigkeitsstrecken versteift im Neubau. Und diese kapazitätssteigernden Maßnahmen, die vor allem halt dem Güterverkehr zugutegekommen wären, die haben halt, na ja, die haben mehr Bürgerwiderstand, Bürgerinwiderstand und lassen sich nicht so gut verkaufen.

Moderator [00:26:09]

Herr Mitusch, Sie hatten noch einen Punkt, den Sie einbringen wollten.

Kay Mitusch [00:26:14]

Ja, also, ich hatte neulich in einer Veranstaltung von Schweizer Seite, die haben schon gesagt, man müsste die Auslastung, etwas ausdünnen, dann wird es pünktlicher. Wo ich aber auch das



Gegenteil gehört habe. Vielleicht – das wäre tatsächlich mal eine Möglichkeit, dass man das erforscht. Und, ich glaube, es wird auf das hinauslaufen, was Herr Liedtke gerade gesagt hat: es gibt neuralgische Punkte, da gilt das vielleicht, und da muss man dann überlegen, ob man da Ausbauten macht oder tatsächlich etwas ausdünn.

Denn die Frage ist wichtig: Es geht ja darum, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das aufs Netz möchte, abgelehnt wird oder nicht. Und dass es die Pufferzeiten gibt, ist sowieso klar. Das ist etabliert. Wenn man jetzt sagt, wir brauchen noch zusätzliche Extra-Pufferzeiten und so, dann verringert man eben dort die Netzkapazität. Und es muss sehr gut begründet sein. Erstens, aus unserer aller Sicht, weil wir wollen eine hohe Netzkapazität haben und zweitens eben auch in Hinblick auf das Verkehrsunternehmen, was jetzt an dieser Stelle gerne ins Netz möchte, ne? Deswegen ist es tatsächlich sinnvoll, dass in Forschungsprojekten noch mal zu untersuchen und, und da wo man diesen Weg gehen will, selektiv dann zu machen, in Abstimmung mit der Bundesnetzagentur zum Beispiel. Ja, also, da müsste man schauen, wie man das optimal macht.

Aber, es ist eben auch wichtig, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wirklich Aufpreise zahlen, wenn sie Verzögerungen erzeugen. Und das würde eben auch dazu führen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen – sagen wir zum Beispiel DB Fernverkehr oder auch die Aufgabenträger – dass sie dann sagen: „Na ja, es wird teurer.“ Es wird halt teurer. Das kann auch dazu führen dann, dass die, die Fahrpreise steigen und dann gibt es eben nicht mehr so viele, Warteschlangen am Zug. Dann wird sich ein Gleichgewicht irgendwie einstellen.

Wir müssen schon auch davon, davon ausgehen, dass Eisenbahnfahren ist zu billig geworden, ne? Es sind zu viele Leute auf zu wenig Züge und zu viele Züge auf zu wenig Infrastruktur. Diese zweite Frage, ist die Frage, aber, aber auch das, das Erste, das muss man auch sehen, ne? Also, wir fordern eben sehr viel von der Eisenbahn und sie kann das nicht alles aushalten.

Moderator [00:28:50]

Lassen Sie uns vielleicht dieses Thema hier an der Stelle abhaken und die Effizienz im Kopf behalten, wenn wir einmal gucken, was kann man in Zukunft machen? Seit ungefähr zwei Jahrzehnten, glaube ich, soll ja ETCS eingeführt werden, das European Train Control System, ein europaweit einheitliches System, mit dem in einem letzten Ausbau ja sogar die Befehle der Zugleitung in den Zug übertragen werden können. So ein bisschen wie die Linienzugbeeinflussung in, in Deutschland, stelle ich mir das vor, technisch unterschiedlich und so weiter. Das wird immer gerne genutzt, weil man sagen will, wir können damit Effizienz gewinnen, indem wir die Züge nicht mehr im Signalabstand fahren lassen, sondern im Bremswegeabstand fahren lassen. Heißt, die Züge fahren genauso weit hintereinander weg, wie sie brauchen, um zu bremsen. Das ist heute nicht so. Wie viel Effizienz gewinnen wir denn tatsächlich so? Ist das denn für Deutschland sinnvoll oder bringt es gar nichts für die Verspätung? Wer wäre von Ihnen derjenige, der da einmal uns kurz was sagen würde?

Markus Hecht [00:29:48]

Herr Liedtke, Sie sind doch da am nächsten, oder?

Gernot Liedtke [00:29:51]

Ah, ich hätte jetzt auf Sie getippt. Also wichtig ist ja erst mal, dass ein europäisches gleichmäßiges System ausgerollt wird. Das heißt, dass die Züge, gerade die [der] neu eingetretenen Bahngesellschaften, die Nachtzüge anbieten oder Low-Cost-Züge anbieten, dass die grenzüberschreitend fahren können. Die spielen insbesondere natürlich eine Rolle im Güterverkehr. Güterverkehr auf der Schiene, das ist immer was, was sich ab Distanzen von tausend



Kilometern ausahlt. Und die meisten Züge, auch in Deutschland im Güterverkehr, sind internationale Güterverkehre. Also die brauchen das und, jedes Zugsicherungssystem zusätzlich kostet Training, Zertifizierung und so weiter und so fort. Deshalb, allein schon aufgrund der europäischen Durchgängigkeit von Netzen ist das schon wichtig.

