



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DER MINISTER

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Herrn
Michael Odenwald
Vorsitzender des Aufsichtsrates der
Deutschen Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Stuttgart 28. Dezember 2018

Durchwahl +49 (711) 231-58 20

Aktenzeichen

(Bitte bei Antwort angeben!)

 **Zustand der Deutschen Bahn – Forderungen des Ministeriums für Verkehr
Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonen-
nahverkehr**

Sehr geehrter Herr Aufsichtsratsvorsitzender, *Lieber Herr Odenwald,*

der aktuelle Zustand der Deutschen Bahn und die Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg und darüber hinaus beunruhigen mich sehr. Deshalb wende ich mich an Sie als Vorsitzenden des Aufsichtsrats des Unternehmens, das zu 100 % ein bundeseigenes ist. Verantwortlich für dessen Zustand und für den Schienenverkehr sind viele. Insofern richtet sich dieser Brief auch an die anderen Verantwortlichen im Unternehmen bzw. in der Politik.

In Zeiten des sich immer klarer abzeichnenden Klimawandels muss es unser aller Ziel sein, den Schienenverkehr entschlossen und nachhaltig zu stärken. Baden-Württemberg sieht sich den Klimaschutzziele verpflichtet und richtet daran seine Verkehrspolitik aus. Luftreinhaltung und umweltfreundliche Mobilität können nur mit einem leistungsfähigen Schienenverkehr vorangebracht werden. Daher unterstützen wir

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

das Ziel der Bundesregierung, den Schienenverkehr auszubauen und die Passagierzahlen bis 2030 zu verdoppeln.

Das Land Baden-Württemberg hat in den letzten Jahren erhebliche, auch finanzielle Anstrengungen unternommen, um den Öffentlichen Personenverkehr insbesondere auf der Schiene noch attraktiver zu gestalten.

Ich möchte nur einige Beispiele hierfür nennen: Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 ist der Baden-Württemberg-Tarif im Land an den Start gegangen. Das Land stellt erhebliche Mittel zur Verfügung, sodass bei Fahrten im Land über Verbundgrenzen hinweg die Ticketpreise durchschnittlich um rund 25 % gesenkt werden konnten. In der Region Stuttgart beteiligt sich das Land darüber hinaus mit einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag an der größten Tarifreform seit Jahren, um die Fahrpreise attraktiver zu gestalten. In den nächsten Jahren werden über das ganze Land hinweg viele neue Linien/Netze im SPNV in Betrieb gehen. In den nächsten zehn Jahren werden wir das Verkehrsangebot im Land nochmals um über 25 Prozent ausweiten. Hierbei werden neue Züge mit zusätzlichen Qualitäten eingesetzt werden, die den Fahrgästen einen modernen SPNV bieten werden. Durch alle diese Maßnahmen zielen wir auf weitere deutliche Fahrgastzuwächse.

All das tun wir, um Autofahrer*innen und Pendler*innen zum Umsteigen zu motivieren. Gegen Stress und Stau im Straßenverkehr – für mehr Umwelt- und Lebensqualität.

Auch bei der **Infrastrukturfinanzierung** geht das Land klar in Vorleistung. An den Entscheidungen zum menschen- und umweltfreundlichen Ausbau der Rheintalbahn waren Sie selbst beteiligt. Das Land engagiert sich neben den Zusatzkosten an der Rheintalbahn auch landesweit bei weiteren Projekten: bei der Elektrifizierung der Südbahn, bei der Kofinanzierung von Ausbaumaßnahmen, die nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurden und stattdessen über das GVFG-Bundesprogramm umgesetzt werden müssen, beim Knoten Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm sowie ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen (Rohrer Kurve, Drittes Gleis am Flughafen, Regionalbahnhof Vaihingen bis hin zur Großen Wendlinger Kurve und dem Bahnhof in Merklingen) oder bei weiteren anstehenden Elektrifizierungsmaßnahmen wie beispielsweise der Elektrifizierung der Strecke am Hochrhein. In der

Summe wendet das Land Baden-Württemberg hier freiwillig im Interesse seiner Bürger*innen mehrere Milliarden Euro für den Ausbau der Bundesschienenwege auf.

