

Verschwendung von Steuermitteln:

# DB baut viel zu teuer

Über ein Lehrbuch für mehr Bahn für weniger Geld

Von Rainer Engel

> Was hinter vorgehaltener Hand schon lange gesagt wurde, wird jetzt durch ein Gutachten bewiesen: Die Deutsche Bahn AG baut viel zu teuer. Im Auftrag der Bundesländer und der Besteller des Nahverkehrs, die die Instandsetzung von Bahnsteigen und Bahnhöfen mit gewaltigen Summen fördern, hat die Agentur Bahnstadt die Umbauten von Bahnhöfen und Bahnsteiganlagen analysiert und verglichen. Das Ergebnis: Andere Bauherren bauen bis zu 40 Prozent preiswerter als die Deutsche Bahn AG. Dabei sind die Abläufe bei anderen Unternehmen ungleich zügiger und effizienter. Überhöhte Standards und ineffiziente Unternehmensstrukturen bei der DB sind die Ursache. Das Gutachten gibt Anlass zu der Frage: Wird bei Unterhalt und Bau des Netzes durch die DB das Geld des Steuerzahlers in ähnlichem Umfang verschwendet? Die Einblicke, die die Gutachter in das Handeln des Konzerns DB geben, sprechen dafür, dass nur eine gemeinnützig verwaltete Infrastruktur mehr Verkehr mit weniger Aufwand auf die Schiene holen kann.

## ■ Hinter vorgehaltener Hand

Seit sich die Ministerien und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs mit der Förderung der zeitgemäßen Instandsetzung der heruntergekommenen Bahnstationen befassen, hört man Klagen über die DB: Vieles wird nicht planmäßig fertig, die Kosten sind immens. Ständig

wechseln die Ansprechpartner und nichts kann vor Ort entschieden werden, für jede Kleinigkeit müssen Weisungen aus der Zentrale eingeholt werden. Nur selten war die Kritik öffentlich zu hören und noch seltener zu lesen. Niemand von denen, die Bescheid wussten, mochte seine Kritik öffentlich äußern und schon gar nicht gedruckt lesen, denn es bestand die Gefahr, dass die DB – alleiniger Herr über Netz und Stationen – die Kritiker mit der Blockade der Zusammenarbeit bestrafen würde. Als die PRO BAHN Zeitung erstmals über öffentlich zugängliche Äußerungen von Insidern berichtete („Im Würgegriff des Monopols, PRO BAHN Zeitung 1/2000, S. 5 ff), wurde dies

→ Das Gutachten „Planung, Bau und Finanzierung von Regionalbahnhöfen“ der Agentur Bahnstadt, Berlin, ist im Internet veröffentlicht unter [www.bag-sprv.de](http://www.bag-sprv.de) > Downloads.



Zu teuer gebaut? Neue Haltestelle Lörrach-Schillerstraße im Bau.



Gute Gründe für mehr Bahnhöfe für weniger Geld: Viele Bahnhöfe sehen noch so aus wie der Bahnhof Völkmarshausen (1997).

Fotos: Engel (1,2)



Einer der untersuchten Haltepunkte: Felde an der Strecke Kiel–Rendsburg. Vom Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme vergingen fast drei Jahre. Ein Plus-Punkt war unumgänglich.



Zum Vergleich herangezogen: die Niederbarnimer Eisenbahn. Ein halbes Jahr Planungs- und Bauzeit waren hier normal. Bahnhof Klosterfelde.

von manchen DB-Mitarbeitern wie eine unglaubliche Majestätsbeleidigung gewertet. Andere signalisierten hingegen vertraulich, dass sie selbst unter dem Konflikt zwischen Konzerndisziplin und dem Willen, die Bahn voranzubringen, sehr leiden. Erst die Stärke der Gemeinschaft und die Erkenntnis, dass sich alle mit denselben Problemen quälen, machte es der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV), der inzwischen 32 der 33 Besteller des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland angehören, möglich, das Problem gutachtlich untersuchen zu lassen. Inzwischen lag ausreichendes Datenmaterial über vergleichbare Bauvorhaben nicht bundeseigener Eisenbahnen vor, sodass eine vergleichende Untersuchung möglich war. Im März wurden die Arbeiten abgeschlossen, am 8. Juli der Öffentlichkeit vorgestellt.

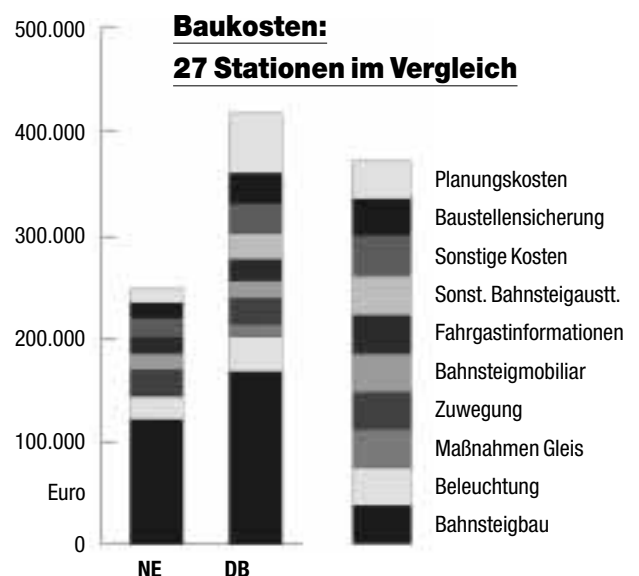
### ■ Ausreichende Datengrundlage

Als Grundlage des Kostenvergleichs wurden 89 Projekte ausgewertet, die zwischen 1998 und 2003 realisiert wurden. 27 Projekte wurden von nicht bundeseigenen Eisenbahnen und Kommunen durchgeführt, 62 Projekte von DB-Station und Service AG. Das Gesamtvolumen betrug 60,9 Millionen Euro, die Gesamtlänge der Bahnsteige 18,4 Kilometer.

