

# Positionspapier

Arbeitskreis II »Sozial-ökologischer Umbau und Haushalt«

Fraktionsbeschluss vom 23. März 2021, verantwortlich: Sabine Leidig, AG Verkehr

**DIE LINKE.**  
I M B U N D E S T A G

## Kooperation statt Wettbewerb auf der Schiene: Plädoyer für eine integrierte öffentliche Bürgerbahn

Die Deutsche Bahn befindet sich in einer tiefen Krise: Sie kämpft – verschärft durch die Covid-19-Pandemie – mit einer hohen Überschuldung, und ihre Struktur als Aktiengesellschaft und internationaler Logistikkonzern ist zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen nicht geeignet. Ihrer Funktion als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und damit einer Mobilitätswende kann sie offensichtlich nicht gerecht werden. Eine grundlegende, zweite Bahnreform ist daher dringend notwendig. Dabei lehnen wir die Trennung von Netz und Betrieb oder Wettbewerb auf der Schiene ab.

Die Bahn der Zukunft muss eine demokratische Bürgerbahn sein, die nicht wie bisher das Ziel finanzieller Profite verfolgt, sondern gemeinwohlorientiert arbeitet. Ihre strategischen Ziele müssen vom Bundestag vorgegeben werden, unter Beteiligung der Zivilgesellschaft – etwa über einen Beirat, in dem Umwelt- und Fahrgastverbände sowie die Beschäftigten vertreten sind. Diese Ziele müssen vor allem verkehrlicher Art sein: sichere, zuverlässige, bezahlbare und komfortable Bahnangebote im ganzen Land – für Menschen wie auch für Güter. Die Bahn muss, verbunden mit dem sonstigen öffentlichen Verkehr, so gut sein, dass sie als Rückgrat der Verkehrswende trägt.

### Warum wir die Trennung von Netz und Betrieb ablehnen

Aus der Trennung von Infrastruktur und Zugbetrieb ergeben sich eine Reihe von negativen Folgen. Einige davon zeigen sich leider bereits im heutigen Bahnsystem, das Elemente einer solchen Trennung enthält.

- Für eine sichere und zuverlässige Bahn kommt es darauf an, dass alle Elemente wie Räder eines Uhrwerks **ineinandergreifen**. Beispielsweise ist eine enge Abstimmung zwischen den Fahrdienstleiter\*innen im Stellwerk und den Triebfahrzeugführer\*innen notwendig und kann

durch die Vermeidung unnötiger Stopps zu einer energiesparenden Fahrweise beitragen. Im Stellwerk bzw. der Leitzentrale muss auch eine sinnvolle Reihenfolge der Züge festgelegt werden, was insbesondere bei Verspätungen eine komplexe Abwägung erfordert. Und bei Extremwetter-Ereignissen müssen die Prioritäten festgelegt werden, damit die Ressourcen (z.B. Fahrzeuge zur Schneeräumung oder Baufahrzeuge) sinnvoll eingesetzt werden. Übergreifende Strukturen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit werden gerade wiederentdeckt: So sorgt seit einigen Jahren spezielles Personal an den Bahnhöfen – eigentlich Teil der Infrastruktur – dafür, dass die Züge möglichst pünktlich abfahren. Ganz besonders beim zukünftigen Deutschlandtakt als eng abgestimmtem Fahrplansystem für alle Personenzüge im ganzen Land mit einem Halbstundentakt ist eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Netz und dem Zugbetrieb wichtig.

- Der Betrieb aus einer Hand ermöglicht **Synergien** und **Reserven**. Dies gilt beispielsweise für die Vorhaltung von Ersatzzügen an zentralen Knotenpunkten, die ausgefallene oder verspätete Züge ersetzen können, für schnell verfügbare Unterstützung bei Notfällen und technischen Problemen oder für den flexiblen Einsatz von Personal und Lokomotiven. Auch die Verwaltungsstrukturen können in einem integrierten Unternehmen effizienter aufgebaut werden und besser zusammenarbeiten als wenn Parallelstrukturen verschiedener Unternehmen nebeneinander oder sogar gegeneinander arbeiten. Die Struktur der heutigen DB AG mit ihren vielen eigenwirtschaftlichen Töchtern und Subunternehmen zeigt die Probleme und nicht die Lösung. Größenvorteile eines integrierten Unternehmens gelten auch im Güterverkehr: So kann der Einzelwagenverkehr, der den Transport auch kleiner Mengen auf der Bahn ermöglicht, nur als großes, zusammenhängendes System mit vielen Knotenpunkten sinnvoll und wirtschaftlich betrieben werden.

