

# Eisenbahn JOURNAL

B 30873 E • ISBN 3-89610-114-5

Deutschland € 12,50

Österreich € 14,20 Portugal, cont. € 13,00

BeNeLux € 14,80 Schweiz sfr 24,50

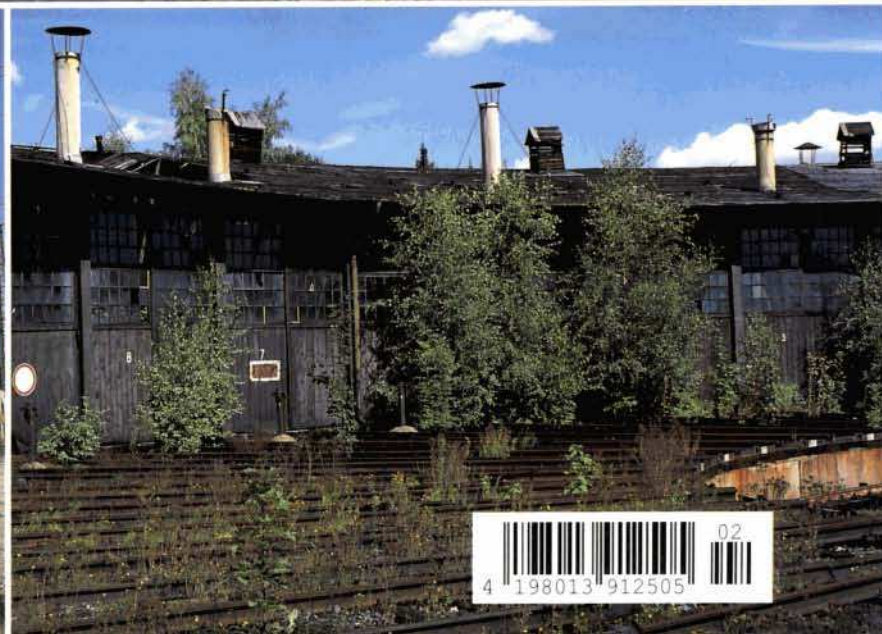
Italien € 16,50

**Special-  
Ausgabe  
2/2003**

# 10 Jahre DB AG

## Fortschritt kontra Rückzug

Udo Kandler



# Inhalt

Einleitung	6
10 Jahre DB AG – Zahlen, Daten, Fakten	12
Kahlschlag und Neuanfang in der Fläche	49
Traktion im Wandel	52
NBS Köln–Rhein/Main in Betrieb	80
Rückzug	82
Bahnhöfe	84
Impressum	86
Quellenangaben	87



**Bilder 1 bis 3 (Titel):** Fortschritt und Verfall liegen seit der Gründung der DB AG dichter beieinander denn je. Der pfeilschnelle ICE 3 auf der NBS Köln–Frankfurt/Main vermittelt Fortschritt auf hohem Niveau (Kluse-Tunnel bei Aegidienberg am 9. Juni 2003), genauso wie die vielen modernen Lokomotiven (Bh Seelze am 11. Mai 2003). Die Kehrseite sind unzählige aufgelassene und verfallene Bahnanlagen (Ringlokschuppen des ehemaligen Bw Weiden/Opf.).

**Abb.: U. Kandler, J. Hörstel (links unten)**

**Bild 4:** Dass sich die DB AG dem europäischen Wettbewerb stellt und bemüht ist, neue Märkte zu erschließen, wird durch die Beschaffung der Mehrfrequenzloks der Baureihe 185 in hoher Stückzahl deutlich. In der Nähe des schweizerischen Einigen, zwischen Spiez und Thun gelegen, bespannt die 185 085 am 20. November 2002 einen RAlpin-Zug (Rollende Landstraße Novara–Freiburg/Brsg.). **Abb.: U. Jossi**





## Einleitung

10 Jahre Deutsche Bahn AG – 10 Jahre Umbruch. Seit der Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn am 5. Januar 1994 zur Deutschen Bahn AG (an diesem Tag erfolgte der Eintrag in das Handelsregister zu Berlin) hat sich die Bahnlandschaft in Deutschland wahrhaft verändert. Unter dem Dach der Deutschen Bahn AG ist von der Charakteristik der ehemals eigenständigen Bahnverwaltungen nichts geblieben.

Mit der ersten Stufe der Bahnreform sollte ein neues Zeitalter beginnen. Innerhalb von nur fünf Jahren wurde die Organisation der Staatsbahnen gänzlich umgekrempelt. Über Jahrzehnte gewachsene Strukturen wurden ohne Rücksicht auf Verluste, nicht zuletzt auf Empfehlung einer Unternehmensberatung, zerschlagen – getreu dem Glauben, die Bahn nur auf diesem Weg zum leistungs- und damit wettbewerbsfähigen Unternehmen zu machen.

Die „Behördenbahn“ musste aufhören zu existieren. Niemals zuvor hat sich auf deutschen Schienen in so kurzer Zeit derart viel verändert – zum Positiven genauso wie zum Negativen.

Mit der am 1. Januar 1996 vollzogenen Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) wurden die Weichen in Richtung Wettbewerb gestellt. Die Bestellung der SPNV-Leistungen liegt seither bei den Bundesländern bzw. den damit betrauten Zweckverbänden. Auf dieser Ebene wird nun die Qualität des SPNV maßgeblich bestimmt. Vertaktung lautet die Zauberformel, wodurch sich gerade beim SPNV vieles zum Vorteil verändert hat. Allerdings: Fließt kein Geld, rollt auch kein Zug. Fehlen die Penunzen, wird abbestellt. Wurde früher eine Strecke für den Personenverkehr stillgelegt, spricht man heute

**Bild 5:** Neues Gesicht auf DB AG-Gleisen: Die 101 019 am 20. Juli 1997 in Bingen.

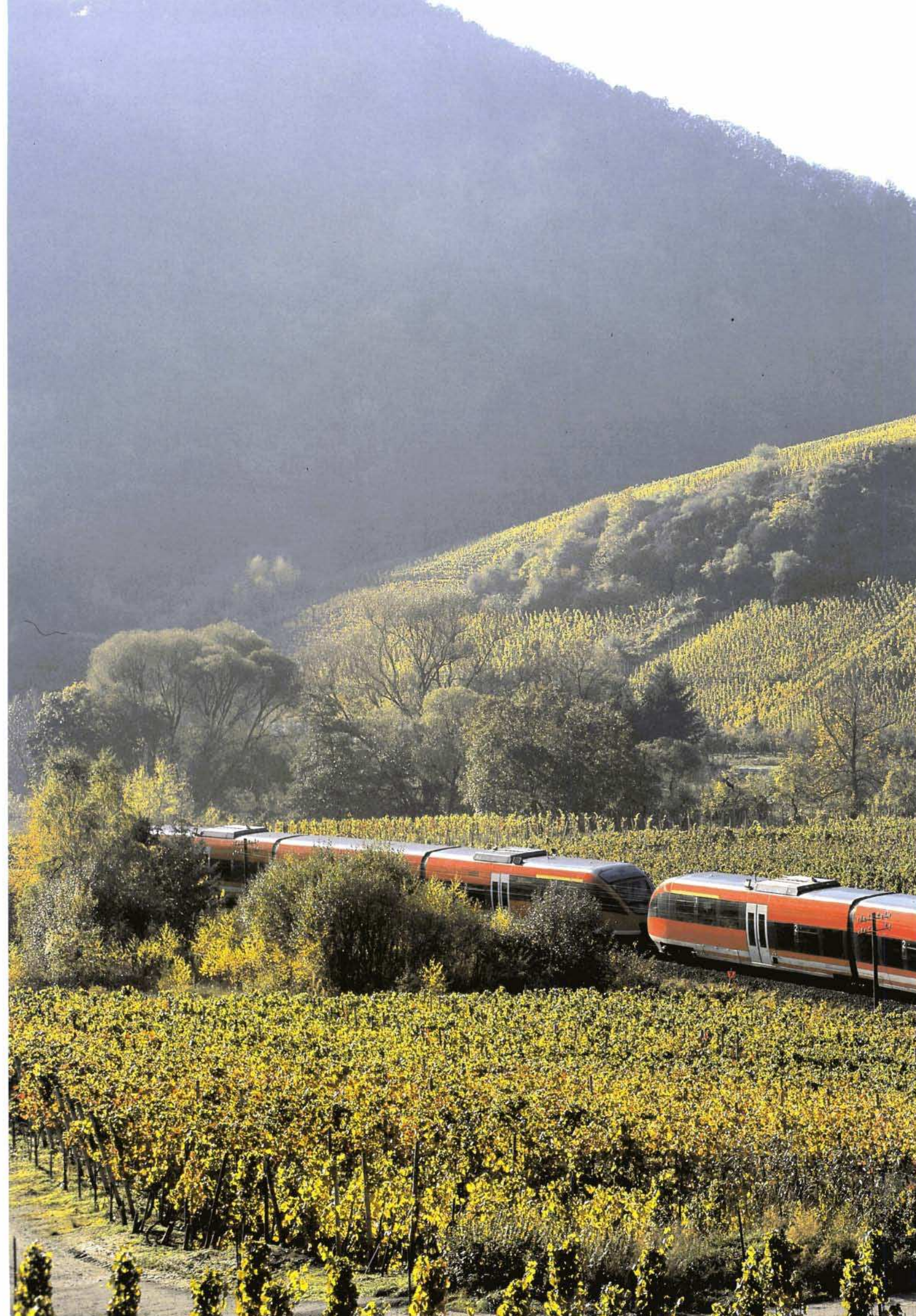
**Bild 6:** Schnittig und attraktives Design: der ICE 3.

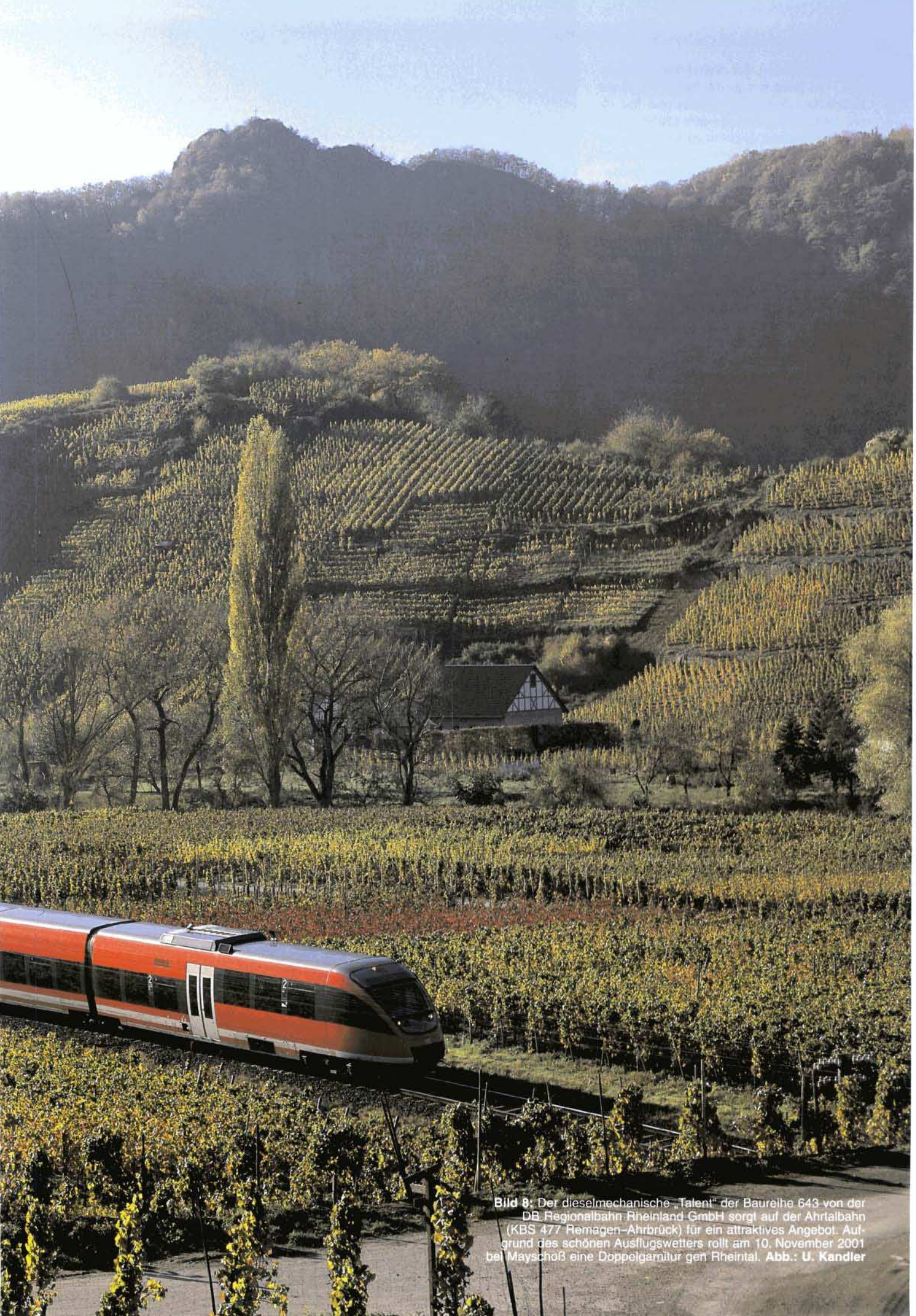
**Abb. 5 und 6:** J. Seyferth

**Bild 7:** Auch ein Produkt der DB AG: Steuerwagen im Fernverkehr. IC 2208 Berlin-Zoo-Binz am 23. April 2003 vor Lietzow.  
**Abb.:** A. Ritz









**Bild 8:** Der dieselmehchanische „Talent“ der Baureihe 643 von der DB Regionalbahn Rheinland GmbH sorgt auf der Ahrtalbahn (KBS 477 Remagen–Ahrbrück) für ein attraktives Angebot. Aufgrund des schönen Ausflugswetters rollt am 10. November 2001 bei Mayschoß eine Doppelgarnitur gen Rheintal. Abb.: U. Kandler

vom Abbestellen der Nahverkehrsleistungen – so ändern sich die Begriffe und die Zuständigkeiten. Über Leben und Tod einer Verbindung entscheiden stärker denn je die Finanzen. Andererseits werden zunehmend Strecken reaktiviert. Nicht zuletzt die wie die Pilze aus dem Boden schießenden Bahnunternehmen machen es möglich. Die Wettbewerber sind es auch, die der DB Regio Paroli bieten und mehr und mehr Marktanteile abjagen. Längst bekommen dies auch die übrigen Geschäftsbereiche des Fahrbetriebs zu spüren. Die weitestreichende Variante ist es, wenn die Privaten neben dem Fahrbetrieb gleich auch noch die Infrastruktur (Gleise und Bahnhöfe) übernehmen.

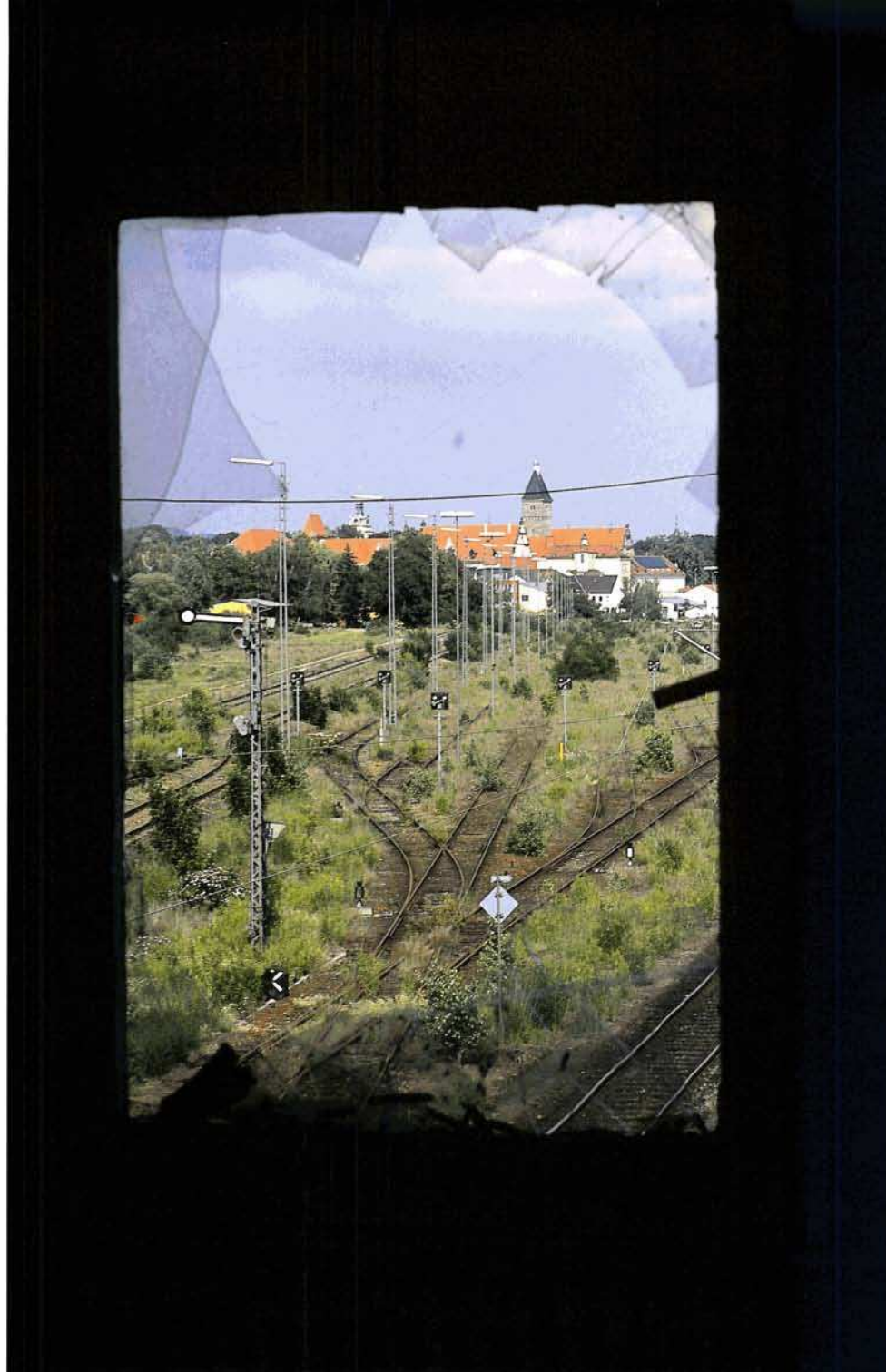
Schon läuft man Gefahr, den Überblick zu verlieren, bei der im wahrsten Wortsinn bunten Vielfalt der Anbieter und deren Fahrzeugen, die sich unübersehbar auf deutschen Schienen tummeln. In Deutschland verkehren bereits über 200 Wettbewerbsbahnen, mehr als in jedem anderen Land Europas.

Bei den Triebfahrzeugen ist mittlerweile nahezu alles möglich, es braucht nur den Segen des Eisenbahn-Bundesamtes. Wer hätte gedacht, dass einmal Loktypen aus Rumänien, Dänemark oder sonstwoher wie selbstverständlich kreuz und quer übers bundesdeutsche Schienennetz rollen?

Kein Bereich, der nicht deutlichen Veränderungen unterlag und weiterhin unterliegt. Es wurden Unternehmensteile ausgegliedert und zahllose Tochtergesellschaften gegründet. Über diesen Umweg entledigte man sich allzu gerne manch unliebsamen Geschäftszweiges. Etwa des Stückgutverkehrs, der unrentabel wurde und somit von den Schienen verschwinden musste. Eigenständige Geschäftsbereiche galt es zu zerschlagen. Beispielsweise wurden die mit der Bahnreform ins Leben gerufenen Geschäftsbereiche Traktion und Werke, denen der Fuhrpark samt Lokpersonal sowie deren Unterhaltung unterstanden, bis 31. Dezember 1997 auf die Geschäftsbereiche DB Fernverkehr, DB Nahverkehr und DB Cargo aufgeteilt. Jeder Geschäftsbereich unterhält seither einen weitgehend autonomen, unmittelbar auf die jeweiligen Bedürfnisse zugeschnittenen Fuhrpark.

Unter dem Dach einer Holding wurden schließlich am 1. Januar 1999 die Geschäftsbereiche in eigenständige Aktiengesellschaften umgewandelt – die zweite Stufe der Bahnreform kam zum Tragen. Es entstanden die DB Reise & Touristik AG (Personenfernverkehr), die DB Regio AG (Personennahverkehr), die DB Cargo AG (Güterverkehr), die DB Netz AG (Fahrweg) sowie die DB Station & Service AG (Personenbahnhöfe).

Alles schön und gut. Wehe aber, ein Unternehmensbereich muss vom anderen eine Leistung in Anspruch nehmen, schon beginnt das große Verrechnen. Da kann es schon mal vorkommen, dass bei einem Lokschaden erst nach langem Hin und Her



**Bild 9:** Bittere Realität: Aufgelassene Gleisanlagen aus zerstörtem Stellwerk in Regensburg am 3. Juni 2003.

**Bild 10:** Am Ende steht das Schwellenkreuz mit Sh 2-Tafel (Reuth bei Erbdorf).

**Abb. 9 und 10:** U. Kandler

**Bild 11:** Das Ende einer 228. **Abb.:** F. v. Meißner







eine Maschine vom anderen Geschäftsbe-  
reich zur Verfügung gestellt werden kann.  
Wen wundert's also, wenn Züge Verspä-  
tung haben oder gar ganz ausfallen. Zude-  
m führen schwerfällige Strukturen und stark  
reglementierte Mitarbeiter dazu, dass das  
komplexe Unternehmen Bahn wenig agil  
wirkt und vielfach in altbewährter Manier  
kaum mehr zu führen ist. Wo bleibt da die  
propagierete Flexibilität? Der Reisende ist  
mal wieder der Dumme und wird sich mit  
derartigen Unwägbarkeiten abfinden müs-  
sen.

Dabei sind Zugverspätungen noch das klei-  
nere Übel. Peinlich wird es für das „Unter-  
nehmen Zukunft“, wenn wieder einmal ein  
Zug ausfällt, weil flexibles Handeln nach  
den neuen Organisationsstrukturen kaum  
mehr möglich ist und der Fahrgast am  
Bahnsteig vergeblich auf die Ankunft des  
Zuges wartet. Ist das das neue Verständ-  
nis vom Service am Kunden? Es soll Zei-  
ten gegeben haben, da konnte man die Uhr  
nach dem Zug stellen ...

Erschwerend wirkt sich auch der drastische  
Personalabbau aus, der sich seit der Fusi-  
on auf rund 120 000 entfallene Stellen sum-  
miert hat. Was nützen die vielen markigen  
Werbeprospekte, wenn das Wesentliche  
nicht funktioniert und bewährte Standards  
einfach nicht zu halten sind? Eine gut funk-  
tionierende Bahn muss sich immer erst an  
der Pünktlichkeit messen lassen. Was brin-  
gen ausgefeilte Taktfahrpläne und kurze  
Fahrzeiten, wenn bei der kleinsten Unre-  
gelmäßigkeit nichts mehr klappt. Oft ha-  
pert's an der unzureichenden Infrastruk-  
tur, mitunter Voraussetzung für einen Eisen-  
bahnbetrieb auf hohem Niveau.

Gefrustete und gestresste Mitarbeiter, auf  
ein Minimum reduzierte Gleisanlagen, ver-  
wahrloste Bahnhöfe in der Fläche (sofern  
es sie dort überhaupt noch gibt) und die  
vielen High-Tech-Fahrzeuge, die trotz ih-  
res jungen Alters nicht recht funktionieren  
wollen, sprechen eine deutliche Sprache.  
Und dann noch das Desaster mit dem neu-  
en Preissystem, das für einen dramatischen  
Rückgang bei den Passagierzahlen sorgte.  
Trotz vehementer Verteidigung Meh-  
dorns war das „Jahrhundertwerk“ nach nur  
gut fünf Monaten am Ende – vom Güter-  
verkehr ganz zu schweigen.

Das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu  
bringen, wird unter den gegenwärtigen  
Rahmenbedingungen immer mehr zur Far-  
ce. Die strategischen Fehlentscheidungen  
des Managements sind unübersehbar – die  
Börsenpläne der Deutschen Bahn wurden  
derweil erst einmal auf Eis gelegt. Da  
kommt es dann auch nicht drauf an, wenn  
sich unser Bahnchef in aller Öffentlichkeit  
outet und unverblümt zu verstehen gibt, für  
ihn seien Zugfahrten über vier Stunden  
„eine Tortour“. Das Image der Bahn hat  
unter der Ägide Mehdorns wahrhaft gelit-  
ten. Als „Dankeschön“ für das gescheiterte  
Preissystem wurde sein „Arbeitsvertrag“  
vorzeitig (!) bis 2008 verlängert. Eine ver-  
rückte Welt, in der wir leben ...

**Udo Kandler**





# 10 Jahre DB AG – Zahlen, Daten, Fakten

**1994**

**01.01.1994** Mit der Unterzeichnung der Gründungsurkunde durch Vertreter des Bundes sowie des gerade entstandenen Bundeseisenbahnvermögens wird die „Deutsche Bahn AG“ in Frankfurt am Main ins Leben gerufen.

• Als Aufsichtsbehörde der DB AG wird das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als unabhängige Bundesbehörde eingerichtet und dem Bundesministerium für Verkehr unmittelbar unterstellt. Zu den Aufgaben des EBA gehören unter anderem die Zulassung von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Planfeststellung

und Plangenehmigung für Schienenwege des Bundes sowie die Ausübung der Eisenbahnaufsicht und der Bauaufsicht über die Betriebsanlagen.

**05.01.1994** Das Unternehmen „Deutsche Bahn AG“ wird mit einem Stammkapital von 2,15 Milliarden Euro in das Berliner Handelsregister eingetragen; die Bundesrepublik Deutschland bleibt bis auf weiteres alleinige Aktionärin. Damit endet die Existenz der Bundesbahn- und Reichsbahndirektionen.

**10.01.1994** Konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG.

**21.03.1994** Aufnahme des elektrischen

Zugbetriebs zwischen Erfurt und Sömmerda (KBS 595).

**29.05.1994** Einführung des InterCityNight-Verkehrs (ICN) mit Talgozügen von Bonn-Bad Godesberg und München Ost nach Berlin-Charlottenburg.

• Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Eichenberg und Halle (KBS 600).

• Mit Inbetriebnahme der Nantenbacher Kurve werden alle IC/EC-Züge bei Lohr von der Main-Spessart-Bahn auf die Neubaustrasse nach Würzburg geleitet. Die Fahrzeiten zwischen Frankfurt und Würzburg verkürzen sich um rund 12 Minuten.