Das geplante Desaster der DB ist kein Versehen.

Es gibt Täter. Sie sitzen in Berlin. Und seit Jahren im Tower der DB.

Das Monster Deutsche Bahn AG zerschlagen

von Arno Luik | Verantwortlicher: Redaktion **NachDenkSeiten**

Das Corona-Virus ist fatal für die Gesellschaft: Es tötet, macht Menschen arbeitslos, zerstört Freund- und Bekanntschaften. Aber noch aus einem anderen Grund ist dieses Virus fatal: Dank ihm ist noch ein Minister an der Macht, für den es schon seit allzu vielen Monaten keinen Grund gibt, noch im Amt zu sein. Die Rede ist von Andreas Scheuer, dem Verkehrsminister (CSU), dem Maut-Mann [3], der ohne rot zu werden vor Scham, es versteht, den größten Unfug, nämlich Flugtaxis, als Mobilitätskonzept für die Zukunft anzupreisen, der dafür gesorgt hat, dass E-Roller [4], diese unwürdigste Art der menschlichen Fortbewegung, die Innenstädte vermüllen.

Dieser Andreas Scheuer, eigentlich unfassbar, ist der Herr über ein Ministerium mit **60** angeschlossenen Behörden. Er ist der Herr über einen Etat von **30** Milliarden Euro. Mit diesem Batzen Geld könnte man viel im Land verbessern, gerade er, denn er ist ja auch der Herr über die Bahn AG – und dass es der Bahn gut gehen sollte, ist in Zeiten des Klimawandels das Gebot der Stunde.

Wer sich für die Bahn einsetzt, der macht derzeit Punkte – das weiß natürlich auch Scheuer, dem auch klar ist, dass er ist, was er nicht sein will: ein Minister auf Abruf. Und so tritt er am 30. Juni vor die Presse, präsentiert ein 80-seitiges Dossier, nennt es „**Schienenpakt** [5]“ und dieser Pakt ist voller Verheißungen und Versprechungen, ist voller Versprechungen und Verheißungen – wie man sie seit Jahrzehnten von Verkehrsministern und Bahnchefs halt immer wieder so hört.

Öfter, schneller, pünktlicher, leiser, zuverlässiger – Bahnfahren soll nun schöner werden. Man werde deswegen viel Geld, sehr viel Geld in die Bahn investieren, bis 2030 fast 90 Milliarden Euro. Das Ziel: Mehr Güter, ja wirklich, versprochen, sollen auf die Schienen, die Fahrgastzahlen sollen sich verdoppeln und, ganz, ganz wichtig, die neue DB-Wunderwaffe soll jetzt rasch zum Einsatz kommen: der Taktverkehr.

Zwischen den Großstädten sollen ab 2025 alle 30 Minuten Züge fahren, „eine kleine Revolution“ nennt das der Minister (oh Mann, dieser Verkehrsminister müsste mal auf die Fahrpläne schauen: Auf den Hauptstrecken etwa Dortmund – Frankfurt, Stuttgart – München, Hamburg – Fulda, Nürnberg – München gibt es den Halbstundentakt schon längst). Aber egal, dieser Minister ist sehr stolz auf all die Dinge, die er vollmundig verkündet. Und dann verspricht er auch noch dies: Auf der Renommierstrecke zwischen Hamburg und Berlin werden die Züge schon ab diesem Dezember halbstündlich fahren! Scheuer: „Es ist der Pakt für den Takt“.

Hört sich gut an. Nur: Der Pakt für den Takt wird nie Fakt.

► Realitätsverlust

Wie losgelöst von der Realität das ministerielle Großgetöne ist, zeigt sich schon an dieser Renommierstrecke: Die wird im Herbst 2021 für zehn Wochen komplett gesperrt, Fahrpläne ade (nur in Klammern: So etwas wie Vollsperrungen ganzer Strecken über zig Kilometer, bei der Bahn AG heute der Normalfall, gab es bei der Deutschen Bundesbahn nie. Da wurde meist unbemerkt von den Reisenden unterm „rollenden Rad“ repariert – die angeblich so verschnarchte Beamtenbahn war da fix).

Wie losgelöst von der Realität dieser Minister agiert, agieren darf, zeigt sich auch daran: Eigentlich sollte am vergangenen Dienstag der sogenannte „Zielfahrplan“ für das Jahr 2030 präsentiert werden, der integrale Taktverkehr für Deutschland. Aber das hat nicht geklappt, weil es doch noch ein paar Leute im Bahntower [6] und im Verkehrsministerium gibt, die wissen, dass dieser Taktverkehr, der in der Schweiz seit langem normal ist, nicht zu realisieren ist. Es ist in den vergangenen Jahren – seit der Bahnreform 1994 und dem damit angestrebten Börsengang – einfach zu viel zerstört worden, so viel, dass diese Bahn heute in einem fast nicht mehr reparablen Zustand ist. Das ist keine Polemik, nein.