Die Kosten der Projekte wurden dabei so aufbereitet und bereinigt, dass sie vergleichbar wurden. Verglichen wurden die Kosten je laufenden Meter Bahnsteig, getrennt nach Planungskosten, Kosten des Bahnsteigbaus (Tiefbau), Baustellensicherung und Bahnsteigbeleuchtung. Alle anderen Kostenelemente, die entscheidend von den jeweiligen Wünschen des Auftraggebers oder von lokalen Gegebenheiten abhängen, wurden herausgerechnet, hierüber wurde an anderer Stelle des Gutachtens wertend berichtet.

### ■ Niederschmetternder Kostenvergleich

Der Vergleich der so standardisierten, auf den laufenden Meter Bahnsteig bezogenen Kosten brachte ein verheerendes Ergebnis: Die reinen Baukosten fallen bei der DB um rund 40 Prozent höher aus als bei anderen Bauherren, die Kosten der Baustellensicherung und der Beleuchtung waren mehr als doppelt



Alle Projekte sind kleinere Regionalbahnstationen. Es wurden für die jeweiligen Kostengruppen Einheitswerte gebildet (z. B. Bahnsteigbau je Meter) um eine Vergleichbarkeit zu erreichen. Sicherungskosten/Baustellensicherung: Projekte, bei denen keine Sicherungskosten anfielen (z. B. wegen vollständiger Sperrung der Bahnstrecke), wurden bei der Betrachtung der Kosten dieser Kostengruppe nicht berücksichtigt.

und die Planungskosten mehr als dreimal so hoch. Die Analyse der Gesamtkosten ergab, dass die Stationen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen 40 Prozent günstiger sind als die der DB. Als das Ergebnis bekannt wurde, wollten die Pressesprecher der Deutschen Bahn der Öffentlichkeit weismachen, dass die DB natürlich teurer bauen müsse, weil ihre Bahnlinien stärker befahren und ihre Bahnhöfe mehr benutzt würden. Hätten sie nur einen Blick in das Gutachten getan, hätten sie beschämt den Mund halten müssen. Denn die Gutachter der Agentur Bahnstadt haben diesem Einwand vorgebeugt: Von den 62 Projekten der DB wurden 27 ausgewählt, die kleinere Stationen betreffen und deren Struktur denen der 27 untersuchten Projekte der nicht bundeseigenen Eisenbahnen entsprechen. Das Ergebnis: Auch diese Projekte fallen markant teurer aus, die Einzelkosten unterscheiden sich nicht wesentlich von den Kosten, die der Durchschnitt aller DB-Projekte ergibt. Nur bei der Baustellensicherung kommen die 27 kleineren DB-Stationen etwas günstiger weg als die untersuchten größeren Stationen, aber auch hier übersteigen die Kosten die vergleichbaren der nicht bundeseigenen Eisenbahnen um ein Mehrfaches.

### ■ Missmanagement und überzogene Standards

Zwei Ursachen kristallisieren sich als wesentlich für die erheblich höheren Kosten bei der DB heraus: Missmanagement und überzogene Standards. Hinter diesen Ursachen stecken nicht etwa die Unfähigkeit einzelner Mitarbeiter oder das immer wieder vorgebrachte Argument, die DB unterliege schärferen Vorschriften als nicht bundeseigene Eisenbahnen. Die Gutachter nehmen bei der Beschreibung der Ursachen kein Blatt vor den Mund und man kann die Ursachen so zusammenfassen: Die überholten Standards sind Ergebnis eines überzogenen Selbstverständnisses der Deutschen Bahn AG und ihres Managements, das Missmanagement beruht auf einer zentralistischen, ineffizienten Führung. Das nachfolgende Zitat lässt sich an Klarheit kaum übertreffen:

#### Zitat

Wie auch andere DB-Bereiche leidet die DB Station&Service auch heute unter überzogenen und unangemessenen Strategien aus der Startphase der Bahnreform. So wichtig die ausgerufene „Renaissance der Bahnhöfe“ als Bekenntnis der Bahn zu ihren Stationen und als Impulsgeber für eine ambitionierte Stadtentwicklung war, so schwer wiegt allerdings auch das wirtschaftliche Erbe aus dieser Zeit. Teure Systementwicklungen wie der DB-Plus-Punkt und das gmp-Bahnsteigdach konnten sich nicht flächendeckend durchsetzen, bis heute sind enorme finanzielle Verpflichtungen und wirtschaftliche Risiken im Zuge der Realisierung von Großprojekten (z. B. Berlin Hauptbahnhof, ...) entstanden, in den meisten Fällen verbunden mit erheblichen Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen gegenüber den Planansätzen. 2002 wurde im Ergebnis der DB Station&Service AG ein Verlust von 218 Mio. EUR ausgewiesen (nach + 8 Mio. EUR in 2001), obwohl sich die realen Investitionen lediglich um 130 Mio. EUR erhöhten – und das bei einer Quote von Baukostenzuschüssen durch Dritte zwischen

52 und 56 %. Parallel führten häufige Veränderungen der Unternehmensstruktur mit wechselnden Personen und Zuständigkeiten sowie der Abgrenzung der Aufgaben zu anderen Unternehmensbereichen zu interner und externer Unsicherheit mit Folgen für das Klima im Unternehmen und zu den externen Partnern. Der Umgang der DB Station&Service AG mit den SPNV-Aufgabenträgern und damit den Akteuren, die ganz wesentlich für die Stationspreise aufkommen sowie Investitionszuschüsse gewähren, ist bisher nicht zufrieden stellend und deren Rolle angemessen. Die Bereitschaft der Aufgabenträger, in der DB Station&Service einen zuverlässigen und effizienten Partner bei der regionalen Bahnhofsentwicklung zu sehen, ist daher nicht oder nur sehr gering ausgeprägt.