Wie viel das Ding jetzt zum Schluss bringt, muss man sich halt dann anschauen. Das bringt natürlich insbesondere dann viel, wenn die Züge sehr dynamisch fahren, manche langsam, manche schnell, dann kann man mehr auffahren, die anderen können dann ein bisschen einpuffern, ein bisschen wie so Ziehharmonikas können die fahren, oder im dichten Bahnhofsgleisgedränge, dass man dann präziser einfahren kann. Experten sprechen davon, dass da vielleicht zwanzig Prozent mehr Kapazität möglich ist. Aber auch da ist irgendwann mal natürlich eine Grenze gegeben. Genau, wo Mischverkehre sind. Aber das ist wie mit allen technischen Möglichkeiten. Die technischen Möglichkeiten ermöglichen eine höhere Auslastung des Systems, aber ab irgendeinem Punkt, wenn es dann wiederum überoptimiert wird und dann wiederum eine Störung stattfindet, dann ist es umso schlimmer.

Moderator [00:31:38]

Herr Mitusch?

Kay Mitusch [00:31:38]

Ja, also man muss beim ETCS schon auch folgendes sehen: Es führt dazu, dass man Signale abbauen kann. Und man braucht natürlich diese Balisen in den Gleisen selbst. Die müssen auch ziemlich dicht gesetzt [werden] und die muss man dann bezahlen, aber man kann die Signale vor und Hauptsignale abbauen und das wird billiger. Man muss sehen, die Infrastrukturen-Kosten sind immer besonders hoch. Wenn es gelingt, Funktionalitäten von der Infrastruktur in die Fahrzeuge zu verlegen, ist das grundsätzlich von Vorteil. Wir würden dann das System günstiger machen. Das ist natürlich eine Hoffnung. Wer weiß dann mit den Software-Updates und was das wieder alles so nach sich zieht. Aber wenn das System eingeführt ist und stabil ist, wird es günstiger sein, die Infrastruktur zu bezahlen. Das ist ein wichtiger Punkt.

Im Güterverkehr, speziell im Verbund mit der automatischen Kupplung, gibt es größere Potenziale, dass die Güterzüge besser fahren können, auch schneller fahren können, besser eingetaktet werden können in das Gesamtnetz – also [zwischen] den schnellen und langsamen Zügen, dass die Disparität abnimmt, das erhöht auch die Kapazität. Da ist einiges Potenzial drin.

Es ist teuer, das ETCS auszurollen, aber weil man sich jetzt sowieso entschieden hat, Korridorsanierungen zu machen, also generell ranzugehen, grundsätzlich ranzugehen, müsste das unbedingt in diesem Zusammenhang geschehen. Das ist bei der ersten Korridorsanierung nicht gemacht worden. Jetzt bei Hamburg-Berlin verzichtet man, glaube ich, auch drauf, aber [...] die Korridorsanierung wird ja wellenweise weitergehen. Man sollte es möglichst bald mit einbauen. Also diese Ankündigung, dass ETCS verschoben wird, die von der Bahn neu gemacht wurde und gleichzeitig aber die Korridorsanierung weitergeführt wird, das ist eine sehr schlechte Kombination. Das sollte man nicht machen.

Moderator [00:33:48]

Jetzt haben wir noch eine Frage bekommen zum Vergleich der DB mit anderen Eisenbahngesellschaften in Europa, mit der SNCF oder Trenitalia, wo es offenbar zuverlässiger läuft, oder auch mit den schwedischen Privatbahnen, die in der Frage als nicht wirklich zuverlässiger dargestellt werden. Wer macht es besser? Wer macht es schlechter? Herr Hecht.



Markus Hecht [00:34:15]

Also da ist Italien wirklich ein toller Fall. Das öffentliche Geld, das in die italienische Eisenbahn fließt, ist nur halb so viel wie das, was in Deutschland seit Jahren reinfließt. Und die italienische Eisenbahn hat sich ganz gewaltig verbessert. Das wird auch von der Schweiz reflektiert. Die sagen, die Deutschen haben die Italiener in der Unpünktlichkeit abgelöst und bei weitem übertroffen. Also so schlimm wie Deutschland jetzt an der Schweizer Grenze auftaucht, war Italien nie, aber es hat sich völlig gewechselt. Die Italiener haben eine deutlich bessere Performance und das zeigt eben auch: Geld allein ist es nicht, sondern ich muss eben an anderer Stelle daran angreifen und ich kann auch mich aus dem Sumpf rausziehen. Also vor 20, 30 Jahren war das in Italien höchst unbefriedigend und heute ist das ganz, ganz deutlich besser.

