



DB AG – Weiterhin ein Generalsanierungsfall

**ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT
DEUTSCHE BAHN 2023**



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Inhalt

0	Prolog in Memoriam Winfried Wolf (Heiner Monheim)	04
0	Die direkten und tieferen Ursachen der Bahn-Misere (Winfried Wolf, 25.4.2023)	06
1	Zehn Thesen oder: ein Summary	12
2	Das Jahr 2023 – Zurück in der Erfolgsspur – wirklich? (Michael Jung)	16
2.1	Umsatz und Ergebnis	17
2.2	Personenverkehr 2022/23	22
2.3	Infrastruktur und Kapazitäten im Personenverkehr	24
2.4	DB Cargo – ein Sanierungsfall	28
2.5	Zur Beschäftigungslage im DB-Konzern: Der Fachkräftemangel ist hausgemacht	30
2.6	Interview mit Benedikt Weibel: Was tun mit der Deutschen Bahn? (Klaus Gietinger)	34
2.7	Prognostik zum BVWP: Trendverlängerung oder Umgestaltungszwang? (Marissa Reiserer)	38
3.1	DB InfraGO AG – eine Fehlkonstruktion? (Andreas Müller-Goldenstedt)	42
3.2	Deutsches Bahnland – kein Wintermärchen (Joachim Holstein)	45
3.3	Barrierefreiheit: Anspruch und Wirklichkeit (Martin Schwager)	46
3.4.1	Die Reaktivierung von Schienenstrecken als prioritäre Aufgaben (Heiner Monheim)	50
3.4.2	Erfolgsfaktoren für die Reaktivierung regionaler Bahnstrecken (Johannes Klühspies)	54
3.5	Stationsgebühren und Trassenpreise (Dieter Doege)	56
3.6	Ausbau – Elektrifizierung – Sanierung – „Generalsanierung?“ (Karl-Dieter Bodack)	58
3.7	Ist die Generalsanierung eine gute Idee? (Benedikt Weibel)	60
3.8	Chance für den Deutschlandtakt? (Claudia Grimm, Wolfgang Hesse, Heiner Monheim)	62
3.9	Grenzüberschreitender Bahnverkehr – weiter große Lücken (Michael Cramer)	64
3.10	Zerfall des Schienennetzes und Dauerkrise in Leit- und Sicherungstechnik (Anatol Jung)	68
3.11	DB-Stillstandsmanagement jetzt DB Resale (Michael Jung)	72
4.1	Boykottieren – drangsaliieren – schikanieren (Joachim Holstein)	74
4.2	49-Euro-Ticket Etappenerfolg sichern – ÖPNV ausbauen (Angela Bankert)	76
4.3	Planungsbeschleunigung: Fluch und Segen (Jürgen Resch, Cornelia Nicklas, Dorothee Saar)	79
5.1	CO₂ Emissionen bei Trassenplanung Hannover – Bielefeld (Walter Reich)	82
5.2	Innovativer Lärmschutz statt hoher Lärmschutzwände (Michael Jäcker-Cüppers)	86

Inhalt

5.3	Innovativer Lärmschutz an Bahnstrecken ... und was ihn verhindert (Peter Moik)	89
5.4	Natur als Chance – Umweltvernichtung durch die DB (Christine Zander)	91
6.1	»Jeder, der nicht bei drei auf den Bäumen ist, wird eingestellt« (Joachim Holstein)	94
6.2	Bahnvorstand aufs Abstellgleis – Profis auf die Schiene! (Michael Jung)	96
6.3	Zwingende Neuausrichtung mit Fokus auf die Infrastruktur (Claus Weselsky)	106
6.4	Die Saat geht auf ... (Michael Jung)	110
6.5	Was erzeugt den Personalmangel bei der DB AG? (Stefan Brunotte)	114
7.1	Gemeinsame Kernforderung: Alternativvariante Brenner Nordzulauf (Lothar Thaler)	118
7.2	Das Drama um die Bäderbahn in Ostholstein (Heiner Monheim)	122
7.3	Knoten Hamburg – Bahnprojekte – Was davon ist sinnvoll? (Michael Jung)	126
7.4	Hannover – Bielefeld – Hamm: Größenwahn quer durch Deutschland (Claudia Grimm)	130
7.5	Am Bedarf vorbeigeplant: ABS/NBS Ulm – Augsburg (Jürgen Zimmermann)	133
7.6.1	S21 – die unendliche Geschichte Aktuelle Entwicklungen bei Stuttgart 21 (Dieter Reicherter)	138
7.6.2	Stuttgart 21 – Dichtung und Wahrheit 2024 (Klaus Gietinger)	142
7.7	Deutschlandtakt? Ja, aber anders! (Dr. Roland Diehl)	146
7.8	Weiter ins Münchner Stammstrecken-Chaos (Wolfgang Hesse)	150
7.9	Bahn-Großprojekte gestrichen – und der Fernbahntunnel? (Karl-Heinz Peil)	152
8	Zu den Autorinnen und Autoren dieses Berichtes	156

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Heiner Monheim

Herausgegeben im Eigenverlag, Erscheinungsdatum 20.3.24

Prellbock-Altona e. V., Werkstatt 3, Nernstweg 32–34, 22765 Hamburg

Der Alternative Geschäftsbericht DB AG wird ausschließlich mit Spenden finanziert; alle damit zusammenhängende Arbeit erfolgt auf ehrenamtlicher Basis.

Spenden bitte an:

Prellbock-Altona e. V.: IBAN: DE03 8306 5408 0004 1354 90, BIC: GENODEF1SLR

Stichwort: „Alternativer Geschäftsbericht der DB AG“

Prellbock-Altona e. V. ist als gemeinnütziger Verein anerkannt. Spenden sind steuerlich absetzbar.

Titelbild: Felix Kirchner/unsplash

Layout, Grafik: Christine Zander, Hamburg, Mitglied Prellbock Altona e. V., Initiative Sternbrücke

0 Prolog in Memoriam Winfried Wolf

Heiner Monheim

Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene beginnt seinen alternativen Geschäftsbericht mit einer Würdigung des verkehrs- und bahnpolitischen Wirkens von Winfried Wolf, der leider im letzten Jahr viel zu früh verstorben ist. Winfried Wolf wurde ausgehend von seinem viel beachteten Buchklassiker „Eisenbahn und Autowahn“ von 1990 eine Art Gründervater von mehreren bahnpolitischen Bündnissen: es begann Ende der 1980er Jahre mit der Initiative für eine bessere Bahn, einem informellen Bündnis von Bahnkritikern, zu dem auch ich gehörte. Dann folgte die von Wolf angestoßene Gründung von „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, einem Fachleutebündnis unter maßgeblicher Beteiligung mehrerer ehemaliger Bahnmanager und bahnteressierter Bundestagsabgeordneter aus verschiedenen Parteien, die Wolf auch durch seine eigene Abgeordnetentätigkeit in zwei Parlamentsperioden zusammengebracht hatte. In der Hochphase der Börsengangdebatten nutzte Bürgerbahn auch die vielen medialen Kontakte von Wolf für zahlreiche Film- und Fernsehbeiträge, u. a. entstand der Film „Bahn unterm Hammer“, der in vielen Städten volle Kinosäle brachte. Der fast schon vollzogene Börsengang konnte glücklicherweise verhindert werden. Parallel tobte der Kampf um das Ende der Zuggattung IR, das Bürgerbahn leider nicht verhindern konnte, trotz vieler spektakulärer Aktionen. Und es folgte der beginnende Ausstieg aus dem Nachtzugengagement der DB. Die Stilllegungs-Euphorie des Bahnmanagements ging trotz aller Kritik weiter. Nach dem Abgang auf den Börsengang fokussierte sich Bürgerbahn auf den Kampf gegen die unsinnigen Großprojekte der Bahn, allen voran S 21 und weitere tunnellastige Bahnhofspunkte in Hamburg, München und Frankfurt sowie neue Neu- und Ausbauprojekte der Hochgeschwindigkeit. Auch hier hat Wolf durch seine unermüdliche Wühlarbeit die Filmanalyse der Fehlplanung von S 21 (Klaus Gietinger: „Das trojanische Pferd“) vorangetrieben und deren Premiere selber noch erlebt. Wolf war auch international gut vernetzt und nutzte seine dort dadurch gewonnenen Erfahrungen für die Deutsche Bahnkritik.



Winfried Wolf

Der nachfolgend abgedruckte Beitrag „Die direkten und tieferen Ursachen der Bahn-Misere“ vom 25.4.2023 ist quasi das letzte publizistische Zeichen seiner unermüdlichen Arbeit für eine bessere Bahn. Die deutsche Bahnpolitik leidet darunter, dass das Bahnmanagement (Vorstand, Aufsichtsrat, Management der vielen Teilgesellschaften, Generalbevollmächtigte) kritischen Strategiedebatten verweigert. So immunisiert sich die Bahn gegen offene Debatten. Und lässt konstruktive Kritik achselzuckend an sich abperlen.





Die direkten und tieferen Ursachen der Bahn-Misere

Von Winfried Wolf, 25.4.2023

Unzuverlässigkeit, Infrastruktur auf Verschleiß, sinkende Fahrgastzahlen, hohe Schulden – die Deutsche Bahn ist ein Sanierungsfall. Da passt es, dass die Bundesregierung die Klimaziele im Bereich Schiene aufgegeben hat. Wie konnte es so weit kommen?

Am 14. März 2023 veröffentlichte der Bundesrechnungshof (BRH) einen Bericht zum Zustand der Deutschen Bahn. In diesem heißt es: „Seit Jahren verschlechtert sich die wirtschaftliche Lage der DB AG und sinkt die Zuverlässigkeit im gesamten System Schiene. Die DB ist ein Sanierungsfall.“ Eine Aussage, die auf 33 Seiten mit zahlreichen Fakten belegt wird. Dieses Urteil, ausgesprochen von einer kompetenten Institution, die im Grundgesetz mit besonderem Rang und – anders als das Eisenbahn-Bundesamt – mit Unabhängigkeit ausgestattet ist, ging in der Öffentlichkeit weitgehend unter.

Wie kann das sein?

Am 19. April 2023 prognostizierte der Bundesverkehrsminister im Verkehrsausschuss des Bundestags – mit vielen Zahlen einer neuen Verkehrsprognose unterlegt –, dass der Anteil der Straße in den nächsten zehn Jahren vor allem im Güterverkehr deutlich zunehmen – und damit der Anteil der Schiene weiter abnehmen – würde. Diese Aussage wurde der Bundesregierung als unabänderlich hingenommen. Wie kann das sein? Wohlgermerkt: Wir leben in Zeiten der Klimakrise. Rhetorisch sind sich alle einig, dass nur ein massiver (relativer und absoluter!) Rückgang des Straßen- und Flugverkehrs und eine entsprechende Steigerung der nichtmotorisierten Verkehrsarten (zu Fuß Gehen, Radfahren), eine Steigerung des öffentlichen Verkehrs (Tram, Bus, Bahn) und vor allem die Vermeidung von Verkehren und Transporten eine relativ klimagerechte Perspektive weisen. Wie also kommt es zu dem offenkundigen Widerspruch zwischen Worten und Wirklichkeit? Hier sind zwei Ebenen zu unterscheiden. Zunächst die rein immanenten Ursachen der Bahnmisere. Fünf werden im Folgenden benannt. Sodann gibt es eine tiefer liegende Ursache, genauer: einen entscheidenden Grund dafür, warum das System Schiene zur Entgleisung gebracht wird.

Fünf immanente Gründe für die Bahn-Misere

1. Falsche Wahrnehmung der Schiene

Das System Schiene wird in der Öffentlichkeit so gut wie immer falsch wahrgenommen, als gehe es dabei deutlich überwiegend um Verkehre mit ICE und IC/EC-Zügen. Tatsächlich entfallen 92 Prozent aller Fahrten, das „Verkehrsaufkommen“, auf den Nahverkehr – auf Schienenverkehr mit S-Bahn, Regionalbahn (RB) und Regionalexpress. Der ICE- und IC/EC-Verkehr bringt es auf weniger als 10 Prozent. Nimmt man die gefahrenen Kilometer, die „Verkehrsleistung“, dann entfallen immer noch 54% auf den so definierten Nahverkehr. Für den DB-Konzern mag die Leistung entscheidend sein. Für die Bevölkerung ist es jedoch das Aufkommen, der Alltag im Schienenverkehr. So oder so: Der Nahverkehr wird völlig unterschätzt. Er wird auch hinsichtlich der Investitionen stiefmütterlich behandelt. Beim Nahverkehr außerhalb der Magistralen – auf Nebenstrecken – sieht es besonders traurig aus. Das steht im krassen Gegensatz zur Verkehrsentwicklung: Der Schienenpersonennahverkehr hat sich seit 1994 knapp verdoppelt. Der Schienenpersonenfernverkehr wuchs gerade mal um 15 Prozent; seit 2010 gibt es keinerlei Wachstum mehr.



2. Betonprojekte und Hochgeschwindigkeitsverkehr

Damit hängt teilweise zusammen, dass sich die Investitionen und die wesentlichen Projekte des DB-Konzerns im Bereich Schiene auf Hochgeschwindigkeit und große Betonprojekte konzentrieren. Die Ursünde ist Stuttgart 21, ein Projekt, das am Ende 20 Milliarden Euro verschlungen haben wird – rund das Doppelte eines Jahresetats für Investitionen im Bereich Schiene. Inzwischen gibt es gut ein Dutzend neuer Projekte vergleichbarer Art, die sich, was Umfang und Zerstörungspotential betrifft, mit S21 in einer Art destruktiven Wettstreit befinden.¹

Die viel gefeierten Hochgeschwindigkeitsstrecken sind zum Problem geworden: hohe CO-Emissionen beim Bau, schlechte Energiebilanz im Betrieb, während echte Verlagerungen auf die Schiene ausbleiben. Exemplarisch dafür ist die Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München. Sie hat nicht zu einer Verlagerung von Flugverkehr beigetragen, sondern vor allem neuen Verkehr generiert. Die Netzwirkung der Strecke ist negativ. Hätte man eine vergleichbare Summe in das Netz in der Fläche investiert, gäbe es anstelle der genannten Negativ-Wirkungen erhebliche Vorteile.²

3. Fahren auf Verschleiß und Abbau der Schienenkapazitäten

Die ersten zwei genannten Gründe der Bahn-Misere münden darin, dass seit Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren wird und dass die Schienenkapazitäten quantitativ (-20% bei der Betriebslänge) und vor allem qualitativ (minus 25 Prozent bei den Ausweichgleisen und minus 50% bei den Weichen) abgebaut werden. Dies findet von Jahr zu Jahr statt. Allein im Zeitraum 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 wurden weitere 465 Weichen aus dem Netz herausgenommen – obgleich im selben Jahr eine rund 65 Kilometer lange Neubaustrecke – diejenige über die Schwäbische Alb – im Betrieb genommen wurde. Zu Recht wird immer wieder darauf verwiesen, dass zu wenig in „die Schiene“ investiert werden würde. Wobei dann der Vergleich mit der Schweiz herangezogen wird. Diejenigen, die dem DB-Konzern besonders nahe stehen, so die Gewerkschaft EVG und die Bahnlobbygruppe Allianz pro Schiene, bedienen dieses Argument engagiert und mit Fakten gut belegt. Doch damit bewegt man sich auf schwankendem Boden. Im zitierten BRH-Bericht heißt es, die DB sei „ein Fass ohne Boden“. Das trifft den Sachverhalt sehr gut. Nehmen wir – als ein Beispiel

¹ In der neuen „Bürgerbahn-Zeitung“ werden zehn von ihnen vorgestellt. Siehe Website www.buergerbahn-denkfabrik.org

² Siehe die Studie „Der Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn als Beitrag zum Klimaschutz?“, wiedergegeben in: Straßenverkehrstechnik 7/2021.



von vielen – nur ein Investitionsvorhaben, das im vergangenen Jahr festgezurr wurde: der Pfaffensteintunnel als „Ergänzungsvorhaben“ von Stuttgart 21. Da wird – ohne öffentliche Debatte und ohne einen Bundestagsbeschluss – ein 10,5 Kilometer langer Tunnel beschlossen, der im Vorfeld von Vaihingen, oberhalb des Stuttgarter Talkessels, beginnt, dann zum Stuttgarter Flughafen in Echterdingen führt, um von dort zum S-21-Tiefbahnhof geleitet zu werden. Dieser Tunnel wird am Ende rund zwei Milliarden Euro teuer und frühestens 2035 fertig erstellt sein. Wegen den Arbeiten wird die seit mehr als einem Jahrhundert bestehende Schienenverbindung Zürich – Singen – Stuttgart im Vorfeld von Vaihingen für ein Jahrzehnt unterbrochen werden. Fahrgäste des Fernverkehrs, aber auch hunderttausende Pendlerinnen und Pendler, werden in Vaihingen gut zehn Jahre lang zum Umstieg in S-Bahn und Straßenbahn gezwungen. Das Vorhaben ist unnötig wie ein Kropf – wie man im Schwabenland sagt. Es zerstört den Bahnverkehr und verschwendet Steuergelder. Doch in der veröffentlichten Meinung – Stuttgarter Zeitung, Stuttgarter Nachrichten, Schwarzwälder Bote, SWR – wird es als alternativlos hingenommen. Und von der Landesregierung, die einen kompetenten Verkehrsminister hat, der hier jedoch – wie insgesamt bei Stuttgart 21 – seinen Sachverstand abschaltet, sogar propagiert. Dies hat einen einzigen Grund: Der neue Tunnel wird als Teil von Stuttgart 21 gesehen, weil S21 in erster Linie ein gigantisches Immobiliengeschäft ist und weil Stuttgart 21 zur Staatsräson erklärt wurde – ähnlich wie der neue Fernbahntunnel in Frankfurt am Main oder die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München.

4. Desintegration, Privatisierung und Global Player Entwicklung

Seit Bildung der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn AG im Januar 1994 vollzieht sich eine systematische, von Jahr zu Jahr fortschreitende Desintegration des Systems Schiene im Allgemeinen und des Bahnkonzerns im Besonderen. Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs werden inzwischen rund 50 Prozent der Verkehrsleistung von Nicht-DB-AG-Gesellschaften gefahren. Von einem irgendwie „natürlichen“ und produktiven „Wettbewerb“ kann keine Rede sein – bei einem System, in das Jahr für Jahr 15 Milliarden Euro öffentliche Gelder fließen, gibt es keinen „natürlichen“ Wettbewerb.

Der Konzern Deutsche Bahn AG besteht inzwischen aus mehreren hundert formal unabhängigen Einzelgesellschaften, darunter sechs Aktiengesellschaften: Neben der Holding selbst sind dies DB Netz AG, DB Station & Service (= Bahnhöfe), DB Fernverkehr, DB Cargo und DB Schenker. Alle diese Gesellschaften haben einen erheblichen Overhead – insgesamt zählen aktuell rund 3500 Personen zum oberen Management, das zusätzlich zu den festen Gehältern Boni beziehen.

Der Zusammenhalt der unterschiedlichen Gesellschaften im operativen Bereich wird immer brüchiger; die einzelnen Unternehmen folgen ihrer eigenen betriebswirtschaftlichen Logik. Eine Besonderheit liegt schließlich darin, dass die drei Infrastrukturgesellschaften DB Netz, DB Station & Service und DB Energie über eine Monopolstellung verfügen und Entgelte auch von den Nicht-DB-AG-Gesellschaften – den privaten und schein-privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen – beziehen. Diese drei Infrastrukturgesellschaften erwirtschaften alle Gewinne; sie sind mit einem Gewinnabführungsvertrag an die Holding gebunden. Da ein erheblicher Teil der staatlichen Unterstützungen für die Schiene in die Infrastruktur, hier vor allem in DB Netz fließt, liegt der Verdacht nahe, dass Steuergelder zweckentfremdet „nach oben“, an die Holding, durchgereicht werden. Das hat der BRH in den letzten zehn Jahren in mehreren Untersuchungen geäußert und oftmals konkret belegt.

Der Bahnkonzern selbst hat sich seit rund 23 Jahren, seit dem Antritt von Hartmut Mehdorn, zu einem international agierenden Logistik-Unternehmen entwickelt. Inzwischen entfallen mehr als 56 Prozent des Umsatzes und mehr als 85 % der Gewinne auf Tätigkeiten im Ausland und auf nicht-bahnaffine Bereiche. Man kann hier salopp sagen, dass der „Hund mit dem Schwanz“ wedelt. Doch das ist zu kurz gesprungen. Die Entwicklung des Bahnkonzerns zum Global Player wird vom Bund seit mehr als zwei Jahrzehnten direkt gefördert. Diese Entwicklung dient auch der Flankierung der deutschen Außenpolitik – was durch vielfache Aktivitäten dokumentiert wird, bei denen Bahn-Obere und Regierungsmitglieder gemeinsam im Ausland agierten, so 2022 in Katar bei der Fußball-WM und in Ägypten anlässlich der Klimakonferenz.

5. Neues Projekt Generalsanierung

Im September 2022 wurde ein neues Großprojekt aus der Taufe gehoben, das die zerstörerische Tendenz im Bereich Schiene nochmals verstärken muss. Als Allheilmittel in Sachen Infrastruktur preisen das Bundesverkehrsministerium und der Bahnvorstand eine „Generalsanierung“ an. Damit soll im Zeitraum 2024 bis 2030 in jedem Jahr ein „Korridor“ im Schienennetz für fünf bis sechs Monate komplett gesperrt werden und alle Bestandteile der Infrastruktur erneuert werden. Das traditionelle Sanieren und Instandhalten „unterm rollenden Rad“, bei laufendem Betrieb, wird aufgegeben. Dieses behauptete neue Allheilmittel ist Gift für den Schienenverkehr.

Der langjährige, renommierte Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Benedikt Weibel, der eher für Zurückhaltung bekannt ist, sagte im März 2023:

„Diese Korridor-Sanierungen sind schlicht selbstmörderisch.“³

Die Denkfabrik Bürgerbahn, ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsexperten, hatte bereits im November 2022 eine Studie vorgelegt, die im Detail dokumentiert, dass diese Art Generalsanierung Generalunsinn ist. Und welche Alternativen es dazu gibt. Doch auch hier gibt es dasselbe Phänomen, wie bei anderen beschriebenen offenkundigen Fehlentwicklungen: In der öffentlichen Meinung wird die „Generalsanierung“ als alternativlos hingestellt. Ein „deutscher Sonderweg“ wird propagiert und eingeschlagen – mit weiteren fatalen Folgen für das System Schiene als Ganzes.

³Interview in Cicero, 3/2023.



Bilanz

Die aktuelle Bilanz lautet: Die Pünktlichkeit im Bereich Fernverkehr ist auf das bislang tiefste Niveau, auf 65 Prozent abgesunken. Das Niveau der Fahrgastzahlen lag 2022 deutlich unter demjenigen von 2019. Das schwere Eisenbahnunglück in Burgrain vom 3. Juni 2022 ist auch Ergebnis einer heruntergewirtschafteten Infrastruktur – doch diese wahre Ursache wird in der Öffentlichkeit und im neuen Geschäftsbericht der DB weitgehend verschwiegen. Die Schulden des Bahnkonzerns sind mit mehr als 30 Milliarden Euro auf einem Niveau, dass von einer Überschuldung gesprochen werden muss.

Mitte März erklärte der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, der „Deutschlandtakt“ könne nicht, wie bislang seit mehr als einem Jahrzehnt behauptet, bis 2030 weitgehend umgesetzt werden. Dies sei erst etwa im Jahr 2070 der Fall. Niemand in der Bundesregierung hat dieser Aussage widersprochen. Faktisch werden damit die Klimaziele der Bundesregierung im Bereich Schiene bis 2030 aufgegeben. Doch der Koalitionsausschuss verkündete jüngst, dass „der Schiene“ zusätzliche 45 Milliarden Euro, verteilt auf drei bis vier Jahre, zufließen sollen. Das sind Gelder, mit denen eine fortgesetzte Zerstörung des Systems Schiene finanziert wird.

Die Mutter aller Ursachen – Autoland Deutschland

All dem liegt ein entscheidender Aspekt zugrunde: Die Schiene ist nicht irgendein „ergänzender“ Bereich im Verkehrswesen. Es gibt – gerade in Zeiten allgemeiner Krisentendenzen – einen antagonistischen Widerspruch zwischen dem Straßenverkehr und der Autoindustrie einerseits und der Schiene und einem adäquat funktionierenden Bahnunternehmen andererseits. Auf die Frage „Ist Deutschland am Ende einfach Autoland?“ antwortete der bereits zitierte ehemalige Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Benedikt Weibel: „Natürlich! Gerade im Vergleich zur Schweiz. Wir sind ein Bahnland. (...) Und wir haben keine Autoindustrie.“

Das schlägt sich im Personal nieder: Die drei Bahnchefs, die den Bahnkonzern so geformt haben, wie er heute dasteht, sind Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube. Alle drei waren zuvor Vorstandsmitglieder des Daimler-Konzerns. Mehdorn ging später zu Air Berlin und wurde, nochmals später, BER-Chef. Grube, der als Bahnchef maßgeblich dafür verantwortlich ist, dass bundesweit in großem Maßstab Schienen-Tunnelbauten vorangetrieben werden und dass in diesem Rahmen unter der baden-württembergischen Landeshauptstadt nun ein 100 Kilometer langes Schienen-Tunnel-System entsteht, engagierte sich nach seinem Abgang als Bahnchef beim Tunnelbauer Herrenknecht. Hier ist nicht der Raum, um die Verflechtungen zwischen Bahnkonzern und konkurrierenden Verkehrssektoren – Autoindustrie und Luftfahrt (im Fall der Abschaffung der Nachtzüge auch Hotel- und Touristik) – im Detail herauszuarbeiten. Das erfolgte bereits an anderer Stelle.⁴ Eine interessante Rolle spielt im Übrigen dabei die STUVA, die Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen.

Lehrreich ist hier ein Blick auf die fünf anderen Länder mit großer Autoindustrie: die USA (Snell-Report!⁵), Frankreich, Italien und Japan (in diesen drei Ländern gab es eine massive Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehr bei parallelem Abbau der Bahn in der Fläche) und auf Großbritannien (Zersetzung des Systems Schiene durch eine Privatisierung, die europaweit einmalig sein dürfte).

⁴ Siehe Bernhard Knierim / Winfried Wolf, *Angefahren – Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen*, Köln 2019.

⁵ In dem 1974 vorgelegten Bericht von Bradford C. Snell, kurz als „Snell-Report“ bezeichnet, erstellt für den US-Senat, wurde dokumentiert, wie die drei Autokonzerne Ford, GM und Chrysler und der Reifenhersteller Firestone ab den 1930er Jahre in konspirativer Weise ein Kartell bildeten mit dem Ziel, in allen großen US-Städten die öffentlichen Schienenverkehrssysteme aufzukaufen, den jeweiligen Schienenverkehr zu liquidieren und alles auf Busverkehr umzustellen. Ausführlich zusammengefasst bei: Winfried Wolf, *Verkehr. Umwelt.Klima*, Wien 2012.



Quelle: Alexander Bagno/unsplash

Welche Lösungen?

Der mehrfach zitierte Ex-SBB-Chef forderte für einen Neuanfang in Deutschland eine „schonungslose umfassende Lageanalyse über den Zustand des Netzes.“ Sodann formulierte er mit Blick auf die drohende Klimakatastrophe eine Absage an Beton-Großprojekte und äußerte:

„Jeder große Ausbau braucht mindestens 25 Jahre. Das kommt eh zu spät mit Blick auf das Klima. Wir müssen deshalb die Bestandsnetze besser auslasten.“

Aus Bürgerbahn-Sicht sind hier die beiden Elemente Strecken-Reaktivierungen und Beseitigung von Engpässen entscheidend. Dafür wurden konkrete Vorschläge entwickelt. Dabei gilt: mit diesen Elementen würde man einerseits eine massive und in relativ kurzer Zeit zu bewerkstellende Verbesserung des Schienenverkehrs erreichen. Andererseits sind sie nur mit einem Bruchteil der Kosten verbunden, die Bahn und Bund für ihre Großprojekte vorsehen. Letzteres wird bei den Bahn-Oberen und in der Bundesverkehrspolitik als Nachteil gesehen.

Die Bürgerbahn fordert ferner, dass das Ziel ein integriertes System Schiene sein muss, wie es im Großen und Ganzen in der Schweiz noch existiert. Doch von diesem Zielpunkt ist man weit entfernt, wie die drei Stichpunkte verdeutlicht haben:

- [1] jeweils 50% Anteile der Nicht-DB-Gesellschaften im Bereich SPNV und SGV;
- [2] Desintegration des Konzerns Deutsche Bahn selbst und
- [3] die konkreten politischen Kräfteverhältnisse als auch die politischen realistischen Möglichkeiten.

Vor diesem Hintergrund plädiert die Initiative für eine Zusammenführung der Infrastrukturgesellschaften DB Netz, DB Station und Service und DB Energie in eine neue Infrastrukturgesellschaft, die gemeinnützig sein muss, die nicht mehr über einen Gewinnabführungsvertrag an die Holding gebunden sein darf, die allerdings weiter Teil des gesamten Bahnkonzerns sein sollte. Tatsächlich plant die Ampel-Regierung ab 1. Januar 2023 eine neue Infrastrukturgesellschaft, bei der allerdings erstens bislang die DB Energie außen vor bleibt und zweitens die Gemeinnützigkeit nicht deutlich geklärt ist. Es droht also mit einer grundsätzlich richtigen Forderung eine weitgehende Verwässerung und ein „Weiter so“.

1 Deutsche Bahn AG 2023 – Weiterhin ein Fall für eine Generalsanierung

Zehn Thesen oder: ein Summary

Dieser Alternative Geschäftsbericht erscheint 2024 zum 16. Mal. Er erschien jährlich, immer kurz vor der offiziellen DB-Bilanzpressekonferenz. Nur im ersten Corona-Jahr gab es einen Ausfall. In den ersten zwölf Jahren haben wir den Bericht meist an die Journalisten: innen verteilt, die zum Ort der Bilanzpressekonferenz eilten. Das ist längst nicht mehr möglich. Die Deutsche Bahn AG verhindert dies seit einigen Jahren, da sie ihre Bilanzpressekonferenzen entweder digital oder an geheim gehaltenen Orten (hybrid) vor handverlesenen Journalist: innen abhält. Man hat zunehmend Angst vor den Bahnkritikern, die von Jahr zu Jahr mehr werden. Diese Abschottungsmentalität ist, trotz gegenteiliger Äußerungen in den bei Großbauprojekten veranstalteten Dialogforen, in denen immer von partnerschaftlichem Dialog auf Augenhöhe geredet wird, symptomatisch für den Zustand der Deutschen Bahn AG. Wegen des beklagenswerten Zustandes der Deutschen Bahn haben wir den Alternativen Geschäftsbericht 2023 unter den Titel: „Deutsche Bahn 2023 – weiterhin ein Fall für eine Generalsanierung“ gestellt. Dies gilt in dreierlei Hinsicht:

1. Angesichts des maroden Zustandes der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist eine Generalsanierung des gesamten Netzes erforderlich. Aber anders als von der DB verkündet nicht nur für Hochleistungskorridore und nicht verbunden mit monatelangen Totalsperrungen.
2. Die Zusammenfassung von DB-Netz und DB Station&Service in eine neue Gesellschaft InfraGO greift viel zu kurz, ist falsch aufgegleist und vertuscht nur die tiefgreifenden Strukturprobleme im DB-Konzern. Es ist eine umfassende Organisationsreform des Konzerns Deutsche Bahn erforderlich mit einer deutlichen Verringerung der Zahl der über 500 Tochtergesellschaften, einer Verabschiedung vom Auslandsgeschäft, einer Refokussierung auf das Bahngeschäft in Deutschland und das alles verbunden mit einer Sanierung der Finanzen des hochgradig verschuldeten DB Konzerns.
3. Damit zusammenhängend bedarf es einer Generalsanierung der Managementstrukturen der DB und des Managements selber. Die führenden Manager der heutigen DB-Konzerngesellschaften sind zwar zum Teil langjährig bei der DB tätig und damit für deren gegenwärtigen Zustand zumindest mitverantwortlich, aber den meisten Vorständen und Top-Managern fehlen die nötigen eisenbahntechnischen und verkehrskonzeptionellen Qualifikationen. Das gilt für den Konzernvorstand, den Vorstand der neugegründeten DB InfraGO und für die Vertreter:innen der Anteilseigner im DB-Konzernaufsichtsrat. Dies muss in einem Unternehmen, dessen Erfolg von einem reibungslosen Funktionieren des technischen Betriebes abhängt, unweigerlich zu Problemen führen. Beweis dafür ist die zunehmende Zahl technischer Störungen im täglichen Betrieb der DB, wie sie der Bahnkunde regelmäßig erlebt. Das manager-magazin fasst die Misere der Deutschen Bahn in seiner Ausgabe vom 21.2.2024 in der Titelgeschichte „Die Bahn-Ver-sager – Wie der Staatskonzern Milliarden verschleudert“ treffend zusammen.