Dass Scheuer seine Pläne nun als „kleine Revolution“ überhöht, zeigt nur seine Unwissenheit in Sachen Bahn. Taktverkehr ist eine uralte Sache, den gab es schon 1904 bei der Königlich-Preußischen Staatsbahn (P.St.B. [7]), da hieß er „Rhythmischer Zugverkehr“, den gab es schon in den frühen 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts im Ruhrschnellverkehr (RSV [8]), den gab es ab 1979 bei der Deutschen Bundesbahn.

Deutschland, fast vergessen, war über 100 Jahre lang, bevor es zum Autoland wurde, ein Bahnland, Vorbild für die Bahnen weltweit, Vorbild auch für die Schweiz, die heute in Sachen Bahn so bewundert wird. Vorbei. Das nahezu Perfekte wurde kaputtgemacht. Das wissen die Verantwortlichen bei der Bahn und der Politik, und ihre Versprechungen, auch das wissen sie, sind Märchenerzählungen. Und auch das, leider, ist keine Polemik.

Wie hoffnungslos inkompetent die Verantwortlichen agieren, komplett an der Wirklichkeit vorbei, zeigt gerade dieser angestrebte Halbstundentakt. Wenn er realisiert wird, wird er für die Bürger wenig bringen, aber eine sehr teure Sache werden, denn: Es gibt Stoßzeiten, zu denen mehr Züge gebraucht werden, und es gibt Flauten und saisonale Schwankungen.

Als die Eisenbahner noch Profis waren und nicht überzahlte Azubis aus bahnfernem Gewerbe (Bahnchef Heinz Otto Dürr [9]: Autoindustrie, Bahnchef Hartmut Mehdorn [10]: Auto- und Luftfahrtindustrie, Bahnchef Rüdiger Grube [11]: Autoindustrie, Bahnchef Richard Lutz [12]: eifriger Schüler von Dürr, Mehdorn, Grube), wusste man das, hatte man auch noch das fachliche Knowhow, um flexibel auf die Kundenströme zu reagieren. So gab es zum Beispiel an Ostern, Weihnachten und zum Ferienbeginn sogenannte Vor- und Nachzüge zu den fahrplanmäßigen Zügen, damit die Kunden bequem reisen konnten.

Und heute? Da kosten die Fahrkarten zu den Stoßzeiten, etwa an Ostern, deutlich mehr, aber dafür darf man dann in den hoffnungslos überfüllten Zügen vor den Toiletten auf dem Flur sitzen.

Ein Blick in die alten Fahrpläne zeigt, wie modern früher die Bahn war, zum Beispiel im letzten Friedenssommer 1939. Da fuhr man dichtgetaktet, wenn nötig: Abfahrt von Hamburg HBF nach Berlin: 7:03 Uhr, 7:10 Uhr, 8:10 Uhr. Rückfahrt von Berlin nach Hamburg: 18:11 Uhr, 18:26 Uhr, 18:35 Uhr. Am späten Vormittag, am frühen Nachmittag fuhren entsprechend der Nachfrage weniger Züge, da fuhren sie dann im Stundentakt.

Also: Was bringt ein starrer Halbstundentakt, wenn morgens und abends für zwei Stunden viele Pendler die Züge dringend brauchen, danach aber die Züge dann fast leer sind? Dann ist der Halbstundentakt rausgeworfenes Geld. Der außerdem, und das zerstört wieder Geld, den Güterzugverkehr behindert.

Nein, was Scheuer & Lutz an jenem Dienstag präsentierten, lässt nichts Gutes für die Bahn erwarten – da ist keine Strategie erkennbar, nicht mal die profansten Fragen werden beantwortet: Wo sollen denn plötzlich die Züge und das Personal herkommen? Wo sollen die erforderlichen Strecken plötzlich herkommen?

Um auf den Standard der Schweiz zu kommen, was das Minimum für den so oft bejubelten Hochtechnologiestandort Deutschland wäre, müsste das Bahnnetz augenblicklich um 25.000 Kilometer erweitert werden – ein Ding der Unmöglichkeit. „Pitoyabel“ [erbärmlich, kläglich; H.S.], höhnen Schweizer Zeitungen, sei die Situation bei der Deutschen Bahn.

Wie bedauernswert die Lage ist, dokumentieren ein paar Zahlen: Hatte die Bahn 1994 noch 130.000 Weichen und Kreuzungen, sind es heute gerade noch 70.000 Stück, war die Netzlänge 1994 noch über 40.000 Kilometer, sind es heute noch 33.000 Kilometer, hatte die Bahn vor zwölf Jahren noch knapp 120.000 Güterwagen, sind es heute noch 65.000, und die sind im Schnitt gut dreißig Jahre alt. Gab es 1994 noch knapp 12.000 Gleisanschlüsse für die Industrie, sind es heute knapp über 2000.

Und noch etwas: Seit 1994 sind über hundert Groß- und Mittelstädte vom Fernverkehr abgehängt worden, etwa Potsdam, Chemnitz, Bremerhaven, Krefeld, Trier, Heilbronn. Für 17 Millionen Bürger ist das Bahnfahren unattraktiver gemacht worden.

Wohin man blickt: Abbau, Zerfall.