Der Vergleich mit dem Ausland muss unbedingt eben auch die Bahnreform mit beinhalten. Wir haben bei der Bahnreform eben viele Dinge so belassen, wie das bei der alten Bundesbahn oder Reichsbahn war, also zum Beispiel die Planungshoheit, dass die voll bei der Deutschen Bahn ist. Ich denke, das ist ein alter Zopf, der dringend geändert hätte werden müssen und nur deshalb, was auch geplant war in der Bahnreform, aber nur weil man die dann abgebrochen hat und zum Teil auch wieder zurückgedreht hat, ist das so geblieben, wie es vorher auch war. Und deshalb sind diese Verzögerungen eben dann immer damit zu entschuldigen, dass die Deutsche Bahn keine Kapazität hat, dass sie ihr Bestes gibt, aber es halt nicht besser geht. Und wenn jemand Externes beigezogen werden soll, dann muss die DB entscheiden, jemand Externes beizuziehen. Also wir haben da wieder so ein Kontrollproblem, was Herr Mitusch vorhin auch angesprochen hat. Also es liegt in der Struktur eben auch vieles im Argen, was modifiziert werden muss.

Wir haben da auch noch ein Thema: Die Gleise verschleßen heute wesentlich stärker als das früher der Fall war. Wir haben heute etwa die halbe Lebensdauer der Gleise gegenüber vorher. Das liegt ganz stark an unserem Trassenpreissystem, das die Beanspruchung der Gleise durch die Züge nicht beinhaltet. Eben bei anderen Bahnen auch die viel gescholtenen Briten, die haben ein belastungsabhängiges Trassenpreissystem, das dann dazu führt, dass die Fahrzeuge gleisfreundlich eingekauft werden. Und es ist sogar so stark in seiner Kraft, dass bei größeren Umbauten, die meistens in der Mitte der Lebensdauer erfolgen, die Fahrzeuge sogar noch optimiert werden und man die Fahrwerke dann auf gleisschonendere Elemente umbaut, was sich dann eben lohnt, weil der Trassenpreis niedriger ist. Also es gibt Incentives, das Gleis weniger zu beanspruchen.

Während in Deutschland das Gegenteil zu beobachten ist. Also ein Beispiel: Stadtbahn Berlin. Die sollte eine Lebensdauer von 50 bis 60 Jahren haben, wie die Anfang zweitausender Jahre eröffnet wurde. Jetzt ist klar, nach fünfundzwanzig Jahren ist die so geschädigt, dass die also wieder komplett erneuert werden muss. Aber das kann man ganz deutlich mit diesen stärker beanspruchenden Fahrzeugen erklären, die wir heute haben. Also es ist nicht nur auf der administrativen, sondern auf der technischen Seite einiges im Argen, dass halt durch diese [nicht mehr] integrierte Bahnunternehmen die Schnittstellen nicht hinreichend sauber betrachtet wurden und keine Anreize gegeben wurden, es besser zu machen, sondern die Rahmenbedingungen waren so, dass eigentlich auf schlechtem Niveau das stabilisiert wurde, was dann eben eine Langzeitproblematik hervorgerufen hat, in der wir jetzt mittendrin stecken.

Kay Mitusch [00:38:43]

Ja, und das staatliche Geld kommt halt. Also die Berliner Stadtbahn wird halt saniert mit neuem Geld vom Bund. Alles gut. Ja, also es gibt gar keinen Grund, sich darum zu kümmern. Das ist natürlich ein ganz schlechtes Setting.



Moderator [00:38:59]

Nun gibt es von unseren KollegInnen die Frage nach der Daseinsvorsorge; eigentlich gehört es doch auch zur Daseinsvorsorge des Staates, die Bahn, oder nicht? Sollte sie nicht zum erheblichen Mittel aus aus Steuermittel bezahlt werden können, Herr Mitusch?

Kay Mitusch [00:39:10]

Ja, das kann man schon machen, aber wo Steuermittel hingeht, muss es genau überprüft werden, dass auch effizient eingesetzt wird. Und das ist sozusagen die optische Täuschung der Bahnreform, dass der Bund gesagt hatte, wir kümmern uns nicht mehr. Das ist jetzt ein Unternehmen. Die Grundeinsicht war richtig, ein Unternehmen funktioniert besser als eine Behörde, ja. Aber das wurde so interpretiert, dass das Unternehmen die Steuergelder einfach kriegt und man sich überhaupt gar nicht drum kümmern muss. Und so funktioniert aber ein gutes Unternehmen nicht.

Ein gutes Unternehmen, wenn es Geld braucht von Geldgebern, von Banken, dann gucken die genau hin, ja. Und der Bund guckt nicht genau hin und er setzt sich in die Lage, im Moment kann er gar nicht hingucken. Also deshalb meinte ich vorhin, das Wissen muss erst mal organisiert werden, ne. Und dieses Kostenmodell ist ja eine Metapher dafür, man kümmert sich professionell, dauerhaft, um die effizienten Kosten, um Alternativmöglichkeiten und setzt das Unternehmen auch unter Druck, vernünftig zu arbeiten.