All diese Anstrengungen werden konterkariert, ja zunichte gemacht, durch eine Vielzahl von Qualitätsproblemen im Schienenpersonenverkehr, mit denen sich Fahrgäste immer wieder konfrontiert sehen. Die großen Mängel im Fernverkehr gingen unlängst durch alle Medien. Die erheblichen Zugverspätungen im Fernverkehr schaden in der Folge dem Nahverkehr, der selbst schon genügend Probleme mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hat. Pendler*innen schreiben und mailen uns als Aufgabenträger täglich und massenhaft ihren Ärger und Frust: „Anschluss wegen Verspätung verpasst“, „umsonst aufgestanden, Zug fuhr nicht“, „Heizung kaputt“, „WC funktioniert nicht“, „Wagen fehlen, man kann kaum stehen“ usw. Zugausfälle bis 10% und Pünktlichkeitswerte von oftmals deutlich unter 90 %, teilweise sogar weniger als 80 %, führen dazu, dass Pendlerinnen und Pendler unzumutbar belastet werden, zum Teil wieder mit dem Auto fahren und Schülerverkehre im ländlichen Raum mancherorts wieder auf den Bus verlagert werden. Mangelhafte Leistungen auf einzelnen Strecken und Teilnetzen haben die fatale Wirkung, dass die guten Leistungen, die ich durchaus anerkenne, in den Hintergrund rücken. Dadurch wird das Bahnimage insgesamt beschädigt. Die Ursachen für die sehr angespannte Situation sind vielfältig und können oftmals nicht eindeutig zugeordnet werden.

Wöchentlich findet in meinem Haus ein Jour Fixe mit der Führungsebene der DB Regio Baden-Württemberg statt. Wir sind kooperativ bemüht, die Probleme zu lösen. Die Analyse zeigt, dass es ein differenziertes Ursachenbild gibt, auf das die Schlechtleistungen zurückzuführen sind. Meist ist es ein Zusammenspiel von zunehmenden Personalengpässen, von Fahrzeugproblemen, von übertragenen Verspätungen (oft aus dem Fernverkehr) oder von Infrastrukturmängeln. Hinzu kommt, dass sich all diese Einzelursachen meist noch gegenseitig negativ beeinflussen. **Vor allem fehlt es insgesamt an Reserven und Redundanzen. Das System ist deshalb extrem störanfällig.**

In jedem Fall wird deutlich, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Die frühere Stärke des Systems Schiene – Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit – ist nicht mehr vorhanden. *Hieß es früher „pünktlich wie die Eisenbahn“, entschuldigt man sich heute*

beim Zuspätkommen mit dem Hinweis „Ich bin mit der Bahn gekommen“ und alle haben Verständnis. Pendlerinnen und Pendler, die wir dringend für den öffentlichen Verkehr gewinnen wollen, werden durch die mittlerweile fehlende Zuverlässigkeit der Beförderung abgeschreckt. **Unsere erheblichen Anstrengungen drohen daher ins Leere zu laufen.** Das kann und will ich nicht hinnehmen.

Regelmäßig stehe ich im Kontakt mit Verantwortlichen, auch mit Vorstandsmitgliedern der Deutschen Bahn. Ich erkenne an, dass hier Anstrengungen unternommen werden, um die Lage zu verbessern. Gleichwohl muss ich aber feststellen, dass nach eineinhalb Jahren des „Krisenmanagements“ hier im Land immer noch keine wesentlichen strukturellen Verbesserungen erreicht worden sind. **Es ist eine Sisyphusarbeit! Sind technische Mängel behoben, fehlt es in der nächsten Woche an Personal. Ist das Personal wieder da und das Wagenmaterial in Ordnung, gibt es Weichen- oder Signalstörungen.** Das Management von DB Regio ist bemüht, aber nicht in der Lage, unter bestehenden Bedingungen nachhaltige Verbesserungen zu erzielen. Von guten Qualitätswerten, zu denen sich das Bahn-Management eindeutig bekannt hat, sind die erbrachten Leistungen meist weit entfernt. Von einer stabilen durchschnittlichen Pünktlichkeit über alle Linien im SPNV von 94 % können wir als Aufgabenträger für den SPNV in Baden-Württemberg derzeit leider nur träumen. Dass die Bahn ihre vertraglichen Pflichten nicht einhält, scheint inzwischen „irgendwie normal“. Pönalen in Millionenhöhe wegen Zugverspätungen und Einnahmeausfälle wegen Zugausfällen haben offenbar keine steuernde Wirkung.