### ■ Der Plus-Punkt als Symptom

Als symptomatische Entwicklung kann die Beschreibung der Entwicklung der Ausstattung kleiner Stationen gelten, für die die DB den „DB-Plus-Punkt“ als Standardmodell entwickelt. Dazu schreiben die Gutachter: ➔



Hauptsache ein Plus-Punkt: Aufgestellt wurde er auch auf Bahnhöfen, auf denen sonst nichts geschah. Bahnhof Porta Westfalica (Foto unten).



### Zitat

Ab Mitte der 80er Jahre wurden in Westdeutschland transparente Lösungen für die Unterstände immer üblicher. Damit sollte der Vandalismus reduziert und die Einsehbarkeit der Stationen verbessert werden. Die Wetterschutzhäuschen ähneln denen, die bei Bus und Straßenbahn genutzt wurden. Die neu gegründete DB AG hat schnell versucht, sich von den im städtischen ÖPNV üblichen Konstruktionen abzuheben, und wollte ihren Kunden eine höhere Qualität und ein ansprechenderes Design bieten.

So entstand der DB Plus-Punkt, der in Tausender-Serien produziert werden sollte. Entsprechend der Steuerungsmethoden moderner Unternehmen kennt auch die DB AG Zielvereinbarungen mit ihren Mitarbeitern. Dabei wurde zum Beispiel auch die Anzahl der im Tätigkeitsbereich aufzustellenden DB Plus-Punkte vereinbart. Eine unzureichende Abstimmung mit den Aufgabenträgern, mangelnde Funktionalität und zu hohe Kosten sorgten jedoch dafür, dass der DB Plus-Punkt kein Erfolgsmodell wurde.

Nachdem die DB Plus-Punkt-Strategie auf unterschiedliche, aber doch überwiegend negative Reaktionen bei den Bestellern im Nahverkehr stieß, wurde ein neues Ausstattungssystem mit dem Namen „Bitsch Light“ entwickelt. Aufgrund der hohen Kosten stieß jedoch auch dieses System überwiegend auf Ablehnung. Seitens der Aufgabenträger wurde bemängelt, dass die Kosten weit über denen vergleichbarer Produkte lagen.

Die DB ist also lernfähig, doch wie langsam dieser Prozess geht und wie mühsam er ist, kann man sich nur vorstellen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass nichts vor Ort entschieden werden darf, sondern erst Ziele und Arbeitsweise des Vorstands geändert werden müssen.



*Es geht auch ohne Plus-Punkt: Bahnsteig in Basdorf, Niederbarnimer Eisenbahn.*

### ■ Missmanagement bei den Planungskosten

**G**ern beschwört die Deutsche Bahn AG die Synergien zwischen Netz und Verkehr. Doch die Reibungen zwischen den einzelnen Unternehmensbereichen innerhalb der DB sind gewaltig und treiben Aufwand und Kosten der Planung hoch. Das beschreiben die Gutachter so:

### Zitat

Bei größeren Vorhaben kommt die DB Projektbau GmbH ins Spiel. Sie übernimmt Teile oder die Gesamtheit der Planungen. Als privilegierter Partner hat die DB Projektbau eine besondere Rolle, da sie Kompetenzen innerhalb des Bahnkonzerns bündeln kann. Problematisch sind jedoch offenbar die hohen in Rechnung gestellten Kosten: Während der Expertengespräche bei den Aufgabenträgern wurden mehrfach die hohen Kosten der DB Projektbau beklagt, die dafür verantwortlich wären, dass mittlerweile oftmals Planungskosten in Höhe von rund 20 % der Baukosten berechnet werden.

Die Größe des Konzerns führt zu weiten und langen Dienstwegen bis in den Gesamtvorstand:

### Zitat

Mitunter bedeutende Verzögerungen von Projekten können durch eine zögerliche Mittelfreigabe bei A-Projekten (Gesamt volumen des Projekts über 2,5 Mio. €) erfolgen, da hier der Gesamtvorstand der DB AG über das Projekt entscheiden muss. B-Projekte (zwischen 0,5 Mio. € und 2,5 Mio. €) können mittlerweile unmittelbar durch die Regionalbereichsleitungen der DB Station&Service AG freigegeben werden, für kleinere Projekte zeichnen die Bahnhofsmanagements verantwortlich.

Und immer seltener entwickelt die DB im Bereich der Infrastruktur unternehmerische Eigeninitiative:

### Zitat

Die DB Station&Service AG nimmt immer seltener aus eigener Initiative Planungen auf. In der Regel wird versucht, das Kostenrisiko eventuellen Veranlassern (Bestellern) zu übertragen. Wenn Planungen dann nicht realisiert werden können, also keine Verrechnung der Planungskosten in den Stationspreisen möglich ist, wird eine Zurückzahlung der entstandenen Kosten eingefordert.

Alles hier für die Stationen Gesagte gilt im Übrigen, wie viele Aufgabenträger berichten, auch für Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenwege selbst, beispielsweise zur Heraufsetzung der Geschwindigkeit. Auch hier fordert die DB, dass die Erstattung der Planungskosten zugesagt werden soll, bevor sich auch nur ein Bleistift bewegt.