- Die **volkswirtschaftliche Einheit** wird durch die getrennte wirtschaftliche Rechnung von Zügen und Schienennetz zerstört. Für ein Zug-Betreiberunternehmen sind die Trassengebühren für die Nutzung des Netzes unveränderliche Ausgaben, und wenn die Kosten insgesamt die erwarteten Einnahmen übersteigen, wird es den Zug nicht fahren lassen. Werden Bahnverbindungen rein betriebswirtschaftlich betrachtet, besteht so die Gefahr, dass Angebote »kaputtgerechnet« werden, was ein schlechteres Bahnangebot zur Folge hat. Nach dieser Logik erschienen beispielsweise die Nachtzüge der Deutschen Bahn unwirtschaftlich und wurden abgeschafft<sup>1</sup>, wodurch nun viele grenzüberschreitende Bahnverbindungen fehlen – und damit auch die Einnahmen beim Netz. Ein integriertes System von Zügen und Schienennetz benötigt hingegen keine festen Trassengebühren, sondern kann mit dem positiven Beitrag jedes zusätzlichen Zuges zur Finanzierung des Netzes rechnen. Somit können auch Züge betrieben werden, die eine Funktion für das Netzwerk von Bahnverbindungen insgesamt erfüllen, auch wenn sie für sich nicht rentabel sind.
- Die zukünftigen **technischen Fortschritte** im Bahnbereich erfordern eine besonders enge Abstimmung zwischen Zugbetrieb und Schienennetz. So müssen beispielsweise bei der Umstellung von Diesel- auf klimafreundlichere Akkutriebwagen auf Strecken ohne Oberleitung an bestimmten Stellen Ladepunkte oder »Elektrifizierunginseln« gebaut werden, oder bestehende Oberleitungen müssen an den höheren Energiebedarf angepasst werden. Ähnliches gilt für die Umstellung auf das europäische Zugsicherungssystem ETCS, bei dem wichtige Funktionen vom Netz in den Zug verlagert werden.<sup>2</sup> Und auch wenn eine rechtzeitige Wartung Zugausfälle und Verspätungen vermeidet oder wenn für einen dichteren oder zuverlässigeren Betrieb zusätzliche Ausweichgleise, Signale oder Weichen benötigt werden und ein vorausschauendes Vegetationsmanagement stattfinden soll, erfordert dies eine integrierte Planung von Netz und Betrieb. Eine Trennung schafft hingegen immer neue Schnittstellen, die schon heute viele Probleme verursachen.
- Auch bei **Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen** müssen Schienennetz und Zugbetrieb eng aufeinander abgestimmt werden. Für einen reinen Schienennetzbetreiber ist es immer am günstigsten, die Strecke zeitweise voll zu sperren, um die Maßnahmen möglichst ungestört durchführen zu können.

Dies hat jedoch den Ausfall von Zügen und die Notwendigkeit von Schienenersatzverkehr zur Folge – heute vielfach ein großes Ärgernis im Bahnverkehr und ein Streitpunkt zwischen Netz- und Zugbetreibern.<sup>3</sup> Eine integrierte Bahn kann die Maßnahmen hingegen »kapazitätsschonend« und in enger Abstimmung mit dem Zugbetrieb umsetzen – auch wenn dies teurer und aufwändiger ist, weil z.B. nur einzelne Gleise gesperrt werden können, zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen notwendig sind und vorwiegend nachts gearbeitet wird. Durch die Vermeidung von Zugausfällen ist dies in vielen Fällen aber unterm Strich dennoch die bessere Methode.

Einige der dargestellten Probleme lassen sich zwar durch entsprechende Regulierungen abmildern, aber das Eisenbahnregulierungsrecht ist dadurch inzwischen ein extrem komplexes juristisches Fachgebiet geworden. Es muss ständig weiter angepasst werden, und dennoch kommt es immer wieder zu neuen Konflikten und Schnittstellenproblemen.