Was muss sich ändern?

Um wieder Verlässlichkeit in das System Schiene zu bringen, bedarf es grundlegender kurzfristiger und langfristiger Reformansätze:

1. Die **Netzgesellschaft muss gestärkt werden, zum Wohle des Schienenverkehrs in Deutschland, nicht der DB AG.** Zielführend ist eine Gesellschaft in öffentlicher Verantwortung. Diese sollte nicht kurzfristigen wirtschaftlichen Vorgaben folgen müssen, sondern der Lage sein, das Netz nachhaltig zu bewirtschaften, Instand zu halten und auszubauen. Investitionen ins Netz müssen sich in erster Linie an Erfordernissen der Fahrgäste und eines zuverlässigen Bahnbetriebs für alle Betreiber von Schienenverkehr ausrichten und nicht an Rendite-Überlegungen.

Der Bundesverkehrswegeplan und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen erweisen sich dabei als nur schlecht geeignete Steuerungsinstrumente. Investitionen konzentrieren sich auf das Kernnetz und das Netz in der Fläche wird vernachlässigt. Nur 60 % der Schienenstrecken in Deutschland sind elektrifiziert, die meisten Strecken im ländlichen Raum sind es nicht.

2. **Das Schienennetz muss ausgebaut und modernisiert werden.** Das Baustellenunglück in Rastatt hat ganz Deutschland vor Augen geführt, wie wichtig **Redundanzen im Schienennetz** sind und dass diese derzeit nur sehr unzureichend vorhanden sind. **Das Netz in Deutschland ist nicht resilient.** Es ist anfällig für Krisen, Weichen- und Signalstörungen. Ein Beispiel, das uns fast jeden Tag beschäftigt: Auf der Strecke von Basel Richtung Singen (Hochrhein) wurde die Strecke so „optimiert“ und die Infrastruktur verschlankt, dass über einen sehr langen Abschnitt hinweg kein Gleiswechsel mehr möglich ist. Bei Störungen in der einen Richtung kommt es dann zu erheblichen Auswirkungen in der anderen Richtung.

Das Autobahnnetz wurde dagegen in den letzten Jahrzehnten erheblich ausgebaut. Allein seit der Wiedervereinigung sind rund 2.500 Kilometer hinzugekommen, wurde das Netz also um rund ein Viertel ausgeweitet. Bei den Bundesstraßen zeigt sich ein ähnliches Bild. Ein hoher zweistelliger Milliardenbetrag wurde investiert. Das Schienennetz dagegen ist seit der Bahnreform Mitte der 90er Jahre geschrumpft. Rund 6.000 Kilometer weniger Schienenstrecken gibt es seitdem in Deutschland. Investiert wurde fast ausschließlich in teure Schnellfahrstrecken. Dieses Bild wird abgerundet durch die Tatsache, dass im Schienennetz sogar teilweise noch nicht einmal der Vorkriegszustand erreicht ist. Über 73 Jahre nach Kriegsende ist die Strecke zwischen Stuttgart und Zürich weiterhin auf weiten Strecken eingleisig.

3. Notwendig ist eine Personal- u. Qualifizierungsoffensive:

Mehr Personal, v. a. mehr Lokführer*innen und mehr Zugbegleiter*innen, positive Unternehmenskultur

Personalmangel, fehlende Reserven und kurzfristige, krankheitsbedingte Ausfälle führen heute schon zu oft zu Zugausfällen. Mit einer Einstellungs- und Qualifizierungsoffensive muss dieses Problem mit hoher Priorität angegangen werden, nicht zuletzt aufgrund der großen Zahl an altersbedingten Abgängen. Ohne eine gute Unternehmenskultur der Wertschätzung, der Identifikation mit einem „guten Unternehmen“ (früher waren die Bahner stolz auf ihre Bahn), ohne gute Arbeitsbedingungen und angemessene Bezahlung wird es kaum gelingen, in Zeiten von Fachkräftemangel Personal für ein Unternehmen mit schlechtem Ruf zu gewinnen.