Und natürlich die ganzen Qualitätskontrollen, die wir im Rahmen dieser Leistungsfinanzierungsvereinbarung haben, könnten, müssten natürlich viel stärker auch von Externen gemacht werden, von anderen Unternehmen, die sich angucken, wie ist die Qualität der Brücken, der Bauwerke, der Infrastruktur. Da sollte sich das sollte der Bund auch nicht der DB selbst überlassen, diese Qualitätseinschätzungen vorzunehmen. Das ist viel besser, wenn das Externe machen, das ist glaubwürdiger und auch wahrscheinlich kostengünstiger, diese Kontrollen selbst durchzuführen.

Moderator [00:40:49]

Herr Liedtke.

Gernot Liedtke [00:40:51]

Ja, man muss vielleicht auch noch mal überlegen, was bedeutet Daseinsvorsorge? Was ist da so'n akzeptables gewünschtes Qualitätsniveau? Weil das muss irgendwie mal definiert werden. Es ist eine Setzung momentan. Daseinsvorsorge ist ein politischer Begriff weniger ein ökonomischer Begriff.

Und da ist dann doch festzustellen, es gibt Regionen in Deutschland, da wird werden Strecken reaktiviert, da wird ein halber Stundentakt angeboten bis Mitternacht auf die kleinsten Dörfer und dann gibt's wiederum andere Regionen, da fährt schon seit Jahrzehnten kein Zug mehr und ich muss mit siebzig Kilometer mit einem Sammel-Linienbus über alle Käffer dann in die nächste Stadt fahren. Also das ist alles sehr uneinheitlich in Deutschland organisiert, hat historische Gründe, hat politische Gründe, teilweise sind Bundesländer, die strukturell gleich sind, haben völlig unterschiedliches Eisenbahnnetz, gerade die reichen Bayern, da ist am meisten stillgelegt worden. Muss man sich Gedanken machen und dann ist aber auch wirklich aus meiner Sicht die Frage, inwieweit nicht auch Expressbusse hier und da eine gute Alternative sein könnten. Es muss nicht die hoch sanierte Strecke, auf der jede Stunde ein ganz moderner Triebwagen fährt, in die Käffer rausfahren. Wenn natürlich die Bahn für abgelegene Regionen für den sozialen Zusammenhalt



natürlich eine wichtige Rolle ist. Aber das muss diskutiert werden, aber nicht im Geld zugekleistert werden.

Moderator [00:42:17]

Trotzdem find ich's interessant die Frage, wie viel Geld braucht die Bahn tatsächlich? Grade weil immer so diese Zahlen kursieren, die Schweiz gibt so und so viel Euro pro Kopf aus oder in Frankreich so und so viel Euro und Deutschland ganz, ganz wenig und so weiter. Woher weiß man denn eigentlich, was eine sinnvolle Größe ist, und wer kontrolliert das dann hinterher? Wer kontrolliert das dann hinterher? Herr Hecht, Sie hatten schon mal mit der Größenordnung, wo man das weiß, genickt und vielleicht ist die Frage, wer das kontrolliert, vielleicht, Herr Mitusch, vielleicht wollen Sie das noch mal kurz wiederholen. Herr Hecht, fangen Sie an.

Markus Hecht [00:42:50]

Also das ist nicht, man kann mit viel Geld wenig erreichen und mit wenig Geld viel erreichen. Also das kommt wirklich ganz, ganz stark da drauf an, wie man das einsetzt und dieser Geldbetrag pro Kopf, das ist aus meiner Sicht wenig aufschlussreich eben. Man kann's Umgekehrte zeigen, Spanien und Italien gibt ganz wenig Geld pro Kopf aus und die haben ein wunderbares Eisenbahnnetz, sind wunderbar zuverlässig. Also das beweist eben, dass das nicht die richtige Größe ist, sondern es kommt drauf an, wie man's einsetzt und wie das dann auch kontrolliert wird und auch wie das im Unternehmen abläuft.

Also ein Thema haben wir bisher noch gar nicht angesprochen, das sind Kommunikationsprobleme innerhalb des Schienenverkehrs insgesamt. Also Schienenverkehr ist relativ kompliziert. Wir haben ziemlich viele Schnittstellen und die einzelnen Bereiche müssen miteinander kommunizieren. Jetzt haben wir in diesem Unternehmen DB ja eine finanzielle Aufteilung, dass es eben sehr, sehr viele Unternehmensteile gibt, die alle eine eigene Kasse haben und die optimieren für ihre eigene Kasse. Ich sage mal, egal wie es dem den anderen Unternehmensteilen oder gar externen Teilen geht. Und deshalb ist ja diese Generalsanierung auch sehr, sehr stark in der Kritik, weil ich dadurch natürlich einen gewaltigen betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Schaden erzeuge bei allen, die nicht Infrastruktur sind und von dieser Generalsanierung profitieren.

