

# Das Projekt Abschaffung der BahnCard50 und die Aktualität der Bahnprivatisierung 2015

## 14 Thesen

*Winfried Wolf (Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn – BsB)*

Vieles spricht dafür: 2015 wird die BahnCard50 in ihrer eigentlichen Funktion der Tarifhalbierung abgeschafft. Es handelt sich um den zweiten Versuch, diese bei den Stammgästen der Bahn ebenso beliebte wie beim Bahnvorstand ungeliebte Mobilitätskarte zu beseitigen, nachdem sie Ende 2002 bereits einmal abgeschafft worden war, dann jedoch im Juni 2003 wieder eingeführt werden musste. Wie begründet sich diese Einschätzung? Nach der Aufsichtsratssitzung vom 10. Dezember 2014 teilte das für den Personenverkehr zuständige Mitglied im Vorstand der Deutschen Bahn AG, Ulrich Homburg mit: „Die BahnCard wird nicht abgeschafft. Sie wird lediglich weiterentwickelt.“ Doch just diese Aussage gab es zu diesem Zeitpunkt seit knapp einer Woche. Zuvor hatte es am 4. Dezember 2014 erste Meldungen zur „Abschaffung der BahnCard50“ gegeben. Die Deutsche Bahn AG dementierte in scharfer Form.<sup>1</sup> Der erfahrene Journalist des Hessischen Rundfunks, der dazu als erster berichtet hatte, zitierte jedoch mehrfach aus der 33 Seiten starken Vorlage für die Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG am 10. Dezember 2014. Homburg dementierte die konkreten Zitate nicht. Die Differenz besteht lediglich in der Interpretation der Grundaussage: „Weiterentwicklung der BahnCard“. Bei Homburg, Grube und Dobrindt taucht die Zahl „50“ in den Dementis erst gar nicht auf. Es geht um „die BahnCard“ oder um „eine BahnCard“. Just so war es 2002, als die BahnCard bereits einmal abgeschafft worden war. Da hieß es auch: Die BahnCard bleibt – als BahnCard25.

### I

#### ***Um was es geht: Statt Tarifhalbierung marktorientierte Gelegenheitsrabatte***

In der zitierten Vorlage zum BahnCard-Thema für die Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2014 findet sich der Satz: „Die BahnCard wird zum Kundenkonto.“ Dazu wird erläutert: Die zum Kundenkonto umgemodelte BahnCard garantiere dann „Rabatte gemäß Auslastung eines Zuges und individuelle Rabatte nach Kundenumsatz“. Das sind Definitionen für eine BahnCard im Sinne einer allgemeinen Rabattekarte für Großkunden und Vielfahrer. Nun gab es auf der Aufsichtsratssitzung zum Thema BahnCard50 keine Beschlussfassung. Der Vorstand gab sich auf dieser Sitzung bei diesem Thema aus zwei Gründen verunsichert: Einerseits, weil er kein Rezept gegen die Erfolge der Busfernverkehrs-Betreiber vorzuweisen hat. Andererseits, weil es zuvor in den Medien ein mehrtägiges Trommelfeuer gegen eine Abschaffung der BahnCard50 gegeben hatte, wobei immer auf das Desaster vor 12 Jahren verwiesen wurde.

**Bilanz:** Es gibt die AR-Vorlage zur „Weiterentwicklung der BahnCard“. Sie wurde nicht zurückgezogen. Sie hat gewissermaßen den Charakter „auf Wiedervorlage“. Inhaltlich besagt „Weiterentwicklung“ in erster Linie, dass es keine BahnCard mit einem grundsätzlichen 50-Prozent-Rabatt-Satz auf alle Normaltarife mehr geben soll und dass die BahnCard der Zukunft eine Rabattekarte mit noch genauer zu definierenden Funktionen sein wird.

---

<sup>1</sup> Bahnchef Rüdiger Grube erklärte: „Es gibt kein Abschaffen der BahnCard, das ist völliger Quatsch.“ Offiziell ließ die DB AG mitteilen, es handle sich hier um eine „dreiste Falschmeldung“. Bald darauf wurde eine gemeinsame Stellungnahme von Bahnchef Rüdiger Grube und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt veröffentlicht. Darin heißt es: „Sie [die BahnCard] ist beliebt, hat sich bewährt und wird Bestand haben.“

## II

**Thema von öffentlichem Interesse versus Debatte hinter verschlossenen Türen**

Es gibt ein *Politikum* in der neuen Debatte über die BC50, das bislang von keiner Seite hervorgehoben wurde: Hier wird über ein für die Öffentlichkeit wichtiges Thema wie über ein *Staatsgeheimnis* debattiert. Die Debatte verläuft zutiefst undemokratisch und autokratisch.

Zu fragen ist: Wie kann es sein, dass in einem Unternehmen, das sich in öffentlichem Eigentum befindet, eine Debatte über ein zentrales Element der Bahnpreise, das für mindestens 1,4 Millionen Menschen eine erhebliche Bedeutung hat, hinter verschlossenen Türen geführt wird? Und: Wie kann es sein, dass die vorliegende 33-Seiten-AR-Vorlage als Geheimpapier – als „vertraulich“ – klassifiziert ist (und das Papier auf unterschiedliche Weise „präpariert“ ist, damit gegebenenfalls der „Informant“ identifiziert werden kann)?

Wenn am 1. Januar 2015 das Porto für den Standardbrief bei der Deutsche Post AG von 60 auf 62 Cent angehoben wurde, dann musste dies zuvor durch eine Institution des Bundes, die Bundesnetzagentur, genehmigt werden. Dabei ist die Deutschen Post AG ein privates Unternehmen; es gab nicht nur, wie bei der Bahn, eine formelle Privatisierung (mit der Umwandlung in eine AG), es erfolgte auch eine *materielle* Privatisierung: Der Bund hält nur noch indirekt (über die KfW-Bankengruppe) einen Minderheitsanteil von rund 20 Prozent. Wenn jedoch bei der Deutschen Bahn AG, die sich zu 100 Prozent in direktem Eigentum des Bundes befindet, das BahnCard-System grundlegend geändert werden soll, dann soll die entsprechende Debatte unter Ausschluss der Öffentlichkeit geführt werden. Selbst 2001/2002 wurde die Diskussion zur Abschaffung der BahnCard ein Jahr lang öffentlich geführt.

**Bilanz:** Das Thema BahnCard ist für mehr als eine Million Bürgerinnen und Bürger von erheblicher Bedeutung. Es geht um ein öffentliches Thema, das transparent und öffentlich zu diskutieren ist.

## III

**Das Grundprinzip bei der BC50 wurde vom Autoverkehr übernommen**

Ulrich Homburg, Mitglied im Vorstand der Deutschen Bahn AG, erklärte im Zusammenhang mit den „Gerüchten zur BahnCard-Umgestaltung“ in der Tageszeitung *Die Welt* vom 5. Dezember 2014: „Wir müssen einfach zur Kenntnis nehmen, dass ein System, das die Rabatthöhe vorher festlegt und für das im Voraus zu bezahlen ist, einer ganzen Reihe von Kunden nicht attraktiv genug erscheint.“ Nun gibt es ein vergleichbares „System“ im Mobilitätssektor seit rund einem Jahrhundert – im Autoverkehr: Eine sehr großer Anteil der Pkw-Fahrer zahlt rund alle acht bis zehn Jahre „im Voraus“ einen sehr hohen Betrag zum Kauf des eigenen Pkw. Darüber hinaus zahlen alle Pkw-Besitzer jährlich oder monatlich relativ hohe Fixbeträge für Steuer und Versicherung; oft auch für Parkplatz bzw. Garage. Auf Basis dieser *Vorauszahlungen* – die man im Mobilitäts-Alltag gerne verdrängt und kleinrechnet – fährt man dann recht günstig mit dem eigenen Pkw im Straßenverkehr.<sup>2</sup>

Exakt dieser Grundgedanke wurde verfolgt, als am 1. Oktober 1992 die BahnCard – damals war der Zusatz „50“ unnötig – eingeführt wurde. Sie kostete 220 DM (umgerechnet 115 Euro; in heutigen

<sup>2</sup> Der durchschnittliche Kaufpreis je Neuwagen liegt inzwischen bei 20.000 Euro. Die Fixkosten pro Jahr liegen damit mit Verzinsung bei rund 200 Euro monatlich. Im Fall eines Gebrauchtwagens gibt es dasselbe Prinzip. Bei Carsharing verhält es sich ähnlich: Man zahlt einen festen Jahresmitgliedsbeitrag und kann dann relativ günstig Pkw aus dem Carsharing-Pool nutzen. Im übrigen sind inzwischen in Deutschland mehr als 40 Prozent der neu zugelassenen Pkw Firmenwagen, von denen der größte Teil überwiegend privat genutzt wird und die erheblich staatlich subventioniert werden (Pkw-Kosten = Abschreibungen = steuermindernd). Würde man Vergleichbares im öffentlichen Verkehr praktizieren, dann müssten die Arbeitgeber allen Beschäftigten Jobtickets anbieten, mittels derer sich der Preis für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel mehr als halbieren würde. Das wäre ein interessanter Zugang zu einer öffentlich geförderten Mobilitätskarte.

Preisen rund 155 Euro.)<sup>3</sup> Dieses damals neue Produkt erwies sich als durchschlagender Marketing-Coup: Bereits kurz nach der Einführung, im November 1992 gab es 440.000 BC-Inhaber, im Januar 1993 eine Million. Ende 2002, kurz vor ihrer Abschaffung, hatten drei Millionen Fahrgäste die BahnCard.

**Bilanz:** Das Grundprinzip der BahnCard50 stammt vom Autoverkehr. Es hat sich dort hervorragend bewährt. Und es bewährte sich im Eisenbahnverkehr.