Ein integrierter Betrieb der Bahn als Ganzes vermeidet diese Interessenkonflikte hingegen von Vorneherein und spart damit letztlich auch juristische Prozesse und Kosten ein. Die Integration sorgt dafür, dass die verschiedenen Bereiche des Bahnbetriebs im Dienste eines stabilen Verkehrs an einem Strang ziehen. Nicht umsonst betonen beispielsweise die Schweizer Bahnen (SBB), wie wichtig der integrierte Betrieb von Netz und Zügen ist, um den extrem dichten Bahnverkehr in der Schweiz mit hoher Zuverlässigkeit fahren zu können.

## Warum wir Wettbewerb auf der Schiene ablehnen

Neben den negativen Auswirkungen der Trennung von Bahnnetz und Zugbetrieb erzeugt auch der Wettbewerb um diesen Zugbetrieb zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen weitere Nachteile und Risiken. Die Bahnreform von 1994 mit der Gründung der DB als Aktiengesellschaft wurde noch in der allgemeinen Euphorie des Neoliberalismus beschlossen. Seitdem hat sich aber immer deutlicher gezeigt, dass ein künstlicher Wettbewerb und die Zerteilung von Strukturen in vielen Bereichen negative Auswirkungen hatten, anstatt wie versprochen zu höherer Qualität und niedrigeren Preisen zu führen. Ganz besonders für die Daseinsvorsorge, wozu auch der öffentliche Verkehr gehört, sind diese Nachteile eigentlich längst erkannt.

- Durch die Aufteilung auf unterschiedliche Verkehrsunternehmen **gehen Synergien verloren**, stattdessen werden Parallelstrukturen erzeugt – beispielsweise das Management, Wartung und Instandhaltung oder Reservekapazitäten.

<sup>1</sup> Stellungnahme der DB Fernverkehr AG zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 15. Februar 2017, Drucksache 18(15)471-C.

<sup>2</sup> Becker, Tim et al. (2020): Optionen und Empfehlungen bezüglich der Weiterentwicklung der Organisation der Leistungserbringung im Thüringer SPNV. Erfurt: Staatskanzlei des Freistaats Thüringen; Seite 20. Online unter: [https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/bauing/professuren\\_institute/Infrastrukturwirtschaft\\_und\\_management/Forschung/Publikationen/2020/becker\\_et\\_al\\_2020-organisati-on\\_der\\_leistungserbringung\\_im\\_thueringer\\_spnv-v80ext.pdf](https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/bauing/professuren_institute/Infrastrukturwirtschaft_und_management/Forschung/Publikationen/2020/becker_et_al_2020-organisati-on_der_leistungserbringung_im_thueringer_spnv-v80ext.pdf).

<sup>3</sup> Stellungnahmen des VDV und von Mofair zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. Oktober 2019, Drucksache 19(15)271-A bzw. ohne Drucksachenummer (unaufgeforderte Stellungnahme von Mofair).

Im Falle von privaten Unternehmen fehlt zudem die **politische Kontrolle**. Dies ist besonders relevant, wenn sich die Bedingungen ändern wie z.B. aktuell in der Covid-19-Pandemie: Ein öffentliches Unternehmen (in unserem Fall die DB) kann hier den Verkehr im politischen Auftrag aufrechterhalten, während ein privates Unternehmen seine Kosten optimiert, weshalb beispielsweise Flixbahn seinen Betrieb in der Pandemie eingestellt hat.<sup>4</sup>