► Für diese Zerstörung gibt es natürlich Täter:

Sie sitzen, Damen und Herren, im Bahntower, im Verkehrsausschuss, im Verkehrsministerium und im Bundeskanzleramt, dort vor allem, da wird bestimmt, wer Bahnchef sein darf. Zum Beispiel Hartmut Mehdorn. Dass Mehdorn, dieser Bahn-Azubi, 1999 an die Spitze der Bahn kam, ist fatal. Als er die Konzernführung übernahm, machte die Bahn noch 95 Prozent ihres Umsatzes in Deutschland und über 90 Prozent mit dem Fahren von Zügen. Heute macht die Bahn AG weit über 50 Prozent ihres Umsatzes im Ausland und über 50 Prozent mit, wie sie es nennt, „Non-Rail-Aktivitäten“.

Die Deutsche Bahn ist in 140 Ländern aktiv – zu Luft, zu Wasser und auf dem Land, in Ländern wie Aserbaidschan, Usbekistan, Mongolei, Sri Lanka, Mauritius, Trinidad-Tobago, Aruba oder Madagaskar. Deutsche Steuergelder, weit über zehn Milliarden Euro, wurden investiert, um die Deutsche Bahn AG zu einem weltweit operierenden Logistikkonzern zu transformieren. Ein finanzieller Großeinsatz, der sich nie amortisieren wird. Diese Bahn AG ist ein weltumfassendes Reich, in dem die Sonne nie untergeht, aber die Bahn hierzulande ist bloß noch ein lästiges Anhängsel.

Der Steuerzahler zahlte und zahlt für diese unverantwortliche Transformation der Bahn (Politik und auch Medien schauten weg oder fanden es gut, was da im neoliberalen Privatisierungsrausch entstand), doch jetzt wird die Rechnung für das selbstproduzierte Desaster präsentiert: Unpünktlichkeit. Zerfall. Verkommene Bahnhöfe auf dem Land, oft

verdreckt, ohne Personal, ohne Service, ziemlich trostlos alles.

Wird es nun mit diesem Schienenpakt, diesem ministeriell bejubelten Masterplan, der merkwürdigerweise von 25 Organisationen, etwa dem NABU [13], der Deutschen Umwelthilfe, Gewerkschaften, Unternehmen mitgetragen wird, besser?

► Gibt es nun eine Rückkehr zur Vernunft?

Vielleicht. Wohl eher nicht. Aber gegen besseres Wissen will ich die Hoffnung nicht verlieren – auch wenn ich nicht sehe, dass sich etwas zum Besseren ändert. Denn die Verantwortlich agieren weiterhin unverantwortlich: Sie propagieren wieder milliardenschwere Großprojekte, unökonomische Rennstrecken, unökologische Tunnelbauten. Milliarden Euro werden gerade in Münchens zweite Stammstrecke versenkt, weitere vielleicht demnächst im Frankfurter Untergrund, schon seit Jahren bei Stuttgart 21.

S 21 kostet derzeit über acht Milliarden Euro. Jetzt wird es nochmals um viele Milliarden teurer und damit zum endgültigen Wahnsinnsprojekt: Am Flughafen soll nun, um Engpässe zu vermeiden, ein zehn Kilometer langer Tunnel gebaut werden, darüber hinaus sind weitere Tunnel angedacht, alles in allem so um die 40 Kilometer zusätzlicher Röhren im Untergrund (zur Erinnerung: S 21 hat schon jetzt ein 60 Kilometer langes Tunnelwirrwarr unter Stuttgart) und damit zusätzliche Kosten von rund sieben bis acht Milliarden Euro – damit dieser Unsinnsbahnhof eventuell irgendwie ein wenig funktioniert, aber trotz des gigantischen Geldeinsatzes definitiv das verhindert, was propagiert wird: den Taktfahrplan. Den Taktfahrplan, den der alte Kopfbahnhof [14], der perfekt war und trotz der mutwilligen Zertrümmerung noch immer fast perfekt ist, mühelos schaffen würde.

Die Bahnverantwortlichen machen gerne gute Dinge kaputt: Deutschland hat ein perfektes Zugleitsystem. Nun soll das Perfekte – wie bei S 21 – durch etwas Unperfektes ersetzt werden. Und – wieder wie bei S 21 – mit einem gigantischen Geldeinsatz. Obwohl die Schweiz mit ETCS [15] (European Train Control System, *deutsch* Europäisches Zugbeeinflussungssystem) schlechte Erfahrungen macht, wird es als alternativlos bezeichnet. Dabei, das zeigen die Schweizer Erfahrungen, ist dieses System sehr anfällig, unzuverlässig in Bahnhöfen, Tunneln, auf Mischstrecken – und deutlich weniger leistungsfähig als das jetzige System. Aber dafür ist es sündhaft teuer. Seine Implementierung wird weit über 20 Milliarden Euro kosten – ein riesiges Subventionsprogramm für ein paar Konzerne.

Und auf der Strecke bleibt ein vernünftiger Bahnverkehr.

Egal. Die Bahnverantwortlichen, vor allem Scheuer und Bahnvorstandsmitglied Ronald Pofalla [16], auch so ein Bahn-Azubi, schwärmen von Digitalisierung, während analog so viel im Eimer ist und es an so vielem fehlt: Mitarbeitern, Schienen, Lokomotiven, Zügen, Reserven. So desolat ist die Lage, dass überforderte Mitarbeiter nachts in den Ausbesserungswerken, wie mir einer erzählte, „vor Wut und Verbitterung aufschreien, weil wir die Schnauze vollhaben von den kaputten Toiletten in den ICE-3-Zügen“.