Die Eisenbahn in Deutschland genoss mehr als 100 Jahre lang ein hohes Ansehen. Dutzende Wortbildungen – so gut wie immer positiv konnotiert – gingen in die deutsche Sprache ein. Einige von ihnen – etwa „Pünktlich wie die Eisenbahn“ – wirken aus naheliegenden Gründen reichlich anachronistisch. Dieses hohe Ansehen der Bahn gab es bis zur Bahnreform mit der Vereinigung von Bundesbahn und Reichsbahn, die im Dezember 1993 im Bundestag mit mehr als 90 Prozent der Stimmen (und vergleichbar im Bundesrat) angenommen wurde. Allerdings kam damals das Klischee der dringend reformbedürftigen, ineffizienten „Beamtenbahn“ auf, was dann zur Idee einer schlanken, effizienten Börsenbahn führte. Und später im Fiasko einer nur noch schlecht funktionierenden „Entschuldigungsbahn“ („wir bitten um Entschuldigung“) führte.

1. Inzwischen ist das Ansehen der Bahn auf einem Tiefpunkt angelangt. Einen beträchtlichen Anteil an diesem Fiasko haben die Bundesregierungen und Parlamentsmehrheiten (egal ob rot/grün, schwarz/rot und jetzt die Ampel), die der Bahnpolitik nicht die nötige Priorität und konzeptionelle Aufmerksamkeit gewidmet haben. Die Hauptverantwortung liegt aber beim Bahnmanagement im Vorstand der DB AG und ihren Teilgesellschaften DB Netz, DB Station & Service, (ab 1.1.2024 zusammengefasst zur DB InfraGO), DB Fernverkehr, DB Regio und die DB Cargo, die spätestens ab dem Antritt von Hartmut Mehdorn als Bahnchef Ende 1999 von Jahr zu Jahr zu diesem Erosionsprozess beitrugen. (Zur Qualifikation des DB Managements siehe 6.2. in diesem Bericht). Sämtliche Versprechen, die mit der Bahnreform 1994 verbunden waren, wurden gebrochen: Statt Ausbau Abbau von Netz und Kapazitäten, statt Verbesserung Verschlechterung der Services, krasse Abnahme der Pünktlichkeit, anstelle einer Konzentration auf die Schiene in Deutschland der Umbau der DB AG zu einem Global Player. Die Verabschiedung vom Ausflug in die weite Welt hat gerade erst begonnen und wird noch tiefe Spuren in der Bilanz der DB AG hinterlassen.

2. Immer noch gibt es in Interviews des Bahnmanagements (siehe Interview des DB AG Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz in Bild am Sonntag vom 10.2.2024) sowie in den neueren Geschäftsberichten der Deutschen Bahn wenig Selbstkritik und Ursachenanalyse. Der Bahnvorstand verweigert sich immer noch einer offenen Diskussion der nötigen konzeptionellen Weichenstellungen. Zwar wird immer wieder kolportiert »Wir haben verstanden“. Und vereinzelt wird zugegeben, dass das Netz in den vergangenen zwei Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren wurde«. Doch die notwendigen Korrekturen der Investitionsstrategien bleiben aus. Auf die umfassende Kritik, beispielsweise diejenige des Bundesrechnungshofs (BRH) an der Situation der DB von Anfang März 2023 wie auch immer häufiger auch in den Leitmedien (Spiegel, Wirtschaftswoche, Manager-Magazin, FAZ, Die Zeit), wird nur oberflächlich eingegangen. Es wird die Parole ausgegeben: »Das Netz ist marode und überlastet“. Daran wird sich so lange nicht viel ändern, wie die angekündigte Generalsanierung große Teile des Netzes ausspart und auf den einbezogenen Korridoren mit Vollsperrungen arbeitet, und ein Großteil der Investitionen auf zweifelhafte Großprojekte, allen voran S 21, konzentriert wird. Siehe Punkte 3.7, 3.10. und 4.4 in diesem Bericht.

3. Als Allheilmittel in Sachen Infrastruktur preisen das Bundesverkehrsministerium und der Bahnvorstand eine »Generalsanierung« an. Dabei sollen im Zeitraum 2024 bis 2030 in jedem Jahr ein »Korridor« im Schienennetz für fünf bis sechs Monate komplett gesperrt werden, beginnend mit der Riedbahn von Frankfurt nach Mannheim im Sommer 2024, und alle Bestandteile der Infrastruktur erneuert werden. Das traditionelle Sanieren und Instandhalten »unterm rollenden Rad« wird aufgegeben. Dieses behauptete neue Allheilmittel ist Gift für den Schienenverkehr. Der langjährige, renommierte Chef der Schweizerischen Bundesbahnen, Benedikt Weibel, der eher für Zurückhaltung bekannt ist, setzt sich in einem Beitrag (Punkt 3.7) sowie in dem Interview zur Lage der DB 2023 (siehe Punkt 2.3. in diesem Bericht) mit diesen Fehlentwicklungen auseinander.

4. Mitte März 2023 erklärte der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, der »Deutschlandtakt« könne nicht, wie bislang seit mehr als einem Jahrzehnt behauptet, bis 2030 weitgehend umgesetzt werden. Dies sei erst etwa im Jahr 2070 der Fall. Manche reden sogar angesichts Mittelkürzungen für die Bahn schon von 2090. Niemand in der Bundesregierung hat dieser Aussage widersprochen. Faktisch werden damit die Klimaziele der Bundesregierung im Bereich Schiene bis 2030 und die im Programm »Starke Schiene« für diesen Zeitpunkt genannten Mengenziele aufgegeben. Wobei diese Aussage wiederum eine logische Folge aus dem Projekt Generalsanierung ist. Mit dieser wird der Schienenverkehr sechs Jahre lang nachhaltig »gestört“; ein größeres Wachstum ist damit bis 2030 ausgeschlossen. (Siehe Punkt 3.7.) Die Alternative der vielen Tausend kleinen Verbesserungen im Netz (durchgängige Elektrifizierung, Wiedereinbau von vielen Weichen, Ausbau eingleisiger Strecken, komplette Modernisierung der Betriebssteuerung, Wiedereröffnung vieler geschlossener Güterbahnhöfe und Haltepunkte, Reaktivierung vieler stillgelegter Strecken und Bahnhöfe, Ausbau vieler kleiner S-Bahnsysteme, Wiedereinführung eines bundesweiten IR-Systems mit Anschluss aller Mittelzentren) wird überhaupt nicht zur Diskussion gestellt, geschweige denn parlamentarisch behandelt.

1

5.

Eine Dauerkritik in unseren Alternativen Geschäftsberichten galt und gilt immer noch den zerstörerischen oder zumindest unnötigen – und dann immer mit vielen Milliarden Euro an Ausgaben verbundenen – Großprojekten der Deutschen Bahn. Das betrifft natürlich Stuttgart 21, aber auch mehrere Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken. In der Frage sinnvoller Geschwindigkeiten wird der Aspekt des mit dem Tempo steigenden Streckenverschleißes und der massiven Lärmzunahmen viel zu sehr ausgeblendet. Die DB und die Politik behaupten, die Hochgeschwindigkeitsprojekte seien nötig für die »Einhaltung des Deutschlandtaktes«. Und begründen dies mit wissenschaftlich fragwürdigen Fahrplanberechnungen wie dem 3. Zielfahrplanentwurf für den D-Takt. Mit der Aufgabe des Deutschlandtaktes als Ziel bis Anfang der 2030er Jahre müsste diese »Generalbegründung« eigentlich entfallen. Zumal der Deutschlandtakt ursprünglich vor allem der Systemverbesserung im Nahverkehr dienen sollte, mittlerweile wird aber primär fernverkehrsbezogen projektiert. Dennoch betreibt die DB zusammen mit der Politik die Beton-Großprojekte unvermindert weiter (siehe Punkt 3.8 dieses Berichts). Leider haben sich auch einige Bahnverbände unreflektiert vor diesen Karren der DB spannen lassen. Angesichts der auf absehbare Zeit limitierten Mittelzuweisen aus dem Bundeshaushalt für Schienenneubauprojekte entfallen diese Großprojekte umso mehr ihre zerstörerische Wirkung, weil bei Konzentration der Mittel auf die Großprojekte den vielen sinnvollen kleineren Projekten der Spielraum nimmt. Wir setzen uns im Abschnitt 7. mit den prominentesten dieser Projekte auseinander und zeigen kostengünstigere, schneller umsetzbare Alternativen auf, die durchweg einen höheren Kapazitätseffekt für das Gesamtnetz haben, als die Beton-HGV-Neubauprojekte, die signifikant dem Nahverkehr, auf den 80% aller Bahnfahrten entfallen, benachteiligen.

6.

Die Kritik auch von Klimaschützern an den Betonarien der Neubaustrecken begegnet die DB mit dem Argument, bei dem Bau käme zukünftig CO₂-armer Beton und Stahl zum Einsatz. Wir gehen dem Märchen von dem CO₂ armen Beton und Stahl auf den Grund. Wir kritisieren die mangelnde CO₂-Bilanzierung von Projektvarianten und die unzureichende Abwägung zwischen Sanierung, Ausbau und Neubau von Bahnanlagen (siehe Abschnitt 5.). Auch beim Lärmschutz ist ein Strategiewechsel nötig, mit dem Angebot von Alternativen zu den sündhaft teuren Tunnelprojekten. Man braucht innovativen Lärmschutz, der ohne Tunnel und 6 Meter hohe Lärmschutzwände auskommt. Diese Einmauerung von allen Bahnneu- und Umbaustrecken verschandelt und zerschneidet ganze Landstriche und verbaut den freien Blick in die Landschaft, der den Reiz des Bahnreisens ausmacht. Dass es auch andere innovative Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm gibt, fällt bei der DB regelmäßig hinten runter. Wir leisten zu dem zentralen Thema Lärmschutz zwei wichtige Diskussionsbeiträge im Abschnitt 5.3.

7.

Die zunehmende Unpünktlichkeit der DB wird nicht nur mit dem schlechten Netzzustand, sondern auch mit dem zunehmenden Personalmangel begründet. Wir werfen daher einen Blick auf die Arbeitsbedingungen beim fahrenden Personal der DB und die daraus abgeleiteten Forderungen für die jüngste Tarifrunde. Das DB Management muss sich offensiv mit den berechtigten Forderungen des Personals im Schichtdienst auseinandersetzen, um durch attraktive und familienfreundliche Arbeitsbedingungen die Personalnot zu beheben. Siehe Punkt 6.1 und 6.4 in diesem Bericht.

8.

In der Sparrunde nach dem Verfassungsgerichtsurteil für den Bundeshaushalt 2024 wurde der von der Ampel im Koalitionsvertrag vereinbarte Grundsatz der gleich hohen Dotierung von Straße und Bahn zu Lasten der Bahn durchbrochen. Der Straßenbau kommt faktisch ungeschoren davon und treibt im Fernstraßenbereich immer mehr sechs- und achtspurige Ausbauprojekte und zahlreiche Neubauprojekte voran. Das ist klimapolitisch verheerend und hintertreibt alle Verkehrswendebemühungen. Der Bahninvestitionsetat wurde dagegen von 24 auf 18 Mrd. Euro gekürzt und in der mittelfristigen Finanzplanung blieben für die Infrastruktursanierung von einstmalig zugesagten 45 Mrd. Euro nur noch 27 Mrd. Euro übrig. Diese reichen noch nicht einmal für die Baumaßnahmen im Rahmen der sog. Generalsanierung, die deshalb in noch schlechteren Licht dasteht, als schon zuvor kritisiert. Die DB wurde mit einer vagen Versprechung einer baldigen Eigenkapitalerhöhung um 5 Mrd. Euro durch den Bund abgespeist, die es ihr ermöglichen soll, durch zusätzliche Kreditaufnahme am Kapitalmarkt die restlichen Mittel zu beschaffen. Was angesichts der Nullzinspolitik in den vergangenen Jahren noch ein halbwegs vertretbarer Ausweg war, erweist sich bei dem derzeit hohen Kapitalmarktzinsen nicht nur als extrem kostspielig, sondern als selbstzerstörerisch. Auch bestehen berechtigte Zweifel, ob diese Strategie aufgeht. Durch den jetzt angesprochenen Verkauf eines wesentlichen Teils der Auslandsaktivitäten der DB AG (namentlich Arriva und DB Schenker) verkürzt sich künftig auch die Bilanzsumme der DB, was wiederum, trotz der impliziten Staatshaftung des Bundes für die DB, ihre Kreditaufnahmemöglichkeiten verteuert bzw. limitiert.

9.

Ein weiterer Effekt der Strategie, über eine (nicht dem EU Beihilferecht unterliegenden) Eigenkapitalzufuhr an die DB deren Verschuldungskapazität zu erweitern, ist, dass das zusätzliche Eigenkapital auch verzinst werden muss. Dieser Mehraufwand kann und wird die DB InfraGO in die Kalkulation der Trassenpreise einrechnen. Das hat zur Folge, dass besonders im Güter und Fernverkehr die ohnehin hohen Trassenpreise massiv steigen. Diese werden dann wieder auf die Transportrespektive Fahrpreise umgelegt. (siehe auch Pressemitteilung von MOFAIR vom 12.1.2024 „Schiene im Haushalt 2024: Immer neue DB-Eigenkapitalerhöhungen sind keine Antwort“ und den Beitrag unter 3.5 in diesem Bericht.)

10.

Sehr viel Energie hat die DB in 2023 auf die Zusammenführung von DB Netz und DB Station&Service gelegt, die erstaunlicherweise pünktlich zum 1.1.2024 starten konnte. Damit wurde ein Punkt aus dem Koalitionsvertrag der Ampel umgesetzt. Diese war allerdings aufgrund der multiplen Krisen mit anderen Problemen beschäftigt, was die DB dazu genutzt hat, die Details der Gesellschaft so auszugestalten, dass der Einfluss der Politik begrenzt bleibt und die DB weiterhin nach Gutdünken die Strippen ziehen und über die weiterbestehenden Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge Gelder aus der InfraGO absaugen kann. Aus Sicht von außen kann man von „altem Wein in neuen Schläuchen“ reden. Das lässt sich auch am Management im Vorstand der InfraGO nachweisen. Aus unserer Sicht ist die InfraGO komplett falsch aufgestellt, eher eine InfraNoGo. Eine notwendige Kontrolle dieses Bereichs der DB AG durch die Politik bleibt zum wiederholten Male aus. Wir beschäftigen uns im Punkt 3.1 und 6.3 mit diesem Thema.

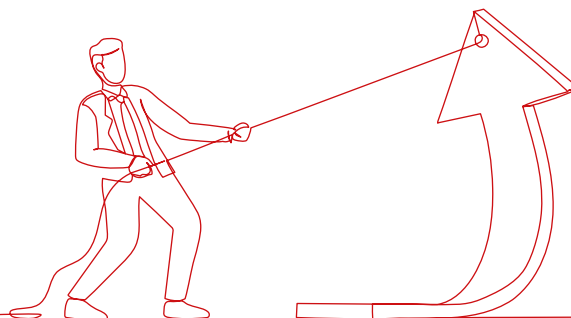
2 Das Jahr 2023 – Zurück in der Erfolgsspur – wirklich?

Michael Jung

Der Bundesrechnungshof schreibt im März 2023 in seinem jüngsten Bericht zur Deutschen Bahn AG: »Seit Jahren verschlechtert sich die wirtschaftliche Lage der DB AG [...] Die DB AG ist ein Sanierungsfall.«¹ Das manager-magazin 3/2024 toppt die Aussage noch, indem es unter dem Titel „Die Bahn-Versager. Exklusive Zahlen: Wie der Staatskonzern Milliarden verschleudert“ die schlechte Leistung der Bahn analysiert². Mit positiven Aussagen auf der Pressekonferenz anlässlich der Vorlage des Halbjahresberichts „Boom beim Bahnfahren: Der Rückenwind für die Eisenbahn zeigt: Es ist unerlässlich, auch in herausfordernden Zeiten konsequent weiter in mehr Verkehr auf der klimafreundlichen Schiene zu investieren“. Gleichzeitig und einschränkend wird angefügt: „Gleichzeitig arbeiten wir entschlossen daran, unsere Wirtschaftlichkeit zu steigern“.³ In Klartext: Der gesamte Geschäftsbetrieb ist hoch defizitär.

Mit dieser Aussage soll kaschiert werden, dass unter Herausrechnung des Ergebnisbeitrages von DB Schenker, welche trotz gefallener internationaler See- und Luftfrachtraten immer noch einen positiven operativen Gewinn erzielt hat, das wirtschaftliche Ergebnis dessen, was die DB Systemverbund Bahn nennt, im 1. Halbjahr 2023 eindeutig negativ ist. Dies trotz erheblicher Umsatzsteigerungen zur Vorjahresperiode, die aber noch voll durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt war. Alle operativen Zahlen der DB liegen immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau, aber das wird nicht erwähnt. So wird am Ende der Präsentation der Halbjahreszahlen zugegeben, dass man für den Systemverbund Bahn für das Gesamtjahr ein operativer Verlust von „etwas weniger als einer Milliarde Euro erwartet“. Begründet wird dies mit den sich verschlechternden Rahmenbedingungen, wie weltweit gesunkene Frachtraten (das ist allerdings nur ein Problem für DB Schenker), gestiegene Zinsen und anhaltende Inflation sowie – was dann natürlich nicht fehlen darf – „die anstehenden Tarifabschlüsse, die ebenfalls zu höheren Kosten führen“³.

Für den Verlust des Systemverbundes Bahn im erste Halbjahr 2023 i.H.v. 339 Mio. Euro werden hauptsächlich die höheren Ausgaben des Geschäftsfelds DB Netze Fahrweg für die Verbesserung der Infrastruktur verantwortlich gemacht. In diese hat die DB aus eigenen Mitteln im Vorgriff auf zu erwartende Bundesförderung 3 Mrd. Euro investiert, was fast 50 % der Gesamtinvestitionen in diesem Zeitraum entspricht. Ob diese Investitionsdynamik nach den Mittelkürzungen für die DB im Bundeshaushalt 2024 anhält, darf bezweifelt werden. Dass die Verlustursachen auch andere Gründe haben, die u. a. im Management der DB sowie den besonders hohen Verlusten von DB Cargo zu suchen sind, wird nicht thematisiert.



¹ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG, 15. März 2023.

² manager magazin, 21.2.2024 Michael Machatschke, Die Bahn-Versager

³ DB Presseinformation zum Halbjahresergebnis vom 27.7.2023

Umsatz und Ergebnis

2 2.1

Nach zwei Corona-Jahren ist 2023 das erste Jahr, in dem von einem halbwegs normalen Geschäftsbetrieb gesprochen werden kann, auch wenn diverse Corona-Vorschriften wie das vorgeschriebene Tragen von Masken im Nah- und Fernverkehr noch die Passagierzahlen im 1. Quartal 2023 beeinflusst haben dürften. Insofern kam die Erholung der Nachfrage auch für das Bahnmanagement überraschend – man hatte sich auf ein weiteres ruhiges Jahr mit reduziertem Corona-Betrieb eingestellt. Die schneller als erwartet anspringende Nachfrage führte zu entsprechenden Betriebsstörungen mit sich entsprechend stark verschlechternden Pünktlichkeitswerten im Personen- wie im Frachtbereich. Das positive Vorsteuerergebnis im Jahr 2022 kann einzig der Corona-bedingten exzeptionellen Steigerung der Frachtraten im internationalen See- und Luftfrachtverkehr zugeschrieben werden, wovon DB Schenker sowie auch andere Spediteure und große Reedereien jenseits aller Erwartungen profitierten. Die Bonanza ist nun vorüber. Daher wird das Ergebnis 2023 die Strukturprobleme des DB-Konzerns in aller Deutlichkeit offenlegen und nur mit den üblichen Bilanzierungstricks über die Nulllinie gehievt werden können. Vermutlich werden die durch den Verkauf von DB Arriva anfallenden Sonderabschreibungen erst in der Bilanz 2024 verbucht werden, weil man ansonsten tiefrote Zahlen vermelden müsste. Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts die Zahlen für das gesamte Jahr 2023 noch nicht oder nur bruchstückhaft bekannt sind, wird auf die Halbjahreszahlen abgestellt. Eine Korrektur erfolgt nach Vorliegen des gedruckten Geschäftsberichts der DB AG.

*Tabelle 1: Finanzkennzahlen 2018 bis 1. Halbjahr 2023
Deutsche Bahn AG (Konzern)*

	2018	2019	2020	2021	2022	1. Hj. 2023
Umsatz bereinigt	44.024	44.431	39.902	47.250	56.300	24.973
Ergebnis vor Steuern	1.172	681	-5484	-788	930	51
EBIT bereinigt	2.111	1837	-2903	-1.552	1.250	331

Der Umsatz im Gesamtjahr 2023 dürfte rund 15 % unter dem des Vorjahres (1. Halbjahr ./10 % gegenüber der Vorjahresperiode) liegen, folgend aus der Normalisierung der für Umsatz und Ergebnis von DB Schenker maßgeblichen Frachtraten. Damit dürfte auch der Auslandsumsatzanteil nach 57,5 % in 2022 tendenziell wieder unter die 50-%-Marke sinken (1. Halbjahr 2023 knapp 48 %). Zum rückläufigen Auslandsanteil am Umsatz hat auch der Verkauf von einigen DB-Arriva-Aktivitäten in aus DB-Sicht nicht strategisch wichtige Länder beigetragen. Auf das reine Bahngeschäft (in der DB-Terminologie = Systemverbund Bahn) entfallen im 1. Halbjahr 2023 nur 52 % des Umsatzes, aber dies spiegelt sich nicht in der Außendarstellung der DB und ihrer Wahrnehmung in der Öffentlichkeit wider.

Das positive EBIT (Earnings before Interest and Taxes – Gewinn vor Steuern und Zinsen) erreichte in 2022 1,25 Mrd. Euro und sank dann auf 331 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2023. Das Gesamtergebnis nach Steuern und Zinsen (= Bilanzgewinn) betrug -227 Mio. Euro in 2022 und -71 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2023. Das ist vor allem Ergebnis der hohen Verschuldung und der damit einhergehenden hohen Zinsbelastungen von 280 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2023.

2
2.1

Das Verhältnis von Eigenumsatz und staatlichen Mitteln

Es stellen sich bei einem Unternehmen wie der DB AG zu Beginn jeder Analyse von Umsatz, Gewinn und Verlust Fragen wie: Woher kommt der Umsatz? Sind das Eigenleistungen? Ist unter den gegebenen Bedingungen eine Kategorie wie »Gewinn« anwendbar? Denn tatsächlich stammt ein erheblicher Teil des Umsatzes aus den Zuflüssen von öffentlichen Mitteln. Der Bundesrechnungshof schreibt dazu:

»Die Ausgaben des Bundes trugen wesentlich dazu bei, dass im Eisenbahngeschäft der DB AG die Geldflüsse von der öffentlichen Hand (insbesondere Investitionszuschüsse, Umsätze mit Aufgabenträgern im Regionalverkehr) zuletzt die Umsätze mit den übrigen Kundinnen und Kunden (im Eisenbahnverkehr und der Eisenbahninfrastruktur) deutlich überstiegen. [...] Im Durchschnitt der Jahre 2019 bis 2021 flossen der DB AG in Eisenbahninfrastruktur und -verkehr mehr Mittel zu, als sie mit Infrastrukturentgelten von Dritten, Fahrgast- und Transportumsätzen erzielte.«³ Bundesrechnungshof, März 2023, S. 16.

Im 1. Halbjahr 2023 flossen aus öffentlichen Mitteln 3.195 Mio. Euro als Investitionen in den Systemverbund Bahn, der im Wesentlichen das inländische Bahngeschäft sowie das Auslandsgeschäft von DB Cargo zusammenfasst, davon 2.802 Mio. Euro in die Eisenbahninfrastruktur, d.h. das Netz, und noch einmal über 300 Mio. Euro in die Bahnhöfe. Selbst DB Energie profitierte von 80 Mio. Euro öffentlicher Investitionszuschüsse. Lässt man DB Schenker und DB Arriva außen vor – beide sollen verkauft werden bzw. sind es weitestgehend schon –, ist die DB AG eine hochdefizitäre Veranstaltung, die ohne regelmäßigen öffentlichen Mittelzufluss umgehend Insolvenz anmelden müsste. Insoweit ist ein Gewinnausweis der DB AG eher Augenwischerei und für die Kapitalmärkte gedacht, als dass er die ökonomische Realität abbildet. Andersherum gefragt: Wo gibt es eine bilanzielle Betrachtung der Aufwände einschließlich der Investitionen und Erträge im Straßenverkehr?

Mit Einführung der betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise (Gründung der Aktiengesellschaft 1994) rückt die fatale Orientierung auf die Gewinnmaximierung ins Zentrum. Die Folgen mit Blick auf die eigentliche Aufgabe der Bahn – Schienenverkehr in guter Qualität zu liefern und das Netz instand zu halten und zu pflegen – sind unter anderem Fahren auf Verschleiß, »schlanke« Infrastruktur mit Streckenstilllegungen und Schließung von Bahnhöfen und eine schädliche Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehre sind fatal. Und trotzdem fließen in den Bereich Schiene heute deutlich mehr öffentliche Mittel als in der Zeit vor der Umwandlung der Bundesbahn und Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft 1994.

Wo werden im Bahnkonzern welche Gewinne bzw. Verluste gemacht?

Dass die Bahn »ein Sanierungsfall« ist, wird im Verlauf dieses Alternativen Geschäftsberichts noch auf vielen Ebenen gezeigt werden; die Aussage des BRH hat ihre volle Berechtigung. Daher sprechen wir von Generalsanierung, weil nicht nur die wirtschaftlichen Zahlen sanierungsbedürftig sind, sondern auch das Management und die gesamte strategische Ausrichtung der DB AG. Das wird bereits deutlich, wenn man die Entwicklung ihrer verschiedenen Bereiche nach Umsätzen und Gewinnen auffächert (vgl. Tabelle 2).

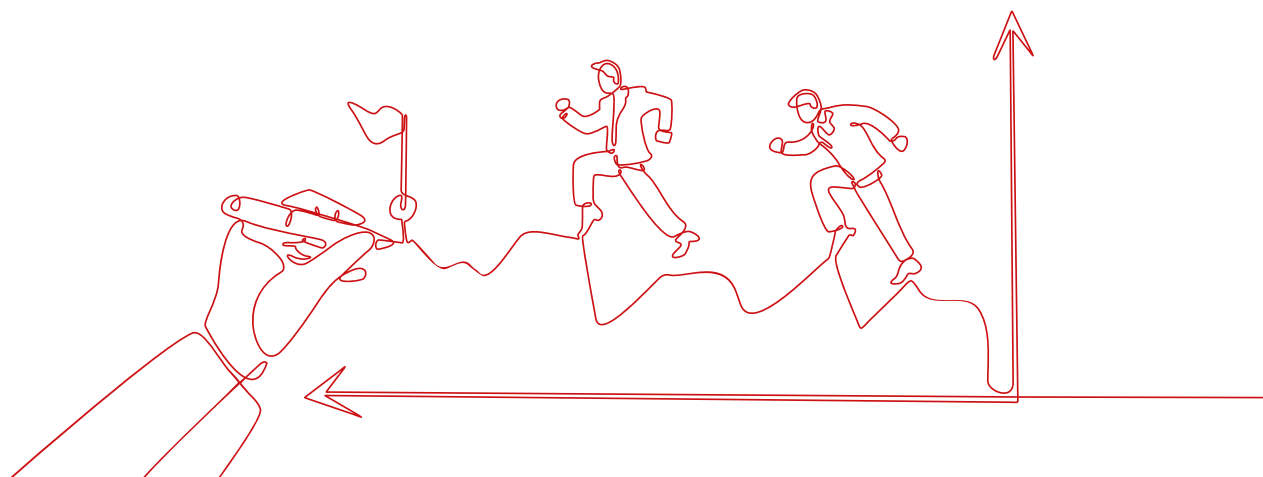


Tabelle 2: Die Grundbestandteile des Konzerns Deutsche Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2018 bis 2023
(1. Halbjahr) Konzernbestandteile

Konzernbestandteile	2018	2019	2020	2021	2022	1. Hj. 2023
Fernverkehr (DB Fernverkehr)						
Außenumsatz (Mio €)	4,528	4,824	2,753	2,792	4.845	2.791
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	417	485	-1,681	-1,790	-39	-62
Nahverkehr (DB Regio)						
Außenumsatz (Mio €)	8,862	8,830	7,553	7,929	8.921	4.683
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	492	408	-451	-417	-31	-38
Schienengüterverkehr (DB Cargo)						
Außenumsatz (Mio €)	4,177	4,188	3,854	4,195	4.998	2.746
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	-190	-308	-728	-481	-665	-299
Fahrtweg (DB Netz)						
Außenumsatz (Mio €)	1,559	1,687	1,808	1,975	2.035	1.068
Gewinn/Verlust [EBIT bereinigt]	840	807	409	334	601	-240
Bahnhöfe (DB Station und Service)						
Außenumsatz (Mio €)	569	590	525	520	593	339
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	221	210	24	1	29	6
Energie (DB Energie)						
Außenumsatz (Mio €)	1,350	1,308	1,297	1,808	2.451	961
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	21	43	5	169	103	310
Schenker (DB Schenker; überwiegend Ausland)						
Außenumsatz (Mio €)	16,973	17,018	17,601	23,371	27.605	10.067
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	503	538	711	1,248	1.841	626
Arriva (komplett Ausland)						
Außenumsatz (Mio €)	5,433	5,405	3,988	4,067	4.214	1.967
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	301	289	-431	-73	12	43
„Sonstige“ („Konsolidierung“)						
Außenumsatz (Mio €)	573	581	523	593	696	.....
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	-493	-622	-753	-545	-100	-120

2

2.1

Alle drei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) des Bahnkonzerns – DB Fernverkehr, DB Regio und der Schienengüterverkehr mit DB Cargo – machten auch im 1. Halbjahr 2023 Verluste, aggregiert i.H.v. fast 400 Mio. Euro. Im Fernverkehr sind die Verluste allein im 1. Halbjahr 2023 nahezu doppelt so hoch wie im gesamten Jahr 2022. Im Nahverkehr entsprechen die Halbjahresverluste aus 2023 ungefähr den Verlusten des Gesamtjahres 2022. Im Fall des Fernverkehrs fällt auf, dass die Verluste trotz eines deutlich gestiegenen Passagieraufkommens und eines daraus resultierenden Umsatzanstiegs erzielt wurden. Hier wurde offensichtlich post-coronam versucht, mit Kampfpreisen die Passagiere wieder zurückzugewinnen, die aufgrund der sich kontinuierlich verschlechternden Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (Zugausfälle) auf die Straße oder zur Konkurrenz Flixbus abgewandert waren.

Beim Nahverkehr ist wichtig, dass dieser vor der Pandemie immer erhebliche Beiträge zum Gesamtgewinn der Holding leistete (jeweils rund eine halbe Mrd. Euro), was wesentlich darauf basierte, dass der Nahverkehr zu rund 60 % von den Bundeszuschüssen (»Regionalisierungsgelder«) gespeist wird – was für die DB Regio ebenso wie für die Dutzende Nicht-DB-EVUs wie Abellio, GoAhead, Metronom usw. gilt. Möglicherweise heißt das ansteigende negative Ergebnis bei DB Regio im 1. Halbjahr 2023, dass versucht wurde, weitere Marktanteilsverluste bei Ausschreibungen durch Kampfpreise zu verhindern, und dass lukrative Nahverkehrsverträge wie z.B. in Baden-Württemberg ausgelaufen sind. Angesichts steigender Kosten für Energie und Löhne bei begrenzten Bundeszuschüssen heißt das auch, dass dieses DB-Segment künftig keine größeren Gewinne mehr einfahren wird.