- Für die **einheitliche Qualität** des Bahnverkehrs, um durchgehende Tickets und Fahrgastrechte zu gewährleisten, ist der Betrieb aus einer Hand wesentlich. Schon heute kann ein Fahrgast z.B. nicht alle Züge zwischen Köln und Brüssel nutzen, da diese von unterschiedlichen Unternehmen (DB und Thalys) betrieben werden, und die Züge warten im Falle von Verspätungen nicht aufeinander; gleiches gilt für die Züge privater Betreiber. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen sind zudem oft keine durchgehenden Tickets erhältlich, weil die Bahnunternehmen nicht zusammenarbeiten. Dadurch wird die Buchung solcher Reisen unnötig kompliziert und teuer, und die Fahrgäste sind im Falle von Verspätungen und verpassten Anschlüssen nicht abgesichert.<sup>5</sup> Und auch im Nahverkehr gibt es in verschiedenen Regionen ganz unterschiedliche Tickets und Nutzungsbedingungen, was für Fahrgäste zu einem unübersichtlichen Flickenteppich führt. Damit wirkt die Zerteilung kundenfeindlich.
- Da die meisten Zugverbindungen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können und die Bundesländer den Verkehr nach ihren Vorstellungen gestalten wollen, wird im Schienenpersonennahverkehr der **Wettbewerb durch Ausschreibungen** hergestellt. Diese Ausschreibungen sind – von Ausnahmen abgesehen – nach dem momentan geltenden EU-Recht vorgeschrieben. Die Unternehmen können sich dabei jeweils um den Betrieb von Strecken bewerben. Ein solches Ausschreibungsmodell würde von den Befürwortern eines solchen Konzepts auch auf Bundesebene im Fernverkehr umgesetzt werden, um einen Wildwuchs an Verbindungen auf den lukrativen Strecken zu vermeiden, während unattraktive Strecken gar nicht mehr betrieben würden. Die Konsequenz eines solchen Ausschreibungswettbewerbs ist jedoch immer ein **Monopol auf Zeit** für das Betreiberunternehmen, das den Zuschlag erhält. Während dieser Zeit hat dieses Unternehmen eine starke Position, weil es kein alternatives Unternehmen gibt, das den Betrieb kurzfristig übernehmen könnte. Teilweise konnten Betreiberunternehmen auf diesem Wege teure Nachforderungen durchsetzen.<sup>6</sup>

- Beim Wechsel zwischen den Betreiberunternehmen, der etwa alle 10 bis 15 Jahre ansteht, kommt es zudem immer wieder zu erheblichen **Problemen beim Übergang**, und es geht viel Erfahrung verloren. Dies führt oft zu einer schlechten Betriebsqualität und schafft zudem große Unsicherheiten für die Beschäftigten. Es gibt zwar gesetzlich die Möglichkeit, einen Personalübergang in den Ausschreibungen festzuschreiben; diese wird jedoch selten genutzt. Eine nicht profitorientierte staatliche Deutsche Bahn könnte in Zusammenarbeit mit Landesbahnen hingegen eine Kontinuität und langfristige Weiterentwicklung des Systems Schiene durch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit sicherstellen.
- Der Wettbewerb zwischen den Unternehmen wird oft **auf dem Rücken der Beschäftigten** getragen. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen kam es in der Vergangenheit zu vielen Fällen von Sozialdumping, indem die Beschäftigten teilweise deutlich unter Tarif bezahlt wurden und schlechtere Arbeitsbedingungen herrschten als bei der DB.<sup>7</sup> Dies ist zuletzt aufgrund des Personalmangels und guter Tarifabschlüsse der Gewerkschaften kaum noch möglich, doch kann sich dies in einer anderen wirtschaftlichen Situation auch wieder ändern. Ein öffentliches Unternehmen sollte hingegen auch gute Arbeit, Mitbestimmung, eine ausreichende Personaldecke sowie eine hohe Motivation der Beschäftigten als Ziele verfolgen. Und nur eine integrierte, langfristige Planung ermöglicht auch eine langfristige Personalentwicklungsstrategie.
- Die Vergabe an unterschiedliche Unternehmen ist immer mit erheblichen **Vertragsrisiken** verbunden. Es kann sein, dass ein Unternehmen den Verkehr nicht in der vereinbarten Qualität leistet und Züge ausfallen, verspätet, schmutzig oder schlecht gewartet sind. Dann kann zwar von Seiten der öffentlichen Hand mit Sanktionen bestraft werden, was die Probleme jedoch nicht löst, die die Fahrgäste ausbaden müssen. Im Schienenpersonennahverkehr kommt es immer wieder vor, dass wegen Personalmangels Züge ausfallen oder sogar ganze Linien über Monate nicht oder mit zu wenigen Zügen betrieben werden können.<sup>8</sup> Es sind sogar schon Betreiberunternehmen in die Insolvenz gegangen, so dass der Zugverkehr von einem Tag auf den anderen zum Erliegen kam.<sup>9</sup> Viele dieser Probleme konnte bislang noch die