#### IV

#### *Flugverkehr versus Schiene – der falsche Vergleich*

In der Debatte zur möglichen Abschaffung der BahnCard50 kommt es immer wieder zum Vergleich zwischen Bahnreisen und Flugverkehr. So kommentierte die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* am 5. Dezember 2014: „Der Luftverkehr macht es vor, wie ein kluges Preissystem aussieht. Sind die Kabinen voll, kostet es viel. Sind sie leer, kann man günstig fliegen. Warum sollte ein Bahnreisender belohnt werden, wenn die ICEs ohnehin überlastet sind und der Konzern seinerseits teure Spitzenlastkapazitäten – sprich: Züge – vorhalten muss?“

Tatsächlich wurden die Grundprinzipien des Preissystems, das die Deutsche Bahn 2002 neu einführt, vom Flugverkehr übernommen. Maßgebliche Top-Manager der Bahn kamen und kommen direkt vom Flugzeugbau oder der Luftfahrt. Doch die Gleichsetzung Flugverkehr mit Bahnverkehr ist falsch. Flugverkehr ist Geschäftsreise-, Gelegenheits- und Urlaubsverkehr.<sup>4</sup> Bei der Eisenbahn handelt es sich jedoch um ein Verkehrsmittel, das die Verkehrsbedürfnisse der *Alltagsmobilität* befriedigen soll. Nicht umsonst ist im Grundgesetz festgehalten, der Bund müsse dafür Sorge tragen, dass die Angebote auf der Schiene „den Verkehrsbedürfnissen“ und „dem Wohl der Allgemeinheit dienen“.<sup>5</sup>

Das Grundbedürfnis nach Mobilität darf nicht primär nach Angebot und Nachfrage bestimmt und auf diese Weise eingengt werden. Es sollte befriedigt werden können wie im Fall anderer Grundbedürfnisse. Bislang werden nicht diejenigen mit einem niedrigen Wasserzins belohnt, die zwischen 3 und 4 Uhr morgens duschen. Noch ist ein Arzneimittel gegen Erkältung im Winter, wenn viele krank sind, gleich teuer wie im Sommer, wenn deutlich weniger erkältet sind. Auch ist bislang der Gasverbrauch dann, wenn alle heizen, gleich teuer wie im Sommer, wenn der Gasverbrauch deutlich geringer ist. Im übrigen gibt es in immer mehr Bereichen des Alltagslebens (so bei den Telefon- und Internet-Gesellschaften) populäre Flatrate-Angebote, mit denen man *einmal* einen Grundpreis bezahlt und dann immer die entsprechende Dienstleistung nutzen kann – egal wie groß zum gegebenen Zeitpunkt die Nachfrage ist.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Zuvor hatte man zwölf Jahre lang dieses Prinzip erfolgreich bei einer Teilgruppe der Fahrgäste erprobt: mit der 1976 eingeführten Seniorenkarte, die ebenfalls 50 Prozent Rabatt bot.

<sup>4</sup> Klassischerweise war Flugverkehr rund 75 Jahre lang Luxusverkehr. Dass diese Verkehrsart extrem verbilligt wurde und dadurch einen Massencharakter erhielt, ändert dann grundsätzlich nichts an diesem Charakter, wenn die Umweltbelastung und die externen Kosten bedacht werden, die mit dem Flugverkehr verbunden sind.

<sup>5</sup> Artikel 87e GG: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen [...] bei [den] Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz [...] Rechnung getragen wird.“ Darauf wird am Schluss dieses Thesen-Papiers nochmals eingegangen.

<sup>6</sup> Beim Vergleich Luftverkehr und Bahnverkehr gibt es auch entscheidende technische und physikalische Unterschiede: Freie Plätze im Flugzeug kosten tatsächlich viel Geld, weil sie alle in die Luft gehoben werden müssen, leere Plätze im Zug dagegen viel weniger, weil sie den Zug nicht signifikant teurer machen. Darüber hinaus kann man Flugzeuge maximal zu 100% auslasten, Züge notfalls auch darüber, was deutlich mehr Flexibilität ergibt. Schließlich ist Flugverkehr immer Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Eine klassische Eisenbahnverbindung verbindet jedoch immer viele Zugangs- und Ausgangspunkte im System Schiene miteinander, weshalb z.B. eine niedrige Auslastung auf Teilstrecken, vor allem in den letzten Abschnitten einer Verbindung, betriebswirtschaftlich keine allzu große Belastung mit sich bringen.

**Bilanz:** Schienenverkehr ist Alltagsverkehr. Die Eisenbahn muss sich am Grundbedürfnis Mobilität orientieren. Die Philosophie von Preisgestaltung und Tarifstruktur ist entsprechend auszurichten.

## V

### **2002 folgte die Abschaffung der BahnCard50 der gleichen Logik wie der aktuelle Plan, diese „weiterzuentwickeln“: Es geht auch 2015 um die Bahnprivatisierung**

Ende 2002 wurde die BahnCard im Rahmen eines komplett neuen Bahntarifsystems mit Namen PEP („Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr“) abgeschafft. Eine Voraussetzung für den seit 2000 angestrebten Bahnbörsengang sollte die strikt marktwirtschaftliche Ausrichtung der Deutschen Bahn AG mit einer ebenfalls marktorientierten Tarifstruktur sein. Die Fahrgäste stimmten mit den Füßen ab: Hunderttausende Fernverkehrsfahrgäste wanderten ab. Nach einem halben Jahr mit heftigsten Protesten wurde die BahnCard, nunmehr als „BahnCard 50“, wieder eingeführt.<sup>7</sup> Der Kurs auf die Börse wurde fortgesetzt. Er scheiterte erst in der Finanzkrise im Sommer 2008.<sup>8</sup> Dabei wird oft übersehen, dass im Mai 2008 eine Neustrukturierung der Deutschen Bahn AG mit der Bildung der Subholding Deutsche Bahn Mobility Logistics erfolgte. Mit dieser wurde die Voraussetzung dafür geschaffen, zukünftig einen Bahnbörsengang bzw. den Einstieg privater Investoren quasi über Nacht und ohne parlamentarische Debatte zu vollziehen. Seither befinden sich diverse Hedgefonds, Unternehmensberatungsgesellschaften, der Vorstand der Deutschen Bahn AG und die jeweiligen Bundesregierungen im Wartestand. Erklärtes Ziel war, ist und bleibt die Bahnprivatisierung.

Vor diesem Hintergrund hatte es eine gewisse Logik, als das Handelsblatt am 11. November 2014, also wenige Wochen vor dem Aufreger um die Bahn Card, schrieb: „Die Bundesregierung erwägt einen neuen *Anlauf zur Privatisierung der Deutschen Bahn*. Das geht aus dem neuen Beteiligungs-Bericht des Bundes hervor, den das Bundeskabinett am Mittwoch verabschieden will. In dem Reuters am Dienstag vorliegenden Bericht heißt es, 'sofern es die Situation des Unternehmens zulässt, das Marktumfeld stabil und der Kapitalmarkt für eine schrittweise, ertragsorientierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparte aufnahmebereit ist, kann eine Beteiligung privater Investoren wieder geprüft werden.'“ Diese Formulierung zielte exakt auf die Umsetzung des Bundestagsbeschlusses vom Mai 2008, wonach die damals neu gebildete DB ML auch materiell teilprivatisiert werden sollte. Umgehend gab es heftige Proteste. Die Bundesregierung nahm dann diesen Satz aus der Endfassung des Berichts heraus. Das ist aber exakt die gleiche Vorgehensweise wie beim AR-Papier zur BC50-„Weiterentwicklung“. Wobei es dieses Papier zum Zeitpunkt, als dieser Satz in den Beteiligungsbericht der Bundesregierung hineingeschrieben wurde, bereits gegeben haben muss. Ja, das AR-Papier stellt eine Art Ausführungstext dar zur Absicht, die Transportsparte der DB AG zu privatisieren.

**Bilanz:** Seit dem 11. November 2014 ist deutlich, dass die Bundesregierung erneut das Projekt der Bahnprivatisierung verfolgt. Damit gibt es bei den beiden Projekten zur BahnCard-Abschaffung in den Jahren 2002 und 2014/15 denselben politischen Hintergrund. Das verstärkt unsere These, dass das neue BahnCard-Papier im AR-Aufsichtsrat ernst gemeint ist und ernst genommen werden muss.

---

<sup>7</sup> Einzelne Bahnexperten, die kurz darauf die Gruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) gründeten, präsentierten am 24. Juli 2001 auf einer Bundespressekonferenz eine erste umfassende Kritik des Bahnpreissystems. Das war eineinhalb Jahre vor Einführung von PEP. Am 9. Dezember 2002 gab es eine weitere Bundespressekonferenz, diesmal auch offiziell von Bürgerbahn statt Börsenbahn, mit einer konkretisierten Kritik an PEP und einer ausführlichen Begründung, warum die Bahnpreisreform scheitern müsse. Zu diesem Zeitpunkt unterstützten die Umwelt- und Verkehrsverbände die Bahnpreisreform, einschließlich des Wegfalls der BahnCard50.

<sup>8</sup> Dabei spielten auch andere Faktoren eine wichtige Rolle: So der Widerstand in der Bevölkerung, die Kritik in der Öffentlichkeit, die Basisentscheidung der Delegierten des SPD-Parteitag gegen jede Bahnprivatisierung im Oktober 2007.