### ■ Zentraler Einkauf macht Bauen teuer

Wer meint, dass die Deutsche Bahn als großes Unternehmen in der Lage wäre, Preise bei Lieferanten zu drücken und dadurch Kostenvorteile gegenüber den nicht bundeseigenen



*Vor Ort billiger gebaut. Diesen Bahnhof baute die Stadt Annaberg und übergab ihn dann an die DB.*



*Neuhaus am Rennweg: Gleise und Station lokal geplant und gebaut von der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft.*

Eisenbahnen zu realisieren, wird von den Gutachtern eines Besseren belehrt. Sie schreiben:

### Zitat

Die DB Station&Service AG ist aufgrund konzerninterner Vorgaben verpflichtet, von ihr realisierte Maßnahmen über den Zentralen Einkauf der DB-Holding abzuwickeln (hierfür gibt es mehrere regionale Niederlassungen). Hier wird versucht, das gesamte Einkaufsgeschäft der DB AG zu bündeln, um so als Konzern effizienter agieren zu können.

In der Vergangenheit ist der Zentrale Einkauf der DB AG oftmals als Verzögerungsgrund genannt worden. Dabei lief einerseits mitunter die Bearbeitung der Ausschreibungen schleppend, andererseits sind auch Fälle berichtet worden, bei denen trotz eines gegenteiligen Votums der Projektleiter bestimmte Unternehmen den Zuschlag erhielten, die eigentlich bereits

das Vertrauen der Verantwortlichen bei der DB Station&Service AG verloren hatten. [...]

Regionale Unternehmen, NE-Bahnen (nicht bundeseigene Eisenbahnen, d. Red.) oder Kommunen können hier flexibler agieren und haben in der Regel einen besseren Überblick über den regionalen Markt.

Die DB AG hat über Rahmenverträge zahlreiche Lieferanten so an sich gebunden, dass eine Auftragsvergabe erleichtert und die Abwicklung der Aufträge vereinfacht wird. Rahmenverträge bestehen für alle wesentlichen Bereiche (Bahnsteigbau, Planungsleistungen, Bahnsteigmobilien etc.). Kritisch bewertet werden muss jedoch, dass es offenbar nicht gelungen ist, durch die Rahmenverträge Preisnachlässe zu erzielen, da NE-Bahnen trotz eines geringeren Einkaufsvolumens wesentlich günstiger bauen. Grund sind u.a. die fehlenden Synergien bei der Beschaffung mittels Rahmenverträgen, da unterschiedliche Ausstattungselemente nicht von einem Lieferanten bezogen werden können.

Sogar die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werden als Vorbild zitiert: Sie haben die Renovierung der Regionalbahnhöfe aus dem zentralen Einkauf herausgenommen und die Ausschreibungen neu und effizient konzipiert. Was für den Einkauf durch die DB allgemein beschrieben wurde, wiederholt sich bei der Entscheidung, ob konventionell gebaut wird oder Fertigteile eingesetzt werden. Dazu schreiben die Gutachter:

### Zitat

*Leider haben sich viele Hoffnungen, die in die Fertigteilbahnsteige gesetzt wurden, nicht erfüllt. So ist es oftmals aufwändig, die Fertigteile an die Baustelle zu bringen, die eigentliche Herstellung der Fertigteile kann ein zeithemmender Faktor sein. Die zu erzielenden Einsparungen bei Sicherungsleistungen scheinen nicht so erheblich zu sein wie zunächst erhofft. Seitens der Projektleitungen der DB-Station&Service AG wurde z. T. versucht, die Nutzung der Fertigteilbahnsteige als unumgänglich darzustellen. Ausschreibungen haben jedoch oft erhebliche Kostenvorteile für Bahnsteige in konventioneller Bauweise ergeben. Daher ist die Entscheidung für einen Fertigteilbahnsteig immer von der örtlichen Situation abhängig. Prinzipiell sprechen Kostengründe eher für Bahnsteige in konventioneller Bauweise.*

### ■ Missmanagement treibt Sicherungskosten

So ineffizient wie Ausschreibung und Einkauf ist auch oft die Durchführung der Bauarbeiten. Während der Bauarbeiten müssen die Strecken gesichert werden. Diese Kosten gehen in die Kalkulation ein. Dazu berichten die Gutachter:

### Zitat

*Die hohen Kosten der Baustellensicherung (Warnanlagen, Sicherungsposten) werden von den Aufgabenträgern immer wieder als besonders großes Ärgernis genannt. Die Betrachtung der Kosten war daher hier von besonderem Interesse. Beim Vergleich der Kosten wurden die Stationen nicht betrachtet, bei denen eine vollständige Streckensperrung stattfinden konnte. [...]*

*Erschreckend waren festgestellte Maximalwerte von bis zu 540.000 € für die Baustellensicherung an einer Strecke. Solche Kosten entstehen, wenn Maßnahmen nur schleppend umgesetzt und schleppend koordiniert werden.*



*Im Bereich der Kosten für die Baustellensicherung sind erhebliche Unterschiede zwischen der DB Station&Service und den NE-Bahnen festzustellen: Während bei den NE-Bahnen durchschnittlich Kosten für die Baustellensicherung in Höhe von ca. 24.700 €/Station veranschlagt wurden, betrugen diese Kosten bei den untersuchten kleineren DB-Stationen ca. 37.300 €/Station, bei der Gesamtgruppe der DB-Stationen ca. 67.400 €.*