Also für die Infrastruktur ist natürlich am bequemsten, wenn ich die Strecke zumache und dann die Arbeiten da nur auf die Strecke konzentriere. Aber ich erzeuge natürlich viel Zusatzarbeit bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Umwegverkehren und ich mache einen gewaltigen volkswirtschaftlichen Schaden, weil: Die Eisenbahn ist ja kein Freizeitunternehmen, wo ich dann auf dem Rummel mit dem Zug fahre, sondern ich will ja Lebensqualität und Wirtschaftskraft erzeugen und das wird im Moment gar nicht berücksichtigt.

Also es gibt Grundsatzdiskussionen, dass die Österreicher ein Modell haben, dass der betriebswirtschaftliche Schaden der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Streckensperrung berechnet wird. Immerhin wird es berechnet. Es wird zwar nicht berücksichtigt, aber ich kenne jetzt keine Eisenbahn, bei der der volkswirtschaftliche Schaden berechnet wird, der dann durch Streckenstilllegung geschieht. Es ist nur in der Schweiz so, dass die sagen, das können wir unserer Volkswirtschaft nicht zumuten, eine Gesamtspernung, das machen wir gar nicht. Deshalb überlegen wir uns das gar nicht im Detail. Also da wird schon die Konsequenz vorher gezogen, dass das eigentlich gar nicht der Gesellschaft zumutbar ist. Und bei uns wissen wir gar nicht, was für einen Schaden wir erzeugen durch diese Generalsanierung.



Gernot Liedtke [00:46:20]

Wobei den letzten Punkt, das kann man überschlägig abschätzen. Die Reisezahlen sind bekannt, die Umwegzeiten sind bekannt. In Deutschland wird eine Stunde Lebenszeit, die dann im Bus statt im Zug verloren wird, zusätzlich mit etwa zehn Euro berechnet, in der Schweiz wahrscheinlich höher. Auf jeden Fall sind diese Schäden in einer ähnlichen Größenordnung wie die Baukosten selber. Bei der Rheintal Sanierung Mannheim Frankfurt ging die Sache sehr glimpflich aus, weil da gab es Parallelstrecken und das Busnetz ist gut organisiert worden. Bei der anderen Korridorsanierung momentan ist es echt ein Problem. Die Leute kommen nicht mehr in die Städte zu vernünftigen Fahrzeiten. Also dieses Ding, ich mache eine Generalsanierung und das ist jetzt die Antwort auf alle Probleme, muss man sich auch noch mal genau angucken. Ich glaube, das tun die aber momentan auch.

Kay Mitusch [00:47:17]

Ja, ich denke auch. Also die Idee der Generalsanierung hat ja ein – es geht darum, dass unheimlich viele Dinge gleichzeitig gemacht werden können in einer übersichtlichen Zeit, wenn man die Baustelle gut organisiert, und die Firmen werden das sicherlich gut organisieren. Abgesehen davon, dass die Preise eben da auch explodiert sind. Jetzt hat man die Generalsanierung mal gemacht, man macht sie jetzt ein zweites Mal. Ich denke, man soll sie ein drittes Mal machen, man muss das Konzept dann erproben und optimieren und natürlich auch überprüfen, ob man es wirklich jahrzehntelang durchziehen will. Bis 2030 ist natürlich Quatsch gewesen, dass es wieder eine von diesen 2030er Zielen, die man immer so vor sich hin formuliert hat.

Das muss man schauen. In der Schweiz hat man natürlich gar nicht das Problem, dass eine Generalsanierung notwendig ist, wo alles gleichzeitig erneuert werden muss. Da hat man das sukzessive über die Jahre gemacht. In der Schweiz macht man viele Sachen sehr gut, wenn man auf die Qualität guckt, aber wenn man das aufs Geld guckt, ist sie bestimmt nicht das Vorbild. Ja, also man kann das ja irgendwie hochrechnen. So eine Pi mal Daumen Hochrechnung, dann würden wir im Jahr 40 Milliarden für die Bahn ausgeben an Steuergeld nach der Sanierung, wenn alles [wie in der Schweiz wäre]. Ja, also weil das deutsche Netz eben entsprechend größer ist als das Schweizer Netz, kann man mal ein bisschen multiplizieren ...

In der Vergangenheit haben wir vier Milliarden für das Bahnnetz ausgegeben. Bis vor einigen Jahren. War wahrscheinlich zu wenig. Aber 40 Milliarden, das ist jetzt irgendwie jenseits von dem, was man sich in Deutschland auch wünscht. In Deutschland ist man nicht so glücklich mit der Bahn, dass man ihr mit Volksabstimmungen so viel geben würde. Es kann sich ja irgendwie unkontrolliert dahin entwickeln. Im Rahmen der Sanierung muss eben jetzt viel Geld ausgegeben werden sofort. Riesengefahr Gewöhnungseffekt. Dann rechnet die Bahn immer damit. Jetzt ist sie im Moment bei knapp 20 Milliarden angekommen, ist ja auch hübsch. Können wir auch verballern und kommt auch nichts Vernünftiges bei raus. Ist wirklich ein Problem.