Dramatisch ist der DB-Cargo-Verlust in Höhe von 299 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2023 nach -655 Mio. Euro im Gesamtjahr 2022. Er ist nochmals höher als die bereits fast traditionellen Verluste vor der Pandemie. Prognosen sagen für das Gesamtjahr 2023 einen Verlust von 500 Mio. Euro voraus, was noch als eher optimistisch einzuschätzen ist. Angesichts der anhaltenden Verluste witterte die EU-Kommission bereits verdeckte Subventionen und leitete ein Beihilfeverfahren ein (Tagesspiegel 20.02.2024). Der DB-Cargo-Bereichsvorstand erwägt den Abbau von 1.500 Arbeitsplätzen und die Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs, soweit es keine weiteren Subventionen vom Bund gibt. Das wäre ein fatales Signal an den Markt, rückt damit doch im Rahmen des Programms Starke Schiene das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split im Frachtbereich auf 25 % zu erhöhen, in weite Ferne. Mittlerweile hat DB Cargo nur noch einen Marktanteil von rund 40 % am Eisenbahngüterverkehr in Deutschland. Ein überzeugendes Sanierungsprogramm für den Cargobereich hat die DB bisher nicht vorgelegt. Angesichts der Eigentümerstrukturen im Schienengüterwagenbereich (siehe unsere Ausführungen im Alternativen Geschäftsbericht 2022) ⁴ ist fraglich, ob die DB Cargo jemals wird profitabel arbeiten kann.

Hingegen fuhren die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIUs) – das sind DB Netz, DB Station&Service und DB Energie – in den beiden Pandemie-Jahren 2021 und 2022 fette Gewinne von 504 Mio. bzw. 733 Mio. Euro ein, die im ersten Halbjahr 2023 krass auf 76 Mio. Euro abstürzten. Dies ist bedingt durch einen Verlust von 240 Mio. Euro bei DB Netze Fahrweg durch erhöhte Investitionen aus Eigenmitteln, um die sprunghaft angestiegenen Schäden im Schienennetz zumindest so weit zu beseitigen, dass der Betrieb nicht noch weiter eingeschränkt werden musste, als sich ohnehin in der sinkenden Pünktlichkeitsquote zeigt⁵

Nimmt man jetzt die addierten Verluste der drei EVUs in 2022 von in der Summe 735 Mio. Euro, dann entsprechen diese so gut wie komplett den angeführten Gewinnen der drei EIUs von 733 Mio. In der Summe heißt das: Die DB AG machte in 2022 ihrem angestammten Bereich Schiene keine relevanten Gewinne mehr.

⁴ Michael Jung, DB Cargo = Hülle ohne Wert; Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2022/23,

⁵ Offizielle Angaben nach den jeweiligen Ausgaben von Daten und Fakten. Wir beschränken uns im Folgenden bei den Reisenden auf die Statistik der Deutschen Bahn AG. Zutreffend ist, dass die Zielsetzung „Verdopplung“ für den gesamten Schienenverkehr gilt, es müssten also auch die Nicht-DB-AG-EVUs mit einbezogen werden. Im Fall des Fernverkehrs sind die Zahlen der DB AG repräsentativ für den gesamten Fernverkehr, da sie mehr als 95 Prozent desselben abdecken. Im Fall des Nahverkehrs, wo DB Regio nur rund 50 Prozent des gesamten SPNV auf sich konzentriert, können sie zumindest als überzeugender Indikator gelten.



Im 1. Halbjahr 2023 verschlechterte sich die Situation weiter auf einen saldierten Verlust von 339 Mio. Euro, was im DB-Halbjahresbericht lakonisch kommentiert wird: „Die operativen Ergebnisgrößen gingen spürbar zurück. Im Personen- und Schienengüterverkehr blieb die Situation angespannt. Die Ertragsentwicklung war insgesamt rückläufig.“ (<https://zбир.deutschebahn.com/2023/de>). Fazit: Die Verluste des DB-Konzerns im Bereich Schiene sind erheblich und auf Dauer existenzgefährdend.

Es bleiben die Gewinne, die im Ausland getätigt werden, wobei dies im Wesentlichen die Gewinne von Schenker sind. Arriva hat im 1. Halbjahr 2023 nach dem Verkauf von einigen Landesgesellschaften einen kleinen Gewinn von 43 Mio. Euro eingefahren, deutlich mehr als im Gesamtjahr 2022 mit 12 Mio. Euro. Zwischenzeitlich wurde Arriva an einen englischen Hedgefonds verkauft. Welche Abschreibungen die DB AG auf ihr Arriva-Investment, das in 2010 3,5 Mrd. Euro kostete, noch vornehmen muss, wird sich erst nach dem Closing der Transaktion ergeben, die im Januar 2024 stattfinden sollte. Auch wenn ein Teil des Firmenwertes schon in den Vorjahren abgeschrieben wurde, werden noch weitere Wertberichtigungen notwendig sein. (Zum Arriva-Debakel siehe auch: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/deutsche-bahn-verkauft-arriva-das-ende-einer-teuren-irrfahrt-10651027.html> 19.10.2023) Ob diese Abschreibungen schon in 2023 oder erst in 2024 verbucht werden, wird die DB bei Vorlage ihres Jahresberichts offenlegen müssen.

Die DB-Schenker-Gewinne von 1,841 Mrd. Euro in 2022 haben der DB im Gesamtjahr 2022 ein insgesamt positives Jahresergebnis beschert. Diese sind aber im 1. Halbjahr 2023 auf 626 Mio. Euro abgeschmolzen, reichten aber immerhin noch beim DB-Konzern für ein EBIT von 331 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2023. Ob dies im Gesamtjahr 2023 noch so sein wird, ist angesichts weiter rückläufiger Frachtraten eher fraglich. Und nach einem Verkauf von DB Schenker sieht die bilanzielle Zukunft der DB AG entsprechend tiefrot aus.

2
2.2

Personenverkehr 2022/23

Oder: Die Mär von der Verdopplung bis 2030 und die Realität vom Rekordtief bei der Pünktlichkeit

Angesichts des Klimanotstands und der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung wird die Politik nicht müde zu betonen, man plane eine »Verdoppelung der Fahrgastzahlen bei der Bahn«. So ist es im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung vom November 2021 festgehalten. Als der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, im vergangenen Jahr äußerte, der Deutschlandtakt könne erst um das Jahr 2070 herum umgesetzt werden, wurde damit mehr oder weniger offen auch das Ziel »Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030« kassiert, obwohl alle DB-Publikationen noch immer darauf abstellen. *Allerdings wurde das Ziel in der Kapitalmarktpäsentation vom Oktober 2023 schon auf 260 Mio. Fahrgäste im Fernverkehr reduziert. Fraglich ist, ob das Ziel »Verdoppelung« jemals realistisch war. Zweifellos war es jedoch vor sechs Jahren, als erstmals dieses Ziel im Rahmen des Programms „Starke Schiene“ für 2030 angegeben wurde, wesentlich realistischer als 2023. Um das Ziel zu erreichen, hätte es aber einer intensiven Vorbereitung bedurft. Diese gab es zu keinem Zeitpunkt, da hilft auch kein Verweis auf die drei Pandemiejahre mit dem massiven Einbruch der Reisendenzahlen.

Table 3: Reisende (in Millionen) im Fernverkehr und Nahverkehr 1997, 2005 und 2016-2022; Zielvorgaben für 2030 und die Pünktlichkeitsquote im Fernverkehr und Nahverkehr der DB 2018 bis 2026⁶

	1997	2005	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	Ziel 2030
Reisende Fernverkehr (DB)	152,2	119,9	147,9	150,7	79,9	81,3	132	68	300
Reisende Nahverkehr (DB Regio)	1.489	1.172	1.940	1.972	1.215	1.121	1.605	894	3.900
Pünktlichkeit Fernverkehr	...	...	74,9 %	75,9 %	81,8 %	75,2 %	65,1 %	68,7 %	85 %
Pünktlichkeit Nahverkehr	...	...	94,0 %	94,3 %	95,6 %	93,6 %	92,2 %	92,4 %	95 %

* Zahlen für 2023 beziehen sich auf das 1. Halbjahr, gem. Integriertem Bericht DB-Konzern vom 27.7.2023

Zunächst fällt auf: Die vielfachen Behauptungen der DB AG, die in fast allen Medien zustimmend aufgegriffen wurden, wonach man bis 2019 im Schienenpersonenfernverkehr jeweils Rekordergebnisse erzielt habe, treffen nicht zu. Es gab bei derselben DB AG bereits 1997, also vor knapp einem Vierteljahrhundert, mehr als 150 Mio. Reisende im Fernverkehr. Erst danach kam es zu einem massiven Einbruch mit einem Tiefpunkt im Jahr 2005, als es nur noch knapp 120 Mio. Reisende im Fernverkehr und nur noch 1,172 Mrd. Reisende im Nahverkehr (der DB) waren. Dieser Einbruch erklärt sich – insoweit es um den Fernverkehr geht – im Wesentlichen mit der Einstellung des Interregio. Bereits ab 1997 wurde diese Zuggattung ausgebremst; 2001 dann komplett von der Schiene genommen. Dieser Zug hatte für die Bahn-Oberen – zunächst für Bahnchef Heinz Dürr und schließlich für Bahnchef Hartmut Mehdorn – den »Makel«, dass er zu billig und zu erfolgreich war. Es passte nicht in die Vorstellungskraft dieser Herren, dass ein Zug mit wenig High-Tech, vor allem bestehend aus umgebauten alten D-Zug-Wagen, mit dem auch keine Milliarden-Euro-Aufträge verbunden waren, erfolgreich sein konnte.⁷ Mittlerweile befinden sich die alten Interregiowagen beim DB-Stillstandsmanagement und werden dort, sofern sie nicht in den Zügen von Flixbahn eine Wiederauferste-

⁶ Die Bahn – Daten und Fakten Ausgaben der Jahre 2000, 2019, 2021 und 2022.

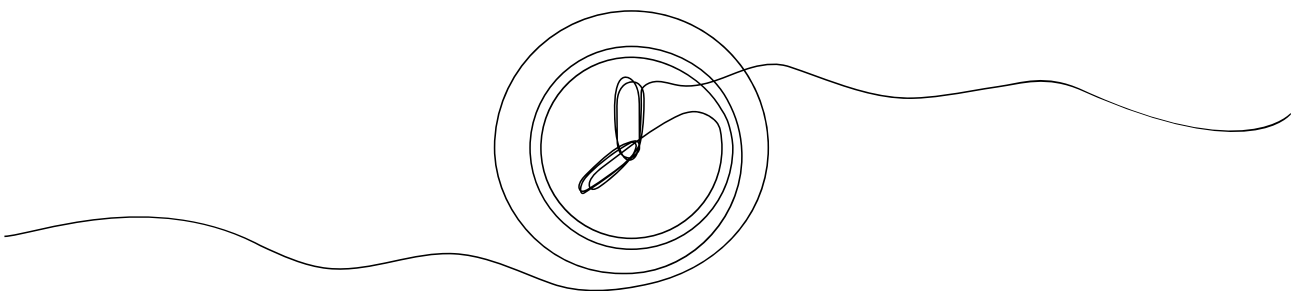
⁷ Die Geschichte dieser Zuggattung wurde überzeugend von demjenigen dargestellt, der ihn im Wesentlichen „erfunden“ und entwickelt hat. Siehe: Karl-Dieter Bodack, InterRegio. Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Eisenbahn-Kurier, Freiburg 2005.

hung feiern, der Verschrottung zugeführt oder ins Ausland verkauft. Sämtliche Bistrowagen des Interregio, die noch als solche ihren Dienst in den IC-Zügen taten, wurden – obwohl speziell für das Produkt Interregio Anfang der 1980er Jahre neu gebaut – mit dem Fahrplanwechsel 2023 aus dem Verkehr gezogen; sie sollen nun verschrottet werden. In der Summe wurde im Schienenpersonenfernverkehr 2019 gerade mal wieder das Niveau von 1997 erreicht. Also zwei Jahrzehnte Auf und Ab beziehungsweise Stillstand. Und nach dem Pandemie bedingten Einbruch 2020 bis 2022 wurde trotz wieder voller Züge 2023 noch nicht das Vor-Corona-Niveau erreicht. Eine Verdoppelung auf 300 Mio. Fahrgäste bis 2030 wird zwar von der DB immer noch als Ziel deklamiert, ist aber angesichts der zu erwartenden Betriebsstörungen durch die „Generalsanierung der Hochleistungskorridore“ als völlig unrealistisch zu bezeichnen.

Völlig ernüchternd ist die Entwicklung der Pünktlichkeit (siehe in Tabelle 3 die letzten zwei Zeilen). Diese hatte sich zunächst im Fernverkehr 2020 auf eine Quote von 81,8 % verbessert, dies vor allem durch die geringe Auslastung der Züge während der Coronazeit. Nach dem für die DB-Oberen unerwarteten Anstieg der Passagierzahlen ab dem 1. Quartal 2023 sank die Pünktlichkeitsquote auf einen völlig inakzeptablen Wert von 65 %. Die scheinbare Erholung der Pünktlichkeit auf 68,7 % im 1. Halbjahr 2023 wurde durch die Streckung der Fahrzeiten erreicht, und zusätzlich dadurch, dass man sehr verspätete oder absehbar krass verspätete Züge gleich ganz ausfallen ließ. Denn dann gelten sie als pünktlich und gehen nicht in die offizielle DB-Verspätungsstatistik ein (siehe Beitrag zu den Pünktlichkeitswerten in diesem Bericht). Die Pünktlichkeitsquote im Nahverkehr liegt mit 92,4 % auf Vorjahresniveau, aber weit unter den in den meisten Verkehrsverträgen vereinbarten 95 %-98 %. Auch hier wurde die Statistik aufpoliert, indem man immer häufiger Züge ganz ausfallen ließ. In jedem Jahr fallen inzwischen mehr als 100.000 Züge komplett aus; das sind rund 2.000 ausgefallene Züge pro Woche oder 275 an jedem Tag.⁸ Hinzu kommen verspätete Züge, die, um für die Anschlussfahrt auf eine akzeptable Pünktlichkeitsquote zu kommen, die Anfangs- und (oder) Endhaltepunkte der Verbindung schlicht ausfallen lassen.⁹

Bei beiden Pünktlichkeitsquoten ist zu berücksichtigen: Die Definition von Pünktlichkeit ist bei der DB ausgesprochen großzügig. Erst ab einer Verspätung von sechs Minuten ist ein Zug unpünktlich. Oder: Pünktlich sind noch Züge mit 5 Minuten und 59 Sekunden Verspätung. In der Schweiz gelten 3 Minuten als Verspätung und im Shinkansen-Verkehr in Japan eine Minute!

Der katastrophale Zustand bei Pünktlichkeit, Ausfällen, Serviceabbau ist fast täglich Gegenstand von Presseartikeln. In der Frankfurter Allgemeinen Zeitung fand sich im März 2023 ein Beitrag, der überschrieben war mit: »Bis in Ewigkeit, amen. Deutschland aus dem Takt: Die Bahn wird erst in 50 Jahren richtig funktionieren. Warum ließ die Politik es so weit kommen?«¹⁰ Und das manager-magazin titelte unter einem Bild von Bahnchef Lutz auf dem Umschlag: „Die Bahn-Versager. Exklusive Zahlen: Wie der Staatskonzern Milliarden verschleudert.“



⁸ 2017 waren es 140.000. Siehe Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion Die Grünen; hier nach: Die Zeit vom 7. Mai 2018

⁹ „Eine detaillierte Untersuchung ergab, dass immer öfter „die Anfangs- und Endhalte bei ICEs“ ausfallen. Das ergibt dann „einen zeitlich verkürzten Zuglauf“ und kann „aus einem verspäteten Zug auf der Rückfahrt wieder einen pünktlichen machen. Diese Methode werde bahntintern als sogenannte »Scheuer-« oder auch »Pofallowende« bezeichnet nach ihren angeblichen Schöpfern.“ Nach: Eurailpress vom 6. Januar 2020; „DB Pünktlichkeit: Datenexperte findet Verblüffendes zur Pofalla-Wende“, <https://www.eurailpress.de/bahn-manager/detail/news/db-puenktlichkeit-datenexperte-findet-verblueffendes-zur-pofalla-wende.html>

¹⁰ Autor Edo Reents, in: FAZ vom 7. März 2023.

2
2.3

Infrastruktur und Kapazitäten im Personenverkehr

Das DB-Management beschönigt mittlerweile die schlechten Pünktlichkeitswerte nicht mehr. Im Integrierten Lagebericht der DB AG für das 1. Halbjahr 2023 wird offen eingeräumt: „Betrieblich verlief das 1. Halbjahr unbefriedigend.“ Dabei wird die zunehmende Unpünktlichkeit fast ausschließlich auf das überlastete Netz und die marode Infrastruktur zurückgeführt, um damit dem Bund, der bitte schön die Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen hat, indirekt die Verantwortlichkeit zuzuschieben. So kann man im Vorwort des Vorstandsvorsitzenden im Konzern-Zwischenlagebericht 2023 lesen: „Gründe für diese Entwicklung waren v. a. die folgenden mittel- und langfristigen Struktureffekte:

- ▶ Schlechter Anlagenzustand: Es kommt vermehrt zu Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen.
- ▶ Intensive Bautätigkeit: Baumaßnahmen im Kernnetz sowie ein hohes Volumen an kurzfristigen Bau- und Instandhaltungsbedarfen bei gleichzeitig angespannter Infrastrukturkapazität hatten spürbar negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit.
- ▶ Hohe Netzauslastung: hochbelastete Schienenwege sowie Überlastung der großen Verkehrsknoten wegen der hohen und zum Teil gestiegenen Verkehrsmengen.
- ▶ Instabile Fahrplanprozesse: Hoher Bedarf an fahrplanerischen Regelungen und eine deutliche Zunahme von nicht fristgerecht angemeldeten Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen wirken sich negativ auf die Fahrplanqualität aus.

Die Überlagerung der Einzeleffekte verstärkt die Negativwirkung auf die Pünktlichkeit und reduziert die Leistungsfähigkeit des Systems sowie die Betriebsqualität“. Dass die Unpünktlichkeit maßgeblich mit der Demotivation der Belegschaft (nicht zuletzt mit verursacht durch die Selbstbedienungsmentalität der sog. Führungskräfte und einem unfähigen Management ohne eisenbahntechnische Qualifikation zu tun hat, kommt den Bahn-Oberen nicht in den Sinn. Folglich greifen die angebotenen Lösungsstrategien, die die folgenden drei Elementen umfassen soll, zu kurz:

1. Sanierung des Bestandsnetzes und der Bahnhöfe, insbesondere die Generalsanierung der hoch belasteten Korridore,
2. Digitalisierung, die die Kapazität des Netzes deutlich ausweiten soll, und
3. Aus- und Neubau sowie die Elektrifizierung von Strecken.

Aber diese erwiesenermaßen untaugliche Strategie wird nicht in Frage gestellt.

Es ist auch nicht auszuschließen, dass der von der DB vorgelegte „Schieneninfrastruktur-Zustandsbericht (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung: Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2022, Deutsche Bahn AG, August 2023, 275 Seiten), der die Mängel der Infrastruktur benennt, auch dazu genutzt wird, um mehr Gelder vom Bund zu erhalten, die dann aber nicht in die Sanierung der Bestandsinfrastruktur fließen, sondern in die überflüssigen Prestige behafteten Großbauprojekte wie Stuttgart 21, 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Fernbahntunnel Frankfurt, Bahnhofsverlegung Hamburg-Altona, die allesamt von den Kosten her aus dem Ruder gelaufen sind. Über den Zustand der DB-Gleisanlagen etc. wird in den Medien zwischenzeitlich breit berichtet, die Ursachen dafür werden aber nicht oder nur am Rande erwähnt. Auch hat die DB in den vergangenen Jahren aufgrund der heruntergewirtschafteten Infrastruktur die Fahrzeiten auf vielen Hauptstrecken deutlich gestreckt (z.B. Berlin Hbf. – Hamburg-Altona um 15 Minuten), weil durch die vielen Langsamfahrstellen die Auslegungsgeschwindigkeit auf diesen Strecken nicht mehr gefahren werden kann. Ohne diese Maßnahmen sähe die Pünktlichkeitsstatistik der DB noch verheerender aus.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont

Was waren die Ziele der Bahnreform 1994?

Bevor wir uns den konkreten Zahlen zuwenden, wollen wir einen Schritt zurückgehen und uns nochmals die Ausgangssituation bei Gründung der Deutschen Bahn AG vor Augen führen. 1994, bei der Bahnreform, war klar, dass die Deutsche Bahn AG das bestehende, zu diesem Zeitpunkt mehr als 41.000 Kilometer lange Schienennetz von Bundesbahn und DDR-Reichsbahn – das im Übrigen in Artikel 87 Grundgesetz als besonders schutzwürdig bezeichnet wird – nicht nur hegen und pflegen müsse. Es gab auch vielfältige Bekenntnisse, dass es gestärkt und ausgebaut werden würde.

So versprach 1992 der damalige Bahnchef Heinz Dürr, mit der Bahnreform werde es „zu einem Ausbau des Schienennetzes für beide Bahnen kommen.“ Dies schien nicht nur eine Beruhigungsspiel zu sein; Dürr konkretisierte dies wie folgt: „Bundesbahn und Reichsbahn haben erstmals einen gesamtdeutschen Schienenausbauplan entworfen [...] Allein im vordringlichen Bedarf weist er zum Ausbau des Schienennetzes 54 Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 108 Milliarden DM aus.“¹¹ Das wären nach damaligem Stand 55 Mrd. Euro und nach heutigen Werten rund 85 bis 90 Mrd. Euro. Das heißt, es gab damals laut Bahnchef einen Ausbauplan, bei dem die Konkretisierung der Kosten tatsächlich bedeutet hätte, dass mehrere Tausend Kilometer lange neue Schienenwege hätten gebaut werden können.

Hätte damals jemand gesagt, dass ab diesem Zeitpunkt das Schienennetz systematisch abgebaut werden und dass dies Teil der „Bahnreform“ sein würde, dann hätte das entweder niemand geglaubt oder die Bahnreform wäre im Dezember 1993 niemals mit der erforderlichen Zwei-Drittel-Mehrheit – damit waren Änderungen des Grundgesetzes verbunden – beschlossen worden.

¹¹ Heinz Dürr, Die Deutschen Bahnen, 1992, S. 40f. Es handelte sich bei dieser Publikation um einen Geschäftsbericht für die beiden Bahnen Bundesbahn und Reichsbahn 1992.

Statt Ausbau Abbau

Doch es kam zu just diesem Abbau – von Jahr zu Jahr, weitgehend bis zum heutigen Tag. Tabelle 4 dokumentiert diesen fatalen Prozess.

Tabelle 4: Die Entwicklung Infrastruktur im Schienennetz auf deutschem Boden seit 1991¹²

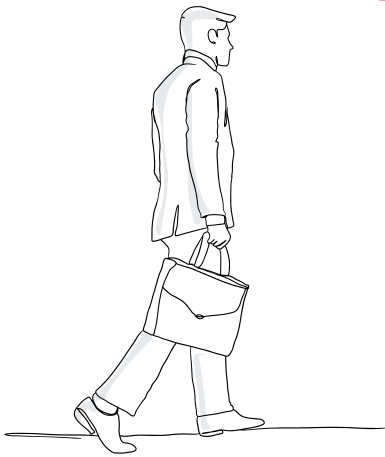
	1991	1994	2002	2019	2020	2021	2022	Entwicklung 1994-2022
Betriebslänge Netz km	41.100	41.300	35.755	33.423	33.399	33.401	33.356	-19,2%
Länge aller Gleise km	90.000	78.073	65.005	61.047	60.969	60.928	60.999	-21,9%
Weichen u. Kreuzungen	156.568	131.968	85.999	65.639	65.732	65.550	65.085	-50,7%
Infrastruktur- anschlüsse	13.185	11.742	4.336	2337	2329	2314	2323	-80,2%
Länge der Bahnsteige Meter			1.808696				1.792.691	

Bei der Betriebslänge des Netzes – gemeint ist das Schienennetz, auf dem fahrplanmäßiger Verkehr stattfindet – gab es im Zeitraum 1994 bis 2022 einen Abbau um mehr als 19 %. Der kleine Zuwachs von 2022 ist zurückzuführen auf die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm, Bestandteil des Projektes Stuttgart 21. Auf dieses hoch umstrittene Projekt gehen wir in diesem Bericht noch im Detail ein. Bei der Länge aller Gleise liegt der Abbau nochmals höher. Mehr als die Hälfte aller Weichen und Kreuzungen wurden in diesem Zeitraum aus dem Netz genommen. Die Gleisanschlüsse (Industriegleise oder, so die aktuelle Bezeichnung, „Infrastrukturanschlüsse“) wurden um mehr als 80 Prozent und damit auf ein Fünftel des Bestands von 1994 gekappt.¹³

Wichtig dabei ist: Auch wenn aufgrund der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Vergleich zu 2022 die Betriebslänge des Netzes um 68 km und die Zahl der Weichen um 89 Stück anstieg, so verringerte sich die Gleislänge um weitere 300 Kilometer, was nichts anderes heißt, als dass weitere Überholgleise und Ausweichstellen oder Bahnhofsgleise abgebaut wurden. Eine wirkliche Trendwende in Richtung Reaktivierung von Bahnstrecken, vor allem in der Fläche, ist nicht erkennbar. Dabei liegen seit langem positive Machbarkeitsstudien für die Reaktivierung von 277 Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von 4.573 Kilometern vor, die 322 Kommunen wieder an das Bahnnetz anschließen würden. (<https://www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken.aspx>, aufgerufen 28.02.24) Angesichts der Mittelkürzungen des Bundes für Ausbau und Erneue-

¹² Verschiedene Ausgaben von Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, 1994 bis 2022, zuletzt die Ausgabe 2022 auf Seite 27.

¹³ Es geht hier um Gleise, mit denen Betriebe und Gewerbeflächen direkt an das Schienennetz angeschlossen sind. Gibt es einen solchen Anschluss nicht, muss der entsprechende Transport zunächst auf der Straße stattfinden. Damit existiert jedoch sofort eine Hürde, um auf der längeren und langen Strecke den Transport auf der Schiene abzuwickeln. Sind Güter einmal im Lkw verladen, ist die Chance, dass sie auf die Schiene umgeladen werden, bereits deutlich gesenkt. Umgekehrt: Ein Gleisanschluss ist die beste Garantie dafür, dass Güter auf der Hauptstrecke auch auf der Schiene transportiert werden. Doch gerade hier gab es den mit Abstand größten Abbau von Schieneninfrastruktur.



rung der Bahninfrastruktur und Fokussierung der Mittel auf die sog. „Generalsanierungen von Hochleistungskorridoren“ ist zu befürchten, dass für die Reaktivierung von Bahnstrecken kein Geld übrig bleibt. So gibt es kein Ende in diesem (selbst-)zerstörerischen Prozess, der die Ziele der „Starken Schiene“ wie die Verdoppelung der Reisendenzahlen bis 2030 als völlig unrealistisch erscheinen lässt.

Trotz dieses unverantwortlichen Umgangs der Deutschen Bahn AG mit der ihr anvertrauten Schieneninfrastruktur ist dieser Abbau kaum ein Thema in der breiten Öffentlichkeit. Im Gegenteil: Der Bevölkerung wird regelmäßig Sand in die Augen gestreut, wie bei der „Gründungsfeier“ für die InfraGO im Januar 2024, wenn es immer wieder heißt, nunmehr werde ein Programm zur Reaktivierung von Strecken, zur Schaffung „neuer Gleisanschlüsse“, zur Sanierung von Bahnhöfen vorgelegt. In Wirklichkeit findet das Gegenteil statt und der Bundesverkehrsminister deckt das alles noch.

Kapazitäten im Personenverkehr

In den Präsentationen für Investoren und in Presseberichten rühmt sich der Bahnvorstand, wie viele neue ICE in Betrieb genommen wurden. Tatsächlich ist im Personenverkehr beim Thema Kapazität die Zahl der Sitzplätze der entscheidende Maßstab. Die Fahrplandichte wird vor allem mit der „Zahl der Züge je Stichtag“ bemessen.

Tabelle 5: Grunddaten Personenverkehr der Deutschen Bahn 1994 bis 2022¹³

	1994	1998	2000	2014	2018	2021	2022	Niveau 2022 gegenüber 2000
Sitzplätze; DB + Arriva (in Tsd.)	1.147	1.360	1.463	1.255	1.226	1.362	1345	-8,1 %
Sitzplätze DB Nahverkehr Regio (in Tsd.)*	...	1.084	1.182	1.052	997	949	945	-20,1 %
Sitzplätze DB Fernverkehr (in Tsd.)	...	258	281	203	229	269	284	+0,1 %
Züge je Stichtag Nahverkehr*	32.055	31.000	28.995	23.446	22.558	21.968	21.725	-25,1 %
Züge je Stichtag Fernverkehr	1119**	rd. 1000	1557	1290	1.476	1.537	1.600	+2,8 %

* Ab 1998 = DB Regio // ** 1993 (= letztes Jahr vor der Bahnreform waren es noch 1368 Züge je Tag //

*** 1993 1.288 Mio

¹³ Alle Angaben nach Daten und Fakten, Deutsche Bahn AG (bis einschließlich Ausgabe 2022 vom April 2023).

2

DB Cargo – ein Sanierungsfall

Das Narrativ der Politik »Güter gehören auf die Schiene« steht in offenem Gegensatz zur Realität. Allein durch den um 80 % geringeren CO₂-Ausstoß von Güterzügen gegenüber Lkw und durch die Tatsache, dass ein Güterzug 52 Lkw-Fahrten ersetzt, ist der Umstieg der Güterbeförderung auf die Bahn eigentlich zwingend erforderlich. Aber leider entfallen von den mehr als 700 Mrd. Tonnenkilometern (tkm), die derzeit im deutschen Güterverkehr erbracht wurden, 71 % auf Lkw und nur 19 % auf die Bahn (Rest Binnenschiff und Pipeline). In der Schweiz ist der Anteil der Bahn – trotz der deutlich kürzeren Transportdistanzen – mehr als doppelt so hoch.

Der Anteil der Bahn stagniert in Deutschland seit 2016 auf diesem Niveau. Und von diesen 19 % entfallen nur noch rund 40 % auf die DB-Tochter DB Cargo. Die andere Hälfte wird von sogenannten privaten Schienenverkehrsunternehmen erbracht, die dann oft Tochtergesellschaften von Nachbarbahnen sind, etwa SBB Cargo, Captrain = SNCF, BoxXpress = Trenitalia. Eine wichtige Zielsetzung der Bundesregierung – und das trifft auf die beiden vorausgegangenen Großen Koalitionen ebenso zu wie auf die aktuelle Ampel-Regierung – lautet: Der Schienenanteil am Modal-Split im Güterverkehr soll bis 2030 von den erwähnten 19 auf 25 % steigen.

Das könnte die Bundesregierung gut mit DB Cargo umsetzen – schließlich befindet sich die DB AG zu 100 % in Bundesbesitz. Das tat DB Cargo – in Absprache mit dem Bund – auch: auf dem Papier: Im Rahmen des Top-Ziels »Starke Schiene« soll die Verkehrsleistung von DB Cargo von 56,2 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2020 auf 120 Mrd. Tonnenkilometer 2030 steigen. Das wäre mehr als eine Verdoppelung.

Doch die Bilanz sieht düster aus.

Tabelle 6: Schienengüterverkehr von DB Cargo – gesamt und innerhalb von Deutschland 2016-2022

Art		2016	2018	2019	2020	2021	2022	1.Hj.2023
Beförderte Güter in Mio t	Gesamt	277,4	255,5	232,0	213,1	226,5	222,3	103,5
	Inland	204,5	200,4	187,3	174,0	187,7	186,4	86,1
Transportleistung in Mio. tkm	Gesamt	94.698	88.237	85.005	78.670	84.850	84.468	38.644
	Inland	70.562	64.169	60.700	56.224	60.324	58.889	27.611

Seit 2016 hat sich die Performance von DB Cargo in allen Bereichen verschlechtert, wobei dies mit der Pandemie wenig zu tun hat. In den Jahren 2020 und 2021 konnten andere Schienengüterverkehrsunternehmen teilweise zulegen. 2022 liegen die Verkehrsleistungen von DB Cargo – je nach Kategorie – um ein Zehntel (Gesamt, tkm) bis zu einem Fünftel (Gesamt, beförderte Güter) unter dem Niveau von 2016. Im 1. Halbjahr 2023 hat sich der Abwärtstrend fortgesetzt. Voraussichtlich wird im Gesamtjahr 2023 sowohl die Transportleistung, bezogen auf beförderte Güter in Mio. Tonnen, als auch die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern jeweils um 10 % unter der des Vorjahres liegen, mit der Folge weiterer Verluste von Marktanteilen. Das hehre Ziel im Programm "Starke Schiene", bis 2030 die Transportleistung von DB Cargo um 70 % steigern zu wollen, dürfte unerreichbar sein. Die DB schiebt aber die schlechte Performance in ihrem Halbjahresbericht 2023 nicht auf die magere Pünktlichkeitsquote vom 70,5 %, sondern einzig und allein auf „die schwächere konjunkturelle Entwicklung. Industrieproduktion und Außenhandel in Deutschland entwickelten sich im ersten Halbjahr 2023 schwach und wirkten sich dämpfend auf die Transportnachfrage aus.“ (DB AG Integrierter Halbjahresbericht 2023, S. 22).