Es ist Zeit für ein zweite Bahnreform, Zeit, das bürokratische Monster „Bahn AG“ mit seinen acht Bahngesellschaften und seinen Hunderten von Subunternehmen und Beteiligungen zu zerschlagen, sich von den unseligen Auslandseinsätzen zurückzuziehen und sich auf das zu besinnen, für das die Bürger hierzulande viel Geld ausgeben: Für einen ordentlichen, kostengünstigen Bahnverkehr, der auch auf dem Land abseits der ICE-Prestigestrecken funktioniert, der so seinem grundgesetzlichen Auftrag endlich gerecht wird, nämlich: dem Allgemeinwohl verpflichtet zu sein.

Arno Luik, Autor des Buches „**Schaden in der Oberleitung**“.

_____

Arno Luik, Jahrgang 1955, war Reporter für Tempo und die Wochenpost, Autor für Geo und den Tagesspiegel, er war Chefredakteur der taz (1995/96) und ist seit 2000 Autor beim Stern. Für seine Berichterstattung in Sachen Stuttgart 21 erhielt er 2010 den “Leuchtturm für besondere publizistische Leistungen” des Netzwerks Recherche. Bei der Anhörung des Deutschen Bundestags „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären“ im Jahr 2015 wurde Luik als Sachverständiger gehört.

"**Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn.**" von Arno Luik. Verlag Westend, 296 Seiten, Paperback, Erscheinungsdatum: 02.09.2019, ISBN 978-3-86489-267-7. Preis 20,00€. Das Werk ist auch als eBook für 13,99€ erhältlich, die ISBN 978-3-86489-754-2.

»Sie haben es wahrscheinlich schon gemerkt, dass alle unsere Klos defekt sind. Ich weiß auch nicht, warum das so ist. Aber auf Gleis 3 steht ein Zug, dort funktionieren die Klos. Wenn Sie also unbedingt müssen – gehen Sie durch die Unterführung rüber, wir warten auf Sie!« (DB)

Nachfolgend eine kurze Beschreibung und die Inhaltsübersicht:

Das Desaster der Deutschen Bahn ist kein Versehen. Es gibt Täter. Sie sitzen in Berlin. In der Bundesregierung, im Bundestag. Und seit Jahren im Tower der Deutsche Bahn. Kritik an der Deutschen Bahn bleibt oft stehen bei lustigen Englischfehlern, falschen Wagenreihungen oder ausfallenden Klimaanlagen. Doch die Malaise liegt im System: Seit der Bahnreform im Jahr 1994, nach der die Bahn an die Börse sollte, handeln die Bahn-Verantwortlichen, als wollten sie die Menschen zum Autofahrer erziehen.

Arno Luik, einer der profiliertesten Bahn-Kritiker, öffnet uns mit seinem Buch die Augen. Konkret geht es um Lobbyismus, Stuttgart 21, um Hochgeschwindigkeitszüge, um falsche Weichenstellungen, kurz: um einen Staatskonzern, der außer Kontrolle geraten ist. 10 Milliarden jährlich pumpen wir Steuerzahler in die Deutsche Bahn - dafür ist sie dann in 140 Ländern der Welt im Big Business tätig. Aber hierzulande ist die Bahn eine echte Zumutung: Die Züge fahren immer unpünktlicher, oft fahren sie gar nicht und manchmal sind sie ein Risiko für unser Leben. "Ich würde Sie ja gerne hauen. Aber Schläge bringen nichts, Sie bleiben ja doch bei Ihrer Meinung." Bahnchef Hartmut Mehdorn zu Arno Luik, 2007.

Inhalt

Der kleine Bahnhof 7

Das Symbol für den Niedergang: Stuttgart 21 13

2 Mehdorns Weltmachtphantasien 98

3 Die Kunst der Selbstbereicherung 118

4 Die Botschaft von Eschede 124

5 Ohren zu im Weltkulturerbe 146

6 Der wichtigste Strippenzieher 169

7 Die Pofalla-Wende 172

8 Von wegen Güter auf die Schiene 198

9 Der Mythos vom Öko-Champion 209

10 Das Teuerste muss es sein 229

11 Protz in Metropolen, Bahnhofs-Ruinen auf dem Land 249

12 Unfähige Verkehrsminister 256

13 Die Einflussagenten 264

14 Endlich ein Eisenbahner 268

15 Neue Mitspieler und die Folgen 275

16 Verkehrswende? Nicht mit diesen Leuten 281

Ausblick: Ist diese Bahn noch zu retten? Und wenn ja: wie? 291

Bonus: Die Leiden der Deutschen Bahn

Monologe von Bahndirektor a.D. Klaus-Dieter Bodack (87,100), Eisenbahnunternehmer Armin Götz (103, 197, 206), Lokführer Karl (129, 237) und Lärmopfer Frank Gross (158)