Also. Wir müssen eine unabhängige Kontrolle der Kostensituation hinkriegen und es muss organisiert werden von einer Organisation, die dazu dauerhaft eingesetzt ist und eben auch von dem Bund etwas entrückt ist. Und meine Empfehlung ist, dafür die Bundesnetzagentur einzusetzen und die wirklich dieses Thema machen sollte und die Informationen generieren und versammeln sollte und verarbeiten sollte, speziell auch, um den Bund zu beraten und auch das [Eisenbahnbundesamt] EBA zu beraten. Und das EBA sollte eigentlich die Funktion haben – die ist im Moment nur Aufsichtsbehörde, an Strecken, an gesetzlichen Vorgaben orientiert [...] – das EBA müsste so Dinge entwickeln, wie in welcher Geschwindigkeit rollen und wo rollen wir ETCS aus, damit das sinnvoll ist, sozusagen das Übergreifende, was Herr Hecht gerade gesagt hat.

Die einzelnen Unternehmen sollen betriebswirtschaftlich organisieren, das ist auch wichtig und die Schnittstellen sind wichtig und da muss irgendjemand auf das Ganze gucken und das muss irgendjemand machen, das muss beim Bund angesiedelt werden. Das würde ich sagen, wäre beim



Eisenbahnbundesamt oder man macht noch eine Behörde. Das ist ja jetzt egal. Das sollte wiederum nicht die Bundesnetzagentur machen. Das wäre auch nicht schlecht, das zu trennen, dass die Bundesnetzagentur sagt: „Wir gucken uns an das Kosten-Leistungs-Verhältnis und ihr sagt uns, welche Leistung wir brauchen.“ Das ist eben auch dann die Frage: Welche Daseinsvorsorge wollen wir haben?

Und auch das Problem, was Herr Liedtke angesprochen hat: Die Bundesländer wünschen sich dann irgendwie eine Reaktivierung, weil es so schön ist, einen Zug zu haben. Die Menschen finden es vielleicht auch gut, wenn es ihnen nicht zu laut ist, aber die rechnen eben nicht. Die verlangen dann die entsprechende Infrastruktur, die der Bund bezahlen muss. Und das muss man aber gemeinsam kalkulieren in so einer Situation. Das Infrastrukturunternehmen kann mit seinen Kosten nicht immer mehr überlastet werden, indem unwirtschaftliche Strecken noch hinzukommen. Das ist keine gute Idee.

Eine bessere Idee könnte dann sein der Expressbus, weil wenn wir in Deutschland [auf] Busse gucken, dann schauen wir auf unsere Stadtbusse, die auch ziemlich toll sind, manchmal, aber auch ziemlich voll sind manchmal. Man kann ja, wenn man das Geld von der Eisenbahn hätte, einen Teil davon einsetzen, Busse einzusetzen. Da kann man schöne Busse fahren, wo mehr Platz ist, dass die gleichmäßiger fahren. [...] Die Busfahrer machen ja so ein bisschen Carrera-Bahn, wenn sie fahren, manchmal – also drücken extra aufs Gas und extra auf die Bremse, weil das mehr Spaß macht. Das muss man ihnen abgewöhnen. Also da könnte man auch arbeiten. Das wäre kostengünstiger. Also das Geld ist nicht mehr so reichhaltig in Deutschland, wie es im letzten Jahrzehnt war. Man muss ein bisschen über die wirtschaftliche Seite auch nachdenken, was sinnvoll ist und was nicht.

Moderator [00:52:32]

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie haben es wahrscheinlich schon gemerkt, wir haben ein bisschen überzogen schon jetzt, aber ich hatte vorher Sie ja drei gefragt, ob es in Ordnung ist, wenn wir ein bisschen überziehen. Wir wollen es jetzt nicht mehr zu lange machen, aber ich habe noch eine Frage, eine Nachfrage, einen Aspekt und eine Schlussfrage, die ich gerne noch unterbringen würde. Auch die Schlussfrage kommt von den Kollegen. Die Nachfrage: das generelle Baukonzept der Bahn, möglichst viel Arbeit in zeitlich festgelegte Baucontainer zu packen, möglichst viel in einem Rutsch zu schaffen. Kann das so funktionieren? Wer von Ihnen kann das bewerten?