Die Website von DB Cargo kennt keinerlei kritische Bilanz des eigenen Versagens. Vielmehr preist sie den Schienengüterverkehr als ökologisch einzig sinnvolle Transportform – was ja zutrifft – und preist sich als dasjenige Unternehmen an, das diesen ökologisch ausgerichteten Güterverkehr realisiert. Im Investorendeutsch lautet das so: „Green transformation for CO₂ neutrality by 2040.“¹⁴ Auf der deutschen Webseite wird dann schwadroniert: »Wir haben nur diesen einen Planeten mit seinem einzigartigen Ökosystem. Deshalb wollen wir als Deutsche Bahn bis 2040 eine vollständige Kreislaufwirtschaft umgesetzt haben. [...] Wir als Deutsche Bahn [...] haben uns beim Klimaschutz einem ehrgeizigen Ziel verpflichtet: klimaneutral bis 2040. Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir auf drei starke Hebel – den Ausbau des Ökostroms, den Ausstieg aus dem Diesel und den Einstieg in die Wärmewende.«¹⁵

Lediglich der wenig charmante Artikel im Spiegel über DB-Cargo-Chefin Nikutta „Auf der PR-Schiene, Bahnvorständin Sigrud Nikutta gilt als ebenso machtbewusste wie geniale Selbstvermarkterin“¹⁶ kratzt etwas am Image der Frachtparte. Die Ursachen für die schlechte Performance von DB Cargo liegen sicher auch in der unzureichenden Infrastruktur, der faktisch stagnierenden weiteren Elektrifizierung des Netzes und der aus Sicht des Managements zu unflexiblen Tarifverträgen für die Lokführer. Aber sie hat grundlegende strukturelle Ursachen, die von der DB und den Medien totgeschwiegen werden: DB Cargo hat einen veralteten Bestand an Waggonen, der nicht mehr den Transportbedürfnissen der Verlager entspricht. Und die modernen Güterwagen, die Grundbestandteil moderner Logistikketten der Industrie sind, gehören (i. d. R. ausländischen) privaten Waggonvermietern, deren Eigentümer (staatliche Infrastruktur-, Hedge- und Pensionsfonds) mittlerweile verstärkt selbst mit angemieteten Lokomotiven in das durchaus lukrative Bahntransportgeschäft eingestiegen sind. Und diese Waggonvermieter haben kein Interesse, ihre Güterwagen an DB Cargo zu vermieten. Siehe dazu unseren Beitrag im Alternativen Geschäftsbericht 2022: „DB Cargo: Hülle ohne Wert – oder: Wem gehören die Güterwagen in Deutschland?“

DB Cargo argumentiert auf ihrer Website:

»Auf DB Cargo und den Schienengüterverkehr ist Verlass: Wir fahren grenzüberschreitend und staufrei. [...] DB Cargo verbindet die europäischen Wirtschaftszentren.«

Für den Mittelstand, dem Hauptkunden im sogenannten Einzelwagenladungsverkehr, stimmt das nicht, wie sich an dem massiven Abbau der privaten Gleisanschlüsse von 1994 (Gründung der DB AG) bis 2021 um mehr als 80 % zeigt. (siehe oben Abschnitt zur Infrastruktur). Noch immer werden neue Gewerbegebiete und Logistikzentren ohne Gleisanschluss von der Politik genehmigt. Und leider ist der Bahngüterverkehr auch nicht staufrei. Im Gegenteil: Die Staus häufen sich. Immer öfter werden Güterzüge auf Ausweichgleise geschickt, wo sie z. T. stundenlang auf eine Weiterfahrt warten müssen. Durch den massiven Infrastrukturabbau, die Beseitigung von Begegnungsstrecken und Überholgleisen sowie durch die Fokussierung auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr werden Güterzüge systematisch ausgebremst. Im Fall von Betriebsstörungen kommt es zu zusätzlichen Verzögerungen, weil Ausweichstrecken in dem nur zu 61 % elektrifizierten Bundesschiennetz keine Oberleitung haben und somit zeitraubende und kostenträchtige Umspannungen (häufig verbunden mit Zugteilungen) auf Dieseltraktion erforderlich sind. Dementsprechend sind selbst nach Angaben der DB nur 70 % der Güterzüge pünktlich.

Zuvorderst müssen die volumenstarken Transitverkehre (z. B. von Polen nach Frankreich oder Italien) mit den größten Transportweiten auf die Bahn gezogen werden. Dies würde dem Klimaschutz zugutekommen und das überlastete deutsche Autobahn- und Fernstraßennetz wirkungsvoll entlasten. Dazu bedarf es aber umfangreicher Investitionen ins Streckennetz, und zwar nicht in teure Hochgeschwindigkeitsstrecken, die erst nach Jahrzehnten fertig werden, sondern in den Bau von Überholgleisen, Überwerfungsbauwerken und Elektrifizierung, besonders der grenzüberschreitenden Bahnlinien. Und vor allem bedarf es einer systematischen Fokussierung des DB-Managements auf den Schienenverkehr.

¹⁴ Deutsche Bahn AG, Autumn Roadshow 2023 S.5

¹⁵ Website DB Cargo, abgerufen am 25.3.2023.

¹⁶ Siehe Spiegel 42/2023 14.10.23

2
2.5

Zur Beschäftigungslage im DB-Konzern: Der Fachkräftemangel ist hausgemacht

Die DB AG vermeldet in ihrem Halbjahresbericht 2023, dass allein in Deutschland 25.000 Neueinstellungen geplant sind, um im operativen Bereich die betriebliche Qualität zu erhöhen. Diese Zahl ist aber niedriger als die Zahl der in Deutschland im Jahr 2022 Eingestellten, die 26.698 betrug. Wie viele von den neu Eingestellten am Jahresende 2022 noch bei der Bahn waren, ist nicht bekannt. Die DB brüstet sich mit einer angeblich hohen Mitarbeiterzufriedenheit, die jährlich abgefragt wird. Da dieser Wert in die Kalkulation der Boni der Vorstände und Führungskräfte eingeht, ist er sicher manipulationsanfällig. Aussagekräftiger ist die Entwicklung der Krankenstände, die die DB auch regelmäßig veröffentlicht. Diese sind trotz Abflauen der Corona-Pandemie in 2022 gegenüber den Corona-Vorjahren signifikant angestiegen, im Konzern von 5,7 % auf 7,2 %. Bei DB Regio und DB Cargo liegen sie sogar über 8 %. Darin kommt die Mitarbeiterzufriedenheit viel eher zum Ausdruck. Gestresste Mitarbeiter melden sich häufiger krank. Nicht umsonst liegen die Krankenstände bei DB Cargo mit den internen Problemen und DB Regio mit der Aufsplitterung in Hunderte von Betriebsgesellschaften und dem Stress durch überfüllte Nahverkehrszüge in Folge des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 über dem Konzerndurchschnitt.

Der Personalvorstand der DB AG, Martin Seiler, der als Quereinsteiger 2018 von der Post direkt in den Vorstand der DB AG wechselte, scheint entrückt von der Arbeitswelt der Bahnbeschäftigten zu leben und hält verschärfte Digitalisierung für den Königsweg. So wird im Halbjahresbericht 2023 unter dem Stichpunkt Qualifizierung ausgeführt: „Wissensvermittlung im Metaverse: Das Projekt Bahn360 zur digitalen Vermittlung von Eisenbahnwissen hat im Mai beim internationalen Webby-Award den Publikumspreis in der Kategorie »Metaverse, Immersive&Virtual: Science&Education« gewonnen. Damit konnte sich der DB-Konzern gegen zahlreiche namhafte, auf immersive Technologien spezialisierte Firmen weltweit durchsetzen. Mit Bahn360 können sich Mitarbeitende und Interessierte in zahlreichen interaktiven 360-Grad-Szenen über das komplexe System Eisenbahn informieren und von der Baustelle bis hin in den Führerstand mit echten Bahn-Mitarbeitenden virtuell interagieren.“ Das Schielen allein auf irgendwelche Beliebtheitsrankings wie Frauen-Karriere-Index und Diversity-Reports schafft noch kein Arbeitsumfeld, das Beschäftigte motiviert, sich für ihr Unternehmen einzusetzen. In den Ausführungen zur Zukunft der Arbeit wie: „Die Woche der Neuen Arbeit hat sich mittlerweile als wichtige interne Ideenschau und Netzwerkschmiede rund um das Thema Neue Arbeit bzw. Zukunft der Arbeit, Zusammenarbeit, Kundenorientierung, Führung, Purpose, Digitalisierung und Nachhaltigkeit etabliert“ wird sicherheitshalber kein Wort über das Schichtsystem und die realen Arbeitsbedingungen von Lokführern, Zugbegleit- und Werkstattpersonal oder von Gleisarbeitern verloren. Aber das sind die Beschäftigten, die „den Laden am Laufen halten“. Deren Arbeitsumfeld ist nach wie vor von verschärfter Rationalisierung gekennzeichnet, auch wenn in den letzten 18 Monaten ein gewisser Personal-aufbau stattgefunden hat.

Tatsache ist: Rund die Hälfte der weltweit 325.000 Beschäftigten der DB, dabei gut 150.000, die zum »Systemverbund Bahn« in Deutschland gerechnet werden, wird das Unternehmen altersbedingt in den nächsten Jahren verlassen. Der Bahnkonzern und sein für die Beschäftigten verantwortliches Vorstandsmitglied Seiler präsentieren dies als eine Art schicksalhaften Prozess, dem man nun mit Tatkraft und kreativen Vorschlägen zu begegnen versuche.

Betrachtet man die Entwicklung der Beschäftigung über einen längeren Zeitraum hinweg, dann ergibt sich ein ganz anderes Bild (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Mitarbeitende und Struktur der Mitarbeitenden 2000-per 31.12 bzw. 1. Halbjahr 2023

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	1. HJ. 2023	Vergleich 2023/2000 absolut
DB Fern- verkehr	30.293	15.270	17.289	18.794	18.790	19.139	20.501	- 9.792
DB Regio	52.769	38.017	36.374	37.159	37.220	37.730	38.414	-14.355
Cargo	38.555	32.618	29.525	30.052	30.753	31.167	31.578	-6.077
Fahrweg	53.554	40.354	48.787	50.330	51.290	52.510	54.316	+762
Bahnhöfe	5.015	4.636	6.216	6.507	6.793	6.978	7.316	+2.301
Summe der o.g. Bereiche*	180.186	130.896	138.191	142.842	144.846	147.524	152.125	-28.061
»System- verbund Bahn«	...	...	195.460	202.599	205.109	209.486	214.531	...
Deutsche Bahn weltweit	234.507	276.319	323.944	322.768	323.716	324.130	324.572	+90.065

* „unproduktiver Bereich“, wie jeweils mit den fünf Sparten definiert

Zunächst einmal widerlegen diese Zahlen die Behauptungen von Martin Seiler und seinen Kollegen im DB-Vorstand, wonach es einen drastischen Aufbau von Personal bei der Bahn in Deutschland geben würde. Im Konzern hat es auf dem jetzt gescheiterten Weg zum „Global Player“, im Wesentlichen durch Unternehmenskäufe im Ausland getrieben, mit rund 90.000 zusätzlichen Beschäftigten einen signifikanten Zuwachs gegeben. Dem gegenüber steht allerdings in den „produktiven Bereichen“ der Bahn netto ein Personalabbau von 28.000 Stellen zwischen 2000 bis zum 30.6.2023. Gleichzeitig darf nicht übersehen werden, dass es nach dem drastischen Abbau von Personal seit der Bahnreform 1994 ab dem Tiefstand in 2010 zwar einen moderaten Aufbau (+ rd. 22.000) von Personal in den aufgeführten fünf Sparten gegeben hat. Allein seit Ende 2022 gab es in diesen Bereichen einen Personalzuwachs von 4.600 Stellen. Dieser hätte jedoch angesichts des immer häufiger zu hörenden Verspätungsarguments „Fehlendes Personal“ offensichtlich noch höher ausfallen müssen. Für die durch Altersabgänge entstehenden Personalengpässe trägt der seit 2018 amtierende DB-Personalvorstand Seiler die alleinige Schuld. Vorausschauende Personalpolitik muss schon Jahre im Voraus zu erwartende Altersabgänge berücksichtigen. Dazu hatte er fünf Jahre Zeit.

Interessant wären genauere Angaben über die Bereiche Verwaltung und Overhead (mittleres und höheres Management). Dazu schweigen sich die Geschäftsberichte aus. Zwischen der Kategorie »Systemverbund Bahn« und der Addition der fünf Segmente des »produktiven Bereichs« gibt es eine erhebliche Differenz. Im Jahr 2019 waren dies 57.269 Vollzeit-Arbeitsplätze. Per 30.06.2023 sind es dann bereits 62.406 Vollzeit-Arbeitsplätze. Dieses Delta hat sich also weiter vergrößert – was zumindest die Annahme unterstützt, dass die Management- und Verwaltungsbereiche im Konzern weiter überproportional wachsen. Diese Differenzbetrachtung kann nur eine grobe Tendenz wiedergeben. Denn in den Spartenzahlen sind natürlich auch Verwaltungs- und Führungskräfte enthalten. Aber die tägliche Erfahrung zeigt, dass gerade die Mitarbeitenden

2
2.5

fehlen, die die effektive Arbeit vor Ort machen: Lokführer, Rangierer, Gleis- und Werkstattarbeiter, Zugbegleitpersonal usw. Bei ihnen gibt es vielmehr eine Verdichtung von Arbeit – und einen Abbau von personeller Präsenz in vielen Bereichen, die für einen sicheren und kundenfreundlichen Bahnbetrieb notwendig sind.

Das sieht sicher in den verschiedenen Bereichen höchst unterschiedlich aus: Mehr Schichtarbeit und härtere Schichtpläne, geringere Zahl von Beschäftigten in den Zügen, an Schaltern, in der Beratung, im Service, Abbau des Gastpersonals (»Bordrestaurant«) usw.

Angesichts des Personalmangels insbesondere im Fahrbetrieb werden jetzt die harten Schichtarbeitsbedingungen auch öffentlich thematisiert und sind Gegenstand der gegenwärtigen Tarifrunde (siehe dazu einen gesonderten Artikel in diesem Bericht).

Die Behauptung, dass es schlicht und einfach zu wenig für Bahnjobs in Frage kommende Menschen gäbe, ist nicht überzeugend. Dass der Zustand aktuell so ist, wie er ist, hängt mit der immer noch deutlich zu schlechten Bezahlung, den vielfach harten Arbeitsbedingungen und dem niedrigen Ansehen, das Bahnbeschäftigte heute genießen, zusammen. Die Misere der Bahn, das Missmanagement oben, färbt selbstverständlich ab. Und dann gab und gibt es keine langfristige Politik für eine Sicherung von Personal und für die Ausbildung von ausreichend vielen neuen Arbeitskräften. Stattdessen kommt es seit Gründung der DB AG zu einem Prozess der Dequalifizierung von Bahnarbeitsplätzen: Reduktion der Anforderungen beim Einstieg, massiv verkürzte Ausbildungszeiten, entsprechend deutliche Reduktion der Inhalte bei der Ausbildung, enorme Zunahme der Quereinsteiger, hohe Fluktuation.

Die Folgen sind fatal. In kritischen Situationen (Zug bleibt liegen, Brandereignis) ist der Kenntnisstand vieler Bahnbeschäftigten deutlich zu niedrig, um adäquat und professionell handeln zu können. Die Servicequalität ist deutlich gesunken – zunächst vor allem als Resultat der Verknappung des eingesetzten Personals. Die Corporate Identity, die Identifikation mit dem Unternehmen Deutsche Bahn, hat einen traurigen Tiefstand erreicht.

Inzwischen gibt es im Konzern Deutsche Bahn immer wieder neue und hektische Formen zur Gewinnung von neuem Personal. Diese Rekrutierungen werden seit geraumer Zeit von einer eigenständigen Firma durchgeführt. Diese wird zunächst dafür bezahlt, wie viele Leute sie als Interessierte für die Bahn gewinnt (macht 5.000 Euro pro Person), und dann mit weiteren 5.000 Euro pro Person für diejenigen, die nach einem Jahr noch bei der Bahn sind (z. B. in Ausbildung, Umschulung usw.). Das führt dazu, dass Menschen mit falschen Versprechungen angeworben werden. Ein längerfristiges Interesse am Verbleib der Angeworbenen bei der Bahn besteht für die Rekrutierungsfirma nicht. Mehr als die Hälfte der so neu Angeworbenen verlässt die Bahn bereits nach wenigen Jahren wieder.





2

2.5

2
2.6

Benedikt Weibel

Was tun mit der Deutschen Bahn?

Interview von Klaus Gietinger (Regisseur diverser Bahnfilme) mit Benedikt Weibel (Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von 1993 – 2006), am 14. Januar 2024 in Heidelberg anlässlich eines Vortrages von Benedikt Weibel im DAI Deutsch-Amerikanischen Institut.

Gietinger: Herr Weibel, was würden Sie tun, wenn Sie Chef der Deutschen Bahn AG wären?

Weibel: Mit diesen hypothetischen Fragen habe ich eine Riesenmühe. Ja, ich hätte diese Frage gerne beantwortet – vor 15 Jahren – aber heute bringt es nicht mehr viel. Aber ich würde die Frage natürlich mit dem Überblick, den ich ohnehin schon habe, wahrscheinlich vertiefen, und ich würde sehr sehr sehr viele Gespräche führen mit Leuten von der Bahn.

Gietinger: Sie haben kürzlich Punkte für eine bessere Bahn postuliert. Der erste Punkt war: Sicher, pünktlich, sauber. Wie erreicht man das?

Weibel: Das ist eine Frage der Kultur, und das heißt einfach: man muss einen effizienten Lernprozess aufgesetzt haben. Der basiert auf wichtigen Kennzahlen, mit denen man die Entwicklung täglich verfolgen muss. Man darf nie aufhören mit dem Lernen. Wenn man spürt, dass eine Entwicklung problematisch ist, muss man Projekte aufsetzen. Also dieser Lernprozess, der muss systematisiert sein, und der darf nie aufhören.

Gietinger: In Deutschland machen nur wenige Großstadtbahnhöfe etwas her. Müssten die kleineren Bahnhöfe im Land nicht auch saniert und mit Personal besetzt werden?

Weibel: Natürlich! Im Übrigen finde ich, nicht einmal die Großbahnhöfe geben viel her. Also ich war kürzlich in Ulm oder auch in Frankfurt, das ist eigentlich Tristesse. Und sie sind schlecht genutzt. Ich glaube, auch das kommerzielle Geschäft in den Bahnhöfen läuft nicht gut. Der Immobilienumsatz der SBB an den Bahnhöfen ist größer als der des Güterverkehrs. Die Bahnhöfe wurden sträflich vernachlässigt. Ich kenne die deutschen Bahnhöfe relativ gut, weil ich da schon oft mit dem Fahrrad umsteigen musste von einem Zug auf den anderen. Es gibt nirgends eine Rampe. In der Schweiz haben sie heute praktisch in jedem Bahnhof Rampen. Das macht es natürlich auch für die Reisenden mit Rollkoffern viel einfacher. Wenn Sie einen Lift finden, dann hat der mit fünfzigprozentiger Sicherheit eine Panne. Also da ist der Nachholbedarf eigentlich fast überall enorm groß. Eine Ausnahme bildet Berlin mit seinem Hauptbahnhof. Der wurde ja neu gebaut, mit großen Aufwand.

Gietinger: In Lindau Reutin wurde ein neuer „Bahnhof“ angelegt ohne Bahnhofsgebäude. Oft gibt es in Deutschland gar keine Gebäude mehr, sie wurden verkauft oder sie verfallen.

Weibel: Wir haben auch in der Schweiz kleine Bahnhöfe, da gibt es keine Schalter mehr. Aber dann hat der Bahnhof z.B. ein kleines Café mit einem Lebensmittelladen, und der Bahnhof ist dadurch belebt. Es funktioniert und es macht einen anständigen Eindruck. Also wir haben natürlich auch vom Denkmalschutz her die Verpflichtung, diese Liegenschaften, die vorhanden sind, zu pflegen, die kann man nicht einfach verfallen lassen. Ich muss auch sagen, es gibt in der Schweiz großartige Beispiele: ich liebe den Bahnhof Basel, weil da alt mit neu wunderbar kombiniert wurde mit einer Passarelle [= Ladenpassage], und das macht heute einfach einen enorm guten Eindruck. Oder Zürich, ungefähr aus dem Jahr 1870, ein großartiger Bahnhof!

Gietinger: Aber Sie haben doch in der Schweiz auch kleinere Bahnhöfe?

Weibel: Auch in ganz kleinen Städten – ja ich war kürzlich in Altstätten im Rheintal, morgens früh um 6 Uhr habe ich dort schon einen Kaffee gekriegt, es war wirklich angenehm. Nein, es stimmt, wir haben dieses Programm ziemlich lückenlos durchgezogen. Und gerade für diese Geschäfte war das auch an S-Bahn-Stationen kommerziell extrem interessant. Bei den heutigen Arbeitsbedingungen – beide Partner arbeiten – nutzt

man den Bahnhof noch für einen kurzen Einkauf am Abend. Das ist übrigens auch bei den Detailhändlern enorm beliebt, die machen dort die größten Quadratmeterumsätze, auch auf kleineren S-Bahnhöfen.

Gietinger: In Deutschland gibt es Hochgeschwindigkeitsstrecken mit teils 300km/h. Ist das in Deutschland überhaupt sinnvoll?

Weibel: In Deutschland ist es absolut nicht sinnvoll. Deutschland ist kein Hochgeschwindigkeitsland, weil sich die ganze Raumstruktur dafür nicht eignet. Das Städtesystem ist viel zu komplex. Da liegen ja im Bereich Rhein-Ruhr unzählige Großstädte auf engem Raum nebeneinander. Da macht Hochgeschwindigkeit überhaupt keinen Sinn. Hochgeschwindigkeitsstrassen sind unglaublich teuer. Und man kann sie nur für eine Zugkategorie nutzen. Das kann man nur machen in Ländern wie Japan, wo alle drei Minuten ein Hochgeschwindigkeitszug mit über 1000 Leuten abfährt auf der Strecke zwischen Tokio, mit über 30 Millionen Leuten, und Osaka mit 15 Millionen, und in Nagoya sind es auch über 10 Millionen. Das kann man gar nicht vergleichen mit unseren Verhältnissen. In Deutschland braucht man ein engmaschiges Netz. Das japanische Netz bildet dagegen eine lange Achse mit wenigen Abzweigungen.

Gietinger: Stimmt es, in der Schweiz gibt es die Bahn-Höchstgeschwindigkeit 200 km/h?

Weibel: 200, mehr macht in der Regel gar keinen Sinn. Man könnte auch 230 km/h fahren im Gotthardtunnel, aber da ist der zusätzliche Energieverbrauch unglaublich hoch. Das habe ich bei der Westbahn gelernt: im Wiener Tunnel kann man 200 fahren. Der Tunnel nicht sehr lang. Und trotzdem sind die Energiekosten um mehr als 20% erhöht im Vergleich zu 180 km/h. Wir haben den Fahrplan einhalten können und fahren bewußt nur 180 km/h.

Gietinger: Wichtig ist doch die Netzgeschwindigkeit und nicht die Höchstgeschwindigkeit?

Weibel: Entscheidend sind natürlich die Fahrzeitvergleiche mit dem Auto. Natürlich dauert es von Genf bis nach Zürich seine Zeit auf der Schiene, aber wenn ich die Relation am Morgen in Google Maps eingebe, dann braucht das Auto auf der Autobahn wesentlich länger als mit der Bahn. Bei der Bahn ist entscheidend, wie lange ich brauche, bis ich in das Netz komme. Das hängt ab von der Netzdichte und Taktichte. Bei beiden Faktoren ist die Schweiz viel besser aufgestellt als Deutschland, daraus resultiert die hohe Netzgeschwindigkeit.

Gietinger: Würde 200 km/h oder 230 km/h in Deutschland auch reichen?

Weibel: Ich würde einfach sagen, die hohe Geschwindigkeit jenseits 200 km/h macht keinen Sinn. 200 ist okay, und 200 hat viel Potenzial, gerade auch im Osten. Ich habe das übrigens als UIC-Präsident (Internationaler Eisenbahnverband: ein internationaler Verband von Eisenbahnunternehmen) von meinem Vizepräsident – dem indischen Verkehrsminister – gelernt: Indien kann sich Hochgeschwindigkeit nie leisten, für Indien ist 200 km/h der Maßstab. Und ich meine, Indien hat andere Distanzen, andere Metropolen, und ich finde das sehr vernünftig.

Gietinger: Sie schrieben vor kurzem, man solle nur die Bahninvestitionen tätigen, die rasch zu verwirklichen sind. Da müsste man ja alle Hochgeschwindigkeitsprojekte in Deutschland stoppen?

Weibel: Ja, die zukünftig geplanten Ausbau-Vorhaben sollte man sehr sehr kritisch überprüfen und einfach eine knallharte Kosten-Nutzen-Rechnung machen. Und immer den Faktor Umsetzungszeit im Blick haben.



*Dr. rer. pol. Benedikt Weibel (*1946)
Studium und Assistenz an der Universität Bern.
Diplomierter Bergführer.
1978 Eintritt in die SBB.
1993–2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB.
2003–2006 Präsident des Weltverbandes der Eisenbahnunternehmen.
2003–2007 Verwaltungsrat der französischen Staatsbahn.
2007/08 Delegierter des Bundesrates für die EURO 2008.
2007–2016 Honorarprofessor an der Universität Bern für Praktisches Management, Publizist, Präsident und Mitglied verschiedener Verwaltungsräte.
2008–2022 Präsident des Aufsichtsrats des Aufsichtsrats der WESTbahn in Österreich.
Leiter der Abteilung Verkehr im OK des Eidgenössischen Schwingfests 2022 in Pratteln.
2013 wurde er mit dem European Railway Award ausgezeichnet.*



Klaus Gietinger wurde am 28. Februar 1955 in Lindenberg im Allgäu geboren. Heute wohnt er in Frankfurt am Main und ist deutscher Drehbuchautor, Buchautor, Filmregisseur, Filmproduzent, Sozialwissenschaftler und Lokalpolitiker. Er ist verheiratet und hat einen Sohn. Regie führte er unter anderem bei mehreren Tatort-Produktionen und beschäftigte sich filmisch mit Bahnprojekten wie S 21.

Ich muss sagen, diese Bahnbranche hat das Verhältnis zum Geld irgendwie verloren. Da ist die kleinste Einheit jetzt praktisch eine Milliarde. Diese Großprojekte gehen viel zu lange, sie bringen nichts für das Zieljahr 2050, und für mich steht im Vordergrund dieses Ziel 2050 CO₂-neutral. Wir wissen alle, dass da auf die Mobilität eine Riesenaufgabe zukommt, und da können wir einfach nicht warten auf ein paar Großprojekte. Diese Investitionen, die nach 2050 überhaupt erst in Betrieb genommen werden können, bringen da überhaupt nichts.

Gietinger: Doch nochmal kurz Stuttgart 21. Was halten Sie davon?

Weibel: Ich muss sagen, das ist für mich der Aberwitz dieses Projektes, dass man am Schluss vom ganzen süddeutschen Raum – von der Schweiz übrigens auch noch – nicht mehr direkt nach Stuttgart reinkommt. Ich erinnere mich noch an die Pendolino-Züge von Stuttgart bis Mailand, das waren noch die goldenen Zeiten. Ich muss sagen, dass man da Milliarden verbaut, Milliarden und Abermilliarden, und am Schluss ist das Angebot so schlecht für eine ganze Region. Ich finde gar keine Worte für diesen Zustand!

Gietinger: Von der Schweiz aus kommt man dann nicht mehr nach Stuttgart?

Weibel: Ich würde jetzt zuerst einmal für Rottweil und all die anderen Kommunen in der Region sprechen, deren Angebot sich verschlechtert. Jetzt kommt auf die Füße – das braucht nicht unbedingt mit Traktoren zu sein – aber dass man diese Kommunen abhängt, nach all den Jahren? 1990 wurde dieses Projekt lanciert und wird jetzt vielleicht 2025 partiell in Betrieb genommen, woran ich übrigens noch starke Zweifel habe. Und am Schluss wird das Angebot für eine ganze Region massiv verschlechtert? Das kann's doch einfach nicht sein!

Gietinger: In Deutschland sind nur 60 Prozent der Strecken elektrifiziert. Was sagen Sie als Schweizer dazu?

Weibel: Auch das finde ich eigentlich unglaublich! Das heißt einfach, das ist ein kollektives Versagen sämtlicher Organe des Staates, des Rechnungshofes, aller, die dieses Netz derart vernachlässigt haben, auch die Modernisierung. 60 Prozent Elektrifizierung, das ist eigentlich absolut unglaublich!

Gietinger: Was halten Sie von den geplanten monatelangen Sperrungen der Hauptstrecken in Deutschland zwecks „Generalsanierung“?

Weibel: Ich kann mir es nicht vorstellen! Ich muss auch sagen, rein empirisch hat es noch nie eine Bahn vergleichbar so gemacht. Wir sanieren unseren Hauensteintunnel jetzt zum zweiten Mal auf zwei Spuren, durch den der ganze Transitverkehr, Güter- und Personenverkehr, geht. Der wird im Betrieb saniert und das geht! Wir wissen von der Sperrung bei Rastatt, dort war es wegen einer Havarie. 51 Tage war das außer Betrieb. Das hat volkswirtschaftliche Kosten von zwei Milliarden verursacht. Wenn ich mir vorstelle, dass man jetzt nacheinander immer mehr wichtige Hauptkorridore mehrere Monaten sperren will, das ist unbegreiflich. Was will man denn mit den ganzen Fahrgästen machen, in der Zeit der Sperrungen? Die werden massenhaft zur Straße abwandern, weil sie den notdürftigen Schienenersatzverkehr und die langen Umleitungen nicht akzeptieren?

Gietinger: Die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland bestehen größtenteils nur noch aus Tunnels?

Weibel: Es ist unglaublich teuer, wenn sie nur noch Viadukte haben und Tunnels, und wenn es dann noch eine Hochgeschwindigkeitslinie ist, auf der kein Regionalverkehr, kein Güterverkehr fährt, dann ist es einfach auch ökonomisch gesehen ein Unsinn – ich muss es einfach sagen.

Gietinger: Was halten Sie von der in Deutschland versuchten Trennung von Netz und Betrieb?

Weibel: Da bin ich absolut dagegen, das ist mein einziges Dogma, das ich je hatte. Weil da zerstört man das System, und der Prime User, der hauptsächliche Benutzer der Bahn muss sowohl über den Verkehr als auch

über den Betrieb die Oberhoheit haben. Wenn man das auseinandertrennt und jeder Bereich optimiert sich selber, dann geht das zu Lasten des Gesamtsystems, und ich muss Ihnen sagen, ich weiß, wovon ich rede. Ich war nicht nur Chef einer Staatsbahn, ich war 12 Jahre lang Aufsichtsratsvorsitzender der Westbahn, die fährt auf den Gleisen der ÖBB, und wir haben die Macht der ÖBB spüren gelernt. Und trotzdem bin ich der Meinung, es ist richtig, dass die ÖBB die Infrastruktur in ihren Händen hält, anders geht es einfach nicht.

2
2.6

Gietinger: Die DB verlangt aber für das Netz sehr hohe Trassenpreise. Ist das nicht ein Nachteil?