### ■ Nur selten sind Vorschriften schuld

**D**en bisher genannten Beispielen ist gemein, dass es keinerlei gesetzliche Vorschriften gibt, die die hohen Standards und hohen Kosten, die von der DB verursacht werden, rechtfertigen oder gar erzwingen. Bei sicherheitsrelevanten Elementen kann dies anders sein, so zum Beispiel bei der Beleuchtung oder beim Bahnsteigbelag, bei der Gestaltung von Rampen und insbesondere bei der Gestaltung von Zugängen zu mehrgleisigen Bahnhöfen. Die DB führt gerne ins Feld, dass für sie schärfere Vorschriften gelten als für nicht bundeseigene Eisenbahnen. Doch die mit den Regelwerken bestens vertrauten Mitarbeiter der Agentur Bahnstadt weisen darauf hin, dass die meisten Regeln, über die geklagt wird, die DB selbst aufgestellt hat:

### Zitat

*Bau und Betrieb von Regionalbahnstationen sind durch eine Reihe von Vorgaben geprägt. Gern wird hier das Eisenbahnbundesamt (EBA) als wenig flexible und starre Behörde genannt. Doch Vorsicht ist angesagt, denn die meisten Richtlinien hat sich die DB AG selbst auferlegt. Wenn behauptet wird, NE-Bahnen hätten es viel leichter, weil sie „nur“ der Aufsicht durch die jeweilige Landesbehörde unterliegen, wird verkannt, dass diese Aufsicht häufig auch durch das Eisenbahnbundesamt durchgeführt wird.*

*Zu benennen ist zunächst die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), die in § 13 (Bahnsteige, Rampen) einige Ausführungen zu Bahnsteighöhe und Abständen vom Gleis enthält. Die in der EBO benannten Punkte erscheinen zunächst unkritisch. In der Praxis problematisch ist jedoch die Auslegung des Absatzes 1, in dem eine Regelhöhe von 76 cm beschrieben wird. Diese Höhenbenennung, die sich auch in Prüflisten des EBA wiederfindet, hat z. B. dazu geführt, dass auch Stationen, die auf absehbare Zeit von auf 55 cm Bahnsteighöhe optimierten Fahrzeugen angefahren werden, mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm errichtet wurden und werden.*

*Besonders kritisch sind Formulierungen in Bescheiden des EBA zu bewerten, bei denen prinzipiell zwar einer Bahnsteighöhe von 55 cm ü SO [über Schienenoberkante] zugestimmt wird, aber eine Auflage erteilt wird, nach der die „Regelhöhe“ von 76 cm ü SO herzustellen ist, wenn ein EVU dies wünscht. Bei der Thematik der Bahnsteighöhe ist es dringend erforderlich, dass schnell eine pragmatische Lösung gefunden wird, damit nicht aus formalistischen Gründen weitere nicht passende Bahnsteige errichtet werden.*

*Einen größeren Einfluss auf die Planung und den Bau von Stationen haben die DB-eigenen Regelwerke, die in vielen Fällen ein angemessenes Eingehen auf die spezifischen örtlichen Gegebenheiten erschweren. Diese sind mit dem EBA*



*Der Erwerb der Flächen für Verknüpfungspunkte ist meistens das größte Hindernis: Busbahnhof Goslar.*

abgestimmt und dienen dem EBA daher auch als Grundlage für die Bewertung von Vorhaben der DB Station&Service AG.

Bei den Bahnsteighöhen liegt also tatsächlich das Problem in den Vorschriften. Bei allen anderen Elementen der Bahnsteiggestaltung könnte die DB Abhilfe im Sinne einer kostengünstigeren Gestaltung selbst schaffen. *Mehr dazu unter: Teure Bahnsteige im Detail, ab Seite 19 ff.*

## ■ Bahnhofsentwicklung und Verknüpfung

**K**lare Worte über die Rolle der Deutschen Bahn AG bei der Entwicklung von Bahnhöfen finden die Gutachter auch zu den Bereichen der Bahnhofsentwicklung, die über den Bahnsteig hinausgehen. Wie ein roter Faden ziehen sich die Aussagen, dass die DB eigentlich gar kein Interesse an der Entwicklung der Bahnhöfe habe. Zur Anbindung der Bahnhöfe über die Bahnhofsrückseite schreibt die Agentur Bahnstadt:

### Zitat

*Die Anbindung der Bahnhofsrückseite über neue Zuwegungen ist ein besonderes Problemfeld der Bahnhofsentwicklung. Da hier mehrere Interessen kollidieren, ist eine Realisierung nicht immer einfach. In der Regel handelt es sich hier um die Verlängerung bestehender Bahnsteigunter- oder -überführungen. Ärgerlich für viele lokale Akteure ist, dass die DB AG als Gesamtkonzern meist nicht die Vorteile sieht, die aus der Realisierung einer Anbindung der Bahnhofsrückseite und der Erschließung eines größeren Kundenpotenzials entstehen. Die Bereitschaft ist gering, die Kosten für den Tunneldurchstich zu übernehmen. Vielmehr wird darauf gedrungen, eine öffentliche Widmung der gesamten Unterführung – die dann ja auch als Stadtteilverbindung zur Verfügung stehen könnte – und die*

*Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch die Kommune zu erreichen.*

Zur Nutzung von Bahnflächen für Verknüpfungspunkte schreibt das Gutachten:

### Zitat

*Ein weiteres Konfliktfeld im Verhältnis zwischen Bahn und Kommunen ist die Bereitstellung von Flächen für Verknüpfungsanlagen. Eine fehlende Entwidmung und zähe Verkaufsverhandlungen haben schon so manches Projekt zum Scheitern gebracht. Aus der Sicht vieler Kommunen kommt die DB AG hier ihrer Verantwortung als wichtiger Verkehrsträger nicht nach. Der Hinweis, dass ja das EVU von zusätzlichen Fahrgästen profitiert, wird auf lokaler Ebene nicht verstanden. Flächenbereitstellungen durch die Bahn erfolgen oft verzögert, obwohl sie doch eigentlich selbst für die Erstellung von Verknüpfungsanlagen sorgen sollte. Zunächst muss festgestellt werden, dass es keine klare Regelung der Zuständigkeiten für den Bau von Verknüpfungsanlagen gibt. Zwar hat es sich überwiegend so eingeschpielt, dass die Kommunen für den Bau der Verknüpfungsanlagen verantwortlich sind und Planung, Bau und Instandhaltung in Eigenregie durchführen, es existieren jedoch auch andere Modelle. So errichtet die Albtal-Verkehrsgesellschaft AVG bei ihren Streckenmodernisierungen in der Regel die Verknüpfungsanlagen zeitgleich mit dem Bahnsteigbau. Die finanzielle Beteiligung der Kommunen bezieht sich hier auf die Gesamtmaßnahme. Die AVG bleibt für die Verknüpfungsanlagen Eigentümer. Die Verkehrssicherungspflicht wird von den Kommunen übernommen.*

*Bei einem leistungsfähigen Infrastrukturunternehmen ist ein solches Vorgehen sehr sinnvoll, da während der Planungs- und Bauphase erhebliche Kosteneinsparungen anfallen (Mengen-*

effekte, keine schwierigen Abstimmungen auf der Baustelle). In der Bahnhofskonzeption der DB Station&Service AG zwar der Programmbaustein „Verknüpfung“ ausdrücklich benannt, ein bundesweit einheitliches praktisches Handeln in diesem Sinn ist jedoch noch nicht zu erkennen.

Dass dieses Desinteresse an neuen Kundenpotenzialen und besser erschlossenen Bahnhöfen eine Folge der Börsenbahn ist, für die Rendite und Dividenden, nicht aber eine bessere Bahn im Zentrum des Bemühens stehen, wird von den Gutachtern nicht ausdrücklich gesagt. Aber was nicht gerade für den rollenden Betrieb benötigt wird, muss möglichst schnell zu Geld gemacht werden. Darüber heißt es in dem Gutachten:

### Zitat

*In der Regel wird die DB AG versuchen, nicht mehr benötigte Flächen zu verkaufen. Dabei ist das Verfahren, das von DB Services Immobilien durchgeführt wird, nicht immer problemlos. So kann bereits die erforderliche Entbehrlichkeitsprüfung lange dauern und unerfreuliche Überraschungen zu Tage bringen. Abschreckende Kosten z. B. für Leitungsverlegungen lassen das Interesse bei den lokalen Partnern schnell erlöschen.*

Für die Empfangsgebäude gilt dies in gleicher Weise. Auch hier weisen die Gutachter darauf hin, dass es seitens der DB weder ein geschlossenes Konzept zur Bewirtschaftung der Bahnhöfe noch zu deren Veräußerung gebe, und wieder einmal geht der Blick in die Schweiz, wo die SBB ein schlüssiges Konzept der gemeinsamen Bewirtschaftung einschließlich Fahrkartenverkauf durch zwei Großunternehmen verfolgt. Typisch für die DB ist, dass die eine Hand nicht weiß, was die andere tut: Während sich DB Station&Service bemüht, mit Franchise-Konzepten, „Service-Stores“ genannt, Leben in die Bahnhöfe zu holen, um den Fahrkartenverkauf im Bahnhof zu sichern, kürzt DB-Fernverkehr die Provisionen für den Fahrkartenverkauf (siehe ab Seite 30 in diesem Heft).

### ■ Die Unternehmensstruktur ist das Problem

**M**it zentralistischen, realitätsfremden Weisungen, ortsfernen Entscheidungen, Reibungen zwischen verschiedenen Konzernteilen und einem Selbstverständnis, das Kritik nicht zulässt, ist die Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG die wesentliche Ursache für viel zu teure Baumaßnahmen. Bei den regionalen Bahnhöfen muss die DB die Kostenstruktur offen legen, weil sie hierfür Fördermittel erhält. Nur so war es überhaupt möglich, nicht nur Punkt für Punkt die systematische Verschwendung nachzuweisen, sondern vor allem auch zu belegen, dass nicht bundeseigene Eisenbahnen erheblich billiger bauen können. Bei den nicht bundeseigenen Eisenbahnen ist der Weg zu den Managern, die die Entscheidungen treffen, weitaus kürzer und vieles liegt hier in einer Hand. Mehr noch: Das Selbstverständnis dieser Eisenbahnunternehmen ist anders. Sie sind angetreten, nicht um zu zeigen, dass „die Bahn groß und mächtig“ ist, sondern dass ihre regionale Eisenbahn effizient und leistungsfähig ist. Mit dem gleichen Ziel sind auch die Mitarbeiter der Regionalnetze der DB angetrieben. So berichten die Gutachter über einige sehr kostengünstige und effiziente neue Lösun-



*Der Prellbock in Dissen-Bad Rothenfelde verschwindet. Ab 12. Juni 2005 wechseln die Züge von Bielefeld nach Osnabrück hier den Netz- und Stationsbetreiber. Baukosten und Bauzeit sind an den Bahnhöfen leider nicht angeschrieben.*

gen, die bei der Südost-Bayern-Bahn, einem der „Mittelstandsprojekte“ der DB, realisiert worden sind. Auch die Führungskräfte der Regionalnetze wollen eine effiziente, leistungsfähige regionale Eisenbahn. Vertrauliche Informationen signalisieren immer wieder: Von der Konzernspitze wird gebremst und torpediert.