Markus Hecht [00:53:17]

Ich würde den Vorschlag von Herrn Mitusch unterstützen. Wir haben jetzt dann Berlin, Hamburg, die Erfahrung und machen vielleicht noch eines und dann sollte das wirklich ausgewertet werden und umgestülpt werden auf die noch anstehenden Strecken. Die Aussage: „Wir machen das alle fünf Jahre auf einer Strecke“, das halte ich für völlig überzogen. Wir können nicht alle fünf Jahre für ein knappes Jahr die Strecke stilllegen. Wir sind jetzt wirklich nicht so in der Freizeiteinrichtung. Da kann man vielleicht das so tun und sagen: „Dann kommt da halt nächstes Jahr, wenn es dieses Jahr nicht geht.“

Also die Dienstleistung öffentlicher Verkehr muss ja auch verzahlt werden mit den anderen Bedürfnissen. Und wir haben so eine ähnlich schlimme Situation: Fehmarnbelt. Wenn Sie heute von Hamburg nach Kopenhagen fahren wollen, brauchen sie anderthalb Stunden mehr, als das mit der Vogelfluglinie lief, mit den Fährschiffen und die könnte eigentlich noch fahren, aber es ist einfach bequemer, die einzustellen und dann kann man sich eben nicht darauf einrichten. Also heute fliegt man in der Regel von Deutschland nach Kopenhagen, weil das mit dem Zug nicht attraktiv ist.

Also wir müssen mehr Beständigkeit haben und dieses Thema muss in die Generalsanierung mit reinkommen. Also das muss eigentlich eine Ausnahme bleiben, die eben die Versäumnisse der



Vergangenheit dann wieder korrigiert. Ich kann mich noch erinnern, nach zehn Jahren Bahnreform hat man gesagt: „Ja, das Wachstum ist jetzt nicht eingetreten, aber wir geben weniger Geld aus, also haben wir wenigstens einen Punkt gut erreicht.“ Und heute merkt man, dass weniger Geld ausgeben war auch nicht gut, sondern hat uns große Probleme geschaffen. Also wir müssen auf eine längerfristig stabile Situation zu arbeiten und nicht alle fünf Jahre das Desaster hervorrufen.

Moderator [00:55:22]

Eine weitere Nachfrage, die ich ganz interessant finde. Ich weiß nicht genau, wer von Ihnen dazu sprechbereit wäre. Personalmangel ist ja ein großes Thema bei der Bahn, ebenso Motivation. Wie kriegt man die Leute wieder motiviert? Muss man jetzt zum Beispiel Lokführer durch automatische Züge ersetzen?

Kay Mitusch [00:55:42]

Also ich glaube, viele Bahnangestellte würden sich wünschen, in einem effizienteren Unternehmen zu arbeiten, wo Dinge sinnvoller aufeinander eingestellt sind und abgestimmt sind. Wenn wir es hinkriegen, die Bahn effizienter aufzustellen, das kann durchaus auch den Aspekt haben, dass die Löhne nicht mehr so stark steigen dürfen. Die Gewerkschaft hat da ja einen sehr starken Stand in der Gesellschaft, aber ein effizienteres, sinnvolles Arbeiten wäre eine starke Motivation für die Beschäftigten.

Moderator [00:56:31]

Wir haben wirklich eine Menge Sachen angeschnitten, die wir ein Problem haben, mögliche Lösungen haben und so weiter. Wenn wir jetzt alles richtig machen würden, wie lange würde es dauern, bis die Bahn wieder, sagen wir mal, vielleicht fast wie in der Schweiz oder wie in Italien, also wie so wirklich wieder richtig rund läuft? Wie viel Zeit muss man dem neuen Bahnchef geben, bis man sagen kann: „Okay, er macht einen guten Job?“ Herr Liedtke.

Gernot Liedtke [00:56:59]

Zunächst mal, es liegt nicht nur am neuen Bahnchef, weil das System selber ist momentan ein bisschen verkorkst. Also zum Beispiel diese privaten Eisenbahngesellschaften, die ihre Zehn-Jahres-StreckenkonzeSSION haben. Die müssen ja auch zuverlässig werden und die haben jetzt gerade, manche vor zwei Jahren, erst neues Triebmaterial angeschafft, was jetzt schon wieder beginnt, technische Probleme zu bereiten, [die werden] sich ordentlichere Loks, ordentliche Waggons anschaffen müssen. Das heißt, die haben so eine Durchlaufzeit von zehn Jahren. Auch die Ausschreibungen für die Nahverkehrsdienstleistungen sind so typischerweise ein Zehn-Jahres-Zeitpunkt. Und allein schon der Nahverkehr muss stabil und zuverlässig laufen. Das kann auch dann der Deutsche Bahn Chef nicht beeinflussen. Also ich sage jetzt mal, aus dem Regionalverkehr nenne ich jetzt mal zehn Jahre als eine charakteristische Zeit und die Kollegen können dann noch, was die Deutsche Bahn selber angeht, noch ergänzen.