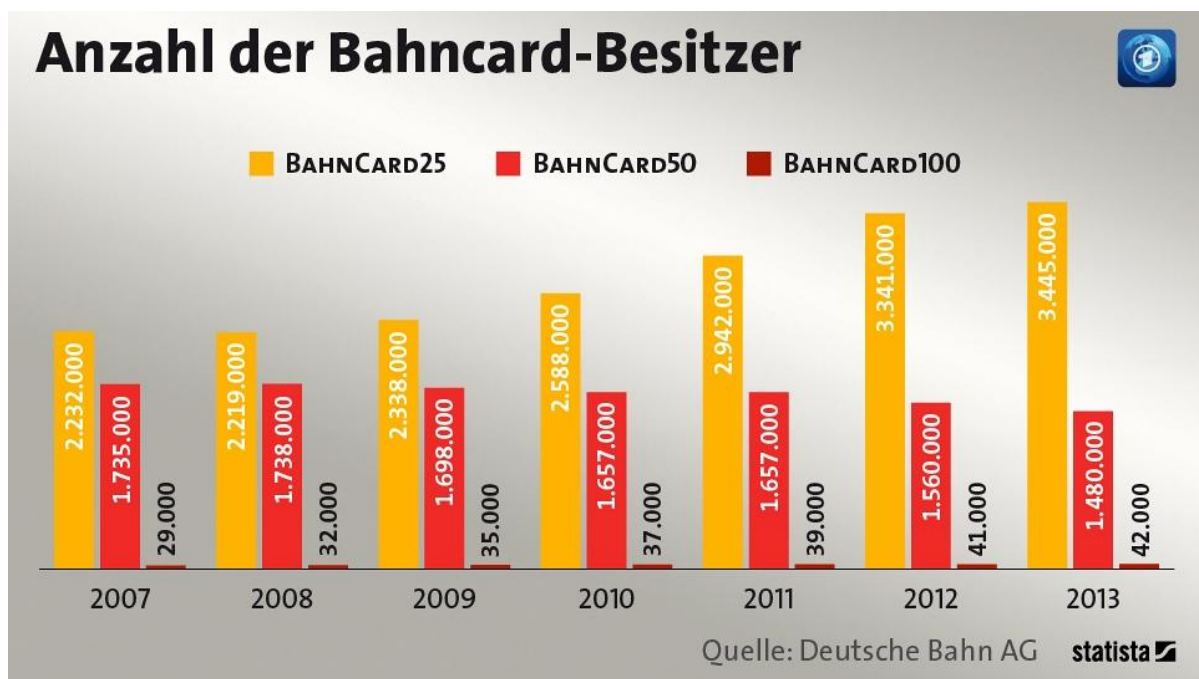
## VI

**Die Philosophie des aktuellen Bahnpreissystem widerspricht derjenigen der BahnCard50**

2003 wurde die klassische BahnCard als nunmehr neu kreierte BC50 lediglich als *Zugeständnis* wieder eingeführt. Sie war jedoch als Mobilitätskarte eindeutig ein Fremdkörper im neuen Bahnpreissystem, dessen Grundzüge erhalten blieben.

Der Bahnvorstand hatte Ende 2002 die BahnCard durch die BC25 ersetzt. Diese BC25 sollte von Anfang an und allein das neue Preissystem begleiten. Sie fügte sich als Rabatt- und Schnäppchenkarte logisch in das neue Bahnpreissystem ein. Auch insofern ist es logisch, wenn im neuen AR-Papier der Begriff „Weiterentwicklung zur Rabattkarte“ auftaucht.

Seit Mitte 2003 verfolgt das Bahnmanagement eine Politik, die BahnCard50 an den Rand und aus dem System zu drängen und zugleich die BahnCard25 zu promoten – durchaus erfolgreich, wie die *Grafik 1* zeigt.



Allein im Zeitraum 2007 bis 2013 ging die Zahl der BC50-Besitzer von 1,735 auf 1,48 Millionen oder um 15 Prozent zurück. Im Vergleich zu Dezember 2002 hat sich ihre Zahl schlicht halbiert – von 3 auf 1,5 Millionen. Dieser „Erfolg“ erklärt sich aufgrund des gezielt eingesetzten Effekts der Kannibalisierung, den die BC25 und diverse Sondertarife gegenüber der BC50 ausüben. BC50-Besitzer wissen oft nicht, warum sie diese Mobilitätskarte auch weiter kaufen sollen, wo es doch immer mehr und immer neue „Sonderangebote“ gibt, die günstiger sind als das „Halbemachen“, das die BC50 bietet. Hinzu kommt, dass viele Sonderpreise sich zwar mit der BC25 noch reduzieren lassen, nicht jedoch mit einer BC50.

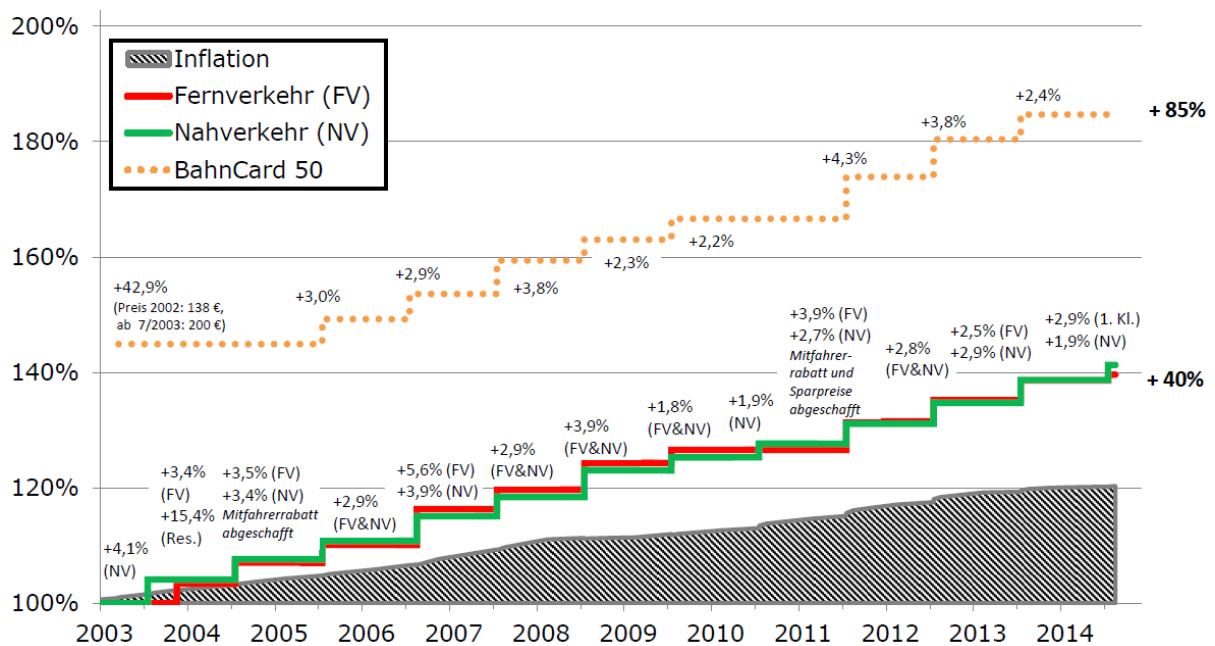
**Bilanz:** Der Vorstand der Deutschen Bahn AG wurde zur Wiedereinführung einer BahnCard mit 50-Prozent-Rabatt gezwungen. Er versuchte 14 Jahre lang den Erfolg dieser Mobilitätskarte zu mindern.

## VII

### Die Entwicklung der nominellen Bahnpreise und die doppelt so hohe Preissteigerung der BC50 wirken in jeder Hinsicht abschreckend

Die Deutsche Bahn AG verdoppelte die Preise für Fahrkarten im Schienenpersonenfernverkehr seit der Bahnreform 1994. Seit 2002, mit Einführung von PEP, und bis einschließlich der Erhöhung vom 14. Dezember 2014, gibt es einen Anstieg um 40 Prozent. Die BahnCard respektive BC50 wurde im Preis seit 1994 mehr als verdoppelt. Allein im Zeitraum 2002 bis Dezember 2014 stieg ihr Preis um 85 Prozent – von 138 auf 255 Euro.

Auch nach Abzug der Inflationsrate haben sich die Fahrkartenpreise real gegenüber 1994 um die Hälfte erhöht.<sup>9</sup> Der Preis der BahnCard hat sich in realen Preisen verdoppelt. *Grafik 2* verdeutlicht die Entwicklung seit 2002.



**Bilanz:** Insbesondere die doppelt so starke Preissteigerung bei der BC50 im Vergleich mit dem allgemeinen Anstieg der Bahnpreise belegt, dass das Bahnmanagement die BahnCard50 aus dem Tarifsystem kippen will. Wenn unter diesen Bedingungen die BahnCard50 überlebte und es immer noch 1,5 Millionen Menschen gibt, die sich diese leisten, dann spricht das für das Prinzip.

## VIII

### Die falsche Behauptung „Die DB muss im Fernverkehr sparen“

Ein wesentliches Argument im Zusammenhang mit dem AR-Papier zur BahnCard lautet: Die Ergebnisse im Fernverkehr seien „enttäuschend“. Die Bahn müsse in diesem Segment „bis 2019 insgesamt 1,5 Milliarden Euro einsparen“. Die Auslastung der Züge liege „immer noch nur bei knapp

<sup>9</sup> Ein Vergleich der Fahrkartenpreise zwischen 1994 und 2014 ist schwierig, da die Bahnpreisreform von 2002/2003 einen Systemwechsel mit sich brachte. Einige Beispiele für einzelne Strecken verdeutlichen die Tendenz: Eine Fahrkarte Stuttgart – Mannheim kostete 1994 (umgerechnet) 15,34 Euro (IR) oder 18,41 Euro (IC/EC); 2014 kostet sie 30 Euro im IC/EC. Das Ticket Stuttgart – München kostete 1994 29,14 Euro im IR (32,21 im IC/EC); 2014: 53 Euro im IC/EC. Stuttgart – Aalen kostete 1994 7,77 Euro (IR); 2014: 18 Euro (IC/EC). Eine umfassendere Vergleichstabelle siehe: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform; Stuttgart 2014, S. 92.

unter 50 Prozent.“ Blickt man in die Geschäftsberichte der Deutschen Bahn AG, dann zeigt sich ein anderes Bild. Im Fernverkehr betrug der Gewinn – das operative Ergebnis (EBIT) – 2006 124 Millionen Euro, 2011 waren es 157 Millionen und 2013 dann 323 Millionen.<sup>10</sup> Eine Verdopplung im Sieben-Jahres-Zeitraum ist wahrlich kein schlechtes Ergebnis.

Eine Auslastung der Züge mit im Durchschnitt rund 50 Prozent ist im europäischen Vergleich überdurchschnittlich. Es entspricht auch jahrzehntelanger Erfahrung im Bereich Eisenbahnen, dass eine höhere Auslastung als 45 Prozent nicht erreicht werden kann, wenn der Charakter der Eisenbahn im Sinne Befriedigung eines Grundbedürfnisses für alle erhalten bleibt. Bei höheren Auslastungsgraden findet ein wachsender Teil der Fahrgäste keinen Sitzplatz oder der Zwang zu Reservierungen vergrößert sich. Mit letzterem ist das System zunehmend nicht mehr offen für Spontanfahrer, womit ein Systemvorteil verspielt wird.