Lesetipps weiterer Bahn-kritischer Artikel:

»**DB-Fahrgastinformation: Verspätung eines . . . Ist die Deutsche Bahn AG überhaupt noch reformierbar?**

Inkompetenz und Verantwortungslosigkeit wechseln sich ab. La ferrovia tedesca ha finito – Die deutsche Bahn ist am Ende. Leider sind die pro Tag wohl in die Tausende gehenden, inzwischen gewissermaßen zur DNA der Deutschen Bahn gehörenden Verspätungen keine Ausnahmen, sondern der alltägliche Regelfall. Bei unseren Schweizer Nachbarn (ich wohne nur 70 Kilometern von der Grenze entfernt) sind solche Pannenevents, wie sie seit bereits Jahrzehnten von der Deutschen Bahn wenig imponierend "zelebriert" werden, die absolute Ausnahme – denn die Schweizerische Bundesbahnen (SBB) laufen genauso pünktlich wie die legendären Schweizer Uhrwerke.« Von Klaus Rißler / ANSAGE.org, im KN am 11. November 2025 >> **weiter** [17].

»**Die Deutsche Bahn: Fortbewegung unter Drittweltniveau**

Von den Leiden eines Bahnreisenden der Deutschen Bahn AG: Ein Tatsachenbericht. An jedem Tag wird Millionen Nutzern der Bahn frech in Erinnerung gerufen, dass es sich bei diesem Staatskonzern um ein über viele Jahren hinweg kaputtgespartes, marodes Unternehmen handelt – falls sie sich dessen immer noch nicht bewusst sein mögen. Wer jedoch trotzdem der Illusion nachhängt, dass sich an diesem Zustand innerhalb eines nur halbwegs überschaubaren Zeitraums jemals etwas ändern könnte, dürfte sich im Lande Utopia wiederfinden.« Von Klaus Rißler / ANSAGE.org, im KN am 18. Juli 2025 >> **weiter** [18].

»**Die Deutsche Bahn ist eine Katastrophe. Kaputter, teurer, tot:**

Deutsche Bahn soll weiter sparen. Marode und unzuverlässig: Die Deutsche Bahn ist eine Katastrophe. Mehr investieren? Fehlanzeige. FDP-Minister Volker Wissing will weiter sparen: Zehntausende Mitarbeiter soll das Unternehmen entlassen, weitere Strecken stilllegen und die Preise hochschrauben. Hauptsache, die Vorstandsboni fließen.« Von Susan Bonath | RT DE, im KN am 07. Sept. 2024 >>**weiter** [19].

»**Das geplante Desaster der Deutschen Bahn ist kein Versehen.Schaden an der Oberleitung.**
Es gibt Täter. Sie sitzen in Berlin. Und seit Jahren im Tower der DB. Das Monster Deutsche Bahn AG zerschlagen« von Arno Luik, **NachDenkSeiten**, im KN am 9. Juli 2020 >>**weiter** [2].

»**Die Deutsche Bahn diskriminiert Menschen mit Behinderung.**
10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention gehen an der Bahn vorbei Deutschland hat die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK [20]) vor 10 Jahren unterzeichnet. Die Unterschrift gaukelt guten Willen vor. Die Umsetzung lässt auf sich warten – etwa wie beim Pariser Klimaabkommen. Deutschland profiliert sich international als Klimaretter. Im Inland kündigt es die Klimaziele auf und blockiert die Energiewende. Die UN-BRK hat eine inklusive Gesellschaft ohne Barrieren und Diskriminierung zum Ziel. Wir sind in vielen Bereichen noch sehr weit von diesem Ziel entfernt.« von Cécile Lecomte, 4. April 2020, im KN am 12. Mai 2020 >>**weiter [21]**.

»**Wie aus Post, Telekom und Bahn globale Player wurden.**
Und wie sie ihren gesellschaftlichen Auftrag vernachlässigen! In Brandenburg schließen die Postfilialen, dafür ist die Deutsche Post DHL heute der einzige Logistikkonzern, der jedes Dorf in Syrien, Libyen und dem Jemen beliefert [22]. In der Eifel reiht sich Funkloch an Funkloch, dafür hat die Deutsche Telekom in den USA bereits im Dezember das erste 5G-Netz mit nationaler Abdeckung in Betrieb genommen. Im Hunsrück werden die Bahnhöfe stillgelegt, dafür baut die Deutsche Bahn in Katar eine Metro [23]. Drei Fälle, ein Phänomen – die privatisierten Staatsbetriebe haben sich mit Milliardeninvestitionen zu globalen Konzernen gemausert und erfüllen im eigenen Land zusehends nicht mehr die Grundversorgung. Und dazwischen gibt es sogar einen Zusammenhang.« von Jens Berger, im KN am 20. Februar 2020 >> **weiter** [24].