Weibel: Was ich nicht begreife ist, dass die Bahn – die Staatsbahn – die Trassenpreise festlegt, in Österreich übrigens auch. Das ist eigentlich wirklich unbegreiflich, weil in der Schweiz ist das eine Verordnung der Regierung, und sie hat einen Regulator, der dafür sorgt, dass die Trassenzuteilung diskriminierungsfrei ist, und dann haben sie das System, auch den Wettbewerb, im Griff. Aber dass ein Bahn, die die Infrastruktur nutzt, autonom die Trassenpreise festlegt, halte ich wirklich für eine Maßnahme, die untolerierbar sein müsste!

Gietinger: Die DB tritt seit der Bahnreform 1994 als Global Player auf. Sollte sie sich nicht lieber auf das Bahnfahren in Deutschland konzentrieren?

Weibel: Diese Global-Player-Attitude ist natürlich Teil des Problems, das ist klar. Wenn Sie im Management den Kopf im weltweiten Logistikmarkt haben, dann vergessen Sie natürlich den Kunden in Mainz. Die Rolle als Global Player hat zum Teil dazu beigetragen, dass die Kultur der Eisenbahner in Deutschland schwer beschädigt worden ist.

Gietinger: Es müsste also ein Eisenbahner oder eine Eisenbahnerin an die Spitze der Deutschen Bahn?

Weibel: Es müsste jemand mit Sachverstand sein, der das System kennt, davon bin ich absolut überzeugt. Und Fakt ist – ich habe manche deutsche Bahnchefs gekannt- keiner kam vom Bahnsektor her. Das wäre doch in keiner anderen Branche möglich – können Sie sich vorstellen, dass sie einen Branchenfremden an die Spitze eines Automobilkonzerns in Deutschland stellen würden? Udenkbar! Aber bei der Bahn macht man das bedenkenlos. Obschon ich sagen will, die Produktion bei der Bahn ist komplexer als bei Volkswagen.

Gietinger: Warum setzt die Ampel-Regierung da kein Signal?

Weibel: Die Regierung hat natürlich mit der unabhängigen Geschäftsführung auch mental die Verantwortung weggelegt und hat bedenkenlos aber immer Milliarden reingebuttert ins System. Und das geht einfach nicht.

Gietinger: Haben Sie mal gesagt, den integralen Taktverkehr der Schweiz, den könnte man nicht auf Deutschland übertragen?

Weibel: Habe ich nicht gesagt!

Was dann?

Weibel: Dass die Züge sich in den Knoten kreuzen und dann der Halbstundentakt, das hat sehr viel gebracht: nämlich häufige rasche direkte Anschlüsse. Und ich habe mich gewundert, warum diese Idee, die aus Mitte der 80er Jahre stammt, von Deutschland nie nur im Ansatz überhaupt diskutiert worden ist, darüber habe ich mich gewundert.

Gietinger: Also das geht in Deutschland?

Weibel: Ich habe diese Grundidee: was mache ich mit diesem Netz, das heute so vorhanden ist? Wie optimiere ich in diesem Gesamtsystem die Reisezeit? Das Total an Reisezeit. Und dann definiere ich die dafür notwendigen, hoffentlich möglichst geringen Investitionen. Diese Diskussion hat meines Wissens gar nie stattgefunden. Und einfach jetzt den Stundentakt zu machen – weil ein Stundentakt, der schlecht gelegt ist, enorme Nachteile hat. Wenn Sie einen 55-Minuten-Anschluss haben, dann reproduzieren sie den jede Stunde.

Gietinger: Also ein Halbstundentakt, braucht man dazu Hochgeschwindigkeit?

Weibel: Nein, also sicher braucht man nicht Hochgeschwindigkeit dafür. Man muss zwischen den Knoten eine Fahrzeit haben von etwas unter einer halben Stunde oder ein Vielfaches davon, und das muss man halt optimieren.

2
2.7

Prognostik zum BVWP: Trendverlängerung oder Umgestaltungszwang?

Marissa Reiserer

Klimapolitische Herausforderungen an den Verkehrssektor

Der Verkehr in Deutschland hat ein Klimaproblem. Ein massives sogar. Zum dritten Mal in Folge hat der Sektor im vergangenen Jahr seine gesetzlich vorgeschriebenen Klimaschutzpflichten gerissen. Vorläufigen Zahlen zeigen, dass die Emissionen im Jahr 2023 nur um 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken sind, und das auf immer noch alarmierende 145 Millionen Tonnen. Seit 1990 entspricht das einem Rückgang von gerade einmal 11 Prozent – in 33 Jahren. Das ist weit weniger, als bei einem stetigen Reduktionspfad nötig wäre. Denn bis zum Jahr 2030, so hat es die Bundesregierung festgelegt, müssen die Emissionen in diesem Sektor auf 84 Millionen Tonnen runter. Nach so viel verträdelter Zeit muss der CO₂-Ausstoß in den noch verbleibenden sieben Jahren also laut Bundesregierung um sportliche 42 Prozent sinken. Veränderungen im Verkehr hängen auch an der passenden Infrastruktur. Die zu bauen wiederum braucht Zeit. Die Herausforderungen im Verkehr müssten also schnell und entschieden angegangen werden. Danach aber sieht es bislang nicht aus.

Wie klimafreundlich sich Menschen in Deutschland künftig fortbewegen, wie CO₂-schonend Waren in Zukunft transportiert werden, entscheidet sich maßgeblich durch das Angebot an Schienen und Straßen. Die Infrastrukturpolitik des Bundes kann daher sowohl positive als auch kontraproduktive Beiträge leisten, um den Verkehr in Zukunft klimaverträglicher zu gestalten.

Trendorientierung des BVWP ohne Verkehrswendeehrgeiz

Die Grundlage der vom Bund geplanten Verkehrsinfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). In ihm werden die geplanten Vorhaben gesammelt, bewertet und in eine priorisierte Reihenfolge gebracht. Das macht den BVWP zum zentralen Instrument bei Infrastrukturvorhaben. Bislang sind darin gut 850 Kilometer zusätzliche Autobahnen und etwa 3000 Kilometer weitere Bundesstraßen vorgesehen. Ob dieser Plan noch zur Realität passt, klärt in regelmäßigen Abständen eine Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ). Dieser Überprüfung wiederum liegt eine Verkehrsprognose zugrunde, aus der sich der Bedarf und damit die Legitimation der einzelnen Projekte ableitet. Obwohl die Zeit drängt, schiebt das Bundesverkehrsministerium unter der Leitung von Volker Wissing (FDP) beides – Verkehrsprognose und Bedarfsplanüberprüfung – seit Jahren vor sich her. Eine Veröffentlichung ist noch immer nicht öffentlich bekannt.

Notwendige Bedarfsplanüberprüfung

Die der BPÜ zugrundeliegende Prognose beruht auf insgesamt 123 Annahmen. Diese beziehen sich auch auf das politische Handeln der Bundesregierung – oder vielmehr auf ihr Nicht-Handeln. Denn statt Maßnahmen in die Prognose einzuarbeiten, die die Mobilitätswende voranbringen, lässt der Verkehrsminister prognostizieren, wie sich der Verkehr entwickelt, wenn eingetretene Pfade weiter beschritten werden. Es ist offensichtlich, dass mit diesen Annahmen die Klimaziele im Verkehr dauerhaft verfehlt werden.

Revision der BVWP-Prognosen

Um zu zeigen, dass eine andere, umwelt- und klimaschonendere verkehrliche Zukunft möglich ist, hat Greenpeace das Schweizer Prognos Institut mit einer Studie beauftragt. Ziel des Auftrags war, die bestehenden Rahmenannahmen kritisch zu überprüfen und so zu modifizieren, dass der Verkehrssektor einen Beitrag zum Erreichen der deutschen Klimaschutzziele leisten kann. Das daraus entwickelte alternative Szenario verändert lediglich 17 der insgesamt 123 Annahmen der Prognose des Verkehrsministeriums. Um Vergleichbarkeit zu ermöglichen, wurden darüber hinaus große Teile der BMDV-Prognose in ihren Annahmen übernommen. Dabei sind alle veränderten Annahmen bereits Gegenstand der politischen Diskussion, etwa ein Tempolimit, ein steigender CO₂-Preis auf Diesel und Benzin oder die Einführung einer Pkw-Maut. Die berechneten Eckwerte dieses Szenarios zeigen, dass modifizierten Annahmen zu einer deutlichen Veränderung des strukturellen Gefüges der Verkehrsnachfrage führen:

Trendverändernde Maßnahmen und Pfade

- ▶ **Steigender CO₂-Preis und Wegfall des Dieselprivileg beschleunigen den Umstieg auf die Schiene:** Die Aufhebung des Dieselprivilegs sowie ein stark erhöhter CO₂-Preis ab dem Jahr 2027 führt zu einer Verlagerung von MIV und Straßengüterverkehr hin zu emissionsärmeren Verkehrsmitteln. Diese Maßnahmen erhöhen die Kosten pro MIV- beziehungsweise Lkw-Kilometer und führen zu einer Verringerung der Nachfrage im Straßenverkehr und einer Verlagerung auf die Schiene.
- ▶ **Langsamer wachsender Güterverkehr:** Das Güterverkehrsaufkommen wird bis 2051 voraussichtlich um rund 20 Prozent steigen, während die Verkehrsleistung um etwa 25 Prozent gegenüber 2019 anwachsen wird. In unserem alternativen Szenario findet das Güterverkehrswachstum bis 2030 hauptsächlich auf der Schiene statt. Die BMDV-Prognose 2022 hingegen prognostiziert einen erheblichen Anstieg des Straßengüterverkehrs um 54 Prozent bis 2051 im Vergleich zu 2019.
- ▶ **Schienengüterverkehr steigt schneller:** Bis 2036 wird die Verkehrsleistung im Prognos-Szenario auf rund 170 Milliarden Tonnenkilometer (+32 Prozent) steigen, während die BMDV-Prognose von einem Wachstum auf 154 Milliarden Tonnenkilometer (+19 Prozent) ausgeht. Im Prognos-Szenario wird der Schienengüterverkehr bis 2051 weiter auf über 200 Milliarden Tonnenkilometer wachsen, während die BMDV-Prognose von 172 Milliarden Tonnenkilometer ausgeht.
- ▶ **Schienengüterverkehr gewinnt Marktanteile gegenüber Straße:** Das BMDV prognostiziert dem Schienengüterverkehr Marktanteilsverluste gegenüber der Straße, während im Prognos-Szenario eine Stärkung der Schiene erwartet wird. Der Marktanteil der Schiene bezogen auf die Verkehrsleistung steigt hier auf etwa 25 Prozent.

Veränderung Verkehrsleistung 2019–2051	BMDV	Prognos
Straßengüter	+54%	+20%
Schienengüter	+33%	+60%
Insgesamt Güter	+46%	+25%

2
2.7

- ▶ **Der Personenverkehr sinkt:** Das Personenverkehrsaufkommen geht im Prognos-Szenario bei alternder Bevölkerung bis 2050 um 3,1 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019. Die COVID-19-Pandemie hat zudem gezeigt, dass Homeoffice die Anzahl der Arbeitswege reduzieren kann. Ähnliches gilt für Geschäftsreisen, die in vielen Fällen durch Videokonferenzen ersetzt werden können. In der Prognose 2022 des BMDV steigt das Aufkommen hingegen um 7,2 Prozent bis 2051.
- ▶ **Durchschnittliche Länge der Wege sinkt:** Die Personenverkehrsleistung im Prognos-Szenario geht bis 2050 um 7,5 Prozent zurück und damit stärker als das Verkehrsaufkommen. Bei der BMDV-Prognose steigt die Verkehrsleistung noch stärker als das Verkehrsaufkommen mit 12,9 Prozent bis 2051. Entsprechend sinken die durchschnittlichen Wegelängen beim Prognos-Szenario, während sie in der BMDV-Prognose 2022 ansteigen.
- ▶ **Steigende MIV-Kosten verlagern Verkehr zum ÖPNV:** Höhere Mobilitätskosten im MIV und bessere Angebote im öffentlichen Verkehr reduzieren die Verkehrsleistung im MIV, während sie im öffentlichen Verkehr steigt. Besonders die im Prognos-Szenario formulierten Prämissen „CO₂-Preis“ und „Pkw-Maut“ wirken sich deutlich auf die MIV-Kosten und entsprechend auf deren Nachfrage aus. Im Prognos-Szenario sinkt die MIV-Verkehrsleistung bis 2051 um 26 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019. In der BMDV-Prognose 2022 liegt die MIV-Verkehrsleistung im Jahr 2051 um 4 Prozent über dem Wert von 2019.
- ▶ **Bessere ÖPNV-Anbindung weniger dicht besiedelter Regionen:** Ländliche Gebiete sind bisher stark vom MIV geprägt, hauptsächlich, weil öffentliche Verkehrsangebote fehlen. Die Prämisse „Angebotsentwicklung kommunalen/regionaler ÖPNV“ verbessert das ÖV-Angebot auf dem Land und bewirkt damit eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV. Das 49€-Ticket wurde beim Prognos-Szenario berücksichtigt und sorgt für mehr Busverkehr.



- **Tempolimit und Pkw-Maut stärken Schienenverkehr:** Im Rahmen dieses Szenarios wurde angenommen, dass in Deutschland das Tempolimit auf Autobahnen und Bundesstraßen umgesetzt wird und ab dem Jahr 2030 eine Pkw-Maut auf allen Straßenkategorien erhoben wird. Dies reduziert die MIV-Nachfrage und fördert die Nutzung von Schienenverkehr und Öffentlichem Straßenpersonenverkehr (ÖSPV).

Fazit: „Teufelskreise“ unterbrechen

Während die unbeweglichen Annahmen des BMDV zu immer mehr prognostizierten Straßenverkehr führen, nimmt der Verkehr auf deutschen Straßen im vorliegenden Szenario deutlich ab, etwa, weil Fahrten sowie Güter auf die Schiene verlagert werden. Auf der Straße ergibt sich im Prognos-Szenario bis 2050 eine Reduktion der kombinierten Fahrleistung von Pkw und Lkw um 22 Prozent. Das bereits vorhandene Straßennetz wird also entlastet. Ein Bau weiterer Bundesfernstraßen wird damit auch aus Nachfragesicht hinfällig. Die Prognos-Studie ist ein Beleg, dass die ökologisch und ökonomisch überholten Annahmen des Verkehrsministeriums keine Grundlage für weitreichende Entscheidungen wie den Bau Milliarden schwerer Verkehrsinfrastruktur sein können. Die Studie ist ein Denkanstoß, ein Aufruf zu mehr verkehrspolitischem Gestaltungswillen.

Quelle: Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee



3
3.1

DB InfraGO AG – eine Fehlkonstruktion?

Wie ernst nehmen SPD-Grüne-FDP ihren Koalitionsvertrag?

Andreas Müller-Goldenstedt

Januar 2024: Ohne großes Medienecho, aber mit einer geschlossenen (Jubel-)Feier der Politikelite aus Berlin und den Manager*innen der DB AG wurde 2024 die DB InfraGO AG (gemeinwohlorientiert) gegründet und gefeiert. Aktiengesellschaft und gemeinwohlorientiert – dieser fundamentale Gegensatz spielte bei der Jubelfeier weder bei den Akteuren noch bei der Presse und in den Medien keine Rolle.

DB InfraGO AG soll das Herzstück des Koalitionsvertrages der Ampel aus 2021 zum Thema Verkehrspolitik und Verkehrswende werden.

- Um das Wachstum des Schienenverkehrs zu bewältigen, wird die DB InfraGO AG ihre Infrastruktur stärken – zum Wohl von Menschen, Wirtschaft und Umwelt.
- Zweck der neuen Gesellschaft ist es, die Eisenbahninfrastruktur als Wirtschaftsunternehmen zu betreiben.
- Gleichzeitig ist die Gemeinwohlorientierung fest in der Satzung der DB InfraGO AG verankert.

Fast drei Jahre lang passierte entweder gar nichts oder eben nur etwas im Verborgenen.

Eine breite und öffentliche Diskussion zum Thema „Deutsche Bahn – gemeinwohlorientiert umgestalten“ fand nicht statt. Sie wurde wohl weder von der Ampel noch von der DB AG überhaupt gewünscht. Viele Schienenverkehrs-Initiativen und -verbände gaben trotzdem Ratschläge sowie Pressemitteilungen und Statements ab. Resonanz bei der DB-Führung gleich Null. Und auch die Verkehrspolitiker*innen der Ampel haben sich nicht mit den Argumenten z. B. von Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene befasst. Die FDP gab heftig ihren neo-liberalen Ton an und setzte sich damit teilweise durch. Und so überlegten diejenigen, die in den Aktiengesellschaften der DB das Sagen haben, zusammen mit dem liberalen und autoverliebten Bundesverkehrsminister Wissing, wie das Ding „DB InfraGO AG“ gemanagt werden könne.

DB InfraGO AG ist der Zusammenschluss von DB Netz AG und DB Station&Service AG.

5.500 Bahnhöfe und 33.400 Kilometer Schiene und 61.000 Arbeitnehmer*Innen wurden in der DB InfraGO AG zusammengepackt. Es wird erwogen (Forderung der Bundesländer), dass auch DB Energie integriert wird.

Am 23. September 2023 beschloss der DB-Aufsichtsrat dann, die DB InfraGO AG zu gründen. Wieder ein unspektakulärer, normaler Aufsichtsratsbeschluss ohne große Informationen. Und im Grunde genommen war es das dann schon mit der Umsetzung der Verkehrswende aus dem Koalitionsvertrag.

Und Bürgerbahn Denkfabrik fragt jetzt umfassend und auf allen Ebenen: „Was wird sich ändern?“ Es gibt zahlreiche Fragen und viel Ungeklärtes.

1. Warum wurde DB InfraGO AG eine Aktiengesellschaft und nicht eine gGmbH? Das ist sachlich nicht erklärbar, geschweige denn nachvollziehbar.
2. Wie kann eine Aktiengesellschaft in ihrer Rechtsform gemeinwohlorientiert sein?
3. Wer hält das Aktienpaket der DB InfraGO AG? Der Bund und alle 16 Bundesländer? Oder nur der Bund?
4. Wie werden Finanzströme bei DB InfraGO AG und im gesamten DB-Konzern aussehen?
5. Wer wird im DB-Konzern das Sagen haben: Der jetzige DB-Konzernvorstand oder der neue DB-InfraGO-AG-Vorstand?
6. Wird die neue Führungsspitze der DB InfraGO AG (Dr. Philipp Nagl und Ingrid Felipe) die Vorgesetzten des Vorstands des DB-Konzerns und sind weisungsbefugt gegenüber Dr. Richard Lutz und seinen Vorstandskolleg*innen?
7. Wie werden die Finanzströme der DB AG zukünftig aussehen?
8. Wird es mehr und bessere Transparenz und Informationen über die Finanzströme geben?

Das bisherige Selbstverständnis der DB InfraGO AG ist offiziell auf der Website der DB dargestellt und wir werden als Bürgerbahn Denkfabrik diese Grundsätze, Aussagen, Vorhaben und Postulate sehr kritisch weiter unter die Lupe nehmen.

Zitat der DB InfraGO AG (Website)

„Die DB InfraGO AG gestaltet die Zukunft der deutschen Eisenbahninfrastruktur. Seit dem 1. Januar 2024 bündeln wir die Kräfte der DB Netz AG und der DB Station&Service AG in einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft. Mit über 61.000 Mitarbeiter:innen schaffen wir die Grundlage für die Mobilität von heute und morgen.*

Unsere Mission:

„Gemeinsam und aus einer Hand ein leistungsfähiges Schienennetz und attraktive Bahnhöfe zu schaffen, die auf ganzer Linie begeistern. Dabei richten wir uns konsequent auf das Erreichen der politischen Ziele aus:

- *Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr,*
- *Ausbau des Marktanteils im Schienengüterverkehr von 19 auf 25 %,*
- *Umsetzung des Deutschlandtakts, dem Konzept für einen landesweit optimal synchronisierten Fahrplan.*

Für die gemeinwohlorientierte Infrastruktur werden auch neue Steuerungsinstrumente geschaffen. Wichtiges Element wird ein mehrjähriger Infraplan des Bundes, der Kennzahlen und Maßnahmen für das Schienennetz und die Bahnhöfe definiert und jährlich aktualisiert wird. Außerdem sind die Resilienz der Eisenbahninfrastruktur, die Erhöhung des Marktanteils der Schiene am Verkehrsmarkt und weitere Gemeinwohlziele fortan als Unternehmenszweck fest in der Satzung der DB InfraGO AG verankert und damit im Rahmen der unternehmerischen Führung handlungsleitend. Sämtliche Vorhaben der DB InfraGO AG gehen wir integriert an, von der Planung bis zur Umsetzung: Expert:innen für Schieneninfrastruktur (Geschäftsbereich Fahrweg) und Bahnhöfe (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) sitzen von vorneherein an einem Tisch und stehen mit unseren Interessengruppen – den Eisenbahnverkehrsunternehmen, Kommunen, Aufgabenträgern, Zweckverbänden sowie Bund und Ländern – gemeinsam in intensivem Austausch.“



Zum Thema Mobilität Schiene im Koalitionsvertrag diese zusammengefassten Ziele und Aussagen.

Wichtige Essentials „Mobilität“ des Koalitionsvertrags „Mehr Fortschritt wagen 2021-2025“

- ▶ Dialogorientiert umsetzen – bei der Konstruktion DB InfraGO AG? Fehlanzeige!
- ▶ Infrastruktur ausbauen – bisher keine DB-Programme für mehr Schiene und für mehr Oberleitungen
- ▶ Mehr Investitionen in die Schiene als in die Straße – bisher Fehlanzeige!
- ▶ Deutschlandtakt-Projekte umsetzen – bisher Fehlanzeige!
- ▶ Dialogprozess zum Thema Bedarfsplanung – mit wem und wann?
- ▶ Abstimmen mit NGOs und Bürgerinitiativen zum Thema Abstimmung zum Bundes
- ▶ Der Masterplan Schiene soll weiterentwickelt werden – bisher gibt es keine neuen Ziele
- ▶ Schienengüterverkehr auf 25 % erhöhen
- ▶ Die Nutzung der Schiene soll günstiger werden
- ▶ „Programm Schnelle Kapazitätserweiterung“, mehr Barrierefreiheit, mehr Lärmschutz, Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren
- ▶ Stilllegungen vermeiden
- ▶ Eine Beschleunigungskommission einsetzen
- ▶ Einführung der automatischen digitalen Kupplung beschleunigen
- ▶ Gleisanschlüsse fördern und neue Wirtschaftszentren zu Gleisanschlüssen verpflichten
- ▶ Die DB als integrierten Konzern erhalten, ein gemeinsamer Arbeitsmarkt
- ▶ Der DB-Konzern bleibt öffentliches Eigentum
- ▶ Die Infrastruktureinheiten DB Netz und DB Station&Service im Konzern zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammenlegen. Diese wird zu 100 % Eigentum des DB-Konzerns
- ▶ Gewinne aus der Infrastruktur bleiben zu 100 % im Unternehmen

2024 werden bestimmt viele aktive Menschen für eine bessere Bahn an diesen interessanten Themen des Koalitionsvertrags weiterarbeiten und in der Öffentlichkeit und auf Pressekonferenzen und Veranstaltungen Position beziehen. Wir werden vor allem DB InfraGO AG bzw. seine Führungsspitze zum Dialog auffordern. DB InfraGO AG will drei Beiräte schaffen:

Netzbeirat, Stationsbeirat und Sektorbeirat. Wer wird darin vertreten sein?

Deutsches Bahnland – kein Wintermärchen

3
3.2

Joachim Holstein

Als Anfang Dezember Bayern und Österreich von einem heftigen Wintereinbruch getroffen wurden, erlebten Bahnreisende ein drastisches Kontrastprogramm: Während die ÖBB nach zwei, drei Tagen Schneeräumen und Baumfällen fast wieder im Normalbetrieb fahren, war in Bayern rund zehn Tage »Land unter«, und weil man Fahrzeuge unbeheizt abgestellt hatte, handelte man sich Schäden ein, die erst Ende Januar wieder den Normalbetrieb zuließen.

»PRO BAHN« mit deutlicher Kritik

In der Ausgabe 1/2024 seines Magazins »Der Fahrgast« kritisierte der Fahrgastverband PRO BAHN sehr deutlich die mangelnde Vorbereitung und die weiteren Fehlentscheidungen der Deutschen Bahn AG; der Konzern lehnte es bezeichnenderweise ab, auf einer halben Seite zu seiner Performance Stellung zu nehmen. Die ÖBB hingegen wiesen auf den Umfang ihrer alljährlichen Wintervorbereitung hin und zählten ihre Ausrüstung auf: »drei selbstfahrende Schneeschleudern, ... 19 Schneepflüge, 77 Schneefräsen bzw. -bürsten«.

Laptop und Lederhose, aber so gut wie keine Räumgeräte

In Bayern standen anfangs nur 13 Schneepflüge bereit, allerdings fehlten mancherorts die für ihren Einsatz nötigen schweren Dieselloks. Bayern musste sich folglich in Hessen und Baden-Württemberg Räumgeräte erbetteln – nicht auszudenken, wenn es auch dort so heftig geschneit hätte. Die Medien und die bayerischen Oppositionsparteien zogen ein vernichtendes Fazit: die DB habe sich jämmerlich blamiert. Es wurden aber auch politische Ursachen benannt, etwa dass es für die auf Profit getrimmte DB billiger sei, bei Extremwetter den Betrieb einzustellen, anstatt so intensiv vorzusorgen wie Österreich und die Schweiz. Vor allem in der Ära Mehdorn sei wichtige Infrastruktur abgebaut worden. Und Ausgangspunkt der Misere sei die Bahnreform gewesen, nach der man sogar von der DDR-Reichsbahn – in dreistelliger Größenordnung – geerbtes schweres Räumgerät weitgehend verschrottet habe.

Machtlose Aufsichtsbehörde

Das mit der Bahnreform zum 1.1.1994 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) definiert in den §§ 10, 11 und 62 Maßnahmen zur Sicherstellung des Betriebes und beim Umgang mit Störungen. Allerdings urteilte das Bundesverwaltungsgericht am 10.05.2023, dass die Bundesnetzagentur nicht befugt ist, der Deutschen Bahn Fristen für die Beseitigung von Störungen zu setzen. Die Aufsichtsbehörde ist also ein zahnloser Tiger, wenn die Deutsche Bahn sich bei der Störungsbeseitigung (unerklärlich viel) Zeit lässt und einfach sagt »Hier stehen wir, wir können nicht anders«. Das gilt selbst dann, wenn die Deutsche Bahn zum Beispiel durch unterlassenen Baumschnitt links und rechts der Strecke die Blockierung einzelner Strecken bei einem Sturm in Kauf nimmt und »vorsorglich« womöglich in einem oder mehreren Bundesländern den gesamten Verkehr einstellt und dabei auch noch Wettbewerber diskriminiert, wie dies im Streitfall im Februar 2021 seitens DB Netz und DB Station&Service geschehen war.

Die neue InfraGO muss Gemeinwohlorientierung und Neutralität sicherstellen

Von der neuen, unter dem Dach des DB-Konzerns angesiedelten »gemeinwohlorientierten« DB InfraGO AG ist zu verlangen, dass sie dem Gemeinwohl Vorrang vor den ökonomischen Interessen des DB-Konzerns gewährt.

3
3.3

Barrierefreiheit: Anspruch und Wirklichkeit –

Es liegen noch viel Aufgaben vor uns

Martin Schwager

„Wir wollen, dass Deutschland in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens, vor allem aber bei der Mobilität (u. a. bei der Deutschen Bahn),……, barrierefrei wird. Wir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen.“

[Koalitionsvertrag 2021, S. 61]

„Das 2013 im Personenbeförderungsgesetz festgelegte Ziel, dass im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden muss, wurde noch nicht erreicht.“

[CDU-Antrag, Bundestag 6/23]

„Die Ursachen für fehlende Barrierefreiheit bei der Bahn und vor allem im ÖPNV sind vielseitig. Die Rechtslage ist komplex, von EU- über Bundes- bis zur Länderebene gibt es Gesetze und Verordnungen, die aber teilweise weitreichende Ausnahmen erlauben – und gleichzeitig keine Sanktionen vorsehen, wenn Vorgaben missachtet werden.“

[Dominik Fette, VCD 4/23]

Menschen mit Einschränkungen unterscheiden sich in ihren Ansprüchen bezüglich Mobilität nicht grundsätzlich von der Normalbevölkerung. Sie streben weitgehende Autonomie an, auch möchten sie ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) von 2002, das sich u. A. auf UN-Vorgaben bezieht, werden diese Ansprüche konkretisiert. Die Umsetzung ist jedoch kompliziert, von einem befriedigenden Ergebnis sind wir weit entfernt, wie obige Zitate zeigen.

Barrierefreiheit ist ein Qualitätsmerkmal für ein modernes Land.

Zur Zeit gelten bis zu **13 Mio. Menschen**, das sind etwa **16 % der deutschen Bevölkerung**, als in irgendeiner Form eingeschränkt. Behinderungen können sich in vielgestaltiger Form manifestieren, sie können vorübergehend oder dauerhaft vorliegen. Der Fokus dieses Beitrags soll – auch in Anbetracht einer immer älter werdenden Bevölkerung – auf verminderter oder fehlender körperlicher Beweglichkeit liegen.

Man sollte meinen, vorteilhaft für eine bessere Versorgung dieser Benutzergruppe könnte sich auswirken, dass – z. B. im Zuge der für den Klimaschutz geforderten Steigerung der Fahrgastzahlen die Anforderungen an ein Bahnsystem bezüglich Gepäcktransport und Fahrradmitnahme stark steigen werden – und damit eigentlich größter Handlungsbedarf bestünde. Leider ist diese Erkenntnis in den Etagen der DB-Führungsschicht noch nicht angekommen. Vielmehr bedient sie sich eines – eher diskriminierenden – Begriffs der „PRM“s (neudeutsch „Persons of reduced mobility“; vgl. Rail-blog 200, M.Jung) und spricht zwar von einer „bedeutenden Kundengruppe“ (DBAG: 4.Programm Barrierefreiheit); den umfangreichen Ausarbeitungen und schönen Reden folgen aber eher spärliche – oder sogar widersprüchliche – Taten.

Menschen mit Behinderung müssen ihre Reise sehr viel genauer und Tage vorher planen, deshalb sind sie deutlich stärker betroffen von Unzulänglichkeiten, Zugausfällen oder Verspätungen. Gleichzeitig sorgen dann Personalmangel, unzureichende Betreuung von Menschen mit Einschränkungen und zu kurze Haltezeiten ihrerseits für „Störungen im Betriebsablauf“. Der besorgniserregende Zustand des Systems Bahn in Deutschland, bei dem Fahrgästen oft nur dank Insiderwissens und Hochleistungssprinterfähigkeiten die Ankunft am Ziel gelingt, ist für uns alle schwer erträglich; **für Behinderte aber bedeutet es, dass sie auf Benutzung des Schienenverkehrs verzichten werden.**



1. Zugänglichkeit

Laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind „Eisenbahnen [...] verpflichtet, [...] Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.“ (§ 2 (3) EBO). Die DB gibt vor, sich bei Neubauten an EU-Vorgaben (TSI PRM) zu orientieren, für den Bestand strebt sie eine „weitreichende Barrierefreiheit“ an, die angeblich in ca 80 % der Bahnhöfen bereits gegeben sei. Bei Stationen, die von **weniger als 1000 Personen** täglich genutzt werden, genüge es allerdings, „wenn **im Umkreis von 50 km** ein behindertengerechter Bahnzugang gegeben ist.“ Für „weitreichende Barrierefreiheit“ reiche es beispielsweise aus, dass ein Fahrstuhl vorhanden ist und – zeitweise – Hilfspersonal sowie Einstiegshilfen verfügbar sind... **...aus Sicht der Betroffenen und in der täglichen Realität, sieht das dann aber ganz anders aus.** Im Zweifelsfall ist der Aufzug defekt oder der Zug hat Verspätung und das Hilfspersonal ist nicht mehr da. Diesen Stress werden sich nur die Härtesten antun. Und anschließend noch 50 km mit dem Taxi zu fahren kann sich kaum jemand leisten. **Behindertenverbände üben zu Recht erhebliche Kritik.**

Im Sinne einer bürgerfreundlichen Bahn ist zu fordern, dass flächendeckend genügend Ressourcen für einen benutzerfreundlichen Zugang verfügbar sind:

Ebenerdige Bahnsteigzugänge oder Rampen sind allen anderen Optionen vorzuziehen; ist dieses baulich tatsächlich unmöglich, sind für jeden Bahnsteig und jede Ebene **redundante Systeme** vorzuhalten, so dass bei Ausfall eines Aufzugs Ersatz vorhanden ist. In Gesprächen mit Betroffenen wird berichtet, dass dieses beispielsweise in Wien bereits vorbildlich gelöst ist – an jedem Bahnsteigende befindet sich ein Fahrstuhl.