Im Übrigen macht bei der Deutschen Bahn eine Betrachtung der Rentabilität nur Sinn, wenn das *gesamte* Unternehmen – der Konzern Deutsche Bahn AG – als Basis genommen wird. Allein das System der überdurchschnittlich hohen, ständig gesteigerten Trassenpreise und der ebenso hohen und immer wieder angehobenen Stationsgebühren reduzieren einerseits das EBIT der Transporttöchter DB Regio, DB Fernverkehr und Schenker Rail und führen andererseits zu einem kontinuierlichen, oft dramatisch hohen, aber versteckten Wertetransfer von den Verkehrsgesellschaften zum Mutterkonzern. Beim Konzern der Deutschen Bahn AG selbst gab es bis 2012 kontinuierlich steigende Gewinne. Die Einbrüche in jüngerer Zeit haben nur wenig mit dem Fernverkehr zu tun. Schuld daran sind vor allem die mageren Ergebnisse in den Bereichen Schenker Logistics, die Rückgänge im Nahverkehr und beim Netz und die erheblichen Verluste im Segment „Beteiligungen“.<sup>11</sup> Das aber heißt: Es sind in erster Linie die ausländischen und die bahnfremden Engagements, die die Gewinne drücken und reduzieren.

**Bilanz:** Es gibt keine bahninternen, betriebswirtschaftlichen Zwänge, im Fernverkehr zu „sparen“ und damit die BahnCard „weiterzuentwickeln“. Eher trifft zu, dass die Gewinne im Schienenverkehr, die wiederum in erheblichem Maß durch staatliche Leistungen geschaffen werden, dazu dienen, niedrigere Margen und Verluste in bahnfremden Segmenten aufzufangen.

## IX

### ***Mehr Verkehr im deutschen Schienennetz oder mehr Geld in der Global Player-Kasse?***

Im Zusammenhang mit der „BahnCard-Weiterentwicklung“ wurde seitens des Bahnvorstands erklärt, Ziel sei es, *mehr und zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen*. Die Deutsche Bundesbahn begründete vor zweiundzwanzig Jahren den Aufbau des Systems BahnCard wie folgt: „Die Bedeutung der Kundenbindung für den wirtschaftlichen Erfolg der Bahn kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Wie bei vielen Warengruppen des täglichen Bedarfs, so gilt auch für die Bahn, dass von einem verhältnismäßig geringen Anteil von Intensiv-Verwendern ein großer Teil des Gesamtumsatzes erzielt wird.“<sup>12</sup> Mit dem Projekt „BahnCard-Weiterentwicklung“ verstößt die DB genau gegen die strategische Zielsetzung Kundenbindung.

<sup>10</sup> Siehe Geschäftsbericht 2007, S. 62, Geschäftsbericht 2011 S. 176 und Geschäftsbericht 2013 S. 206.

<sup>11</sup> 2013 gingen die Gewinne gegenüber 2012 bei DB Regio von 882 Mio auf 777 Mio und bei DB Netz von 894 auf 665 Mio zurück. Das konzernweit größte Segment von DB Schenker Logistics mit 14,8 Mrd. Euro Umsatz (= 38% des DB-AG-Umsatzes) steuerte 2013 nur 335 Mio Euro zum Gesamtgewinn bei (2012 waren es noch 418 Mio). Der relativ kleine Bereich „Beteiligungen/Sonstige“ wies 2013 einen Verlust von 420 Mio Euro aus – was alle Gewinne von Fernverkehr und Schienengüterverkehr (380 Mio) auffrisst. Auffallend ist, dass der Bereich „Beteiligungen/Sonstiges“ seit Jahren verlustreich ist, während er früher Gewinnbringer war (2006: EBIT 694, 2007: 730 Mio). Quellen siehe Fussnote (10).

<sup>12</sup> In: Die Deutsche Bahn, 2/1993.

In Wirklichkeit geht es in der aktuellen Geschäftsstrategie der Deutschen Bahn AG nicht um die prioritäre Zielsetzung mehr Fahrgäste zu gewinnen. Das zeigen auch die jüngeren Sparmaßnahmen wie die komplette Einstellung des Bereichs Autoreisezüge im ablaufenden Jahr 2014 und die seit Jahren erfolgende Ausdünnung des Nachtreisezug-Systems, die mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 einen neuen traurigen Höhepunkt erlebte. Es handelt sich hier immerhin um Bereiche, bei denen die Züge sehr oft Wochen vor der Abfahrt schlicht ausgebucht waren – von wegen „Auslastung knapp unter 50 Prozent“! Im Bereich der Nachtzüge gab es in den jüngeren Jahren sogar gestiegene Fahrgastzahlen. Und es gibt Belege dafür, dass die Deutsche Bahn AG die Fahrgastzahlen für diese Segmente „frisierete“.

Seit mehr als einem Jahrzehnt – und just beginnend mit dem Zeitpunkt, als die Entscheidung für den Bahnbörsengang fiel – betreibt die Deutsche Bahn AG eine Politik, die erhebliche Teile ihrer Fahrgastkundschaft verprellt. Die am stärksten einschneidende Maßnahme war dabei die Aufgabe des Interregio 2001/2002, eine Zuggattung, die bis Ende der 1990er Jahre den größten Anteil an allen Fernverkehrsreisenden aufwies und die zu diesem Zeitpunkt auch nach bahninternen Berechnungen keine Verluste machte – im Gegensatz zur Zuggattung ICE.<sup>13</sup>

Der Verweis auf die Fernbuskonkurrenz ist wenig überzeugend. Zunächst spielt die Zahl der Fernbusfahrgäste für die Bahn bislang keine größere Rolle (was keineswegs heißen soll, dass es so bleiben wird): Von den rund 17 Millionen Fahrgäste, die 2014 mit Fernbussen unterwegs waren, sind rund 6 Millionen von der Bahn zu den Bussen abgewandert. Das entspricht 5 Prozent der Fahrgäste im Fernverkehr auf der Schiene. Finanziell spielt das – bislang – keine große Rolle.

Doch es geht um mehr. Unsere Behauptung lautet: Der Konzern DB AG ist selbst daran beteiligt, den Trend weg von der Schiene, hoch in die Luft und rauf auf die Straße voranzutreiben. Die Deutsche Bahn AG hat den eigenen Fernbusverkehr vor dessen Liberalisierung selbst deutlich ausgebaut und Schienenverbindungen zugunsten von eigenen Fernbuslinien eingestellt. Sie hatte sich nicht ernsthaft gegen die (am 1. Januar 2013 wirksam gewordene) Novellierung des Personenbeförderungs-Gesetzes mit der Fernbus-Liberalisierung gestellt, obgleich sie über Studien verfügte, die eindeutig belegten, dass die Zuggewinne der Fernbusse zu rund einem Drittel aus Abwanderungen vom Schienenfernverkehr bestehen würden. Sie führte in jüngerer Zeit selbst neue Fernbuslinien ein – und zwar auch solche in direkter Konkurrenz zum Bestehen eigener Schienenverbindungen, so auf der Strecke München – Zürich.

Und sie leistet den Erfolgen der Fernbusse durch die systematische Vernachlässigung der Infrastruktur Vorschub. Hierdurch kommt es seit gut eineinhalb Jahrzehnten zu einer *Verlangsamung im Schienenpersonenfernverkehr* und seit einem Jahrzehnt zu einem *deutlichen Rückgang bei der Pünktlichkeit des gesamten Schienenpersonenverkehrs*. Bei den zwei zuletzt genannten Aspekten handelt es sich um die zwei der drei entscheidenden Vorteile der Schiene gegenüber Fernbussen. Der dritte Systemvorteil ist der Komfort: Auf hier reduziert die Bahnkonzern den „natürlichen Vorsprung“ der Schiene gegenüber den Bussen durch ständig reduzierte Sitzabstände, durch die erhöhten Zugauslastungen (was ja auch heißt, dass viele Fahrgäste im Zug stehen oder auf dem Fußboden sitzen müssen) und den sich verschlechternden Service (u.a. Ausfall von Bistros).

---

<sup>13</sup> 1998 konnte der Interregio mit 68 Millionen Fahrkästen 40 Prozent aller Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr auf sich vereinen; der ICE brachte es auf 31 Millionen (18 %) und der IC/EC auf 53 Millionen (31 %). Insgesamt gab es damals 148,9 Millionen Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr (1997: 152,2 Mio). 2013 waren es 130,9 Millionen. Soviel zum Thema „Es gab noch nie so viel Fernverkehr auf der Schiene wie heute“. Als der Beschluss zur Stilllegung des IR fiel, wies die DB-interne Statistik für den ICE für das Jahr 1992 einen Verlust in Höhe von 77 Mio DM aus, der IR erzielte einen geringen Gewinn in Höhe von 9 Millionen DM, die Zuggattung IC/EC brachte es auf einen Jahresgewinn von 492 Mio DM, das System D-Zug fuhr 142 Mio Verlust ein. Zahlen zu den Fahrgästen nach: Daten & Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG (zuletzt Ausgabe 2013, S.17); Angaben zur DB-internen betriebswirtschaftlichen Bilanz nach: Karl-Dieter Bodack, InterRegio – Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg/BrsG. 2005, S.97 und S.118.



Die Frage, warum die DB AG sich zunehmend von ihren Fahrgästen abwendet, kann hier nicht umfassend dargestellt werden.<sup>14</sup> Tatsache ist: Wir erleben seit rund zwölf Jahren einen *drastischen Umbau der Deutschen Bahn AG von einem deutschen Schienenunternehmen zu einem internationalen Verkehrs- und Logistik-Konzern mit starkem Schienensegment*. 1994 wurden noch rund 95 Prozent des Umsatzes der Deutschen Bahn AG im inländischen Schienenverkehr oder in Gesellschaften mit DB AG-Beteiligung realisiert, die direkt mit dem Schienenverkehr im Inland verbunden waren (z.B. mit den Bodensee-Schiffen oder mit der Fährgesellschaft Scandlines). 2007 waren es immerhin noch mehr als zwei Drittel (68,8 Prozent). 2013 sind es nur noch 58 Prozent. Wenn berücksichtigt wird, dass die DB AG auch im Inland in zunehmendem Maß in schienenfernen Segmenten Umsatz macht (Lkw-Verkehr bei Schenker; Fernbusse), dann dürfte es in den letzten Jahren zum ersten Mal in der 180-jährigen Geschichte der Eisenbahn in Deutschland so sein, dass mehr als 50 Prozent des gesamten Umsatzes der Eisenbahn in den Bereichen Ausland und „Nicht-Schiene Inland“ erzielt wurden.<sup>15</sup> Eine solche Strukturverschiebung hat erhebliche Auswirkungen auf das gesamte Agieren eines Konzerns und auf das Denken der Top-Manager.

**Bilanz:** Es geht bei den aktuellen Debatten zu einer „Reform“ im Konzern nicht primär um das Ziel, mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen. Vielmehr besteht die Zielsetzung darin, Gewinne zu maximieren – auch durch „Sparen“ im Schienenbereich. Das entscheidende Ziel ist die Entwicklung der DB AG als Global Player.

## X

### ***BC50, Integraler Taktfahrplan und zerstörerische Großprojekte wie Stuttgart 21***

Am Beispiel des Großprojekts Stuttgart 21 lässt sich exemplarisch verdeutlichen, wie eine Bahnpolitik aussieht, die die allgemeine Mobilität einschränkt, die Gelder an der falschen Stelle bindet und die das entscheidende System für allgemeine Mobilität – einen Integralen Taktfahrplan – gewissermaßen in Beton gegossen ausschließt.

**Die Finanzen:** Mit Stuttgart 21 werden mindestens sieben Milliarden, am Ende wohl mehr als 10 Milliarden Euro an Infrastrukturmitteln verbaut. Vergleicht man die in der Schweiz eingesetzten Summen für das Konzept „Bahn 2000“, mit dem Schweiz-weit der Integrale Taktfahrplan umgesetzt werden konnte (siehe Thesen XI und XII), dann könnte mit diesem Betrag bereits rund ein Drittel des deutschen Schienennetzes für einen Integralen Taktfahrplan optimiert werden. Zusammen mit den Summen, die für andere zerstörerische Großprojekte vorgesehen sind (wie für die Mottgers-Spange im Spessart, die Y-Trasse in Norddeutschland, die Fehmarnbelt-Querung oder die – allerdings bereits in Bau befindliche – Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm über die Schwäbische Alb), dann wäre bereits aus fest verplanten Mitteln für die Schieneninfrastruktur ein ausreichend großer Betrag von mehr als 25 Milliarden Euro vorhanden, um den deutschen Schienenverkehrs komplett ITF-kompatibel auszugestalten.

**Die Kapazität:** Eine nachhaltige Politik für die Schiene muss diese ausbauen. Mit Stuttgart 21 erfolgt jedoch der Abbau der Kapazität in einem Knoten um rund 30 Prozent. (Siehe den BsB-Text vom 8. Dezember 2014).

---

<sup>14</sup> Ausführlich bei: Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform, Stuttgart 2101, insbesondere Kapitel 7 „Daimler-Kaderschmiede bestückt Bahn-Spitze“ (S.61ff) und Kapitel 14 „Die Deutsche Bahn als Global Player“ auf S.121ff.

<sup>15</sup> Allerdings gab es im Zeitraum 1835 bis 1918 eine Vielzahl größerer Eisenbahnunternehmen auf deutschem Boden. Seit 1918/19, mit Gründung der Deutschen Reichsbahn, gibt es jeweils ein dominierendes Eisenbahnunternehmen: Reichsbahn, Bundesbahn (und DDR-Reichsbahn) und Deutsche Bahn AG.

*Der ITF-Knoten Stuttgart:* Stuttgart müsste den entscheidenden Knoten in Deutschlands Südwesten darstellen, um einen deutschlandweiten Integralen Taktfahrplan zu ermöglichen. Ein Rückbau von 16 Gleisen im bestehenden Kopfbahnhof auf acht Gleise im Durchgangsbahnhof verhindert grundsätzlich, dass es jemals in Stuttgart einen ITF-Knoten geben kann. Es existieren dann schlicht nicht ausreichend viele Bahnsteigkanten, um über die in Stuttgart erforderlichen Umsteigemöglichkeiten zur vollen und zur halben Stunde zu verfügen. In Zürich, eine Stadt mit weniger Einwohnern als Stuttgart, verfügt der Hauptbahnhof allein als Kopfbahnhof über 16 Gleise. Hinzu kommen mehrere Zusatzgleise. Zusätzlich wurden – aufgrund der Platzknappheit und um den Anforderungen des Integralen Taktfahrplans gerecht zu werden – in jüngerer Zeit vier unterirdische Durchgangsgleise gebaut. Ein Integraler Taktfahrplan wäre die Grundvoraussetzung dafür, dass es eine Attraktivitätsoffensive im Schienenverkehr, insbesondere im Fernverkehr gibt.

**Bilanz:** Das Geld für den erforderlichen Ausbau des deutschen Schienennetzes einschließlich der Verwirklichung eines Integralen Taktfahrplans ist bereits vorhanden beziehungsweise ist eingeplant. Doch es wird für falsche Zwecke ausgegeben. Oftmals sogar in einer Form, die den Schienenverkehr einschränkt und qualitativ verschlechtert. Das ist insbesondere bei den Infrastruktur-Großprojekten im Schienenbereich der Fall. Stuttgart 21 ist in diesem Sinn exemplarisch.

## XI

### *Von der Schweiz lernen heißt Schiene lernen*

Es war die *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, die 2003 in einer hellsichtigen Kritik am damals neuen Bahnpreissystem PEP darauf hinwies, wie ein sinnvoll eingesetztes transparentes Bahnpreissystem in Kombination mit einer Mobilitätskarte unschlagbar erfolgreich sein kann. Das Blatt konkretisierte dies am Beispiel Schweiz und schrieb: „Das Preissystem der SBB ist von einer genialen Einfachheit, und daher muss man weder am Schalter lange warten noch am allzu komplizierten Ticket-Automaten verzweifeln. Der Schweizer fährt [...] Halbtax, das heißt zum halben Preis [...] Jeder Dritte hat ein Halbtax-Abonnement. Das kostet 150 Franken (99 Euro) jährlich. Für 350 Franken (295 Euro) kann man drei Jahre lang zum halben Preis fahren ... Frühbucher-Rabatte und andere komplizierte Schnäppchen-Angebote kennt man in der Schweiz nicht.“<sup>16</sup>

Seither hat sich diese Bilanz nochmals deutlich verbessert. Ende 2013 gab es in der Schweiz 2,34 Millionen Halbtax-Tickets. Das entspricht einer Marktdurchdringung in der fast phänomenalen Höhe von 28,6 Prozent der Schweizer Bevölkerung. Die 5 Millionen BahnCards, die es in Deutschland insgesamt gibt, entsprechen gerade mal einer Marktdurchdringung von 6,2 Prozent der deutschen Bevölkerung. Nimmt man als Basis nur die 1,5 Millionen BahnCard 50, die es hierzulande gibt, dann ergibt dies eine Marktdurchdringung von 1,9 Prozent der hiesigen Bevölkerung. In der Schweiz haben also *viermal* so viele Menschen eine „BahnCard“. Wenn man die BahnCard 50 als Basis nimmt, die eigentlich nur als gleichwertig zum Halbtax-Ticket gesehen werden kann, dann sind es sogar *zehnmal* so viele.

Die Gründe für diesen international einmaligen, lehrbuchmäßigen Erfolg für „ein System, das die Rabatthöhe vorher festlegt und für das im Voraus zu bezahlen ist“, wie dies Ulrich Homburg abtat, sind in den folgenden *zwei Faktoren* zu suchen:

*Erstens der deutlich niedrigere Einstiegspreis.* Das Schweizer Halbtaxticket kostet 2015 175 Franken, was 146 Euro entspricht. Bei dreijähriger Gültigkeit sind es sogar nur 150 Franken oder 125 Euro. Die BahnCard 50 kostet doppelt so viel: 255 Euro. Übrigens lag der Preis des Halbtaxtickets ursprünglich, bei der Einführung der Mobilitätskarte im Jahr 1987, bei 360 Franken. Er wurde dann im Rahmen der aufkommenden Öko-Diskussion auf 100 Franken reduziert. Und liegt also auch heute mit 175 sFr

<sup>16</sup> *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 2.7.2003.

noch auf dem halben Niveau von 1987. Während die Bahncard in Deutschland im Preis seit ihrer Einführung exorbitant stieg, wurde der Preis des Halbtaxtickets in der Schweiz zunächst radikal gesenkt. Allerdings gibt es hier inzwischen auch bedenkliche gegenläufige Tendenzen.<sup>17</sup>

Das Argument, Deutschland sei von der Fläche her neunmal größer, weswegen auch der Preis einer Mobilitätskarte natürlich ein höherer sein müsse, überzeugt nicht: Die Schweizerinnen und Schweizer fahren auf ihrem kleineren Schienennetz fast drei Mal mehr Kilometer *pro Jahr und Nase* als ein Durchschnittsmensch in Deutschland auf dem hiesigen Schienennetz fährt (2400 km anstelle von 850 km). Die Nutzerinnen und Nutzer eines Schweizer Halbtax-Tickets fahren im Jahr zumindest nicht weniger Schienenkilometer als die Inhaber einer BC50 in Deutschland. Das hat natürlich auch viel mit der Struktur von Mobilität zu tun. Auch in Deutschland fahren Leute mit BC50 oder BC100 nicht vor allem zwischen Hamburg und München hin und her. Die *durchschnittliche* Fernverkehrsreise liegt in Deutschland bei 280 km.<sup>18</sup>

Hinzu kommt die im Folgenden dargestellte deutlich größere Nutzungsbreite des Halbtaxtickets gegenüber der BC50, weswegen ein Vergleich Halbtax-Ticket und BC50 absolut gerechtfertigt ist.