»**Meridian-Zug aus den Gleisen gesprungen.**
Besteller-Entgelt ein Mix aus Fahrpreiserlösen und Steuermitteln. Wer, wie ich, praktisch nie mehr selbst Bahn fährt, weil der nächste brauchbare Bahnhof einfach zu weit weg ist, um mit der Bahn schnell weit weg zu kommen, erfährt nur durch solche Meldungen [25] davon, dass die Bahn als Aktiengesellschaft im hundertprozentigen Bundesbesitznicht das ist, was sich auf jenem Schienennetz bewegt, das der DB Netz AG gehört, die wiederum eine hundertprozentige Tochter der hundertprozentig im Staatbesitz befindlichen Deutsche Bahn AG ist, aber nur 87,5% des deutschen Streckennetzes betreut. Der Rest ist schon wieder fremd vergeben.« von Egon W. Kreutzer, 23. Nov. 2019, im KN am 17. Dez. 2019 >> **weiter** [26].

► **Quelle:** Dieser Text erschien als Erstveröffentlichung am 06. Juli 2020 auf den „**NachDenkSeiten** – die kritische Website“ >> **Artikel [27].** Die Formulierungen der Übernahmebedingung für Artikel der**NachDenkSeiten** änderte sich 2017, 2018 und 2020 mehrfach. Aktuell ist zu lesen:

> "Sie können die **NachDenkSeiten** auch unterstützen, indem Sie unsere Inhalte weiterverbreiten – über ihren E-Mail Verteiler oder ausgedruckt und weitergereicht. Wenn Sie selbst eine Internetseite betreiben, können Sie auch gerne unsere Texte unter deutlich sichtbarer Nennung der Quelle übernehmen, am besten gleich nach Anfang des Textes. Schreiben Sie uns einfach kurz an redaktion(at)nachdenkseiten.de und wir geben Ihnen gemäß unserer Copyrightbestimmungen eine Erlaubnis."

[28]

KN-ADMIN Helmut Schnug suchte zur Rechtssicherheit ein Gespräch mit Albrecht Müller, Herausgeber von www.Nachdenkseiten.de und Vorsitzender der Initiative zur Verbesserung der Qualität politischer Meinungsbildung (IQM) e. V. Herr Müller erteilte in einem Telefonat und nochmal via Mail am 06. November 2017 die ausdrückliche Genehmigung. **NDS**-Artikel sind im KN für nichtkommerzielle Zwecke übernehmbar, wenn die Quelle genannt wird. Herzlichen Dank dafür.

Die Wiederveröffentlichung im KN wurde auch vom Autor Ulrich Heyden autorisiert. Herzlichen Dank dafür.

ACHTUNG: Die Bilder, Grafiken, Illustrationen und Karikaturen sind **nicht** Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. folgende Kriterien oder Lizenzen, s.u.. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt.

► Bild- und Grafikquellen:

1. Andreas Scheuer, (CSU) seit 14. März 2018 Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, ist ein Pleiten-, Pech- und Pannenminister (Stichwort Mautdebakel). Scheuer ist Herr über ein Ministerium mit **60** angeschlossenen Behörden. Er ist der Herr über einen Etat von **30** Milliarden Euro. Mit diesem Batzen Geld könnte man viel im Land verbessern, gerade er, denn er ist ja auch der Herr über die Bahn AG. **Foto:** International Transport Forum (ITF). **Quelle:** Flickr [29]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic CC BY-NC-ND 2.0 [30]).

2. Glasdach des Berliner Bahnhofs. Ofter, schneller, pünktlicher, leiser, zuverlässiger – Bahnfahren soll nun schöner werden. (Noch-)Minister Scheuer trat am 30. Juni 2020 vor die Presse, präsentierte ein 80-seitiges Dossier, nennt es „**Schienenpakt** [5]“ und dieser Pakt ist voller Verheißungen und Versprechungen, ist voller Versprechungen und Verheißungen – wie man sie seit Jahrzehnten von Verkehrsministern und Bahnchefs halt immer wieder so hört. **Foto:** SatyaPrem / Talpa, Köln. **Quelle**: Pixabay [31]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. Pixabay Lizenz [32]. >> Foto [33].

3. Der Güterzugverkehr sollte schon vor Jahrzehnten deutlich erhöht werden, weg von der Strasse - hin auf die Schiene. Das Kapital der Bahn wurde stattdessen weltweit verbraten in Logistikunternehmen, die nichts mit Bahnfahren zu tun haben. Selbst in Deutschland macht sich die Bahn mit ihrer 100 %igen Tochtergesellschaft Speditionsfirma Schenker Konkurrenz. Zu deren Gunsten wurden sogar zahlreiche Gleisanschlüsse von Unternehmen gekappt und auf LKW-Verkehr umgestellt. Wie überhaupt der Frachtverkehr sehr vernachlässigt wurde und für die Wirtschaft zunehmend unattraktiver gestaltet worden ist.

Foto: blickpixel / Michael Schwarzenberger, 78652 Deißlingen. **Quelle**: Pixabay [31]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. Pixabay Lizenz [32]. >> Foto [34].

4. Bahnstreckenstilllegungen: Tausende von Streckenkilometern und zigtausende von Arbeitsplätzen wurden seit dem Einleiten der Bahnreform von 1994 abgebaut. Private Regionalbahnen wurden von der Politik als Konkurrenz zugelassen. Oder nehmen wir mal die Anbieter wie Flixbus oder Flixtrain, die sich die Rosinen aus dem Kuchen picken und die Bahn in zusätzliche Defizite treiben. Wie ist das mit einer weitsichtigen, umweltschonenden und sozialen Verkehrspolitik vereinbar?