Markus Hecht [00:57:54]

Nein, also ich denke schon, wir brauchen nicht so eine lange Frist. Also uns wurde ja die vergangenen 20 Jahre auch immer gesagt: „Ja, jetzt gibt es ein Sanierungsprogramm. In zwei, drei Jahren ist alles wieder gut.“ Und das hat ja nie funktioniert. Und trotzdem halte ich diese Frist zwei, drei Jahre für möglich, wenn wir diese Zuverlässigkeitsvergrößerung sowohl auf der Infrastruktur



als auch auf der Fahrzeugseite machen und auch linienbezogen günstige Fahrzeuge beschaffen für Neuverkehre, also diese schlechte Ertragssituation eben durch geeignete Neuverkehre auch verbessern. Also da, würde ich sehen, erste Erfolge muss es in zwei, drei Jahren geben und dann kann das natürlich sich noch weiter auswachsen. Also für eine grundlegende Verbesserung wird es länger dauern, aber die ersten Ansätze müssen in zwei, drei Jahren sichtbar sein und das halte ich für möglich.

Moderator [00:59:07]

Herr Mitusch, was sagen Sie? Was für einen Benchmark würden Sie setzen?

Kay Mitusch [00:59:09]

Ich glaube, es wird länger dauern. Also die zehn Jahre sehe ich bisher als Minimum an. Aber Herr Gäthke, Sie haben ja gefragt, wenn man jetzt den richtigen Weg gehen würde. Und die entscheidende Frage ist aber, dass man lange braucht, den richtigen Weg zu finden und zu gehen. Der neue Bahnchef könnte da stören. Also ich habe aber ein gutes Verständnis, dass man den Alten mal schasst, wenn es nicht erfolgreich war. Das muss man schon machen. Das Problem ist jetzt, wir sind ja alle unzufrieden und sagen hier diese, jene Ursache, es muss viel gemacht werden. Jetzt könnte die Politik auf den Gedanken verfallen: „Ja, also muss noch was gemacht werden. Wir wechseln den Bahnchef aus. Und nun ist mal was gemacht worden.“ Und das ist genau die falsche Sichtweise. Der neue Bahnchef... Ich wäre überrascht, wenn der neue Bahnchef meinen Hauptgedanken nach oben stellt und sagt: „Ich muss extern kontrolliert werden“, sondern es könnte sein, dass der Minister mit dem Bahnchef sagt: „Du machst mal so richtig dann deinen Zeug weiter“, und dass genau dieses Thema, was nötig ist, eben gerade nicht in Angriff genommen wird. Deswegen sage ich, es könnte stören, dass wir einen neuen Bahnchef haben. Hoffen wir mal, dass es nicht stört.

Moderator [01:00:25]

Wir werden sehen, was unser Verkehrsminister in seiner Strategie, die er am 22. September vorstellen wird, dort anpeilt. Ich denke, wir werden sie einschätzen. Wir werden auch Sie wieder dazu fragen, denke ich mal, wahrscheinlich als Statement. Schauen wir mal.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unsere Zeit ist nun um. Wir haben tüchtig überzogen, danke für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Fragen. Vielen Dank dafür noch mal von mir auch an Markus Hecht, Gernot Liedtke und Kay Mitusch für Ihre Zeit und Ihre Antworten. Und schließlich auch für alle anderen Kollegen hier im SMC, die im Hintergrund die Fäden gezogen haben und die mich hier durch die Technik durchgelotst haben. In diesem Sinne sage ich: Bis zum nächsten Mal. Wiedersehen.

Gernot Liedtke [01:01:07]

Auf Wiedersehen.

Kay Mitusch [01:01:07]

Vielen Dank.



press briefing

Ansprechpartner in der Redaktion

Sönke Gäthke

Redakteur für Energie und Technik

Telefon +49 221 8888 25-0

E-Mail redaktion@sciencemediacenter.de

Impressum

Die Science Media Center Germany gGmbH (SMC) liefert Journalisten schnellen Zugang zu Stellungnahmen und Bewertungen von Experten aus der Wissenschaft – vor allem dann, wenn neuartige, ambivalente oder umstrittene Erkenntnisse aus der Wissenschaft Schlagzeilen machen oder wissenschaftliches Wissen helfen kann, aktuelle Ereignisse einzuordnen. Die Gründung geht auf eine Initiative der Wissenschafts-Pressekonferenz e.V. zurück und wurde möglich durch eine Förderzusage der Klaus Tschira Stiftung gGmbH.

Nähere Informationen: www.sciencemediacenter.de

Diensteanbieter im Sinne MStV/TMG

Science Media Center Germany gGmbH
Schloss-Wolfsbrunnenweg 33
69118 Heidelberg
Amtsgericht Mannheim
HRB 335493

Redaktionssitz

Science Media Center Germany gGmbH
Rosenstr. 42–44
50678 Köln

Vertretungsberechtigter Geschäftsführer

Volker Stollorz

Verantwortlich für das redaktionelle Angebot (Webmaster) im Sinne des §18 Abs.2 MStV

Volker Stollorz



science
media center
germany