*Zweitens: Das Schweizer Halbtax-Ticket hat eine deutlich breitere Einsatzmöglichkeit und besitzt damit eine erheblich höhere Wertigkeit als die BC50:* In der Schweiz gilt das Halbtaxticket, anders als in Deutschland, *in fast allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs*, nicht nur in den Zügen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Sie gilt sogar auf Schiffen und bei vielen Bergbahnen. Es gibt auch nur *ein* Halbtax-Ticket für die beiden Bahn-Klassen. Mit einem solchen Halbtax-Ticket kann man dann ad hoc entscheiden, ob man eine Fahrkarte 1. oder 2. Klasse lösen will – jeweils zum halben Preis. Das gesamte Schweizer Tarifsystem ist außerordentlich transparent. In Deutschland gibt es das beschriebene komplexe und komplizierte System u.a. mit der Parallelität zwischen BC25 und BC50 und mit den höchst unterschiedlichen Bedingungen in den einzelnen Verkehrsverbänden, in denen die BahnCards oft nicht gelten.

Der *wesentliche* Unterschied zwischen der Schweiz und Deutschland besteht jedoch im Folgenden: In der Schweiz blieb die Eisenbahn grundsätzlich eine Staatsbahn. Bislang gibt es keine Privatisierungstendenz (oder nur Ansätze einer solchen, die wiederum erheblich aus den Verkehrsverträgen, die zwischen der EU und der Schweiz geschlossen wurden, resultieren). Die Tatsache, dass auch die SBB die Unternehmensform einer Aktiengesellschaft hat, sollte nicht zu einer Gleichsetzung SBB AG und DB AG verleiten. Es handelt sich bei der AG der SBB um eine „spezialgesetzliche Aktiengesellschaft“, deren Grundlagen und Zielsetzungen in einem eigenen Gesetz geregelt sind und bei der erklärtermaßen nicht die Profitmaximierung die zentrale Zielsetzung ist.

Und: Es gibt in der Schweiz so gut wie keinen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Stattdessen gilt der Grundsatz: Generelle Taktverkehre und Integraler Taktfahrplan. Nahezu alle Verkehrsmittel (Schiene, Busse) sind vertaktet. Das heißt, alle Linien verkehren in festen Zeitabständen, in der Regel im Halbstundentakt. Das oberste Ziel des Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, an möglichst vielen Verknüpfungspunkten (Knoten) optimale Anschlüsse in alle Richtungen herzustellen. Für einen gut funktionierenden ITF benötigt man bestimmte Fahrtzeiten zwischen den Knoten. Es geht also darum, diese Fahrtzeiten durch einen gezielten Ausbau und Neubau von Strecken zu erreichen. Prof. Wolfgang Hesse (BsB): „Beim Schweizer Konzept ‘Bahn 2000’ ist man mit wenigen Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgekommen und hat die Mehrzahl der verfügbaren Mittel in den

<sup>17</sup> Siehe Luca di Carli, „SBB versus Auto: Die Bahnpreise steigen dreieinhalb Mal schneller“, in: Tagesanzeiger vom 12. Dezember 2014.

<sup>18</sup> Die durchschnittliche Reiseweite („mittlere Reiseweite“) im gesamten Schienenverkehr der DB ist mit 44 km geringer als diejenige der SBB, die mit 50,9 km angegeben wird. Das hängt jedoch damit zusammen, dass in der Schweiz viel regionaler Schienenverkehr von kantonalen Bahnen geleistet wird, die nicht zur SBB zählen. Bei der DB ist die Leistung im Nahverkehr (die Personenkilometer bei DB Regio) etwas größer als diejenige im Fernverkehr (44 Mrd. gegenüber 37 Mrd. Pkm). Bei der SBB ist die Pkm-Leistung im Fernverkehr zweieinhalb Mal größer als diejenige des SBB-Regionalverkehrs (13,1 zu 4,4 Mrd. Pkm) (DB AG für 2013; SBB für 2010).

Ausbau der bestehenden Infrastruktur, die Beseitigung von Engpässen und die Ertüchtigung hochfrequenzierter Knoten gesteckt.“<sup>19</sup>

**Bilanz:** Die Eisenbahn in der Schweiz demonstriert, dass eine mehr nachhaltige Form von Mobilität machbar ist und dass es dafür überzeugende Marketing-Rezepte gibt. Das Halbtax-Ticket – eine optimierte BahnCard50 – bildet dabei ein Schlüsselement.<sup>20</sup>

## XII

### ***Yield-Management mit hunderten Tarifen für einzelne Billigfahrten Oder: Halbtax [deutsch] und GA [deutsch] mit Schweizer Grunddaten***

Die Diskussion um die BahnCard ist nur scheinbar eine Debatte um eine einzelne Maßnahme. In Wirklichkeit geht es um etwas Prinzipielles, wie dies bereits in These IX angesprochen wurde. Ein Kernelement bei der beschriebenen neuen Bahnpreisstruktur aus dem Jahr 2002 ist das *Yield-Management* der Preise im Fernverkehr. In Zeiten mit großer Nachfrage sind die Preise hoch und es gibt wenig oder keine Sondertarife. In Zeiten und bei Zügen mit geringerer Nachfrage werden viele Sondertarife angeboten; es existiert eine „dynamische Preissteuerung“. Es handelt sich um einen extrem aufwendigen Prozess, bei dem „das Yieldmanagement eine differenzierte Nachfrageprognose für jeden der täglich mehr als 10.000 Zughalteabschnitte erstellt.“ Dabei wird in Kauf genommen, dass es „auf kurzen Abschnitten ggfs. begrenzte Überbuchungen“ gibt. Oberste Zielsetzung ist die „optimierte Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften durch dynamische Preissteuerung“.<sup>21</sup> Laut Deutsche Bahn AG werden jährlich 25 Millionen Sparpreise über das Yield-Management verkauft. Das entspricht knapp 20 Prozent aller Bahnfahrten im Schienenpersonenfernverkehr.<sup>22</sup> Gemessen daran, dass die Sonderpreise zunehmend das Bild des Bahnfernverkehrs prägen, ist der Anteil von einem Fünftel an allen Einzelfahrten eher gering. Ein erheblicher Teil dieser Sparpreise, nämlich 8 Millionen oder 40 Prozent aller Spartickets, geht zu den krassen Sparpreisen von 19 und 25 Euro über die Theke (in der 1. Klasse: 29 Euro). Es ist schwer vorstellbar, wie bei solchen Preisen eine Kostendeckung gegeben sein soll, zumal auch der Aufwand dieses Yield-Ticketing enorm ist. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG gelang es mit dem Yieldmanagement, die Auslastung im Fernverkehr von 43 Prozent 2002 auf fast 51 Prozent zu erhöhen. Tabelle 1 liefert eine andere Erklärung für dieses Ergebnis.

---

<sup>19</sup> W. Hesse, „Vom Korridor zum integrierten Netz“, in: Winfried Wolf, In den letzten Zügen, Hamburg 2006, S. 82.

<sup>20</sup> Der Erfolg in der Schweiz ist nicht ganz einmalig. In Österreich wurde immerhin erreicht, dass inzwischen 900.000 Menschen über die 1995 eingeführte (mit der deutschen BC50 vergleichbare) ÖBB-Vorteilscard verfügen. Auch in diesem Fall ist der Erfolg deutlich größer als im Fall der BC50. Nach „österreichischem Maßstab“ müssten in Deutschland 9 Millionen Menschen über die BC50 verfügen.

<sup>21</sup> Zitate aus einem DB-AG-Papier „Yield-Management DB Fernverkehr AG“ aus dem Jahr 2014. Als weitere, eher wenig überzeugende Ziele werden genannt „Unterstützung Kundenbindung“, „Unterstützung von Preisimage“, „Reduzierung von Auslastungsspitzen“ und „Senkung der Quote Reisender ohne Sitzplatz“.

<sup>22</sup> Die DB AG spricht von 40% aller Fernverkehrstickets, die als Sparpreise verkauft werden würden. In internen Papieren wird jedoch die absolute Zahl von 25 Millionen Tickets genannt. Bei 130,9 Millionen Einzelfahrten entspricht dies knapp 20 Prozent (19,1 Prozent im Jahr 2013; 2012 sogar nur 19,0%).

Tabelle 1: Entwicklung der Fahrgast-Zahlen, der Sitzplätze und der Sitzplatzauslastung im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG<sup>23</sup>

		1994	2001	2004	2010	2013	1994 -2013	2001- 2013
		Yieldmanagement 2002-2013					Wachstum in %	
Fahrgäste im Fernverkehr; in Mio		125,8	136,3	115,3	125,7	130,9	+ 4,1	-3,9
Sitzplätze DB AG	Gesamt	1.146.752	1.491.000	1.513.000	1.254.363*	1.197.123**	+4,3%	-19,7%
	Gesamt	...	298.867	221.839	210.186	204.524	...	-31,6%
Sitzplätze Fernverkehr	2.Klasse		237.559	169.042	166.248	161.001	...	-32,3%
	1.Klasse		61.308	52.797	43.938	43.523	...	-29,0%
Auslastung Fernverkehr		beide Klassen	42 %	43%	44 %	48,0%	50,7%	+20,7% 17,9%

\* Lt. DB AG 1.314.104 – davon jedoch 59.741 Arriva (= Ausland) \*\* Lt. DB AG 1.316.66; davon jedoch Arriva = 119.123

Die neue Politik der Sparpreise begann 2002. 2013 lag die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr um knapp 4 Prozent unter dem Niveau von 2001. In dieser Zeit erhöhte sich zwar die Auslastung relativ ansehnlich von 43 auf knapp 51 Prozent, was einem Wachstum von rund 18 Prozent entspricht. Doch im gleichen Zeitraum wurde die Sitzplatzzahl im Fernverkehr einigermaßen radikal um 31,6 Prozent abgebaut. Der Kapazitätsabbau ist also deutlich größer als die Kapazitätsauslastung zunahm. Anders ausgedrückt: Die wachsende Auslastung im Fernverkehr der Deutschen Bahn *ist in erster Linie das Resultat eines kontinuierlichen Abbaus der Sitzplatzkapazität*. Dieser Abbau erfolgte auch keineswegs primär durch Sonderfaktoren (auch wenn die Aufgabe der Zuggattung InterRegio 2001/2002 einen Einschnitt darstellte.) Es gab auch danach einen kontinuierlichen weiteren Abbau der Sitzplatzkapazität im Schienenpersonenfernverkehr. Die Behauptung, die höhere Kapazitätsauslastung sei durch das Yield-Management erreicht worden, kann überwiegend auf einen Taschenspielertrick zurückgeführt werden: Wer die Sitzplatzkapazität der Fahrgäste reduziert, erreicht – wenn die übrigen Parameter die gleichen bleiben – naturgemäß eine höhere Auslastung. Der Eindruck, die Züge seien voller und dies rühre daher, dass es mehr Fahrgäste geben würde, täuscht. Ausgerechnet in den Jahren, seit es das Yield-Management gibt, hat die Fahrgastzahl *abgenommen*. Vor allem aber wurde die Sitzplatzzahl massiv reduziert.