War die Netzlänge 1994 noch über 40.000 Kilometer, sind es heute noch 33.000 Kilometer. **Foto:** onnola. **Quelle:** Flickr [35]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 Generic (CC BY-SA 2.0 [36]).

5. Buchcover "**Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn.**" von Arno Luik. Verlag Westend, Frankfurt. 296 Seiten, Paperback, Erscheinungsdatum: 02.09.2019, ISBN 978-3-86489-267-7. Preis 20,00€. Das Werk ist auch als eBook für 13,99€ erhältlich, die ISBN 978-3-86489-754-2.

6. ENDSTATION NEOLIBERALISMUS. (Marktradikalisierung, Privatisierungswahn . .). Ausgebeutete Opfer einer perversen, destruktiven und menschenverachtenden Ideologie des Neoliberalismus. Sündenböcke zugunsten einer Reichenwohlfahrt. Und wann bist DU das nächste Opfer? **Foto**: nick, New Haven (CT). **Quelle**: Flickr [37]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0 [30]).

7. Buchcover "**Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn.**" von Arno Luik. Verlag Westend, Frankfurt. 296 Seiten, Paperback, Erscheinungsdatum: 02.09.2019, ISBN 978-3-86489-267-7. Preis 20,00€. Das Werk ist auch als eBook für 13,99€ erhältlich, die ISBN 978-3-86489-754-2.

Anhang	Größe
BMVI: Masterplan Schienenverkehr - Juni 2020, 80 Seiten[5]	5.24 MB
BMVI: Abschlussbericht der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnis Schiene - Stand Mai 2020, 81 Seiten [38]	1.97 MB
BMVI: Masterplan Schienengüterverkehr - Stand Juni 2017, 44 Seiten[39]	3.53 MB
Allianz pro Schiene - Stillgelegte Bahnhöfe seit 2000 - Stand Oktober 2019[40]	285.31 KB
Allianz pro Schiene - Reaktivierte Eisenbahnstrecken 1994 bis 2019 - Stand Mai 2019[41]	489 KB

Quell-URL: https://kritisches-netzwerk.de/forum/das-geplante-desaster-der-deutschen-bahn-ist-kein-versehen

Links
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/8773%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/das-geplante-desaster-der-deutschen-bahn-ist-kein-versehen
[3] https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-das-verkehrsministerium-die-maut-aufklaerung-erschweren-wollte
[4] https://kritisches-netzwerk.de/forum/mikromobilitaet-da-rollt-noch-was
[5] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/bmvi_-_masterplan_schienenverkehr_-_juni_2020_-_80_seiten.pdf
[6] https://de.wikipedia.org/wiki/Bahntower
[7] https://de.wikipedia.org/wiki/Preu%C3%9Fische_Staatseisenbahnen
[8] https://de.wikipedia.org/wiki/Ruhrschnellverkehr
[9] https://de.wikipedia.org/wiki/Heinz_D%C3%BCrr
[10] https://de.wikipedia.org/wiki/Hartmut_Mehdorn
[11] https://de.wikipedia.org/wiki/R%C3%BCdiger_Grube
[12] https://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Lutz