4. Entscheidungen innerhalb des Bahn-Konzerns und in Abstimmung mit der Bundesebene müssen dringend getroffen werden. Immer wieder erweisen sich lange Gremienläufe bei Verhandlungen mit Konzerntöchtern als Hindernis. Seit längerem verzögert sich beispielsweise die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für den Doppelspurabschnitt Horb-Neckarhausen auf der Strecke von Stuttgart nach Zürich.

5. Die Deutsche Bahn muss sich auf ihr Kerngeschäft – den Schienenverkehr in Deutschland – konzentrieren.

Mit einem schlanken Management muss der Konzern handlungsfähiger werden und die benannten komplexen Handlungserfordernisse angehen. Die Aufmerksamkeit des Managements muss sich auf die Problemlösungen im Schienenverkehr konzentrieren. Als wenig hilfreich haben sich dabei Vorstände/Manager erwiesen, die aus der Automobil- oder Luftfahrtindustrie kamen. Auslandsaktivitäten sollten zurückgeführt, Einnahmen aus Verkäufen dieser Beteiligungen für Strukturreformen in Deutschland eingesetzt werden.

6. **Die Planungskapazitäten müssen deutlich verbessert werden.** Die Planungsprozesse dauern schon bei kleinen Projekten Jahre, bei großen Jahrzehnte. Mehr Personal, neue Planungstechnologien und frühe Beteiligungsprozesse sind hierfür anzustreben.

7. **Nicht zuletzt müssen genügend finanzielle Mittel für das System Schiene zur Verfügung stehen. In vielen Ländern Europas werden seit langem deutlich höhere Investitionen getätigt.** Die direkt an Baden-Württemberg angrenzende Schweiz, die von vielen Bürgerinnen und Bürgern hier im Land als Vorbild wahrgenommen wird, investiert seit Jahren deutlich stärker in ihr Schienennetz und damit in die Qualität des Schienenverkehrs. Aktuell liegen die Pro-Kopf-Investitionen ca. fünfmal höher. Und auch in Österreich, Schweden, Dänemark, Großbritannien und den Niederlanden wird deutlich mehr Geld für die Schieneninfrastruktur verwendet. Das zeigt eindrücklich, dass **das System Schiene in Deutschland unterfinanziert ist und deutlich gestärkt werden muss.**

Es ist bekannt, dass sich Bahnvorstand und Aufsichtsrat angesichts der derzeitigen Lage Gedanken über die Zukunft der Deutschen Bahn und den Eisenbahnverkehr in Deutschland machen. Als Vorsitzender des Aufsichtsrates haben Sie den notwendigen Einfluss, die Ausrichtung des Unternehmens zu gestalten. Gerne sage ich Ihnen meine Unterstützung zu. Im Rahmen meiner politischen Möglichkeiten werde ich mich für eine Modernisierung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, für die notwendigen Ressourcen im Unternehmen, für den Aufbau ausreichender Personalkapazitäten und für ein deutliches Umsteuern bei den Investitionen in die Infrastruktur einsetzen.

Wir brauchen eine auf mindestens zwei Jahrzehnte angelegte Offensive zur Modernisierung des Schienenverkehrs und der DB. Die DB kann das alleine nicht schaffen. Hierzu braucht es einen breite politische und gesellschaftliche Unterstützung. Hierfür könnte die Plattform Zukunft der Mobilität der Bundesregierung mit einem Schwerpunkt „Zukunft Schienenverkehr“ genutzt werden.

Ich freue mich auf den Dialog mit Ihnen und den Verantwortlichen in der Bundespolitik über die künftige Ausrichtung des Bahnkonzerns.

Eine Abschrift dieses Schreiben erlaube ich mir an Herrn Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Herrn Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Bahn Richard Lutz und an die Mitglieder des Verkehrs- und Haushaltsausschusses im Deutschen Bundestag zu senden.

Ich wünsche Ihnen einen guten Start ins neue Jahr. 2019 sollte es gelingen, die Weichen für bessere Zukunft der Deutschen Bahn AG und das System Schiene zu stellen. Hierbei wünsche ich Ihnen zum Wohle aller Fahrgäste viel Erfolg!

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL