



# Interviews

**Datum: 21. August 2024**

**Interview mit Martin Burkert, EVG-Vorsitzender und Bahn-Aufsichtsrat zu den Fahrplänen der Bahn AG nur mehr geschätzt als gerechnet? Bahn-Tochter plant Anhebung der Schienenmaut infolge Eigenkapital-Erhöhung im Gespräch mit Dirk-Oliver Heckmann**

**Dirk-Oliver Heckmann:** Dass die Bahn in den vergangenen Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren wurde, das ist an allen Ecken und Enden zu spüren. Jetzt machte eine Meldung die Runde, die für Erstaunen sorgte – allerdings auch nur im ersten Moment –, denn nach Recherchen der Süddeutschen Zeitung mussten die Fahrpläne allein in diesem Jahr ein bis zwei Millionen Mal geändert werden. Ein Mitglied des Aufsichtsrats berichtete der Zeitung, Fahrpläne würden nicht mehr errechnet, sondern nur noch geschätzt – Kontrollverlust mit katastrophalen Folgen inklusive.

Darüber können wir jetzt sprechen mit Martin Burkert. Er ist Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, Außerdem Chef der Allianz Pro Schiene e.V. Er sitzt als stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat der Bahn AG und war von 2005 bis 2020 für die SPD im Bundestag. – Guten Morgen, Herr Burkert.

**Martin Burkert:** Guten Morgen, Herr Heckmann!

**Heckmann:** Herr Burkert, die Bahn hat in diesen Tagen neue Zahlen zur Pünktlichkeit respektive zur Unpünktlichkeit veröffentlicht. Im Juli fuhren Fernzüge zu 62 Prozent pünktlich; das heißt, jeder dritte Zug war verspätet. Im Juni waren es sogar nur 53 Prozent. Ausgefallene Züge übrigens nicht mitgerechnet. Ein Aufsichtsratsmitglied sagte, die Fahrpläne würden jetzt nicht mehr errechnet, sondern geschätzt. Können Sie das so bestätigen?

**Burkert:** Erst mal muss man sagen, dass die Fahrplannerstellung hoch komplex ist und eine der schwierigsten Aufgaben überhaupt. Das liegt daran, dass auf unserem Schienennetz über 350 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen Trassen anmelden, Züge fahren wollen. Und Sie haben richtig gesagt: Über Jahrzehnte wurde die Straße wesentlich besser finanziert als die Schiene, und das rächt sich heute. So kommt es jetzt zu sehr vielen Baustellen und da gerät der Fahrplan außer Kontrolle. Das ist wie ein Dominoeffekt. Wenn ein Zug Verspätung hat, zieht das weitere Züge nach sich, und bei den vielen Baustellen, die wir auf 36.000 Kilometer Schienennetz in Deutschland haben, ist der Fahrplan nicht mehr stabil zu halten.

**Heckmann:** Ist es tatsächlich so, dass diese Fahrpläne jetzt nicht mehr errechnet, sondern nur noch geschätzt werden?

**Burkert:** Die Spezialisten planen ja Fahrpläne lange im Voraus. Der nächste Fahrplanwechsel wird heute schon geplant. Ob die berechnet werden oder geschätzt, weiß ich nicht. Da sind Spezialisten dran. Aber es ist hoch komplex. Das ist in jedem Fall richtig.

**Heckmann:** Sie haben es gerade gesagt: Die Bahn ist über Jahrzehnte auf Verschleiß gefahren worden. Wer trägt aus Ihrer Sicht die politische Verantwortung dafür?

**Burkert:** Die politische Verantwortung trägt die Politik.

**Heckmann:** Es ist die Frage, wer die Politik ist.

**Burkert:** Über Jahrzehnte hinweg ist die Schiene unterfinanziert. In erster Linie sind es die Verkehrsminister. Ich will mal deutlich sagen: Für die Kunden, aber auch für die Beschäftigten braucht es einen verlässlichen und stabilen Fahrplan. Da gibt es mehrere Möglichkeiten. Herr Merz hat gesagt, er würde das Angebot ausdünnen. Ich würde einen anderen Weg gehen. Vielleicht ist es während dieser großen Bauphase, die ja noch über mehrere Jahre geht, richtig, auf Strecken die Geschwindigkeit der Züge zu reduzieren, wenn man so will ein Tempolimit für ICE zu machen, damit der Fahrplan wieder stabil wird und die Reisenden, aber auch die Beschäftigten sich wieder darauf verlassen können. Das ist das A und O und die Verantwortung tragen die Verkehrsminister und im Augenblick Herr Wissing.

**Heckmann:** Im Augenblick Herr Wissing und davor seine Amtsvorgänger, die in erster Linie von der CSU gestellt worden sind. – Aber um noch mal nachzufragen: Tempolimit für die ICE, das fordern Sie jetzt tatsächlich, dass die hoch modernen Züge, die auf hohe Geschwindigkeiten eingestellt sind und darauf ausgerichtet sind, im Schneckentempo übers Land ziehen sollen?

**Burkert:** Von Schneckentempo kann keine Rede sein. Heute fährt man normalerweise im Sprinter von München nach Berlin unter vier Stunden. Leider sind die Züge regelmäßig, muss man schon sagen, verspätet. Der Pünktlichkeitsgrat ist im Fernverkehr auf unter 60 Prozent mittlerweile gesunken. Da muss man überlegen, wie man den Fahrplan wieder stabil bringt, und statt 250 auf Streckenabschnitten zu fahren, ist es vielleicht vernünftiger, nur

noch 200 zu fahren, aber dafür einen stabilen und verlässlichen Fahrplan wieder hinzubekommen. Man muss Maßnahmen ergreifen. Da steht in erster Linie der Bahnvorstand in der Verantwortung. Die finanzielle Ausstattung liegt bei der Bundesregierung, im konkreten Fall im Haushalt des Verkehrsministeriums.

**Heckmann:** Die Pünktlichkeit ist das eine Thema, Herr Burkert, die Finanzierung eine andere. Die Bahntochter DB InfraGO hat gestern beantragt, die Trassenpreise um durchschnittlich 20 Prozent zu erhöhen. Das sind die Gebühren, die Bahnbetreiber wie die Bahn AG, aber auch private Unternehmen für die Nutzung der Strecken zahlen müssen. Die Bundesnetzagentur muss das noch genehmigen. Wenn jetzt aber das Eigenkapital der Bahn erhöht wird – das ist Ergebnis der aktuellen Haushaltsberatungen –, dann dürfte sich das noch einmal zusätzlich auf die Trassenpreise auswirken. Eine fatale Entscheidung der Bundesregierung?

**Burkert:** Positiv ist erst mal, dass die Bundesregierung investiert, und zwar mehr in die Schienen-Infrastruktur als in die Straße, im Jahr 2025, wenn der Haushalt verabschiedet wird, über 15 Milliarden Euro. Das passiert leider nicht über Baukostenzuschüsse, sondern – das haben Sie völlig richtig dargelegt – das passiert über Eigenkapitalerhöhung, 10,4 Milliarden Euro. Das wiederum erhöht den Druck auf Rendite und bei der gemeinwohlorientierten Infrastruktur sind es die Trassenpreise, die Schienenmaut. Wenn die jetzt im Fernverkehr um 18 Prozent und im Schienengüterverkehr um 16 Prozent schon im nächsten Jahr erhöht wird und im Jahr darauf – die Anmeldung ging ja wohl gestern an die Bundesnetzagentur – erhöht sich das noch einmal, damit würden sich Fahrpreise oder Güterverkehr auf der Schiene erhöhen und der Druck auf die Beschäftigten steigen. Das ist hoch problematisch. Deswegen hoffe ich und wir fordern, dass das Parlament in den Haushaltsberatungen diese Schienenmaut übernimmt. Wir reden mittlerweile von einer gemeinwohlorientierten Infrastruktur und da darf der Renditedruck nicht im Vordergrund stehen.

**Heckmann:** Das heißt, Herr Burkert, ich verstehe Sie richtig, dass die Koalition oder die Regierung erst mal sich darauf verständigt hat, die Zuschüsse an die Bahn umzuwandeln in eine Erhöhung des Eigenkapitals, was wiederum Renditeverpflichtungen beinhaltet. Damit macht sich die Bundesregierung einen schlanken Fuß auf Kosten der Bahn?

**Burkert:** Ja! Das ist der Streit um die Schuldenbremse. Der andere Weg wäre wesentlich besser gewesen. Ich glaube, in einer Zeit, die von Krisen geprägt ist, und bei der maroden Infrastruktur, die ja nicht nur auf der Schiene ist, brauchen wir mindestens die nächsten Jahre 45 Milliarden Euro. Wir haben es bei Autobahnbrücken, bei Häfen, bei Schleusen. Wir brauchen Investitionen, einen Fonds, ähnlich wie bei der Bundeswehr über 100 Milliarden

Euro für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, um sie zukunftsfähig zu machen für unsere Kinder und Enkelkinder.

**Heckmann:** Jahrzehntlang wurde die Bahn auf Verschleiß gefahren. Die EVG, Ihre Gewerkschaft ist auch schon viele Jahre Mitglied des Aufsichtsrats. Abschließend gefragt, Herr Burkert: Welche Verantwortung trägt Ihre Gewerkschaft oder tragen Sie auch persönlich?

**Burkert:** Es zeigt sich, hätte man schon vor vielen Jahren auf uns gehört, auch was Wissenstransfer angeht, was Einstellungen angeht – jetzt werden bis 2028 jährlich 25.000 Leute gebraucht und eingestellt. Wir haben die Ausbildungsplatzzahlen, auf unseren Druck hin werden jetzt über 6000 Auszubildende in 50 Berufen und 25 Studiengängen eingestellt. Die Forderungen und der Wissenstransfer – man weiß seit langem, dass viele in Rente gehen, in Pension gehen, zuhause bleiben -, der Wissenstransfer geht verloren. Man hätte viel eher auf uns hören müssen.

*Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.*