### ■ Verschwendung beim Netz – ein Unternehmensgeheimnis

Es ist ungleich schwieriger, einen vollständigen Überblick über die Kosten der Unterhaltung und des Ausbaus des Netzes durch die DB zu gewinnen. So ist in dem Gutachten zu lesen: „Der Ausbau der Infrastruktur in den Fern- und Ballungsnetzen (‘nationales Netz’) ist derzeit nicht konsistent und effizient.“ Das entspricht dem Eindruck von PRO BAHN. Hier ist zwar der Anteil der Mittel, die die DB mit Fern- und Güterverkehr am Markt verdient, höher als bei den Bahnhöfen, aber doch bescheiden. Größere Investitionen müssen praktisch ausschließlich aus Bundesmitteln finanziert werden, die entsprechenden Abrechnungsunterlagen liegen beim Bundesverkehrsministerium unter Verschluss. Allenfalls der Bundesrechnungshof bekommt Einblick und kann offensichtliche Fälle von Verschwendung in seinen Berichten aufzeigen und rügen.

Die Unterhaltung der Regionalnetze, aber auch der S-Bahnen wird auf dem Umweg über Regionalisierungsmittel und Trassenpreise praktisch ausschließlich aus öffentlichen Mitteln finanziert, die Aufgabenträger haben keinen Einblick in die Finanzstruktur. Die meisten öffentlich geförderten Maßnahmen werden aus Bundesmitteln finanziert. Einzelmaßnahmen, die auf anderen Wegen gefördert werden und über die daher Unterlagen in die Hände der Aufgabenträger des



Schienenpersonennahverkehrs gelangen, haben Seltenheitswert, aber es wäre verdienstvoll, auch diese Unterlagen zu sammeln und auszuwerten.

Da die Ursachen der hohen Kosten bei den Bahnsteigbauten in der Konzernstruktur der Deutschen Bahn AG begründet liegen, darf vermutet werden, dass auch im Bereich des Schienennetzes ähnliche Strukturen anzutreffen sind. Da die Infrastruktur weitgehend direkt oder indirekt aus öffentlichen Mitteln finanziert wird, darf die Kostenstruktur im Bereich des Netzes der DB nicht länger ein Unternehmensgeheimnis sein.

### ■ Die Spatzen auf den Bahnhofsdächern ...

**D**ie Spatzen pfeifen es von den Bahnhofsdächern: Auch hier arbeiten nicht bundeseigene Eisenbahnen schneller und effizienter. Wer das nicht glaubt, der mag sich die Bahnlinie zwischen Bielefeld und Osnabrück, den „Haller Willem“, anschauen (Foto linke Seite).

Den Südabschnitt sanierte die Deutsche Bahn AG. Zügig fertig gestellt wurde das Projekt allerdings deshalb, weil es als EXPO-Projekt angemeldet war, zusätzliche Fördermittel zur Verfügung standen und der zuständige Aufgabenträger, der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, einen Mitarbeiter eigens abstellte, um die Durchführung des Projekts zu überwachen. Richtig fertig ist das Projekt allerdings bis heute nicht: Immer noch nicht sind alle Bahnübergänge so umgebaut und abgesichert, dass die Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern auf der Gesamtstrecke gefahren werden kann. Überdies stehen an der Strecke nach wie vor Formsignale, die von örtlichen Stellwerken aus bedient werden müssen, weil das Projekt, die Signaltechnik satellitengestützt zu betreiben, an technischen Problemen scheiterte (siehe: *Signale aus dem All*, PRO BAHN Zeitung 3/01 S. 42 ff). Der nördliche Abschnitt ist hingegen an die Verkehrsbetriebe

Landkreis Osnabrück (VLO) verpachtet. Diese ist zurzeit damit beschäftigt, Gleisanlagen und Stationen zu sanieren, was größtenteils einem Neubau gleichkommt. Niemand zweifelt daran, dass das Vorhaben rechtzeitig fertig wird, der zuständige Aufgabenträger muss keinen „Antreiber“ abstellen, um den Zeitplan und die Durchführung zu überwachen. Im Juni nächsten Jahres sollen die Züge im Planbetrieb rollen. Ein weiteres drastisches Beispiel: Während die Bahnlinie von Heilbronn nach Eppingen binnen kurzer Frist und zu mäßigen Kosten für den Stadtbahnbetrieb durch die Albtal-Verkehrsgesellschaft umgebaut wurde, laufen Zeitplan und Kosten bei dem der DB gehörenden Abschnitt Heilbronn – Öhringen für dieselbe Ausbaumaßnahme aus dem Ruder (siehe: *Thomas Naumann in „Stadtverkehr“ 10/2004 S. 27ff*).

Mittlerweile gibt es weitere Beispiele nicht bundeseigener Eisenbahnen mit regionaler Infrastruktur, die denen der DB vergleichbar sind und die Vergleichsdaten liefern können. Statt selbst alle Möglichkeiten der Kostensenkung auszuschöpfen, hat die DB zum Jahre 2003 erst „Regionalfaktoren“ als Zuschläge zu ihren Trassenpreisen eingeführt. Teilweise sind sie nicht nachvollziehbar (siehe: *derFahrgast 4/2002, S. 11 ff*), sodass mittlerweile einzelne Aufgabenträger rechtliche Schritte erwägen, teilweise werden die Regionalfaktoren nicht, wie angekündigt, in die Strecken investiert, sondern die Strecken werden stillgelegt (siehe: *derFahrgast 3/2004 S. 17 ff*).