Aufzüge sollten groß genug und möglichst vereinheitlicht vorhanden sein, das erleichtert Bedienung und Service. (vgl. Michael Jung, Rail-blog 189)

Defekte Systeme sind umgehend instand zu setzen. **Einstiegshilfen** für Fahrzeuge müssen in ausreichender Zahl vorhanden, ihre Bedienung einfach zu erlernen sein.

Kompetentes Hilfspersonal sollte rund um die Uhr in ausreichender Anzahl zumindest anforderbar sein – das hilft auch gegen Vandalismus und stärkt das Sicherheitsgefühl.

3

3.3

Insbesondere sollten die vorhandenen **Kopfbahnhöfe** – ausgestattet mit „natürlicher“ Barrierefreiheit – erhalten und ausgebaut werden. Die von der DB unverständlicherweise weiterhin betriebene **Zerstörung dieser wunderbaren Stationen im Zentrum der Städte muss sofort ein Ende haben**. Für die Fahrgäste haben sie fast nur Vorteile, bei den Eisenbahnern sind sie beliebt und die Mär von der Verlangsamung des Betriebs ist bei genauer Betrachtung nicht haltbar.

Wandeln wir einen alten Bundesbahn-Slogan um: **„Sicher und barrierefrei ins Herz der Städte“**

2. Fahrzeuge

Aktuell sind inzwischen bei vielen Fahrzeugen des ÖPNV die Voraussetzungen für barrierefreien Fahren gegeben; teilweise sind aber behindertengerechte Toiletten nicht ausreichend vorhanden, hier sollten grundsätzlich mindestens zwei zugänglich sein.

Im Fernverkehr bestehen gegenwärtig noch die größten Schwierigkeiten. Zwar bieten die neuen ICE-Generationen endlich einzelne Rollstuhlplätze an, das Angebot erscheint aber unzureichend. Es wäre zu überlegen, im Zuge des Redesigns alter Wagen einzelne davon insgesamt rollstuhlgerecht zu gestalten. Momentan lässt auch die Türbreite noch zu wünschen übrig.

Grundsätzlich ist aber auch die Tendenz, in immer mehr Verbindungen klassische **ICE-Einheiten** einzusetzen, **kritisch** zu sehen. Hochgeschwindigkeitszüge sollten auf langen Schnellfahrstrecken verkehren, dafür sind sie speziell gebaut.

Verbindungen für den Einsatz in der Fläche sollten andere Prioritäten setzen, z. B. **längere Haltezeiten, breitere Türen und Spezialwagen**. Deshalb erscheint eine Renaissance von hochwertigen Fernverbindungen – in Anlehnung an die früheren D- oder IR-Züge, aber mit besserem Wagenmaterial – auch im Sinne von mobilitätseingeschränkten Menschen wünschenswert.

Vielleicht bieten die neuen niederflurigen „ICE L“ Talgozüge dafür eine Basis.

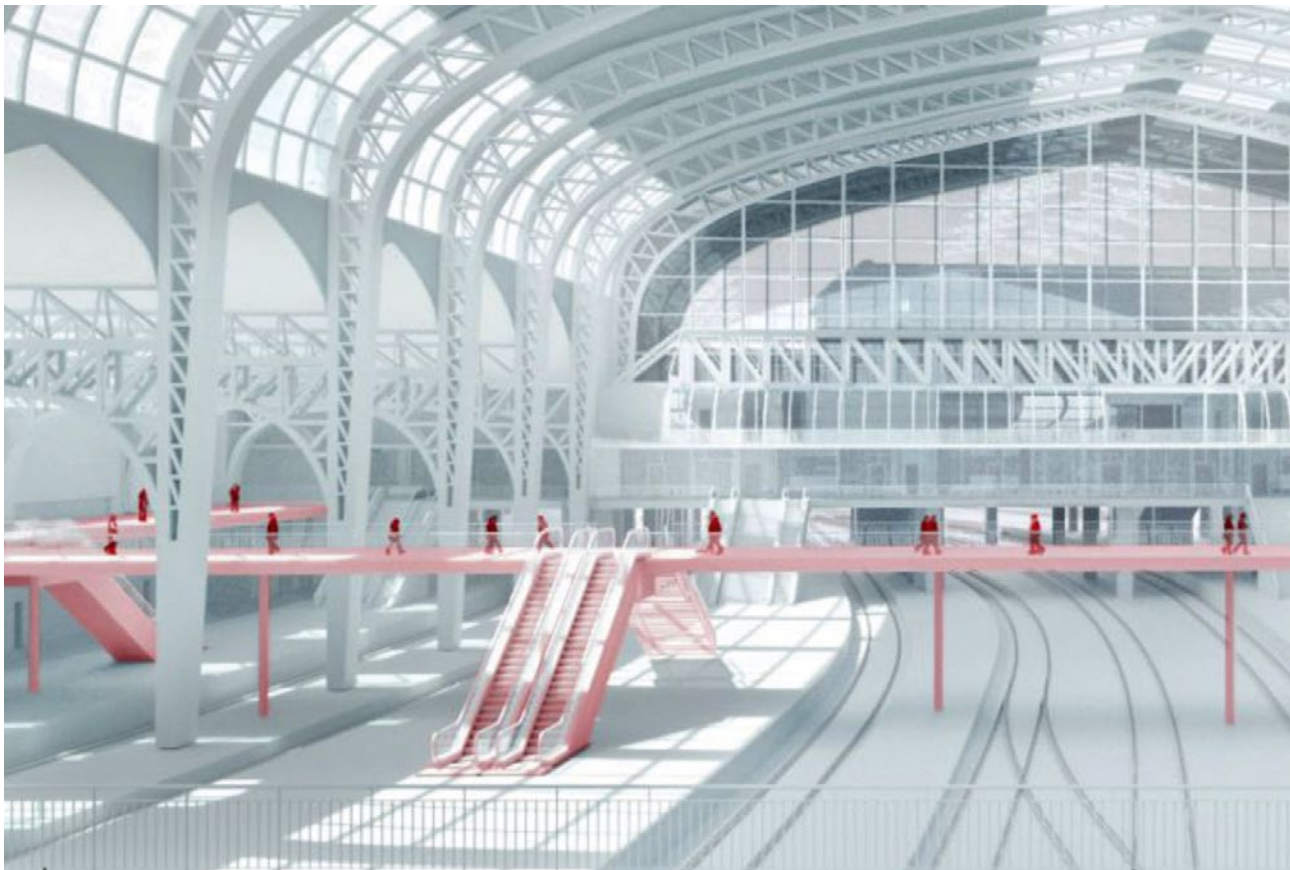
3. Exkurs: Bahnhöfe und Gesellschaft

Interessant ist der Stellenwert, den Bahnhöfe im Laufe der Geschichte eingenommen haben, vielleicht sagt er auch etwas über eine Gesellschaft aus. Im aufkommenden Industriezeitalter waren Bahnhöfe ein Aushängeschild, man baute sie mitten in die Stadt, stattete sie prunkvoll aus – sie waren „Kathedralen des Industriezeitalters“ und ein Symbol für Säkularisierung und Technikglaube.

Später übernahmen Warenhäuser diese Rolle, teilweise wandelte man Bahnhöfe sogar zu „Kaufhäusern mit Gleisanschluss“ um (Altona!); die Konsumgesellschaft erlebte ihren Höhepunkt. In einer Umfrage einer Hamburger Zeitung im ausgehenden 20. Jahrhundert wurde das architektonisch meisterhafte Gebäude des Hamburger Hauptbahnhofs einmal zum „hässlichsten Bauwerk“ der Stadt gewählt.

Aktuell besteht die Tendenz, Bahnhöfe an den Rand zu drängen oder unter der Erde zu verstecken – um den gewonnenen Raum Investoren zur Geldvermehrung zu überlassen. Diese werden bevorzugt – eigentlich unnötige – Büroräume erstellen lassen, von denen aus wir uns dann manipulieren, überwachen, „digitalisieren“ und bürokratisch einschränken lassen?

Eine Bürgerbahn benötigt wieder Bahnhöfe im Zentrum des Lebens, für alle einfach zugänglich, menschenfreundlich und praktikabel, als Symbol für klimafreundliche Mobilität, Inklusion und Nachhaltigkeit. Der Architekt Hans-Michael Földeak (fbcc architecture) hat für den Umbau des Hamburger Hauptbahnhofs in diesem Sinne einen bemerkenswerten Entwurf gestaltet, leider fand er – bisher – keine Akzeptanz bei den Verantwortlichen.



Entwürfe des Hamburger Hauptbahnhofs

Quelle: Hans-Michael Földeak (fbcc architecture)

Als **Fazit** lässt sich sagen: Bisher ist es für mobilitätseingeschränkte Reisende noch eher ein ungewisses Abenteuer, sich auf eine größere Fahrt zu begeben. Trotz gesetzlicher Vorgaben und erheblichem PR-Tam-tam ist in absehbarer Zeit keine wirkliche Besserung der Situation zu erkennen. Im Gegenteil, viele der gigantomanen Großprojekte (in Bau oder Planung) dürften das Reisen für Menschen mit Behinderung deutlich erschweren, und das nicht nur in der langen Bauphase. Diese sind umgehend zu stoppen; ein wesentlicher Teil der dafür erforderlichen umfangreichen Mittel sollte jetzt stattdessen für die barrierefreundliche Sanierung der Bahnanlagen verwendet werden.

Neue, u. U. dramatische Barrieren entstehen gerade durch Digitalisierung von Fahrplananzeigen, Informationen und Fahrscheinen bei Wegfall gewohnter Zugangsmöglichkeiten. Das sollte unbedingt kritisch beobachtet werden.

3
3.4

Die Reaktivierung von Schienenstrecken als prioritäre Aufgaben deutscher Bahn- und Verkehrspolitik

Heiner Monheim

Hohe Relevanz des Reaktivierungsthemas

Lange Zeit galt die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken als nachrangig und wenig sinnvoll. Stattdessen wurden auch nach der Bahnreform weitere Strecken stillgelegt, Weichen rausgerissen und Gütergleise gekappt. Die übliche Begründung für diese Spar- und Desinvestitionsmaßnahmen war: ländlicher Schienenverkehr finde zu wenig Nachfrage, Bahnhöfe, Gütergleise, Weichen und Stellwerke seien unwirtschaftlich, ihre hohen Kosten für müssten gespart werden und rechtfertigen die Stilllegungen.

Trotzdem sehen inzwischen der VDV (Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen) und Allianz pro Schiene Bedarf für die Reaktivierung von mindestens 270 stillgelegten Schienenstrecken, die ganz überwiegend im ländlichen und suburbanen Raum liegen. „Bürgerbahn, Denkfabrik für eine starke Schiene“ teilt diese Einschätzung eines riesigen Bedarfs an Reaktivierungsprojekten. Und kritisiert, dass DB, Bund und Länder noch keine angemessenen Reaktionen in Form eines priorisierten REAKT-Programms zeigten. Das Desinteresse an einem solchen Programm resultiert aus der Fixierung der deutschen Bahnpolitik auf die Neu- und Ausbaustrecken der Hochgeschwindigkeit und die spekulationsgetriebenen Bauprojekte an Großbahnhöfen (u. a. Stuttgart, München, Hamburg-Altona, Frankfurt).

Und weil auch die vollmundig angekündigte „Generalsanierung“ keineswegs das ganze Netz mit seinem möglichen Reaktivierungserweiterungen umfasst, sondern nur die wenigen Hauptkorridore, bleibt bislang wenig Investitions-, Planungs- und Baukapazität für Reaktivierungen. Nötig wäre aber ein Vielmilliardenprogramm „REAKT“ des Bundes und der DB, um die vielen nötigen Reaktivierungen in absehbarer Zeit umsetzen zu können. Leider gehen auch nur wenige Bundesländer das Thema Reaktivierung offensiv an, mit eigenen Masterplänen und Machbarkeitsstudien.

Als ärgerliches Hindernis erweisen sich bei den bisherigen Reaktivierungen die hohen Standards für die Infrastruktur aus Fahrwegen und Haltepunkten und die fehlende Flexibilität für einfache Verfahren. Nötig wäre der Aufbau einer eigenen „Taskforce“ mit angemessener Ausstattung. Denn Reaktivierungen sind ein wichtiger Hebel für die Verkehrswende im Personen- und Güterverkehr und für die Stärkung ländlicher Regionen. Nur durch viele Reaktivierungen wird eine Renaissance der Flächenbahn und eine Verkehrswende im ländlichen Raum möglich.

Flächenbahn als Ausgangspunkt und wiederzubelebendes Ziel mit der Folge neuer Prioritäten

Bis Ende der 1950er Jahre sorgten ein dichtes Bahnnetz plus Postbus und Bahnbus für gute Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr im ganzen Land. Die Bahn war Nr. 1 im Personen- und Güterverkehr. Dieses ambitionierte Ziel für eine Renaissance der Bahnen braucht die deutsche Klima- und Verkehrswendepolitik. Sie muss „umgepolt“ werden von der unsinnigen, klimaschädlichen Priorität des weiteren Ausbaus der Straßennetze, insbesondere der Autobahnen. Die für Straßenbau vorgesehenen Haushaltsmittel und Personalbudgets müssen auf die Bahnertüchtigung umgeschichtet werden.

Quelle:
Verband deutscher
Verkehrsunter-
nehmen (vdv)



Seit 1994 stillgelegte,
zu reaktivierende Bahn-
strecken in Deutschland.
Besonders mittelgroße
Zentren wurden abgehängt



Reduzierung der Standards und Flexibilisierung der Verfahren

Um die Kosten für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenstrecken zu verringern, müssen dort moderne Signal- und Stellwerkstechniken implementiert werden. Einleisigen Schienenstrecken brauchen für die Aufnahme von Taktverkehr dringend zusätzliche Kreuzungsstellen und Weichen. Für die Kundennähe brauchen sie viele neue Haltepunkte als Reaktion für die stürmische Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte. Für den ländlichen Schienenverkehr muss eine neue Fahrzeuggeneration von kleinen, leichten, motorisch und kapazitätsmäßig nicht überdimensionierten kostengünstigen Triebfahrzeugen beschafft werden. Mit Akku- und Oberleitungsbetrieb. Vorbild ist der alte Schienenbus, der in moderner Leichtbauweise mit moderner Ausstattung hergestellt werden muss. Schienenbusse müssen in ausreichender Zahl für den dichten Taktverkehr und die verzweigten Netze zum Einsatz kommen. In einer EBO und BOStrab Variante. Die Bahnübergangssicherung braucht neue sensorische und digitale Steuerungsoptionen, um die durch Reaktivierungen betroffenen Bahnübergänge angemessen auszustatten. So muss verhindert werden, dass die Kosten für kreuzungsfreie Bahnübergänge und deren Kostenteilung zum schwierigen Stolperstein der Reaktivierungen werden.

Gute Beispiele müssen „Schule machen“

In einigen Vorbildregionen wurden erfolgreiche Streckenreaktivierungen umgesetzt. Besonders bekannt wurde das „Karlsruher Modell“, bei dem nach dem Vorbild früherer Überlandstraßenbahnen stillgelegte Eisenbahnstrecken nach ihrer Elektrifizierung mit einer modernen Stadtbahnen befahren wurden, die bruchlos ins Karlsruher Straßenbahnnetz fahren können, mit vielen neuen Haltepunkten (Bad Herrenalb, Bretten, Baden-Baden, Wörth und Heilbronn). Auch die Regiotram in Kassel oder die Saarbahn in der Region in Saarbrücken oder der Schienenverkehr rund um Chemnitz und Zwickau verfolgten ähnliche Konzepte. Auch einige konventionelle Reaktivierungen waren sehr erfolgreich (z. B. Usedomer Bäderbahn zwischen dem Darß, Wolgast, den Kaiserbädern und Swinemünde, die Rurtal- und Bördebahn zwischen Heimbach-Düren-Jülich, Linnich und Euskirchen, die K-Bahn zwischen Karst und Mettmann oder der „Haller Willem“ zwischen Bielefeld, Halle und Osnabrück).

Die Erfolgsrezepte waren immer ähnlich: neue Haltepunkte, wo inzwischen neue Wohn- und Gewerbegebiete entstanden sind, mehr Weichen und Kreuzungsstellen im Netz, moderne Stellwerke, in der Größe angepasste Triebfahrzeuge, integrale Taktverkehre und ein offensives Regionalmarketing.

Offensive Bahn- und Buskonzepte

Damit solche Vorbilder künftig zur Blaupause für Hunderte von Nachfolgeprojekten werden, müssen Bund und Länder das REAKT-Thema forciert angehen. Wobei natürlich der dadurch neue Verkehrswendeschwung auch für die ländlichen und kleinstädtischen Busverkehre genutzt werden muss, um Tausende neuer Dorf- und Landbussysteme, Orts- und Stadtbussysteme und Schnellbussysteme (sog. Plusbus) anzuschließen, auch hier mit einem die bisherige Trägheit der Systeme beendenden personell und fiskalisch hochdotierten Verkehrswendeprogramm. Mit einer Neuorganisation der vielfach überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichteten Bussysteme. Auch hier geht es um die Etablierung von zwischen Bus und Schiene abgestimmten Taktverkehren und eine andere Flottenpolitik bei den Fahrzeugen mit viel mehr kleinen und mittleren Busformaten. Nötig ist eine massive Steigerung der Zahl der Haltestellen im Interesse der Kundennähe. Solche differenzierte Bussysteme erreichen meist eine sprunghafte Steigerung der Fahrgastzahlen.

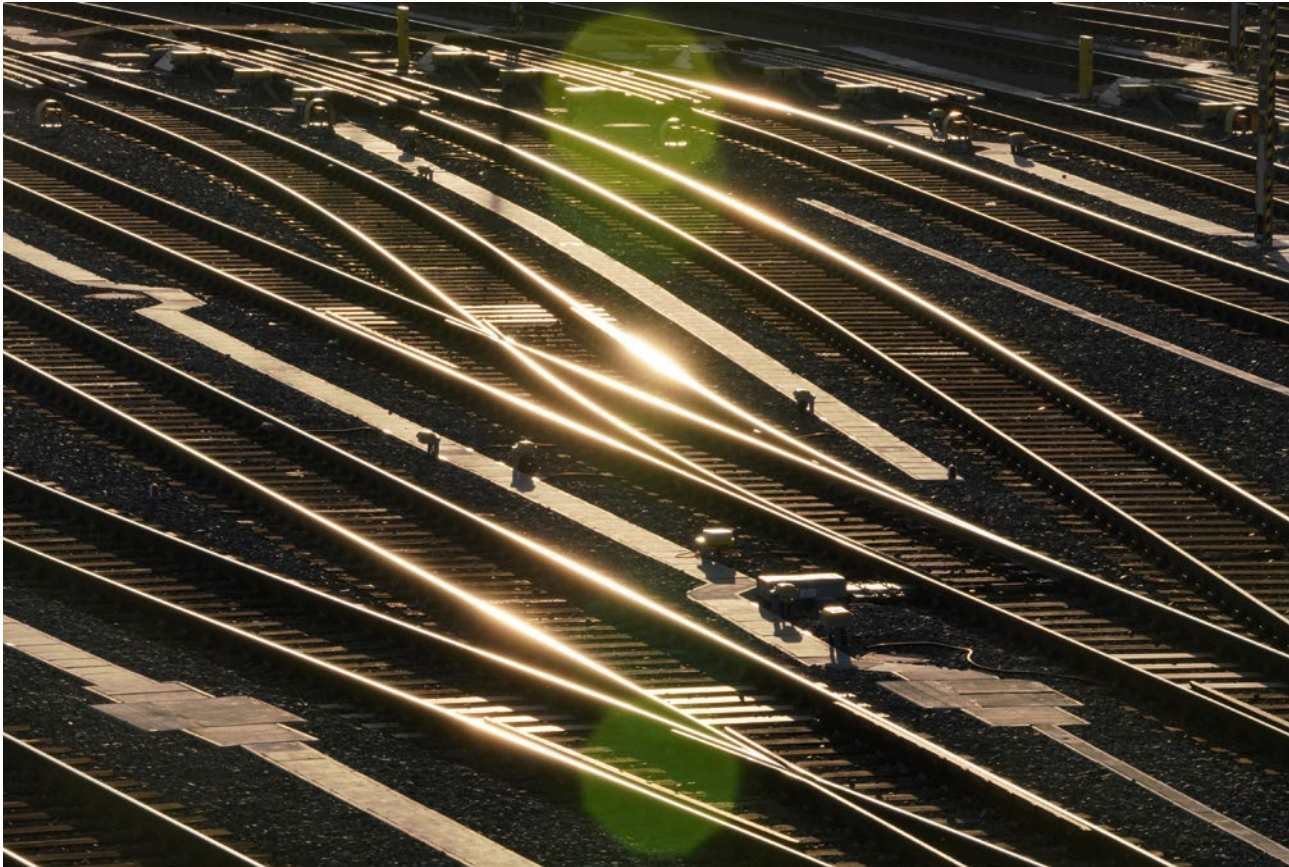
REAKT als Schwerpunkte für die Verkehrspolitik des Bundes und der Länder

Es hat lange gedauert, bis auch die Bundesverkehrspolitik und die DB AG den Deutschlandtakt terminologisch zur Grundlage künftiger Bahnpolitik erklärt haben. Aber vom Schweizer Vorbild ist das deutsche Konzept weit entfernt. Denn da wird schon seit den 1980er Jahren im Nah- und Fernverkehr, Schienenverkehr und Busverkehr ein integraler Taktfahrplan umgesetzt, bei dem in den Bahnknoten Züge und Busse aus allen Richtungen zur gleichen Taktzeit ankommen und wenige Minuten später wieder abfahren. Das nationale Verkehrskonzept „Bus und Bahn 2000“ wurde in mehreren Volksabstimmungen bestätigt. Nach ihm kooperieren die nationalen SBB mit den kantonalen und kommunalen Bahnen und Bussen, darunter vor allem dem nationalen Postbussystem in einem einheitlichen Tarifrahmen (Generalabo und Halbtaxabo).

Typen von Reaktivierungen

Am leichtesten funktionieren Reaktivierungen, wenn auf den Strecken noch die alten Schienen liegen. Schwieriger wird es, wenn die Schienen demontiert wurden. Wo sie durch sog. „Bahnradwege“ ersetzt wurden, kann man aber auf den Radwegen neue Schienen verlegen und daneben auf den meist streckenparallel vorhandenen Bahnbetriebswegen den Radverkehr unterbringen. Schlimm ist, wenn die stillgelegten Strecken ganz oder teilweise überbaut wurden.

Reaktivierungen sollen nicht genau den Zustand wie vor der Stilllegung herstellen. Sie sollen vielmehr alle Optionen moderner Bahntechnik und innovativer Konzeptentwicklung nutzen. Das betrifft insbesondere die Anlage neuer Haltepunkte, wo neue Wohn- und Gewerbegebiete entstanden sind. Und wo bestehende ÖPNV-Netze mit der reaktivierten Strecke verbunden werden können. Um auf eingleisigen Reaktivierungsstrecken Taktverkehr fahren zu können, sind neue Kreuzungsstellen mit Weichen nötig. Außerdem braucht man



Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

moderne Stellwerke. Für die Signale, Weichen, Schranken und die Zugkommunikation bieten moderne, elektronische und digitale Betriebstechniken neue Optionen. Die Standards für die Fahrzeuge sowie Fahrweg- und Haltestelleninfrastruktur und damit die Kosten sollen gering gehalten werden. Vielfach kann der Zugang der Fahrgäste ohne Passagiertunnel über die Gleise ermöglicht werden. Auch das Fahren auf Sicht vereinfacht den Betrieb und reduziert die Kosten. Es ist möglich, wenn die Strecken mit max. 80 km/h befahren werden, was für ländliche Bahnnetze oft ausreicht, um mit dem Autoverkehr konkurrieren zu können, zumal der aus Klima-, Umwelt- und Sicherheitsgründen sowieso durch Tempolimits zunehmend gebremst werden muss.

Reaktivierungen auch für die Güterbahn

Meist dominieren in den Reaktivierungsdebatten die Potenziale für den Personenverkehr. Aber Reaktivierungen sollen auch dem Güterverkehr dienen. Denn der Straßengüterverkehr ist mit dem massenhaften Einsatz großer Lkw ein wichtiger Grund für die vielen Autobahnstaus. Und in den Ortschaften ist er ein viel beklagtes Ärgernis und wichtiger Grund für die Forderung nach immer mehr Ortsumgehungen. Früher waren die ländlichen Güterbahnen eine wichtige Stütze der Wirtschaftlichkeit der Bahnen. Deswegen hatten viele Bahnhöfe eigene Güterrampen und – Schuppen. Inzwischen spielt im Güterverkehr der Transport von Stückgut eine schnell wachsende Rolle, auch wegen des Booms beim Online-Handel. Um die Straßen zu „entlastern“, braucht die Güterbahn dafür auch regionale Angebote mit kleinen Güterbahnfahrzeugen und dezentralen, kleinen Güterverkehrs- und -verteilanlagen. Für die Reaktivierungen soll geklärt werden, welche potenziellen Güterbahnkunden längs der Strecken liegen und wie man die Güterschuppen wieder sinnvoll nutzen kann. Durch Einsatz mittlerer und kleiner Fahrzeugformate (Cargo Sprinter) kann man mehr kurzlaufende Güter auf die Schiene bringen. Auf den reaktivierten Strecken ist dafür meist ausreichend Kapazität frei.

3
3.4

Erfolgsfaktoren für die Reaktivierung regionaler Bahnstrecken

Johannes Klühspies

Die neue Studie „Aspekte des Mobilitätsmanagements: Erfolgsfaktoren für die Reaktivierung regionaler Bahnstrecken“ [2024] unternimmt eine umfassende Analyse der Hemmnisse und Chancen aktueller Projekte im deutschsprachigen Raum. Die Studie basiert auf einer Befragung von Personen mit praktischer Erfahrung in solchen Projekten, um praxisrelevante Faktoren für den Erfolg oder Misserfolg von Reaktivierungsinitiativen zu identifizieren. Die Ergebnisse der webbasierten Befragung, die ab Juni 2023 durchgeführt wurde, spiegeln Rückmeldungen aus 115 Reaktivierungsprojekten wider. Zum Zeitpunkt der Befragung war nur ein kleiner Teil der Projekte erfolgreich abgeschlossen, die Mehrheit befand sich noch in unterschiedlichen Bearbeitungsphasen.

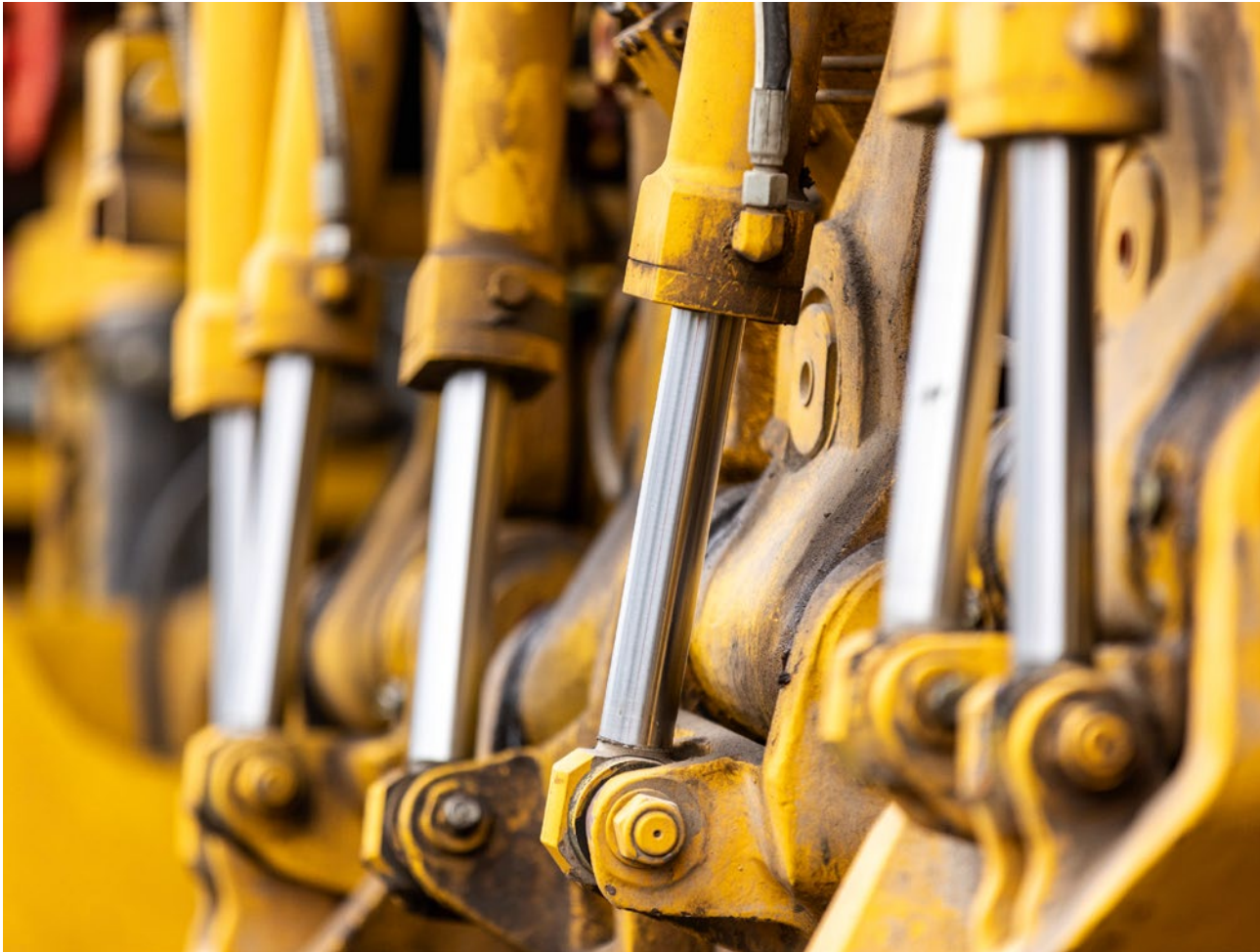
Die aktuelle Nutzung der weitgehend stillgelegten Strecken ist sehr unterschiedlich. Etwa die Hälfte der Initiativen berichtet von einer weitgehenden Nichtnutzung der Trassen. Daneben gibt es alternative verkehrliche Nutzungen, vor allem als Radwege oder Parkplätze.

Die Studie zeigt, dass die Organisationsform des eingetragenen, gemeinnützigen Vereins die wichtigste Struktur für Reaktivierungsprojekte darstellt. Diese Vereine finanzieren sich hauptsächlich über Spenden und Mitgliedsbeiträge. Weitergehende, eher innovative Finanzierungsmethoden wie Crowdfunding werden bisher kaum genutzt, obwohl sie das Potenzial bieten könnten, die Finanzierungsbasis der Initiativen deutlich zu diversifizieren und insgesamt zu verbessern.

Ein weiteres Ergebnis der Studie ist die hohe Identifikation der Akteure mit ihren Projekten. Die meisten Aktiven zeigen eine starke Überzeugung von der Bedeutung ihres individuellen Beitrags sowohl für den Erfolg ihrer jeweiligen Reaktivierungsinitiative als auch generell für die gesellschaftlichen Perspektiven und die Zukunftsfähigkeit der Region und der Schienenverkehrs in der Region. Besonders auffällig ist hier die Bedeutung von Aktivitäten im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, die nicht nur den größten Zeitaufwand erfordern, sondern auch besonders starke individuelle Sinn- und Bedeutungserfahrungen bei den Beteiligten erzeugen, wohl auch, weil diese Aktivitäten für die Mobilisierung öffentlicher Unterstützung essenziell sind.

Die Studie identifiziert mehrere Erfolgsargumente für Reaktivierungen. Quantitative Fahrgastzuwächse werden im Allgemeinen als wichtigstes Ziel angesehen. Weitere Argumente wie Verkehrsverlagerung, Verbesserung des touristischen Angebots und Mobilitätschancen für alle werden ebenfalls als relevant angesehen. Gleichzeitig fällt auf, dass eine mögliche Nutzung der potenziell reaktivierbaren Trassen durch neue Güterverkehre von den Beteiligten nur sehr selten als relevant benannt bzw. erkannt wird. Dies veranlasst die Autoren der Studie zu der Vermutung, dass die Bedeutung des Güterverkehrs in der Diskussion um Reaktivierungsprojekte deutlich unterschätzt wird.