Das Mindeste, was sich sagen lässt, ist: Der Nutzen dieses marktorientierten Fahrpreissystems ist betriebswirtschaftlich gesehen eher gering. Verkehrspolitisch und hinsichtlich des Images der Bahn wirkt dieses Tarifmodell jedoch *verheerend*. Erstens weil das System absolut intransparent ist. Zweitens weil sich hier das „Unternehmen Zukunft“ als Billigheimer-Bahn, als Verkehrsmittel für Schnäppchenjäger präsentiert. Drittens weil die Bahn damit Tag für Tag ihre Stammkundschaft vor den Kopf stößt bzw. verhindert, dass sich diese Stammkundschaft massiv vergrößert.

Womit wir beim Gegenmodell angelangt sind: Dem Modell eines Bahnverkehrs, das primär auf einen Zuwachs von Fahrgästen, auf eine große und wachsende Stammkundschaft und auf die Zufriedenheit der Fahrgäste orientiert. Dieses Modell ist auch heute noch weitgehend in der Schweiz verwirklicht.

Dabei ist das Beispiel Schweiz eben nicht, wie das oft von interessierter Seite dargestellt wird, exotisch. Die Grunddaten des Schienenverkehrs im Nachbarland Schweiz sind vielmehr gut auf deutsche Verhältnisse übertragbar. Die Größe des Landes entspricht in der Fläche dem Bundesland Hessen und hinsichtlich der Einwohnerzahl dem Bundesland Niedersachsen. Entsprechend diesen Vergleichsgrößen gibt es in der Schweiz die klassischen drei Arten von Schienenverkehr: S-Bahn, Nah- und Regionalverkehr und Schienenpersonenfernverkehr. Einige wenige Parameter in der Schweiz sind vorteilhaft für die Schiene, so die relative große Siedlungsdichte in den Tallagen. Doch andere sind ausgesprochen nachteilig. Letzteres betrifft vor allem die zu bewältigenden überdurchschnittlich großen Höhenunterschiede, die durch die Topographie bedingte überproportional große Zahl von

<sup>23</sup> Alle Angaben nach Daten & Fakten Deutsche Bahn AG; letzte Ausgabe 2013.

Kunstabauten (Tunneln und Brücken)<sup>24</sup> und die deutlich größeren Minusgrade im Winter mit enormen zusätzlichen Anforderungen für einen sicheren und störungsfreien Schienenverkehr.

Im Schweizer Bahnverkehr gibt es im Grunde *zwei* Mobilitätskarten, die das System bestimmen: neben dem bereits beschriebenen Halbtax-Ticket das GA, das Generalabonnement, eine Netzkarte, die in Ansätzen der BC100 entspricht. Neben den erwähnten 2,3 Millionen Menschen, die das Halbtax-Ticket besitzen, verfügen 442.000 Menschen über ein GA, sind also mit einer Einmalzahlung Schweizweit auf der Schiene mobil. In Tabelle 2 werden die Grunddaten für die Mobilitätskarten in der Schweiz und in Deutschland wiedergegeben, um sodann die Schweizer Struktur entsprechend der unterschiedlichen Bevölkerungszahl auf ein Deutschland mit Schweiz-ähnlichen Bahn-Verhältnissen zu übertragen. Zwei wichtige Erkenntnisse können hieraus gewonnen werden:

*Erstens.* In der Schweiz erzielt die SBB mehr als ein Drittel der Einnahmen aus dem Personenverkehr mit den beiden Mobilitätskarten Halbtax und GA. Dabei wurde bereits berücksichtigt, dass die Hälfte der Einnahmen aus diesen Tickets an andere Verkehrsunternehmen zur Abgeltung von deren Verkehrsdienstleistungen geht, was die enorme Wertigkeit dieser Mobilitätskarten unterstreicht.<sup>25</sup> Damit verfügt das Unternehmen SBB über einen unschätzbaren strukturellen und einen enormen betriebswirtschaftlichen Vorteil: Es gibt einen sehr großen – auch direkt ansprechbaren – Kundenstamm, der gemessen an allen Fahrgästen mindestens drei Mal so groß ist wie derjenige der Deutschen Bahn. Darüber hinaus kann die SBB AG mit sehr stabilen, wenig konjunkturanfälligen Einnahmen rechnen.

*Zweitens.* Das Generalabonnement geriet zum absoluten Renner des Systems. Allein die Einnahmen aus dieser Netzkarte bringen in der kleinen Schweiz mit umgerechnet 1,3 Milliarden Euro sieben Mal so viel wie die BahnCard100 in der rund zehn Mal so großen Bundesrepublik Deutschland. Der SBB bringen sie direkt rund 650 Millionen Euro, was 28 Prozent ihrer Einnahmen im Personenverkehr entspricht.

In der Schweiz sind die beiden Mobilitätskarten der Generalschlüssel für einen Schweiz-weiten öffentlichen Verkehr.

---

<sup>24</sup> Die SBB nennt 303 Tunnelteile mit einer Gesamtlänge von 257 km; DB Netz weist 692 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 492 km aus. Die SBB hat 6.054 Bahnbrücken (mit einer Gesamtlänge von 92 km) in ihrem Bestand, bei DB Netz sind es 24.977 Brücken (eine Kilometerangabe fehlt hier). Überträgt man die Schweizer Verhältnisse auf die rund zehn Mal größere Bundesrepublik Deutschland, dann müsste es hierzulande 3000 Tunnel mit einer Länge von 2500 km und 60.000 Brücken geben. Angaben nach Daten & Fakten 2013 und SBB in Zahlen und Fakten 2012.

<sup>25</sup> Die Quelle hierfür nach: Manual Direkter Verkehr, VÖV-UTP – Verband Öffentlicher Verkehr - Union des Transports Publiques, Bern 2007.

Tabelle 2: Drei Bahnsysteme: Schweiz und Deutschland im Jahr 2013 und Deutschland mit Schweizer Verhältnissen

1	2	3	4	6	7	8	9
Ticket-Art	Anzahl in Tsd.	Einnahmen in Mio Euro	Ges. Einnahmen aus Mobilitätskarten in Mio Euro	Anteil von (4), der bei SBB/DB verbleibt	Summe von (4), die für SBB/ DB verbleibt	Gesamte Einnahmen Personenverkehr in Mio Euro	Einnahmen aus Rabattkarten in % der Gesamteinnahmen
<b>SCHWEIZ</b>							
Halbtax	2.340	300	1.600	50 %	800	2.300	34,8 %
General-Abo (GA)	442	1300					
<b>DEUTSCHLAND (DB AG)</b>							
BahnCard50 (BC50)	1.480	445	900	75%*	675	8.500**	7,9 %
BahnCard25 (BC25)	3.445	275					
BahnCard100 (BC100)	42	180					
<b>DEUTSCHLAND mit CH-Verhältnissen***</b>							
Halbtax-D	22.230	3.600****	18.600	50 %	9.300	27.500	34 %
GA-D	4.199	15.000*****					

\* Geschätzt // \*\* 3,933 Mrd. Euro Schienenpersonenfernverkehr + 4,56 Mrd. Euro Schienenpersonennahverkehr DB Regio (ohne Bestellerentgelte (in den entsprechenden SBB-Zahlen sind die staatlichen Zuwendungen zum Nahverkehr ebenfalls *nicht* enthalten) // \*\*\* Schweizer Zahlen multipliziert mit 9,8 // \*\*\*\* Halbtax D zu 160 Euro im Durchschnitt (140 Euro 2. Kl. / 200 Euro 1. Kl.) oder 160 Euro mit Gültigkeit für beide Klassen // \*\*\*\*\* GA-D zu 3500 Euro im Durchschnitt (3000 Euro 2. Kl. / 4000 Euro 1. Kl.)

Es gibt kein überzeugendes Argument dagegen, dass eine vergleichbare nachhaltige Verkehrsorganisation nicht auch in Deutschland zu verwirklichen sei. Die Funktion „City-plus“ bei den deutschen BahnCards ist ein zaghafter Versuch, eine vergleichbare Entwicklungsrichtung hin zu einem universellen öffentlichen Verkehr einzuschlagen.

**Bilanz:** Die Deutsche Bahn AG hat es zwei Jahrzehnte lang versäumt, die ihr gebotenen Chancen im Schienenverkehr wahrzunehmen. Sie plant 2015 mit dem, was sie als „Weiterentwicklung der BahnCard“ bezeichnet, ein zweites Mal den Schlüssel zur Eingangstür für einen solchen nachhaltigen Entwicklungsweg wegzuerwerfen.

### XIII

#### Die Verantwortung von Bund und Bundesregierung für die Bahn

Doch was heißt eigentlich: „Die Deutsche Bahn plant...“ „Die DB AG beabsichtigt...“? Die Deutsche Bahn AG befindet sich zu 100 Prozent in Bundeseigentum. Die Verpflichtung auf Verkehrsangebote entsprechend „den Verkehrsbedürfnissen“ und orientiert am „Wohl der Allgemeinheit“ ist, wie oben erwähnt und dort vollständig zitiert, Verfassungsauftrag. Dieser Auftrag wurde Ende 1994 parallel mit den Beschlüssen und Grundgesetzänderungen zur Bahnreform im Grundgesetz verankert – als Garantie dafür, dass mit der Umwandlung von Bundesbahn und Reichsbahn als „Sondervermögen des Bundes“ in eine Aktiengesellschaft diese sich nicht nach rein marktwirtschaftlichen Kriterien entwickeln würden.