<sup>4</sup> Pressemitteilung von Flixbahn vom 30.10.2020

<sup>5</sup> Vgl. Positionspapier von Back on Track: <https://back-on-track.eu/back-on-track-position-paper-on-new-green-deal/>

<sup>6</sup> Becker, Tim et al. (2020): a.a.O. Seite 28. Aktuell gibt es diese Diskussion z.B. mit Abellio in Sachsen-Anhalt, wo sich das Unternehmen bei der Angebotserstellung offensichtlich verkalkuliert hat und nun Verluste erwirtschaftet. Zwischenzeitlich wurde spekuliert, ob der Besitzer von Abellio, die Niederländische Bahn, diese Verluste übernimmt oder ob möglicherweise der Verkehr eingestellt werden muss, wenn das Land keine zusätzlichen Zahlungen bewilligt. Nun kommt es voraussichtlich zu einer Neuausschreibung des Betriebs. Vgl. Mitteldeutsche Zeitung vom 21.1.2021 (<https://www.mz-web.de/wirtschaft/naechster-halt-abstellgleis-wie-es-im-streit-um-abellio-weitergehen-soll-37957264>)

<sup>7</sup> Vgl. Handelsblatt vom 26.11.2008 (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/konkurrenz-auf-der-schiene-bahn-konkurrenz-drueckt-loehne/3061226.html>)

<sup>8</sup> Beispielsweise konnten nach der Übernahme des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt im Dezember 2018 durch Abellio mehrere Linien über Wochen aufgrund des Triebfahrzeugführermangels nicht betrieben werden. Vgl. Magdeburger Volksstimme vom 10.1.2019 (<https://www.volksstimme.de/sachsen-anhalt/gewerkschaft-abellio-schreckt-lokfuehrer-ab>)

<sup>9</sup> Beispielsweise hat die Stadtbahn Sachsen am 26.7.2019 die Insolvenz beantragt, zuvor hatte das Unternehmen den Betrieb bereits aufgrund einer Kündigung des Leasingunternehmens, dem die Züge gehörten, eingestellt. Die Bahnlinien RB33, RB34, RB71, RB72 und RE19 wurden daraufhin über Wochen nicht betrieben. Quelle: Dpa-Meldung vom 29.7.2019.



Deutsche Bahn als großes Unternehmen mit Reservekapazitäten auffangen, doch auch sie hätte diese Möglichkeiten nicht mehr, wenn sie nur noch eines von vielen Betreiberunternehmen wäre.

- Der Ausschreibungswettbewerb selbst erzeugt überdies erhebliche **Kosten** und schafft zusätzliche **Parallelstrukturen**. Schließlich müssen erst die Bundesländer oder die von ihnen geschaffenen Verkehrsverbände den Verkehr detailliert planen, um die Ausschreibung durchführen zu können. Und dann müssen die Unternehmen, die sich bewerben, einen Großteil der Arbeit nochmals machen, um ihre Angebote zu erstellen. Diese Arbeit zahlt sich am Ende jedoch nur für das Unternehmen aus, das den Zuschlag erhält. Die anderen müssen die Kosten für die Angebotserstellung an anderer Stelle erwirtschaften – was den Verkehr dort letztlich teurer macht. Dazu kommt ein großer Bedarf an juristischer und technischer Beratung auf allen Seiten, der nochmals erhebliche zusätzliche Kosten verursacht.

Da auch die Länder diese Probleme sehen, steuern sie durch entsprechende Maßnahmen gegen: So werden die Ausschreibungen immer detaillierter, um möglichen Problemen vorzubeugen, wodurch aber gleichzeitig innovative Lösungen verhindert werden und Züge kaum noch universell einsetzbar sind. Zudem gehen immer mehr Länder dazu über, die Züge selbst zu kaufen, um mehr Unternehmen die Beteiligung zu ermöglichen. Der Kauf durch die öffentliche Hand ist aufgrund der günstigeren Zinsen auch wirtschaftlich sinnvoll. Mit Baden-Württemberg beginnt das erste Bundesland sogar, selbst Lokführer\*innen auszubilden und anzustellen, um Zugausfälle aufgrund von Personalmangel bei den Zugbetreibern zu verhindern.<sup>10</sup> Wenn die Länder jedoch all dies schon selbst übernehmen, stellt sich die Frage, warum sie dann nicht gleich den gesamten Verkehr selbst in die Hand nehmen – über eine Landesbahn. Ein solcher landeseigener Betrieb kann Kosten und Risiken durch Ausschreibung und Wettbewerb vermeiden, da in diesem Fall eine Direktvergabe auch nach EU-Recht möglich ist.<sup>11</sup>