Als größte Hemmnisse für Reaktivierungsprojekte werden finanzielle Hürden, der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und eine meist unzureichende politische Unterstützung hervorgehoben, was die Studie auch durch zahlreiche diesbezügliche Anmerkungen der Befragten verdeutlicht. Die Studie betont auch die Notwendigkeit einer stärkeren medialen Unterstützung und einer professionelleren Kommunikationsstrategie für die Initiativen. Gerade im Bereich der Kommunikation scheinen Defizite zu bestehen: Knapp zwei Drittel der befragten Initiativen geben zwar an, über eine Kommunikationsstrategie zu verfügen, bewerten die Qualität dieser Strategien selbst aber oft nur als befriedigend oder noch schwächer.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Pablo Castagnola

Insgesamt empfiehlt die Studie eine stärkere Professionalisierung der Kommunikationsstrategien, eine strategische und intensive Berücksichtigung der Nutzungsmöglichkeiten der Trassen durch den Güterverkehr sowie eine stärkere Integration der Belange mobilitätseingeschränkter Personen und des Schülerverkehrs in die Planung und Umsetzung von Reaktivierungsprojekten. Diese und weitere Ergebnisse und Empfehlungen der Studie sollen konkrete Ansätze zur Verbesserung der Praxis bei der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im ländlichen Raum liefern.



Die Studie ist als Open-Access-Dokument im Internet frei verfügbar und kann unter folgendem Link als PDF heruntergeladen werden:

Klühspies, Johannes & Hazod, Melanie [2024].

Aspekte des Mobilitätsmanagements:

Erfolgsfaktoren für die Reaktivierung regionaler Bahnstrecken.

ISBN-978-3-947957-08-8.

Als pdf: https://www.researchgate.net/publication/376381172_Aspekte_des_Mobilitaets-managements_Erfolgsfaktoren_fur_eine_Reaktivierung_regionaler_Bahnstrecken



3

3.5

Stationsgebühren und Trassenpreise

Gemischtes Doppel als Idee des DB-Konzerns

Dieter Doege

Wenn ein Zug die Gleis- und Bahnhofsanlagen der Deutschen Bahn benutzt, sind für den Halt am Bahnhof Stationsgebühren und für die Nutzung der Gleise Trassenpreise zu entrichten. Die Höhe dieser Abgaben mutet willkürlich an, denn einzig die Deutsche Bahn selbst legt die Höhe fest. Die Bundesnetzagentur müsste diese Preise eigentlich genehmigen, doch mangels personeller Ausstattung beschränkt sich die Behörde auf einzelne Stichproben. In Einzelfällen kann die Behörde auf Antrag tätig werden. Die Idee der Deutschen Bahn zur Trennung der Nutzungsentgelte in Stationsgebühren und Trassenpreise mutet seltsam an und ist bei den europäischen Bahnen kaum verbreitet.

Stationsgebühren Die überaus lukrative Idee eines Monopolisten

Stellen Sie sich vor, Sie kommen zu einer Tankstation und sollen nicht nur Ihr getanktes Benzin bezahlen, sondern auch noch eine sogenannte Stationsgebühr entrichten. Eine Gebühr, die Sie ausschließlich für das Anhalten an der Tankstelle zu bezahlen haben und die angeblich dafür verwendet werden soll, die Tankstation instand zu halten und die Kosten des dort beschäftigten Personals zu decken.

Ihre Reaktion auf solche Stationsgebühr wäre eindeutig: Sie würden erst wieder zum Tanken fahren, wenn der letzte Tropfen Kraftstoff verbraucht wäre und außerdem würden Sie Ihren Tank randvoll befüllen, um möglichst selten die Stationsgebühr bezahlen zu müssen. Einkäufe würden Sie nur noch dann an der Tankstation tätigen, wenn Sie ohnehin tanken müssten. Doch Sie sind sich absolut sicher, dass eine solche Gebühr gar nicht im Interesse des Tankstellenbesitzers liegen kann, weil seine Tank-Nebenverkäufe und damit auch ein Großteil seiner Einnahmen in kürzester Frist dem Nullpunkt entgegenstreben würde? Richtig!

Doch wenn jedoch alle Tankstellen in Deutschland den gleichen Besitzer hätten, haben Sie keine Chance, über den Wettbewerb verschiedener Tankstellenbesitzer Ihre zu zahlenden Gebühren zu reduzieren. Genau so funktionieren Stationsgebühren, wo für ausnahmslos jeden Zug, der an Bahnhöfen anhält, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen, eine Stationsgebühr zu entrichten ist. Diese führt in Deutschland – wohl einmalig in der Europäischen Union – zu Zugangsbeschränkungen zum Verkehrsmittel Eisenbahn. Dann nämlich, wenn die Stationsgebühren von den Aufgabenträgern mangels finanzieller Ausstattung nicht mehr bezahlt werden können, diese Bahnhöfe abbestellt und damit die dortigen Fahrgäste vom Eisenbahnzugang abgeschnitten werden.

Trassenpreise

Im Gegensatz zu den Stationsgebühren sind die Trassenpreise in gewisser Weise an die Abnutzung der Schienenwege gekoppelt. Züge, die viel fahren sorgen grundsätzlich für eine höhere Abnutzung der Gleise, als Züge, die selten fahren. Doch auch hier dreht der Monopolist Deutsche Bahn zu seinen Gunsten an der Preisschraube. Ein schwerer ICE mit dazu höherer gefahrener Geschwindigkeit belastet die Schienenwege um einiges stärker als moderne, leichte Nahverkehrstriebwagen. Und die Güterzüge, in denen eigentlich immer wieder ein Wagen mit Flachstellen über die Gleise rumpelt, erzeugen neben der höchsten Gleisabnutzung nicht selten vergleichsweise hohe Gleisschäden, die über die Trassenpreise überhaupt nicht abgebildet werden. Die Trassenpreise sind zwar eine der Haupteinnahmequellen der Deutschen Bahn, doch in der heutigen Version nicht geeignet, ein wirtschaftliches Verhältnis von Kosten und realer Abnutzung zu schaffen.



Sonderweg der Deutschen Bahn

Wo liegt jetzt das Interesse der Deutschen Bahn AG, einen europäischen Sonderweg zu beschreiten? Des Rätsels Lösung ist ganz einfach und war dem geplanten Börsengang und einer auf Gewinnmaximierung getrimmten Deutschen Bahn AG geschuldet.

So gibt es in Deutschland beim Schienenpersonenverkehr den überwiegend staatlich finanzierten und den von der Deutschen Bahn AG eigenwirtschaftlich zu erbringenden. Beide Verkehre müssen Trassenpreise entrichten. Hätte man die Stationsgebühren für die im Jahr 2022 betriebenen 5699 Bahnhöfe und Haltepunkte der Deutschen Bahn AG wie bei unserem Nachbarn Frankreich auf die Trassenpreise umgelegt, dann wären alle Zuggattungen an der Bahnhofsfinanzierung beteiligt, schnell fahrende sogar noch stärker als langsam fahrende Züge.

Doch von den besagten 5699 Bahnhöfen ist nur ein Bruchteil von weniger als fünf Prozent für den Schienenfernverkehr relevant. Mit der rein deutschen Erfindung separat in Rechnung zu stellender Stationsgebühren wurde der überwiegende Teil der anfallenden bahnhöflichen Infrastrukturkosten weg vom eigenwirtschaftlichen Fernverkehr, damit weg von der Deutschen Bahn AG und hin zum überwiegend staatlich finanzierten Schienenpersonennahverkehr gelenkt. Ein überaus raffinierter Schachzug des Monopolisten Deutsche Bahn AG, der zu Lasten aller deutschen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs geht.

Fazit:

Die Trennung der Nutzungsentgelte in „Anhalten“ und „Fahren“ ist willkürlich und die Höhe der Gebühren werden nicht einmal im Ansatz dem Verursacherprinzip gerecht. Die Europäische Kommission hat dazu schon vor Jahren festgestellt:

„ ... Das deutsche System birgt die Möglichkeit, dass kommerzielle Verkehrsdienste mit öffentlichen Mitteln, die für die Infrastruktur und öffentliche Personenverkehrsdienste bestimmt sind, quersubventioniert werden.“

Bei den Trassenpreisen wird seit Jahrzehnten versäumt, ein wirtschaftliches Verhältnis von realer Abnutzung und Kostenersatz herzustellen. Die Stationspreise fördern kundendienstfeindliche Strukturen und sind gegen die Interessen der Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger gerichtet. Die Stationsgebühren haben keine Wohlfahrtswirkung und die Erhebung dieser volkswirtschaftlich unsinnigen Gebühren konnte nur auf Grund des monopolartigen Wirkens der Deutschen Bahn AG durchgesetzt werden. Sie sind also ein perfides Mittel, beträchtliche Geldmittel aus dem weitgehend staatlich finanzierten Schienenpersonennahverkehrs-Kreislauf abzuschöpfen.

3
3.6

Ausbau – Elektrifizierung – Sanierung – „Generalsanierung?“

am Beispiel der Strecke (München-)Geltendorf – Lindau(-Zürich)

Karl-Dieter Bodack

1975 gab's erste Planungen für die Elektrifizierung der weitgehend eingleisigen, 197 km langen Hauptbahn Geltendorf - Lindau, um vor allem die Relation München-Zürich besser zu bedienen. 2006 wurden dafür 190 Mio. Euro kalkuliert: Bayern war bereit, 140...150 Mio. Euro vorzufinanzieren, die Schweiz bot 75 Mio. Schweizer Franken. Die Planungen wurden in 13 Dialog-Veranstaltungen in der Öffentlichkeit diskutiert, 2015 wurde das Planfeststellungsverfahren eröffnet, im Juli 2019 folgte der erste Spatenstich.

2017 wurden die Kosten auf 440 Mio. Euro kalkuliert, davon allein 100 Mio. Euro für Lärmschutz! Um zwischen München und Lindau Fahrzeiten von unter 2 Stunden zu erreichen, wurden in monatelangen Sperrungen Gleisanlagen, Brücken und Bahnhofsanlagen erneuert, Gleisradien vergrößert und die Strecke für bogenschnelles Fahren ertüchtigt. Um den Kopfbahnhof Lindau zu umfahren, wurde in Lindau-Reutin ein neuer Durchgangs-Bahnhof erbaut.

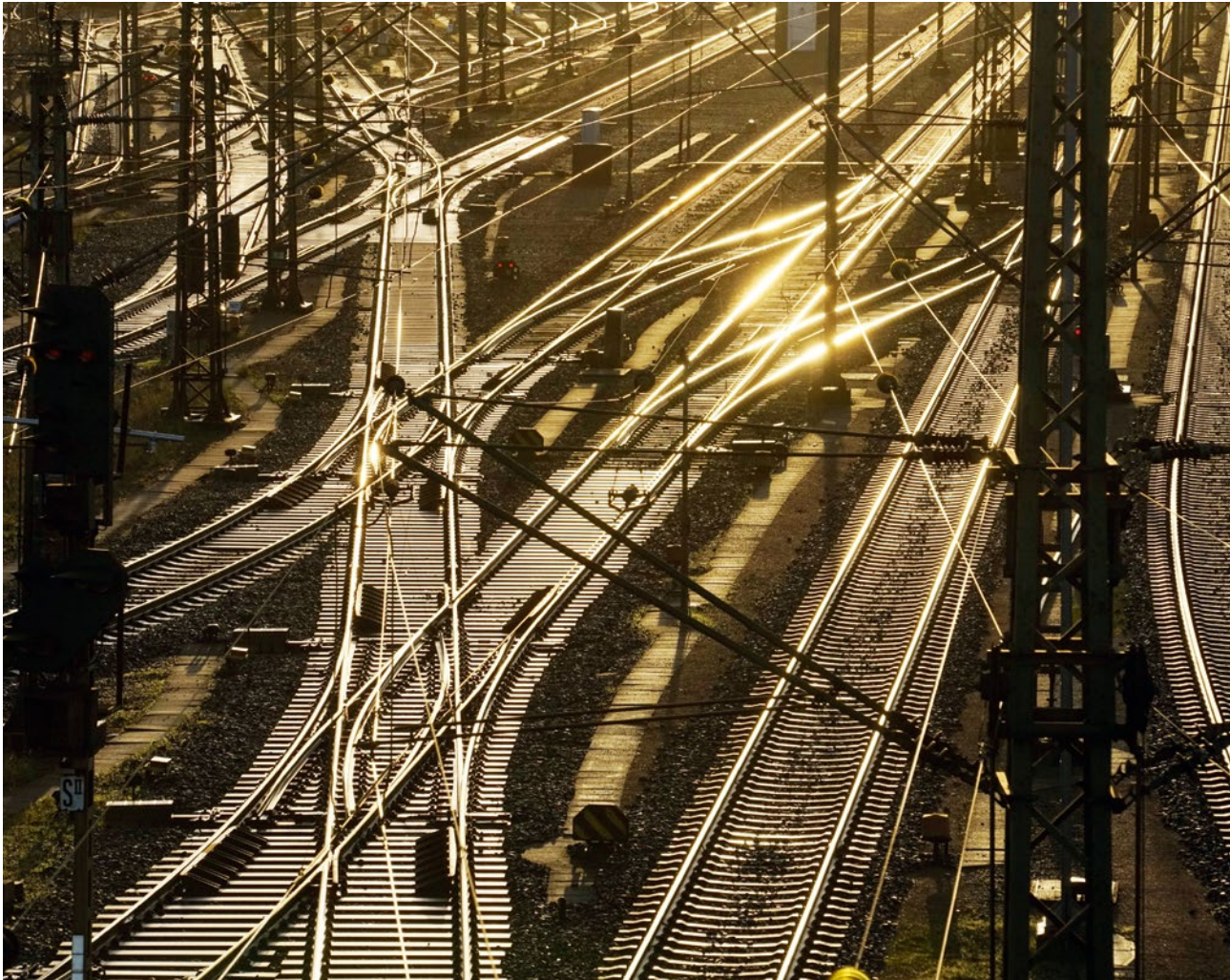
Aktuell wird damit eine Fahrzeit der ECE-Züge von München Hbf. nach Zürich HB mit Alstom-Neigezügen von 3 Stunden 33 Minuten angeboten. Zum Vergleich: 1969 Dieseltriebzüge der SBB benötigten 4 Stunden 7 Minuten. Die Strecke wird aktuell zweistündlich sowohl mit Euro-City-Express-Zügen der SBB, wie auch mit Regional-Express-Zügen und Regionalbahnen von GoAhead bedient, so dass alle Orte im Stundentakt erreicht werden. Mehr Zugfahrten erscheinen nicht möglich, zusätzlich gibt es nur 5 Trassen je Tag für Güterzüge: Eine eher miserable Streckenauslastung!

Zwar gibt es parallel zum eingleisigen Streckenteil von Buchloe bis Hergatz eine zweigleisige Strecke über Kempten-Immenstadt, sie ist jedoch nicht elektrifiziert und für die eingesetzten Züge nicht nutzbar!

Die Pünktlichkeit war trotz der nur zweistündlichen Zugfahrten miserabel: Im November 2022 kamen (gemäß einem Bericht in der Schweizer Eisenbahn-Revue 2/2023 nur 38,9% der ECE-Züge aus München pünktlich in Lindau-Reutin an! Die Ursachen können in mehreren Fehlplanungen gefunden werden:

- ▶ Die ECE-Züge können sich nur in Memmingen kreuzen, jede Verspätung überträgt sich auf den Gegenzug;
- ▶ die Abstände der Kreuzungsbahnhöfe sind zu lang;
- ▶ die meisten früheren Kreuzungsbahnhöfe wurden auf ein Ausweichgleis zurückgebaut.

In Wangen schauen Eisenbahner und Fahrgäste auf mehrere vermoderte Gleise: Wenn die Regionalbahnzüge der Relation Aulendorf-Wangen auf dem einzigen verbliebenen Ausweichgleis wendeten, konnten dort überhaupt keine Kreuzungen oder Überholungen durchgeführt werden! Diese Regionalbahn-Linie wurde daher im Januar 2023 eingestellt, es verkehren nur noch zwei Zugpaare für Schüler! Wangen hat nun weniger Züge als zuvor!



Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

Weitere „Fehl-Planungsleistungen“:

- ▶ Im Bahnhof Hergatz „sparte“ man den Fahrdrabt über Gleis 1: Der aus Zürich kommende Eröffnungszug wurde auf dieses Gleis geleitet, der Stromabnehmer der Schweizer ECE-Zuges „entgleiste“, die Zug wurde fahrunfähig und musste mit einer Diesellok abgeschleppt werden. Das Gleis ist als Kreuzungsgleis nur für Dampf- und Diesel- oder Batterie-elektrische Züge nutzbar!
- ▶ Die Bahnsteige in Memmingen sind zu kurz, um eine volle Zuggarnitur des Schweizer ECE abzufertigen: Die Züge können deshalb nur als Halbzüge verkehren und müssen in St. Margarethen mit entsprechendem Zeitaufwand getrennt bzw. vereinigt werden.
- ▶ Die Signalabstände („Blockstellen“) sind sehr lang, so dass Züge nur mit entsprechend großen Abständen verkehren können.
- ▶ Zu kurze Kreuzungsgleise verhindern das Fahren langer Güterzüge.

Solche grotesken Planungsmängel, die auf frühere Fehlentscheidungen der Sparkommissare zurückgehen, müssen bei künftigen Sanierungen vermieden werden! Sie sind ein Zeugnis für jahrzehntelange Fehlsteuerungen in der deutschen Bahnpolitik.

3
3.7

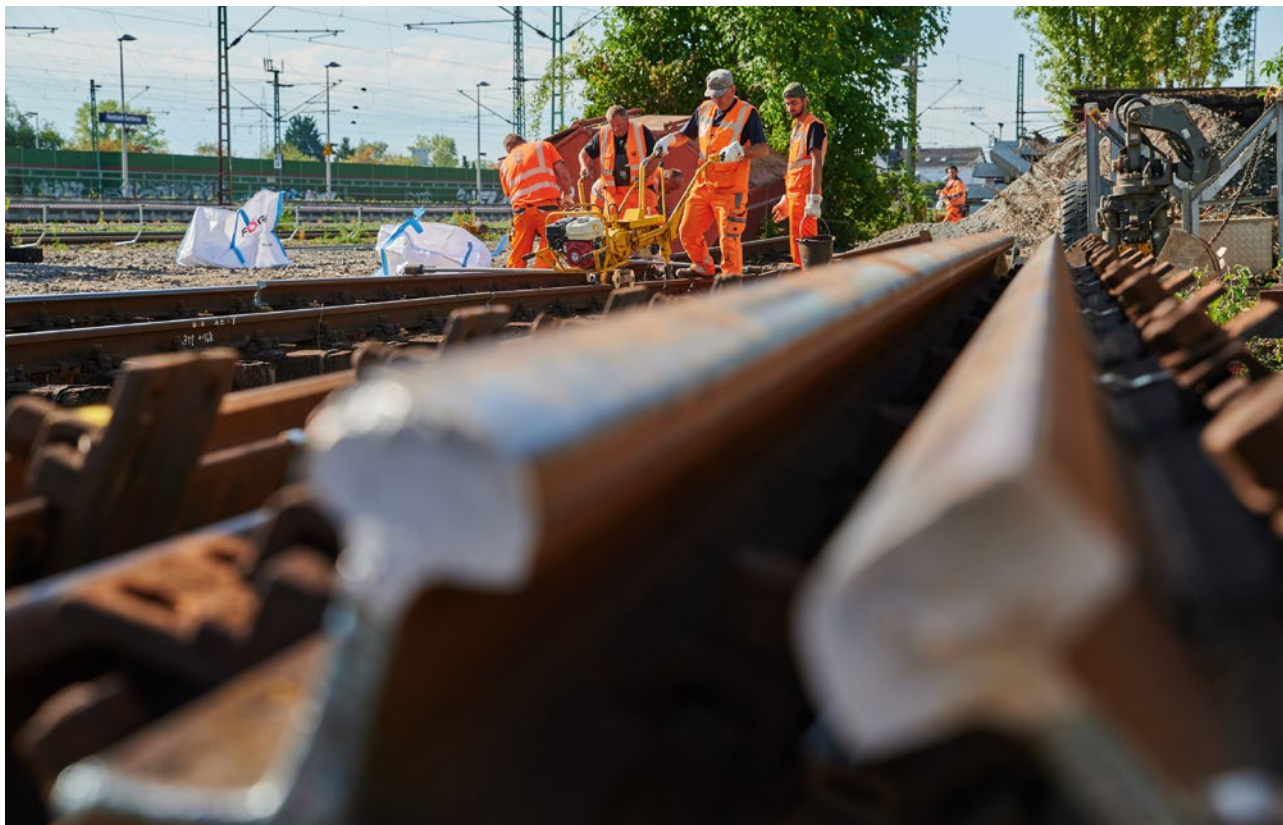
Ist die Generalsanierung eine gute Idee?

Benedikt Weibel

Es gibt viele Ursachen für den heutigen Zustand der DB. An erster Stelle steht die jahrzehntelange Vernachlässigung von Unterhalt und Modernisierung des Netzes. Wie der Bahnchef erklärt, sei die Infrastruktur nicht nur alt und störungsanfällig, sondern an vielen Stellen auch über die Grenze belastet. Nun will die DB ihre Infrastruktur mit einer Tabula rasa Strategie wieder auf Vordermann bringen. 40 Hochleistungskorridore sollen während Monaten für den Verkehr geschlossen und von Grund auf saniert werden. Anders sei der Rückstand nicht aufzuholen. Der Begriff hat in Deutschland einen schlechten Ruf, deshalb wird es nicht verwendet, aber man meint es so: „Die Generalsanierung ist alternativenlos.“

Obwohl das Netz der SBB im Vergleich zur DB wesentlich stärker belastet ist, kann im Schweizer Netz seine Kapazität rasch und ohne grosse Investitionen wesentlich erhöht werden: mit effizienteren Gleislaysouts. In den Bahnhöfen müssen Gleiskonflikte vermieden werden, um schnellere Ein- und Ausfahrten zu ermöglichen. Das bedeutet ; bessere Sortierung der Zugkategorien. Wichtig sind innovative Haltestrategien und Zugsteuerungssysteme, die alle Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen. Auch die Konzeption der Züge spielt für die Kapazität eines Netzes eine wichtige Rolle: möglichst viele Sitzplätze; optimal konfigurierte Eingangsbereiche, die den Fahrgastwechsel beschleunigen (in dieser Hinsicht ist der ICE schlecht ausgelegt); gutes Beschleunigungs- und Bremsverhalten. «Belastungsgrenze» ist jedenfalls ein relativer Begriff.

Quelle: Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt



Meines Wissens hat keine vergleichbare europäische Bahn je zum Instrument der Generalsanierung gegriffen. Auch die SBB nicht. Ich erinnere mich an zwei besonders heikle Sanierungsoperationen. Der Hauenstein-Tunnel durch den Jura zwischen Basel und Olten, eine hoch belastete Strecke mit transitierendem und nationalem Güterverkehr, drei Fernverkehrsverbindungen, Interregiozügen und einer S-Bahn.

Glücklicherweise wurde die 1859 in Betrieb genommene eingleisige Bergstrecke trotz wiederholter Versuche nie stillgelegt. Sie diente sie als Ausweichroute für den S-Bahnverkehr. Die Intercity-, Interregio- und Güterzüge wurden auch während der Sanierung gemäss Fahrplan gefahren.

Noch heikler war die Sanierung des zweigleisigen Stadtunnels in Luzern – Nadelöhr für sämtliche Ein- und Ausfahrten in den Kopfbahnhof. Auch diese Operation wurde bei laufendem Betrieb umgesetzt.

Seit dem 12. August 2017 weiss man, was geschieht, wenn eine Hauptstrecke während längerer Zeit unterbrochen ist. Der Vorfall ist als „Rastatt-Desaster“ in die Annalen des Bahnverkehrs eingegangen. Wegen Einbrüchen von Wasser und Kies im Bereich einer Tunnelbohrmaschine musste die Strecke während 51 Tagen gesperrt werden. Die Auswirkungen waren verheerend. Pendler verloren täglich zwei Stunden Zeit. Pro Tag wurde die Transportkapazität für den Güterverkehr um 10'000 Transporteinheiten reduziert. Insgesamt entstanden Wertschöpfungsverluste im Umfang von 2 Milliarden Euro. Wesentliche Teile dieser Verluste sind auch ausserhalb von Deutschland angefallen. Dort hat man zur Kenntnis genommen, dass DB-Netz damals geschworen hat: „Rastatt wird sich nicht mehr wiederholen.“

Nun will man Rastatt willentlich wiederholen. Nicht nur einmal, nicht 51 Tage ... Man rechne Jede Menge Totalsperrungen in wichtigen Netzteilen.

Wo immer ich in Deutschland die Bahn benutze, stelle ich mit Freude fest, wie gut die Züge besetzt sind. Angesichts dieser Menschenmengen frage ich mich: was geschieht, wenn dieser Markt auf jedem Korridor während Monaten seinem Schicksal überlassen wird? Was geschieht, wenn der Zugverkehr auf den Magistralen nach mehrmonatigem Unterbruch wieder aufgenommen wird? Kommen all diese Menschen wieder zurück? Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden die fortlaufenden Generalsanierungen zu einem sprunghaften Anstieg des Autoverkehrs führen. Die hehren Absichten, den CO₂-Ausstoss im Verkehr endlich zu reduzieren, werden ins Gegenteil verkehrt.

Es gibt eigentlich nur eine Erklärung, weshalb sich die DB in ein derartiges Abenteuer stürzt: Sie hat die Kunst der Erhaltung der Infrastruktur unter dem laufenden Rad verlernt. Dafür hat der Volksmund vor langer Zeit schon einen weisen Ratschlag geboren: **Schütte nicht das Kind mit dem Bade aus.**

3
3.8

Chance für den Deutschlandtakt – aber mit Augenmaß, Sinn für Stabilität und Realität!

Claudia Grimm, Wolfgang Hesse, Heiner Monheim

„Weil die Ampel-Regierung sparen muss, stehen bei der Bahn offenbar fast alle Neubauprojekte auf der Kippe. Das berichten mehrere Medien. Darunter seien auch mehrere wichtige Bahnprojekte für die Wirtschaft. ...“

(Tagesschau vom 2. 2.2024)

Die Kritik an den geplanten Einsparungen der Bundesregierung reißt nicht ab. Wegen der Haushaltskrise wird auch der Bahn weniger Geld zur Verfügung gestellt. Sie soll sich zuerst auf die Sanierung des Netzes statt auf den Neu- und Ausbau von Strecken konzentrieren. Die Deutsche Bahn, Verkehrsminister Wissing und andere Vertreter der Ampelkoalition betonten allerdings, dass es nicht um die Streichung von Projekten, sondern nur um eine Änderung der Prioritäten bei den Projekten für die Schieneninfrastruktur gehe. Das wäre jedoch zu wenig. Vielmehr muss jetzt die Chance für eine strategische Neuausrichtung der Investitionspolitik genutzt werden. Gerade beim Bahninfrastruktur-Schlüsselprojekt, dem **Deutschlandtakt** (D-Takt), sollte die Verkehrspolitik endlich ehrlicher und mutiger agieren! Denn einerseits gehört der D-Takt (wenn auch hierzulande um Jahrzehnte zu spät begonnen) zweifellos zu den hilfreichen, immer noch zukunfts-trächtigen Vorhaben. Andererseits haben seine Dimensionen und Zielprojekte jedes realistische, kosten-ökonomische und politisch vertretbare Maß bei Weitem überschritten. Das heißt: die Sinnlosigkeit einiger der umstrittensten Großprojekte der Bahn ist keine Frage der zeitlichen Abfolge oder Priorisierung, sondern diese bedürfen einer grundsätzlichen Überprüfung.

Die gegenwärtige »Verschnaufpause« bietet die Chance für eine Denkpause und Revision des Deutschlandtakts

Die Mittelkürzungen erlauben es, den bisherigen Zielfahrplan für den D-Takt (Zfp-3) an die realistischen, finanziellen Gegebenheiten und an die ökologischen und klimapolitischen Zwänge anzupassen. Erst mit einem überarbeiteten Fahrplankonzept und dabei mit einer Rückbesinnung auf realistische, bezahlbare und schneller umsetzbare Ziele erhält der D-Takt die Förderung, die ihm gebührt. Ein überarbeiteter D-Takt kommt mit einem Minimum an Neubauten aus, bietet jedoch ein Maximum an saniertem, modernisiertem, digitalisiertem, elektrifiziertem, reaktiviertem Bestandsnetz und dabei einen maßvollen Ausbau. Nutzen wir die Chance für eine gründliche Überarbeitung und Neuberechnung in einem neuen Zielfahrplan (»Zfp-4«)!

Ein Deutschlandtakt sollte sich nicht an vordringlichen Bedürfnissen der Bau- und Hochgeschwindigkeits-Lobby orientieren. Vielmehr stehen die Fahrgäste im Vordergrund, die mit einer pünktlichen und zuverlässigen Bahn fahren wollen. Dazu muss der Fernverkehr mehr Puffer bieten und auch Nahverkehr stärker von den Maßnahmen des Deutschlandtaktes profitieren. Der Güterverkehr muss ebenso gefördert werden, um dem ansteigenden Einsatz von Lkw für Warentransporte eine Alternative anzubieten. Regelmäßige und enggetaktete Tages- und Nachtzüge für Fracht- wie Personennutzer müssen die Bahn-Mobilität in Deutschland um ein Vielfaches erhöhen.

Das häufig geäußerte Argument, man müsse am bisherigen propagierten Fahrplan (Zfp-3) im Interesse der »stakeholder« festhalten, überzeugt nicht, denn

- ▶ ein als unrealistisch erkannter Fahrplan sollte nicht um seiner selbst willen »in Stein gemeißelt« werden
- ▶ auch für Interessenverbände (»stakeholder«) sollte ein ausgewogenes, bezahlbares, jetzt gestartetes Investitionsprogramm weit mehr Gewinn bringen als ein jahrzehntelang verfolgtes »Wolkenkuckucksheim« von Scheinversprechen, Insellösungen und teuren Beton-Orgien.

Auf den Prüfstand für die D-Takt-Zielfahrpläne gehören (unter anderen):

Bahnhofsprojekte (sofort stoppen!):

- ▶ Stuttgart 21 (entgleistes Tieftunnel-Projekt sowie umfangreiche weitere Schein- und Notfall-Lösungen),
- ▶ München („2. S-Bahn-Stammstrecke“, fehlgeplantes Mammutprojekt statt notwendigem Süd- und Nordring sowie Außenstecken)
- ▶ Frankfurt(M) 21 (Tieftunnel statt Ausbau des Vorfelds)
- ▶ Hamburg-Diebstreich (Zerstörung des Fernbahnhofs Altona, dazu gigantischer Innenstadt-„Verbindungstunnel“)

Hochgeschwindigkeits-ICE-Neubaustrecken (ausgesuchte Beispiele):

- ▶ Hannover – Bielefeld (300 km/h-Strecke, mit 31 Minuten Fahrzeit ungeeignet für Umsteigeverknüpfungen)
- ▶ Bielefeld – Hamm (sinnloser Neubau auf bereits ausgebauter 4-gleisigen Schnellstrecke)
- ▶ Hannover – Hamburg Hbf (Neubau-Schnellstrecke durch die Lüneburger Heide, ungeeignet für Umsteigeverknüpfungen)
- ▶ Nürnberg – Würzburg (überflüssiger Neubau, ungeeignet für Umsteigeverknüpfungen)
- ▶ Fulda – Frankfurt(M) (übertriebener z. T. Neubau, durch „Frankfurt 21“-Projekt motiviert)
- ▶ Ulm – München-Pasing (übertriebener z. T. Neubau, ungeeignet für Umsteigeverknüpfungen)
- ▶ München – Rosenheim – Kiefersfelden (übertriebener z. T. gigantischer Neubau, bislang versäumte Alternativplanung)

Fazit:

Ein zuverlässiger und vernünftiger integraler Taktfahrplan setzt anstelle weniger teurer Prestigeprojekte auf leistungsfähige Knoten mit vielen Gleisen und vielen Weichen im Vorfeld. Die Schweiz beweist seit Jahrzehnten, wie erfolgreich das Konzept »Takt vor Tempo« ist. Nur so können die Ziele, die Fahrgastzahlen und Güterbeförderungsmengen im ganzen Netz schnell zu steigern, erreicht werden. Dafür braucht es einen Verzicht auf fragwürdige Großprojekte und eine Umlenkung der Investitionen auf mehr bestandsorientierte Kapazitätserweiterungen. Durch Verzicht auf den Neubau unsinniger Großprojekte können mindestens 50 Milliarden Euro eingespart werden und auf kleine, bestandsorientierte Projekte umgelenkt werden.