Der Schlusssatz von Grundgesetz Artikel 87e, Absatz (4) lautet: „Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“. Ein solches Bundesgesetz zur Regelung dessen, was das alles heißt – Verkehrsangebote nach „Verkehrsbedürfnissen“ und solche „zum Wohl der Allgemeinheit“ – gibt es

nicht. 21 Jahre lang hat der Gesetzgeber es „vergessen“, versäumt und vernachlässigt, ein solches Bundesgesetz zu erarbeiten und zu beschließen. Es gab mehrere Versuche und Vorschläge in dieser Richtung – einer wurde 2000/2001 im Zusammenhang mit der geplanten Einstellung des InterRegio durch die baden-württembergische Landesregierung, die damals von CDU und FDP gestellt wurde und die sich damit in Opposition zur damaligen rot-grünen Bundesregierung sah, über den Bundesrat gestartet. An einer weiteren Initiative vom März 2001 im Bundestag mit einem ausformulierten Gesetzesantrag war ich maßgeblich beteiligt.<sup>26</sup> Aktuell scheint es entsprechende Diskussionen in der Landesregierung von Rheinland-Pfalz zu geben.

Die Verantwortung des Bundes für den Schienenverkehr war 1994 durchaus umfassend vorgesehen – einschließlich der Verantwortung für die Tarifgestaltung. So legt das Allgemeine Eisenbahn-Gesetz (AEG) fest: „Die Tarifhoheit liegt beim Bund, soweit es sich um Beförderungsbedingungen einer Eisenbahn des Bundes für ihren Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr handelt, im übrigen bei den Ländern.“ Womit nicht nur die Preisgestaltung im Einzelnen, sondern auch die Mobilitätskarten als Teil der „Tarifhoheit“ Bundesangelegenheit sind. Warum heißt es dann seitens der Bundesregierung und in der Öffentlichkeit immer, die Tarifgestaltung im Schienenfernverkehr sei Sache der Deutschen Bahn AG? Ganz einfach – weil der Folgesatz im zitierten AEG-Paragraf lautet: „Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis der Genehmigung verzichten.“ Was aber heißt: Der Bund verzichtet seit 21 Jahren. Er will seine Verantwortung nicht wahrnehmen, obgleich diese vom Gesetzgeber eigentlich vorgesehen ist und der Verzicht die Ausnahme sein soll.

**Bilanz:** Der Bund – die Bundesregierung und die Mehrheit des Bundestags – weigern sich seit mehr als zwei Jahrzehnten, dem Auftrag gerecht zu werden, den der Gesetzgeber mit der Bahnreform beschloss: Sicherzustellen, dass auch eine Deutsche Bahn als Aktiengesellschaft ihren öffentlichen Aufgaben gerecht wird.

#### XIV

#### ***Die Bundesregierung plant für 2015 erneut die Bahnprivatisierung***

Bereits *verfassungsrechtlich* erscheint es äußerst problematisch, dass Legislative und Exekutive den erklärten Verfassungsauftrag in Sachen Bahn systematisch ignorieren. *Politisch* ist das Verhalten ein doppelter Skandal: Auf diese Weise wird dazu beigetragen, dass die Betroffenen – die aktuellen und die potentiellen Fahrgäste – kaum eine Handhabe haben, gegen diese Nicht-Dienstleistung z.B. auf juristischem Weg vorzugehen.

Vor allem aber wird auf diese Weise das Projekt *Bahnprivatisierung offengehalten und vorangetrieben*. Eine Deutsche Bahn AG, die durch das in Grundgesetz-Artikel 87e verlangte Bundesgesetz bei den Verkehrsangeboten auch in *konkreter* Form – durch ausführendes Bundesgesetz – an das „Wohl der Allgemeinheit“ gebunden würde, wäre für einen Börsengang einigermaßen ungeeignet; die Eigentümer von privatem Kapital würden ziemlich sicher vor einem entsprechenden Engagement zurückschrecken.<sup>27</sup> Beispielsweise könnte – wie im Bundesratsantrag aus Baden-Württemberg 2000/2001 und im PDS-Antrag im Bundestag 2001 vorgesehen, festgelegt werden, welches Minimum an Fahrzeug-Kilometerleistung im Schienenpersonenfernverkehr zu erbringen ist. Oder es könnte vereinbart werden, dass alle 154 Oberzentren in Deutschland mindestens im Ein-Stunden-Taktverkehr an den Schienenfernverkehr anzubinden sind.

<sup>26</sup> Siehe Gesetzesentwurf der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus und der Fraktion der PDS „Entwurf eines Gesetzes zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs – Bundesschienenpersonenfernverkehrsgesetz – BSPFVG) vom 27. März 2001, DS14/5662.

<sup>27</sup> Interessant ist hier ein Vergleich mit dem VW-Gesetz, gegen das Kapitalkreise und die EU Sturm laufen, weil es den Marktgesetzen widersprechen würde. Im Vergleich zur GG-Bindung der Bahn und zu einem entsprechenden Ausführungsgesetz des Bundes ist dieses VW-Gesetz harmlos. Die Beteiligung der öffentlichen Hand ist eher bescheiden (Minderheitsbeteiligung des Bundeslandes Niedersachsen). Es gibt keine Verankerung in der Verfassung und vor allem keinen Verfassungsauftrag zur inhaltlichen Ausrichtung dieses öffentlichen Engagements.



Allerdings steht im Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz auch, die Tarifoheit gelte für „eine Eisenbahn des Bundes“. Erfolgt eine materielle Privatisierung, dann gibt es keine „Eisenbahn des Bundes“ mehr. Und das ist des Pudels Kern. Die Indizien, dass 2015 erneut der Versuch unternommen wird, die Deutsche Bahn AG zu privatisieren, verdichten sich. Was 2005 die damalige schwarz-rote Bundesregierung in ihren Koalitionsvertrag schrieb, die Deutsche Bahn AG an die Börse bringen zu wollen, steht heute, zehn Jahre später, erneut auf der Tagesordnung.<sup>28</sup> Dafür spricht die Hartnäckigkeit, mit der sich auch diese Bundesregierung weigert, den Anforderungen des Grundgesetzes an eine Bahn mit öffentlichem Auftrag gerecht zu werden. Dafür spricht der zitierte Satz aus der ersten Fassung des neuen Beteiligungsberichts vom November 2014. Dafür spricht das Aufsichtsrats-Papier zur „Weiterentwicklung der BahnCard“ und die Parallelität zwischen dem aktuellen Projekt zur Abschaffung der BC50 und der Vorgehensweise 2002/2003 mit der durchgeführten ersten Abschaffung der BahnCard als Vorbedingung für den Bahnbörsengang.

Und dafür spricht nicht zuletzt der Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung. Zwar hieß es bei Abfassung dieses Dokuments in den meisten Medien, dort stehe eine Absage an eine Bahnprivatisierung. Beispielsweise schrieb die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* am 28. November 2013: „Für die Schiene legen sich Union und SPD fest: Einen Börsengang der Bahn soll es nicht geben.“ In Wirklichkeit steht im Koalitionsvertrag steht etwas Anderes und zwar: „Wir stehen zum integrierten Konzern DB AG. Die Eisenbahninfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und bleibt in der Hand des Bundes.“

Genau diese Formulierung, wonach die Eisenbahninfrastruktur „in der Hand des Bundes“ bleiben würde – was, wenn auch nur hinsichtlich der *mehrheitlichen* Anteile, auch in der Verfassung Art. 87e so festgehalten wird – öffnet das Tor für eine Privatisierung sperrangelweit. Und zwar für die Privatisierung des Eisenbahnbetriebs, der unter dem Dach der 2008 gegründeten Subholding DB Mobility Logistics – DB ML – zusammengefassten Transportsparten DB Regio, DB Fernverkehr, DB Schenker Railion und DB Schenker Logistics. Für die Nichtprivatisierung dieser Transportsparten, die von der Infrastruktur getrennt sind, gibt es keine Garantie. Eine besondere Gefahr stellt hier der mögliche *Einstieg eines Investors* dar (Beteiligung an DB ML). Wie formulierte doch im November 2009 der seit einem guten halben Jahr im Amt befindliche Bahnchef Rüdiger Grube: „Der Zeitpunkt für eine Privatisierung wird wieder kommen, gar keine Frage.“<sup>29</sup>

**Bilanz:** Hinter der neuen Debatte um die BahnCard verbirgt sich ein deutlich größeres Projekt. Es geht erneut um die Privatisierung der Deutschen Bahn. Ebenso wie die schwarz-rote Koalition sich dieses Vorhaben vor einem Jahrzehnt setzte, setzt sich die aktuelle schwarz-rote Bundesregierung erneut das Ziel Bahnprivatisierung. Ebenso wie die damalige CDU/CSU-SPD-Bundesregierung 2005 wusste, dass sie ein solch brisantes Vorhaben dann kaum durchsetzen kann, wenn es in allzu große Nähe zur nächsten Bundestagswahl gerät (was 2008 auch dazu beitrug, dass das Projekt eine Minute vor zwölf gestoppt wurde), weiß die aktuelle Bundesregierung, dass für ein solches Vorhaben 2015 das entscheidende Jahr ist.

W. W., Berlin, den 5. Januar 2015

<sup>28</sup> Die beiden wichtigsten Parteivertreter, die das Ziel Bahnbörsengang 2005 in den damaligen Koalitionsvertrag hineinschreiben ließen, waren Gerhard Schröder für die SPD und Otto Wiesheu für die Union. Wiesheu war damals CSU-Wirtschaftsminister in Bayern. Er wurde wegen seines Engagements für die Bahnprivatisierung wenige Monate später mit dem Job eines Bahn-Vorstands belohnt. Vergleiche zum Fall Pofalla bieten sich an; bereits heute sind dessen Verdienste um eine zukünftige Bahnprivatisierung erheblich: Er war laut Tageszeitung Die Welt (5.1.2014) maßgeblich daran beteiligt, dass 2010 Utz-Hemuth Felcht als neuer DB AG-AR-Vorsitzender berufen wurde. Felcht ist ein Hedge Fonds-Mann (One Equity Partners = US-Bank JP Morgan), der ggfs. von der Bahnprivatisierung profitiert. Pofalla trug maßgeblich dazu bei, dass der DB AG-Aufsichtsrat im März 2013 die zwei Milliarden Euro zusätzliche Kosten beim Projekt Stuttgart 21 absegnete. Pofalla ist Mitunterzeichner des Koalitionsvertrags von Ende 2013.

<sup>29</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 7. November 2009.