Aus den gleichen Gründen ist es auch für den Schienenpersonenfernverkehr besser, diesen durch ein öffentliches, integriertes Unternehmen zu betreiben, statt den Betrieb auf unterschiedliche Unternehmen zu verteilen. Und eine bundeseigene Deutsche Bahn kann mit Landesbahnen partnerschaftlich kooperieren, um eine gute Vernetzung von Fern- und Regionalverkehr sicherzustellen – was zwischen rein profitorientierten Unternehmen kaum gelingt.

## Warum wir für eine integrierte öffentliche Bahn eintreten

Die heute existierende Deutsche Bahn AG ist als Zwitter aus Privatunternehmen und Staatsunternehmen kein Erfolgsmodell. Sie hat aufgrund der ungünstigen Struktur und der Aufteilung in hunderte von Unternehmen selbst mit vielen der beschriebenen Probleme zu kämpfen. Sie verfolgt als Aktiengesellschaft primär das Ziel von Bilanzgewinnen, und bei vielen wichtigen Entscheidungen verweigert die Bundesregierung die politische Verantwortung und verweist stattdessen auf die angebliche »Eigenwirtschaftlichkeit« des Konzerns. Das hat zur Folge, dass die Bahn bislang vielfach nicht gut im Sinne ihres eigentlichen Zwecks funktioniert, eines attraktiven und zuverlässigen Bahnverkehrs für alle Bürger\*innen und für Güter.

- Eine zukünftige Deutsche Bahn sollte daher nicht als profitorientiertes Unternehmen betrieben werden, sondern im Sinne des **Gemeinwohls**. Sie benötigt eine grundsätzliche **Strukturreform**, um Unternehmensbereiche wieder zusammenzuführen, die bislang eher gegen- als miteinander arbeiten. Als alternative Organisationsform für die Bahn wäre eine Anstalt öffentlichen Rechts oder eine gemeinnützte GmbH denkbar. Die Aktiengesellschaft (AG) ist als Organisationsform schlecht geeignet, aber als zu 100 Prozent in Bundeshand befindliche AG könnte sogar sie im Sinne des Gemeinwohls gesteuert werden.<sup>12</sup> Eine solche staatliche Bahn muss dabei kein Haushaltsrisiko darstellen, sondern könnte als modern geführtes öffentliches Unternehmen durchaus effizient wirtschaften. Diese Bahn hätte den Auftrag, ihre politisch vorgegebenen Ziele zu erfüllen und in diesem Rahmen keine Gewinne zu erwirtschaften, sondern die Mittelzuweisungen und Ausgaben so in Ausgleich zu bringen, dass die Bilanz auf null hinausläuft. Damit könnte sie gegenüber der Situation heute sogar erhebliche Kosten einsparen, weil Parallelstrukturen vermieden werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) können hier als Vorbild dienen: Sie verfolgen vom Parlament vorgegebene verkehrliche Ziele, die sie erfolgreich im Rahmen der vereinbarten staatlichen Zuschüsse erreichen. Dabei arbeiten sie bezogen auf die Verkehrsleistung fast doppelt so effizient wie das britische Bahnsystem<sup>13</sup>, in dem der Wettbewerb vieler Betreiberunternehmen bereits vollständig umgesetzt war – bis der dortige Verkehr im Zuge der Covid-19-Krise faktisch rückverstaatlicht wer-

<sup>10</sup> Pressemitteilung des Landes Baden-Württemberg vom 30.6.2020 (<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/lokfuehrer-personalpool-startet-im-jahr-2021-1/>)

<sup>11</sup> Becker, Tim et al. (2020): a.a.O.

<sup>12</sup> So wird es beispielsweise bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB AG) gehandhabt, die als »spezialgesetzliche« AG fungiert. Dabei ist das schweizerische aber nicht vollständig auf das deutsche Aktienrecht übertragbar. Vgl. dazu die Zusammenfassung des Fachgesprächs der Linksfraktion zu diesem Thema: Bundestagsfraktion die Linke (2011): Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn, Verkehrspolitisches Zirkular Nr. 5.