### ■ Alles spricht für eine gemeinwirtschaftliche Infrastruktur

Entsprechend der Aufgabenstellung richten sich die Empfehlungen der Gutachter zunächst an die Aufgabenträger: Sie sollen bundeseinheitliche Mindeststandards für die Gestaltung und Ausstattung von Bahnhöfen und Bahn-



So sieht Sparsamkeit aus: Saniert und elektrifiziert von der Albtal-Verkehrsgesellschaft wurde die Bahnlinie Pforzheim – Wildbad, hier am Bahnhof Höfen (Enz).



Noch sparsamer und pfiffiger: der Bedarfshalt Höfen Nord. Er ist mit 20 Metern nicht länger, als auf diesem Bild zu sehen ist. Ein- und Aussteigen kann man nur an den ersten beiden Türen. Wie man sieht: Die Nachfrage ist gegeben.

steiganlagen entwickeln, die die aufgezeigten Einsparungspotenziale nutzen, zugleich kundenfreundlich sind und das Eingehen auf regionale und örtliche Besonderheiten leicht machen. Ergänzt werden sollte ein solcher Mindeststandard durch Höchstbeträge für die Förderfähigkeit der Einzel-elemente.

Doch die Gutachter kommen nicht umhin, weitergehende Strukturveränderungen zu fordern. So schreiben sie:

### Zitat

*Die Planung und der Bau der Bahnsteiganlagen sollte – wie europaweit üblich – als Teil der Netzinfrastruktur erfolgen. Die erheblichen und kostspieligen Reibungsverluste zwischen Netz und Stationen würden beendet werden. Streckenbezogene Modernisierungen sind einfacher und wirkungsvoller. DB Station&Service sollte als Kompetenzzentrum für die Bahnsteigausstattung (z. B. Wartekomfort, Fahrgastinformation) sowie als Entwickler und Betreiber der größeren Bahnhofsgelände verantwortlich sein.*

*Regionale Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben bei Bahnhofsmmodernisierungen zeigen können, dass sie Projekte oftmals schneller und zu geringen Kosten realisieren können.*

*Hier bestehen erhebliche Kosteneinsparungspotenziale für die öffentliche Hand. Entsprechende Pacht- und Geschäftsbesorgungsmodelle nutzen allen Beteiligten und sind zu forcieren. Die Debatte der direkten Infrastrukturverantwortung der Bundesländer für die regionalen Schienenwege analog der gängigen Auftragsverwaltung bei Bundesfernstraßen ist zielgerichtet weiterzuführen.*

**D**as derzeitige Stationspreissystem der Deutschen Bahn, das auf der stationsscharfen Abrechnung der Kosten beruht, soll nach der Empfehlung der Gutachter aufrechterhalten bleiben.

Ausdrücklich rügen die Gutachter auch die unterschiedliche Behandlung der DB und anderer Eisenbahnunternehmen bei der Zuweisung von Fördermitteln.

Ein politisches Fazit war den Gutachtern nicht aufgetragen. Doch die Sachaussagen des Gutachtens sind so eindeutig, dass es keine Mühe macht, die politischen Konsequenzen zu beschreiben: Die mit hohen Anteilen öffentlicher Mittel instand zu setzenden und zu unterhaltenden Bahnhöfe und Gleisanlagen können sinnvoll nur gemeinwirtschaftlich betrieben und unterhalten werden. **Bahnhöfe sind keine Fabrikhallen, sondern Einrichtungen im öffentlichen Interesse.**

Anzeige

## Ihr Zug kommt *nicht* von allein.

Bitte einsteigen



**PRO BAHN e.V.**  
Ihr Fahrgastverband

PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74,  
D-80336 München, Tel.: 0 89/544 56 213 – Fax: 0 89/544 56 214  
PRO BAHN im Internet: [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)  
E-Mail: [info@pro-bahn.de](mailto:info@pro-bahn.de)

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN

Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (38 € jährlich) 4/04

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift: \_\_\_\_\_

➤ Die Bereitschaft, mit Bahn und Bus zu fahren, ist groß. Doch ob Ihr Zug auch morgen und im nächsten Jahr kommt, hängt nicht allein davon ab, ob sich genug Fahrgäste einfinden.

**Ihr Zug braucht eine Lobby.**  
Nur mit politischem Einfluss kann das Angebot des öffentlichen Verkehrs gesichert und verbessert werden. Deshalb haben sich Fahrgäste zu PRO BAHN zusammengeschlossen.

**PRO BAHN bringt Ihren Zug in Fahrt.**  
PRO BAHN erarbeitet Konzepte und Gutachten und verhandelt mit Entscheidungsträgern über die Zukunft von Bahn und Bus. PRO BAHN berät Betreiber und Besteller des öffentlichen Verkehrs im Sinne der Fahrgäste. Mit PRO BAHN ist schon mancher Zug und Bus ins Rollen gekommen.

**Verbraucherschutz kommt nicht von allein.**  
Um den Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr ist es schlecht bestellt. Die geltenden Gesetze schützen mehr die Unternehmen vor den Fahrgästen als die Verbraucher vor schlechten Leistungen. Deshalb brauchen auch Sie eine Lobby, die für mehr Verbraucherschutz sorgt.

**PRO BAHN ist Ihre Lobby.**  
PRO BAHN schafft Öffentlichkeit. In den Medien vom Fernsehen bis zur Lokalzeitung tritt PRO BAHN für die Interessen der Fahrgäste ein. Die PRO BAHN Zeitung „*derFahrgast*“ stellt grundlegende Themen des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der Fahrgäste dar. Damit verändert PRO BAHN das Denken und Handeln derer, die für Ihren Zug, Ihren Bus zuständig sind.

**Steigen Sie ein bei PRO BAHN.**