[13] https://www.nabu.de/
[14] https://de.wikipedia.org/wiki/Stuttgart_Hauptbahnhof
[15] https://de.wikipedia.org/wiki/European_Train_Control_System
[16] https://de.wikipedia.org/wiki/Ronald_Pofalla
[17] https://kritisches-netzwerk.de/forum/db-fahrgastinformation-verspaetung-eines
[18] https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-deutsche-bahn-fortbewegung-unter-drittweltniveau
[19] https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-deutsche-bahn-ist-eine-katastrophe
[20] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/un-behindertenrechtskonvention_-_uebereinkommen_ueber_die_rechte_von_menschen_mit_behinderungen.pdf
[21] https://kritisches-netzwerk.de/forum/un-brk-die-deutsche-bahn-diskriminiert-menschen-mit-behinderung
[22] https://www.arabianbusiness.com/business/425985-how-dhl-delivers-to-all-areas-of-the-middle-east
[23] https://www.db-engineering-consulting.de/db-ec-de/news/1-Baustufe-der-Metro-Doha-in-Betrieb-4652748
[24] https://kritisches-netzwerk.de/forum/wie-aus-post-telekom-und-bahn-globale-player-wurden
[25] https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.reparaturarbeiten-beginnen-entgleister-meridian-zug-an-der-hackerbruecke-in-muenchen-ursache-noch-unklar.498d95fb-1d80-40c8-a01b-f7e3d993e464.html
[26] https://kritisches-netzwerk.de/forum/meridian-zug-aus-den-gleisen-gesprungen
[27] https://www.nachdenkseiten.de/?p=62705
[28] https://www.nachdenkseiten.de/
[29] https://www.flickr.com/photos/internationaltransportforum/27454575437/
[30] https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.de
[31] https://pixabay.com/
[32] https://pixabay.com/de/service/license/
[33] https://pixabay.com/de/photos/glasdach-bahnhof-berlin-architektur-4564418/
[34] https://pixabay.com/de/photos/gleise-bahngleise-zug-wagon-838464/
[35] https://www.flickr.com/photos/30845644@N04/11589356026
[36] https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.de
[37] https://www.flickr.com/photos/krazynick/419232414/
[38] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/bmvi_-_abschlussbericht_der_arbeitsgruppen_des_zukunftsbuendnis_schiene_-_stand_mai_2020_-_81_seiten.pdf
[39] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/bmvi_-_masterplan_schienengueterverkehr_-_stand_juni_2017_-_44_seiten.pdf
[40] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/streckenstilllegung-deutsche-bahn-bahngleise-stillgelegte-bahnstrecken-bahnhofsstilllegung-schieneninfrastruktur-schienenverkehr-kritisches-netzwerk-schienenanschluss_0.png
[41] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/allianz_pro_schiene_-_reaktivierte_eisenbahnstrecken_1994_bis_2019_-_stand_mai_2019_0.pdf
[42] https://kritisches-netzwerk.de/tags/andreas-scheuer
[43] https://kritisches-netzwerk.de/tags/anschlusstaktung
[44] https://kritisches-netzwerk.de/tags/arno-luik
[45] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahn-ag
[46] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnchefs
[47] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahndebakel
[48] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahndesaster
[49] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahngesellschaften
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahn-kritiker
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnnetz
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnreform
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahntoiletten
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahntower
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnverkehr
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bmvi
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-bahn-ag
[58] https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutsche-bundesbahn
[59] https://kritisches-netzwerk.de/tags/etcs
[60] https://kritisches-netzwerk.de/tags/europaisches-zugbeeinflussungssystem
[61] https://kritisches-netzwerk.de/tags/european-train-control-system
[62] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrgastzahlen
[63] https://kritisches-netzwerk.de/tags/flugtaxis
[64] https://kritisches-netzwerk.de/tags/gleisanschlusse
[65] https://kritisches-netzwerk.de/tags/guterwagen
[66] https://kritisches-netzwerk.de/tags/guterzugverkehr
[67] https://kritisches-netzwerk.de/tags/halbstundentakt
[68] https://kritisches-netzwerk.de/tags/hartmut-mehdorn
[69] https://kritisches-netzwerk.de/tags/heinz-otto-durr
[70] https://kritisches-netzwerk.de/tags/hochgeschwindigkeitszuge
[71] https://kritisches-netzwerk.de/tags/hochtechnologiestandort-deutschland
[72] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ice-3-zuge
[73] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ice-prestigestrecken
[74] https://kritisches-netzwerk.de/tags/konzernzerschlagung

[75] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kopfbahnhof
[76] https://kritisches-netzwerk.de/tags/lobbyismus
[77] https://kritisches-netzwerk.de/tags/masterplan-schienenverkehr
[78] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mobilitatskonzept
[79] https://kritisches-netzwerk.de/tags/netzlange
[80] https://kritisches-netzwerk.de/tags/neoliberale-agenda
[81] https://kritisches-netzwerk.de/tags/neoliberalismus
[82] https://kritisches-netzwerk.de/tags/non-rail-aktivitaten
[83] https://kritisches-netzwerk.de/tags/pannenminister
[84] https://kritisches-netzwerk.de/tags/pechminister
[85] https://kritisches-netzwerk.de/tags/pendlerzuge
[86] https://kritisches-netzwerk.de/tags/pitoyabel
[87] https://kritisches-netzwerk.de/tags/pleitenminister
[88] https://kritisches-netzwerk.de/tags/preussische-staatsbahn
[89] https://kritisches-netzwerk.de/tags/privatisierung
[90] https://kritisches-netzwerk.de/tags/privatisierungsrausch
[91] https://kritisches-netzwerk.de/tags/privatisierungswahn
[92] https://kritisches-netzwerk.de/tags/rhythmischer-zugverkehr
[93] https://kritisches-netzwerk.de/tags/richard-lutz
[94] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ronald-pofalla
[95] https://kritisches-netzwerk.de/tags/rudiger-grube
[96] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ruhrschnellverkehr
[97] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schaden-der-oberleitung
[98] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schieneninfrastruktur
[99] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienennetz
[100] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schienenpakt
[101] https://kritisches-netzwerk.de/tags/s-21
[102] https://kritisches-netzwerk.de/tags/skandalminister
[103] https://kritisches-netzwerk.de/tags/steuerverschwendung
[104] https://kritisches-netzwerk.de/tags/streckensperrungen
[105] https://kritisches-netzwerk.de/tags/stuttgart-21
[106] https://kritisches-netzwerk.de/tags/taktfahrplan
[107] https://kritisches-netzwerk.de/tags/taktverkehr
[108] https://kritisches-netzwerk.de/tags/transformation-der-bahn
[109] https://kritisches-netzwerk.de/tags/unpunktlichkeit
[110] https://kritisches-netzwerk.de/tags/unsinnsbahnhof
[111] https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrsminister
[112] https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrsministerium
[113] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zielfahrplan
[114] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugleitsystem
[115] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugtoiletten
[116] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zugverspatungen