<sup>13</sup> Während jeder Kilometer, den ein Fahrgast mit der Bahn zurücklegt, in Großbritannien umgerechnet rund 24,3 €-Cent kostet, ist es in der Schweiz mit umgerechnet 13,5 €-Cent nur gut halb so viel. Gründe dafür sind u.a. die ineffizienten Parallelstrukturen in Großbritannien, aber auch das sehr viel höhere Passagieraufkommen in der Schweiz. Dies ist das Ergebnis einer Studie im Auftrag des britischen Department for Transport (2011): Realising the potential of GB rail. Report of the Rail Value for Money Study.

den musste, um einen Stillstand zu verhindern.<sup>14</sup> Das Ergebnis der Schweizer Strategie spricht dabei für sich: Die Schweizer Bahn bietet bei sehr dichtem Verkehr die höchste Qualität und Pünktlichkeit in ganz Europa, weshalb sie auch besonders gerne und intensiv genutzt wird.<sup>15</sup>

- Eine solchermaßen reformierte Deutsche Bahn muss dabei besser als bisher **demokratisch kontrolliert** werden. Ein Beirat mit Vertreter\*innen von Fahrgästen, Beschäftigten, Umweltverbänden, Güterverkehrsunternehmen und Verkehrsexpert\*innen soll ein Mitspracherecht haben und auch selbst Initiativen einbringen können. Dabei ist entscheidend, dass der Beirat weit mehr Rechte und Kontrollmöglichkeiten erhält als die derzeit existierenden Fahrgastbeiräte oder der Eisenbahnrat der Bundesnetzagentur – auch um strategischen Fehlentscheidungen vorzubeugen, wie sie das heutige Management der DB AG leider immer wieder trifft. Diese Art **Bürgerbahn** soll flächendeckend und gut vernetzt mit dem ÖPNV das **Rückgrat der Verkehrswende** sein – als Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Und sie soll auch dazu beitragen, möglichst viele Gütertransporte auf der Schiene statt auf der Straße abzuwickeln.

- Darüber hinaus soll auch auf Europäischer Ebene das Prinzip der **Kooperation** zwischen den Bahnen umgesetzt werden und die unproduktive Konkurrenz um Marktanteile auf der Schiene ersetzen. Das Eisenbahnmarkt-Regime auf EU-Ebene kann und muss politisch verändert werden, zumal sich über die letzten Jahrzehnte gezeigt hat, dass es nicht für einen guten transnationalen Bahnverkehr gesorgt hat. Für einen attraktiven europaweiten Bahnverkehr, der eine wirkliche Alternative zum klimaschädlichen Flugverkehr darstellt, müssen die Bahnen wieder zusammenarbeiten statt miteinander zu konkurrieren. Die **»United Railways of Europe«** sind unsere Vision für eine Verkehrswende in ganz Europa. Sie könnten wieder ein wirklich europäisches Bahnnetz von Tages- und Nachtzügen schaffen, mit dem das Fliegen in Europa weitgehend ersetzt würde.

In diesem Sinne wollen wir ein integriertes, demokratisches Eisenbahnsystem als Ersatzverkehr: Ersatz für Auto- und Lkw-Verkehr, auf Langstrecken auch Ersatz für das Flugzeug, ausgestattet mit deutlich mehr finanziellen und personellen Ressourcen, die entsprechend zum Schienenverkehr umverteilt werden müssen.

<sup>14</sup> Dies betrifft auch die Deutsche Bahn, die über ihr Tochterunternehmen Arriva in großem Maßstab Züge in Großbritannien betreibt. Vgl. Wirtschaftswoche vom 21.8.2020 (<https://www.wiwo.de/my/unternehmen/industrie/bahn-tochter-in-grossbritannien-arriva-war-unterm-strich-ein-absoluter-fehlkauf/26110902.html>)

<sup>15</sup> Die/der durchschnittliche Schweizer\*in fährt pro Jahr – in einem neunmal kleineren Land – mit 2478 km mehr als doppelt so viele mit der Bahn wie die/der durchschnittliche Deutsche mit 1160 km. Quelle: European Union (2019): EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2019. Luxembourg: Publication Office of the European Union.