Auf diese Weise können große Teile des D-Takts schon bis 2035 ermöglicht werden. Und nicht erst mit einem für „2070“ versprochenen, auf äußerst fragwürdige Großprojekte fixierten Deutschlandtakt.

Näheres dazu siehe:

W. Hesse: Deutschland-Takt am Scheideweg. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 1/2022, S. 50-54, Minirex-Verlag, Luzern 2022 und: https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2022/06/821Hesse_D-Takt9.pdf, <https://bahn-fuer-alle.de/deutschlandtakt-am-scheideweg/>

W. Hesse: Memorandum zu Zielfahrplänen für Niedersachsen und Hamburg, Beachtung der Klimaziele <https://bahn-fuer-alle.de/memorandum-zum-deutschlandtakt-teil-3/>

W. Hesse: Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019, S. 386-389, Minirex-Verlag, Luzern 2019 und: <https://bahn-fuer-alle.de/deutschland-takt-und-bmvi-zielfahrplaene-chancen-defizite-und-loesungsvorschlaege/>

3
3.9

Grenzüberschreitender Bahnverkehr – weiter große Lücken

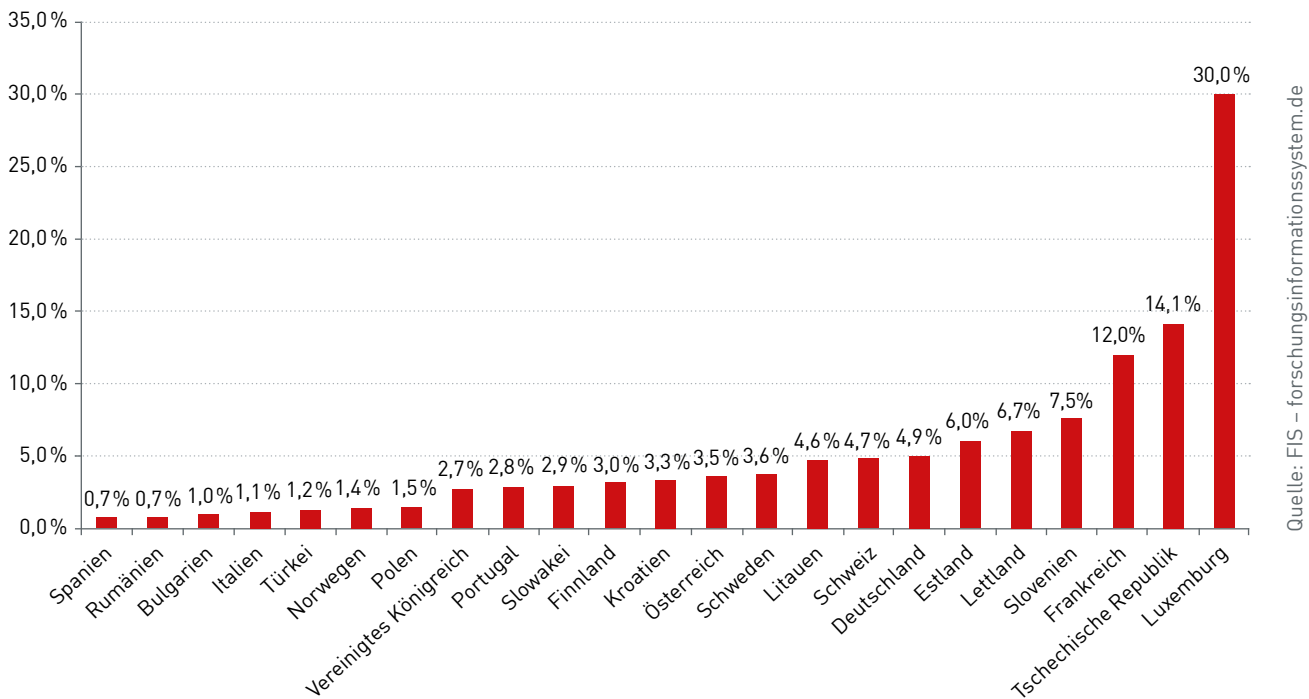
Michael Cramer

Das europäische Eisenbahnnetz ist ein Flickenteppich, dessen Lücken ausgerechnet an den Grenzen klaffen. Das ist keinem Geldmangel, sondern einer falschen Prioritätensetzung geschuldet. Extrem teure Großprojekte wie Stuttgart 21, wo ein neuer Bahnhof gebaut wird, der nur halb so leistungsfähig ist wie der bestehende, verschlingen auf Jahrzehnte die verfügbaren Mittel. Dadurch fehlen die Gelder für kleine, aber wirksame Projekte, damit in Europa zusammenwächst, was zusammengehört. Statt eines einzigen der Großprojekte ließen sich problemlos 15 vielversprechende kleinere und mittlere Vorhaben realisieren. In Europa haben wir zwanzig unterschiedliche Zugsicherungs- und Signalsysteme, vier Spurbreiten und unterschiedliche Stromspannungen. In Spanien und Finnland sind es zum Beispiel Breitspuren. Die erste Innovation in Spanien war der Bau der Strecke von Madrid nach Sevilla in der europäischen Normalspur. Obwohl die Spanische Bahn und der Verkehrsminister dagegen waren, hat sich der damalige Ministerpräsident durchgesetzt, um das Land mit Europa zu verbinden. Heute sind Madrid und Barcelona von Marseille aus per Normalspur erreichbar.

Das System ERTMS zur Steuerung und Sicherung des Eisenbahnverkehrs ist weltweit anerkannt und kann unter günstigen infrastrukturellen Bedingungen die bestehende Streckenkapazität um bis 30 Prozent steigern. Viele Mitgliedstaaten – gerade auch Deutschland – haben sich sehr lange gegen ERTMS gewehrt. In der Schweiz und in Dänemark wurde es schon lange umgesetzt. Nach harten Diskussionen mit dem Rat konnte das Europäische Parlament aber erreichen, dass für Neubaustrecken, die mit Geld aus Brüssel gebaut werden, ERTMS verpflichtend ist und die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA) – und nicht die nationalen Eisenbahnvertretungen – dafür das letzte Wort hat. Die Lokführer müssen aber die jeweilige Landessprache beherrschen, weil es – anders als im Flugverkehr – keine einheitliche Sprache in der EU gibt. Deshalb passiert es noch immer, dass Züge zwar ins Ausland fahren, an der Grenze aber die Lok und die Personen gewechselt werden müssen, was viel Zeit und Geld kostet. Außerdem ist ein grenzüberschreitendes Ticket mehrerer Gesellschaften – anders als im Flugverkehr – oft nicht verfügbar, weil sich fast alle Bahnunternehmen als nationale und nicht europäische Behörden betrachten.

Während Autos, Lkw und Flugzeuge heute problemlos die Grenzen überwinden, wird die umweltfreundliche Schiene an der Grenze ausgebremst. Auch dadurch ist der Verkehr nicht nur für ein Viertel aller Treibhausgasemissionen der EU verantwortlich, sondern hat seinen Ausstoß seit 1990 auch um etwa 30 Prozent gesteigert. In der Industrie hingegen konnten sie im selben Zeitraum um 30 Prozent gesenkt werden. Kriegs- und Nachkriegszeit haben Wunden hinterlassen und auch mehr als drei Jahrzehnte nach dem Fall des Eisernen Vorhangs bleibt das europäische Eisenbahnnetz ein Flickenteppich. Deshalb muss die Schließung der durch Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen Lücken im Bahnnetz die oberste Priorität bekommen, weil trotz milliardenschwerer Investitionen in die transeuropäischen Verkehrsnetze die Wunden nicht geheilt sind. Wir haben in Deutschland 57 Schienenverbindungen in unsere Nachbarländer, davon sind weniger als die Hälfte elektrifiziert.

Bisher konzentriert sich die Verkehrspolitik auf Großprojekte für Straße, Schiene und Flughäfen. Die Mitgliedstaaten nehmen das europäische Geld hauptsächlich für ihre nationalen Projekte, die aber nicht dem europäischen Mehrwert dienen. Bei den Bahnen haben wir jetzt endlich einen Durchbruch erreicht, weil sich die Kommission 2017 entschieden hatte, für grenzüberschreitende Bahnstrecken ein Extra-Budget bereitzustellen. Trotz der knapp bemessenen Zeit war die Resonanz sehr groß und die dafür vorgesehenen Fördergelder wurden deshalb erhöht. Nur so kann Europa auf der Schiene zusammenwachsen.



Anteil des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs in den einzelnen europäischen Ländern

Warum das so schwierig ist, liegt nicht zuletzt an der starken Lobby für milliardenteure Hochgeschwindigkeitsstrecken, Tunnel und Brücken, die das meiste Fördergeld verschlingen, erst nach Jahrzehnten fertig werden und deren Nutzen oft genug zweifelhaft ist. Obwohl in Europa 85 % der von ihren Fahrgästen genutzten Bahnstrecken kürzer als 50 Kilometer sind, wird der Nahverkehr in vielen Ländern finanziell viel zu wenig unterstützt, weil von den Großprojekten vor allem Banken und Baukonzerne profitieren. Ein aktuelles Beispiel sind die Pläne für Berlin-Prag-Wien, wo sich die Fahrzeit mit neuen Tempo-300-Abschnitten und einem Megatunnel durch das Erzgebirge von acht auf vier Stunden verkürzen soll. Dafür sollen wieder einmal Milliarden an EU- und Steuergeldern fließen. Bevor aber nicht die vor Jahrzehnten beschlossenen Vorhaben fertiggestellt sind, darf es gerade in Deutschland solch neue Projekte keinesfalls geben.

Das Desinteresse der Bundesregierungen für die umweltfreundliche Schiene ist überdeutlich. Während die Schweiz pro Einwohner jährlich knapp 450 Euro in die Schiene investiert, sind es in Deutschland lediglich 114 Euro. Und allein 2019 wurden 200 Kilometer neue Bundesstraßen und Autobahnen gebaut, aber lediglich sechs Kilometer Schiene. Zudem hat Österreich die Mehrwertsteuer für Zugtickets auf Null gesetzt, was nicht nur in Deutschland undenkbar ist. Die Bundesregierung hat ihre Nachbarn immer wieder schwer enttäuscht. Deutschland und Tschechien hatten 1995 beschlossen, die Strecke Nürnberg-Prag zu elektrifizieren, was die Tschechen bis 2012 mit EU-Hilfe auch taten. Auf deutscher Seite dagegen wurde die Bahn bis zur Grenze 2009 stillgelegt und wird bis heute durch Busse ersetzt.

Auch Polen machte schlechte Erfahrungen. Es ist doch kaum zu glauben, dass es im Kalten Krieg 1972 noch 18 tägliche Fernzugverbindungen zwischen Deutschland und Polen gab, während es heute nur noch sechs sind. Weil Breslau 2016 Kultur-Hauptstadt Europas wurde, modernisierte das Land mit EU-Geld die wichtige Bahnstrecke von Breslau, Kattowitz und Krakau zur deutschen Grenze. Die Deutsche Bahn stellte ein halbes Jahr davor diese Verbindung ein, weil sie „nicht profitabel“ war – eine europaweite Blamage. Würde das auch für Flughäfen gelten, müssten von 23 internationalen Flughäfen in Deutschland 17 geschlossen werden, weil sie defizitär sind und staatlich subventioniert werden. Kein einziger wurde deswegen geschlossen – aber Fernzüge müssen Gewinne machen, sonst werden sie von der bundeseigenen Staatsbahn stillgelegt. Auch heute können die Züge von Berlin nur bis Cottbus elektrisch fahren, dann geht es über Weißwasser bis zur Grenze nur mit klimaschädlichen Dieselloks und einspurig weiter, weil auf 50 Kilometern noch immer die Oberleitungen fehlen. Dieser Lückenschluss für den Korridor Hamburg-Krakau hätte damals nur 100 Millionen Euro gekostet und 2,5 Stunden Fahrzeit eingespart. Diese Sanierung soll mit Kohlepakt-Mitteln für die Lausitz nun endlich nachgeholt werden.

3
3.9

Auch die letzten 30 Kilometer zwischen Berlin und Stettin wurden noch immer nicht elektrifiziert, so dass ab Berlin bzw. Angermünde nur noch Dieseltriebzüge des Nahverkehrs fahren. Für die 135 Kilometer benötigt man heute knapp zwei Stunden – wie vor 100 Jahren. Die damaligen Bundesregierungen haben als Ankündigungsweltmeister die eigentlich für 2016 geplante Ertüchtigung immer wieder verschoben. Die Deutsche Bahn war gegen die Sanierung, weil es – so der damalige Bahnvorstand für Infrastruktur Roland Pofalla – eine Regionalbahnverbindung sei. Zudem wollte er die Lücke nur eingleisig elektrifizieren, was mit einer Finanzierung der Landesregierungen von Berlin und Brandenburg zusammen mit der EU jedoch verhindert wurde. Nun soll die Strecke ab 2026 mit einer Geschwindigkeit von 160 Stundenkilometern befahren werden, was die Fahrzeit um 20 Minuten auf 90 Minuten verringert.

Die Bahnverbindungen zwischen Deutschland und den östlichen Nachbarländern sind heute schlechter als zu Zeiten des Kalten Krieges. Dabei dürfen wir doch niemals vergessen, dass ohne das mutige Engagement von Solidarność mit Lech Wałęsa und der Charta 77 mit Václav Havel der Eiserner Vorhang 1989 nicht gefallen und das gesplittete Deutschland nicht wiedervereinigt worden wäre. Aber auch nach Westen blockiert Deutschland einige Verbindungen. Die von deutschen Soldaten in den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs zerstörte Rheinbrücke zwischen Breisach und Vogelsheim ist auch für die Verbindung Freiburg-Colmar sehr wichtig – aber noch immer nicht wiederaufgebaut worden. Die parallel verlaufende Brücke für Autos ist natürlich längst wieder intakt. Auf einer gemeinsamen Kabinettsitzung hatten 2020 die deutsche und französische Regierung zwar den Lückenschluss beschlossen, doch der damalige Verkehrsminister Andreas Scheuer war dagegen, weshalb dieses Projekt nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans auftaucht und seitdem nichts geschieht.

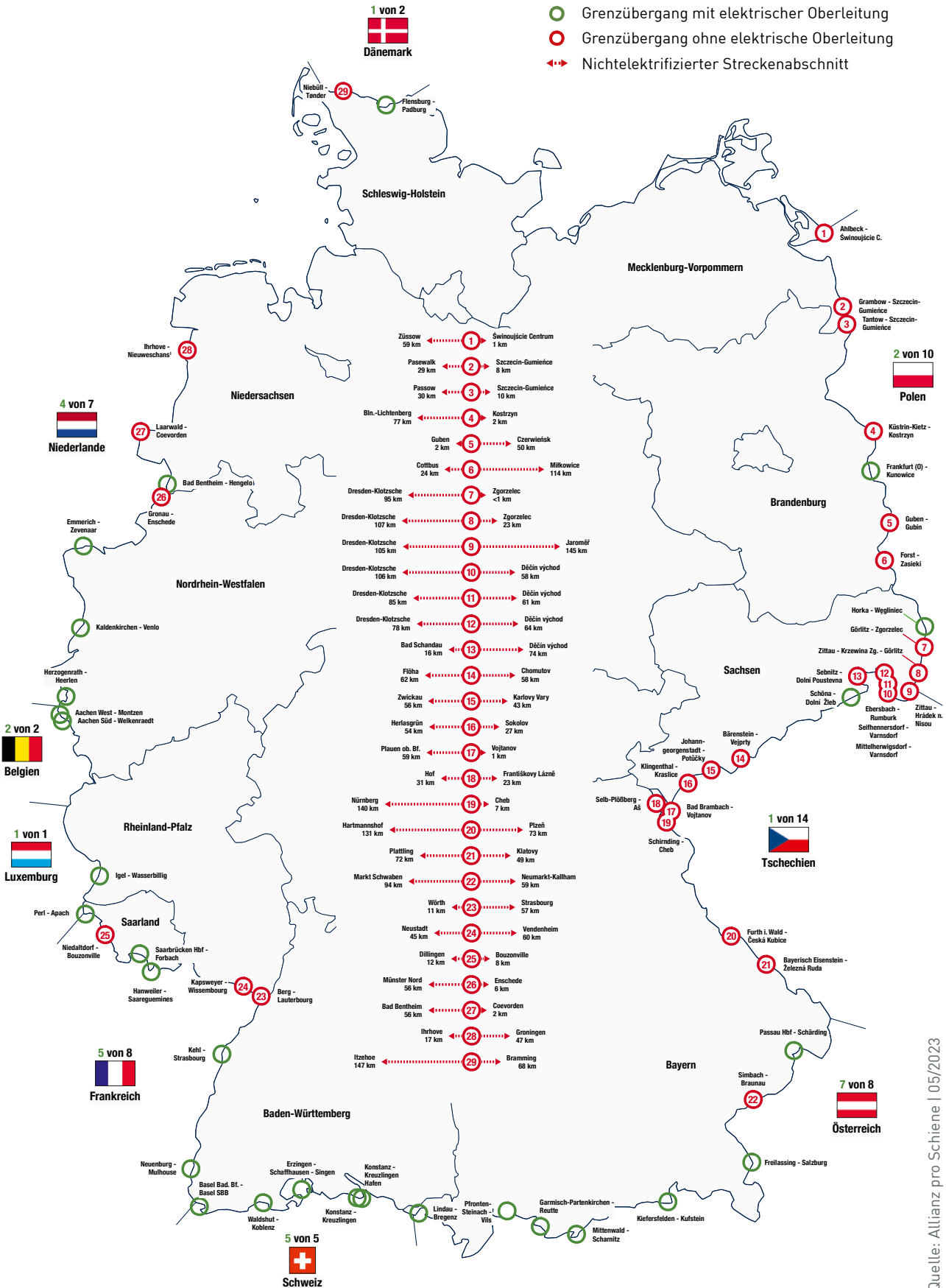
Auch für den Güterverkehr hat die deutsche Nachlässigkeit schwerwiegende Folgen. Die Schweiz hat für viele Milliarden Franken den Gotthard-Basistunnel gebaut, damit möglichst viel Fracht im Alpen transit zwischen Nordsee und Mittelmeer auf die Bahn verlagert wird. Die Niederländer errichteten mit der Betuwe-Linie sogar eine eigene Frachtzugstrecke vom wichtigsten Containerhafen Rotterdam zur deutschen Grenze. Weil Deutschland als einziger Partner den internationalen Verträgen von 1996 weit hinterherhinkt, bleibt Europas wichtigster Frachtkorridor Rotterdam-Genua entlang des Rheins noch Jahrzehnte ein Nadelöhr. Weil der viergleisige Ausbau Karlsruhe-Basel jahrzehntelang nicht realisiert wurde, wird er wohl erst nach 2040 vollständig fertig sein.

Beim Brenner-Basistunnel wird sich die deutsche Blamage wiederholen. Bis 2032 wollen Österreich und Italien den Durchstich fertigstellen, der die Alpentäler von LKW-Kolonnen entlasten soll. Für den nötigen Ausbau der Bahnanbindung auf deutscher Seite im Inntal indes gibt es bis heute noch nicht einmal eine gesicherte Planung. Deshalb – so der damalige CSU-Minister Scheuer – wäre wegen des fehlenden Planfeststellungsverfahrens auf bayerischer Seite diese Strecke frühestens 2043 möglich.

Auch aus Erfahrung wird die Deutsche Bahn nicht klug. Sie wollte nämlich 1992 auch die Strecke Kaarst-Mettmann stilllegen, weil nur 500 Personen pro Tag unterwegs waren. Bürgermeister und Landräte sind damals dagegen Sturm gelaufen, organisierten die Übernahme der Strecke, verlegten Bahnhöfe von der grünen Wiese in die Nähe der Wohnungen und stimmten Fahrpläne von Bus und Bahn ab. Deshalb benutzen heute diese Verbindung tagtäglich 24.000 Fahrgäste. Aufgrund des Erfolgs wurde sie sogar bis Wuppertal verlängert.

Zum Abschluss möchte ich aber noch ein europaweit positives Eisenbahnprojekt erwähnen, die Rail Baltica, die 870 Kilometer lange Eisenbahnverbindung von Warschau über Kaunas und Riga nach Tallinn mit Anschluss an Helsinki. Sie wird nicht in der dort üblichen russischen Breitspur, sondern in Normalspurbreite gebaut, auf der auch Vilnius erreicht wird. Sie soll 2030 eingeweiht werden und ist ein wunderbares Projekt für die Verbindung der Baltischen Staaten mit Mitteleuropa!

- Grenzübergang mit elektrischer Oberleitung
- Grenzübergang ohne elektrische Oberleitung
- ◄► Nichtelektrifizierter Streckenabschnitt



Quelle: Allianz pro Schiene | 05/2023

ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT DEUTSCHE BAHN 2023

Grenzüberschreitende Eisenbahnstrecken. Nur 28 von 57 Grenzübergänge sind elektrifiziert

3
3.10

Mit langem Anlauf und langer Ansage:

Zerfall des Schienennetzes und Dauerkrise in Leit- und Sicherungstechnik (LST) aus Sicht der operativen Basis

Dr. Anatol Jung

Für das Verständnis der aktuellen Lage der Eisenbahn und insbesondere des Schienennetzes ist eine Rückschau auf das Jahr 2019 hilfreich. Damals hat eine große Schar von LST-Instandhaltern in bundesweiten Vertrauensgesprächen die desolaten, mitunter sicherheitskritischen Verhältnisse an der wertschöpfenden Basis der DB Netz AG zu Protokoll gegeben – und damit dem Vorstand für seine Führungskompetenz und -methoden ein vernichtendes Zeugnis ausgestellt.

Flächendeckend wurde damals mit größter Sorge gesehen, dass

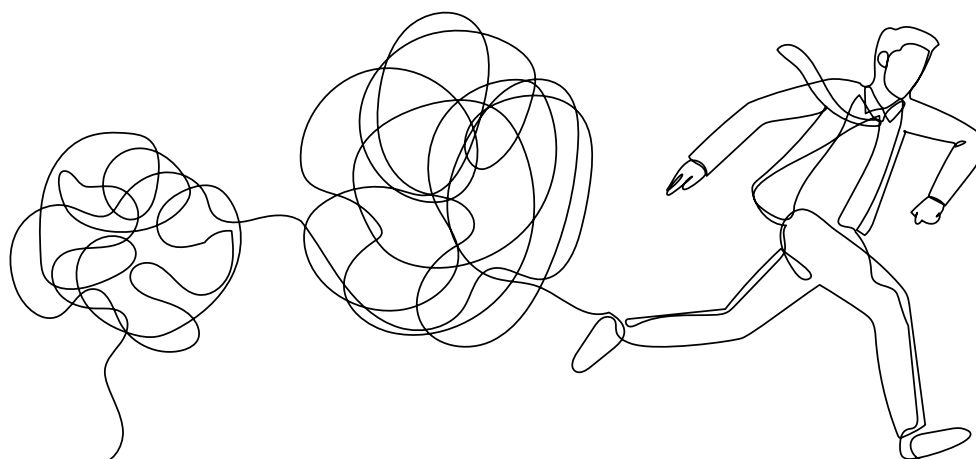
- ▶ dramatische Personal- und Mittelverknappung,
- ▶ biologisch programmierter Kompetenz- und Erfahrungsverlust sowie
- ▶ Unterqualifizierung und Handlungsunsicherheit des Nachwuchses

einhergehen mit

- ▶ Verkehrsverdichtung, Netzüberlastung und Betriebsdestabilisierung,
- ▶ Anlagenzerfall und nachlassender Instandhaltungsqualität,
- ▶ erhöhtem Störaufkommen und mitwachsendem Liniendruck,
- ▶ menschlichen Fehlhandlungen in Mangel- und Überforderungssituationen,
- ▶ Lücken und Fehlern in der Anlagendokumentation,
- ▶ Verbürokratisierung des Arbeitsalltags und Fehlleitung kostbarer Ressourcen sowie
- ▶ angeordneter oder geduldeter Regelverletzung und Manipulation von Daten und Informationen.

Darin sind unweigerlich angelegt

- ▶ Verminderung der Betriebsfähigkeit und
- ▶ Erhöhung der Unfallgefahr.



Entgegen den Sicherheits- und Ordnungsgeboten von Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) und Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO) des Bundes droht so die DB Netz AG – und mit ihr die ganze Deutsche Bahn AG – in einen Dauerzustand von Unsicherheit und Unordnung abzugleiten. Diese Feststellungen stammen von den besten Fachexperten des Landes und sind bis auf weiteres als zeitlos anzusehen.

Die negativen Zukunftsprognosen aus der Instandhalterszene in den genannten Vertrauensgesprächen haben sich weitestgehend erfüllt oder übererfüllt:

1. Personalgewinnung, -bindung und -qualifizierung im erforderlichen Umfang sind praktisch ausgeschlossen. Der Nachwuchs ist nicht nur in Unterzahl vorhanden, sondern auch wesentlich schwächer ausgebildet und unerfahrener als das verrentungshalber stark abgängige ältere Personal.
2. Regelaufgaben – vor allem Anlageninspektion und -pflege – sind nicht einmal mehr im absolut notwendigen Minimalumfang erfüllbar. Stellenweise drohen Chaos und Zusammenbruch. Dies wiegt umso schwerer, als auch eigenverantwortliches Handeln zur Aufrechterhaltung des sicheren Betriebs unter erschwerten Bedingungen systematisch entmutigt wird und weiträumig einer – sicherheitlich nicht zu träglichen – Haltung von Dienst nach Vorschrift weicht.
3. Es kommt zu massiven Einschränkungen in der Anlagenverfügbarkeit und einem entsprechenden Anstieg betrieblicher Ersatzmaßnahmen – bis hin zu außerplanmäßigen Streckensperrungen. Obwohl letztere bei den Anlagenverantwortlichen als politisch riskant und daher als ultima ratio gelten, sind dann bundesweite Domino-Effekte zur Wahrung der Betriebssicherheit denkbar.
4. Als Folge sinkender Anlagenintegrität und -verfügbarkeit und gehäufte betrieblicher Ersatzmaßnahmen steigt das Unfallrisiko signifikant.
5. Kaum jemand will noch Anlagenverantwortung übernehmen. Dies geschieht in dem Bewusstsein, dass die technischen Mängel und Probleme quantitativ wie qualitativ einen irreversiblen Grad von Unlösbarkeit und Unbeherrschbarkeit erreicht haben. Außerdem ist das operative Personal in grob fahrlässiger oder vorsätzlicher Weise physischer und psychischer Überforderung, Überlastung und Abnutzung ausgesetzt. Der Liniendruck zur Verletzung von Regeln und Vorschriften und zum Verschweigen und Vertuschen von Missständen steigt weiter an. Im Regelfall wird die Verantwortung für dann unvermeidbare negative Entwicklungen und Ereignisse konsequent von den oberen auf die unteren Unternehmensebenen abgeschoben.

Positive Prognosen sind 2019 fast nirgends gestellt worden. Dieser Umstand ist konsistent mit weitverbreiteten Klagen der Instandhalter darüber, dass

- ▶ zahlreiche Eingaben, Hilferufe und Verbesserungsvorschläge zu den drängendsten Mängeln und Problemen seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten ignoriert, bagatellisiert oder auf dem Weg durch die Linienorganisation weggefiltert werden,
- ▶ sich folgerichtig nur wenig verbessert und vieles noch weiter verschlechtert hat und
- ▶ sie allzu oft für Defizite geradestehen und haften müssen, die sie weder verursacht haben noch beeinflussen können.

Mittlerweile hat die DB Netz AG ihr Türschild gewechselt und firmiert als InfraGO AG – unter Hervorhebung ihres Gemeinwohlcharakters, der nach Auftrag und Finanzierung eigentlich ein selbstverständliches, nicht weiter zu erwähnendes Wesensmerkmal des Unternehmens sein sollte. Die Systemkonservierer an der Spitze sorgen jedoch dafür, dass wesentliche Änderungen in Organisation und Führung ausbleiben und stattdessen Misswirtschaft und Chaos vor den Augen der Öffentlichkeit andauern und immer gemeinschädlichere Formen annehmen.



Quelle: Danny Müller/unsplash

Es kulminieren gegenwärtig die Auswirkungen schwerer Sünden und Versäumnisse aus den vorangegangenen Jahrzehnten. Darunter sind

- ▶ massiver Personal- und Kapazitätsabbau,
- ▶ Abschmelzen technisch-betrieblicher Kernsubstanz und Reduzierung von Netzunterhalt und -erneuerung,
- ▶ Verkürzung und Verflachung der Ausbildung sowie Verlust an Ausbildungsfähigkeit,
- ▶ Verdrängung gelernter Eisenbahner von der Unternehmensspitze durch Politiker, Kaufleute und Quereinsteiger aller Art,
- ▶ kontinuierliches Schönrechnen von Einspar- und Rationalisierungseffekten und
- ▶ allgemeine Verleugnung oder Marginalisierung von Notwendigkeiten, denen eine de facto staatliche Eisenbahngesellschaft von höchster Versorgungs- und Sicherheitsrelevanz im großen Unterschied zu einem gewöhnlichen Privatunternehmen unterliegt.

Das Ausmaß jahrelanger Misswirtschaft und Fehlsteuerung liegt nunmehr offen zutage, weil

- ▶ Störungen, Ausfälle und Verspätungen ein öffentlich bloßstellendes und beschämendes Ausmaß erreicht haben,
- ▶ viele jetzt bitter benötigte Experten an der LST-Basis aus Frustration und Erschöpfung innerlich wie äußerlich der Organisation den Rücken gekehrt und damit die Wucht der angelaufenen Verrentungswelle verstärkt haben,
- ▶ sich die Funktionstüchtigkeit der Alttechnik dem Kippunkt annähert,
- ▶ an jedem großen Missstand, der anzupacken ist, mittlerweile ein Dutzend anderer hängt und
- ▶ das Unternehmen all dem kaum noch gewachsen ist, nachdem es sich bis an den Rand der Handlungsfähigkeit ausgeschlachtet hat.

Latente oder offene Sicherheitsrelevanz der gravierendsten Unzulänglichkeiten ist begründet durch

- ▶ ihre Menge und Zuspitzung sowie
- ▶ ihre wechselseitige Verschränkung und Verstärkung.

Indem sie sich weiter entfalten und zusammenwirken, können sie sich von abstrakter und mittelbarer zu konkreter und unmittelbarer Gefährdung des Eisenbahnbetriebs auswachsen. Das Szenario ist für jedermann nachvollziehbar, weil schon heute

- ▶ viele LST-Anlagen unzureichend inspiziert und gepflegt sind und
- ▶ bei mindestens gleichbleibender technisch-betrieblicher Komplexität Anzahl und fachliches Niveau ihrer Betreuer sinken.

An den drei Riesenparametern von

- ▶ Personalbemessung,
- ▶ Streckenausrüstung und
- ▶ Netzbelastung

führt kein Weg der Besserung vorbei. Hauptfälligkeit sind deshalb Großinvestitionen in Infrastruktur und Belegschaft. Die Ausgangs- und Randbedingungen dafür sind allerdings überwiegend ungünstig.

Immerhin hat mit dem schweren und bizarren Zugunglück von Burgrain 2022 ein Umdenken eingesetzt, indem der DB-Konzern mit schlagartigen präventiven Streckensperrungen und Vervielfachung der Langsamfahrstellen den Offenbarungseid hat leisten müssen. Fast über Nacht ist die Eisenbahn regierungsamtlich zum Sanierungsfall ausgerufen worden – nach jahrelangem Schweigen ihrer internen und externen Aufsichts- und Kontrollinstanzen, die schon längst die rote Kelle hätten schwenken müssen.

Im DB-Konzern herrscht eine hartnäckige Subkultur des Misstrauens, des Verbergens und Verdrängens von Missständen und des Einschüchterns und Unterdrückens von Kritikern und Hinweisgebern. Sie behindert eine umfassend und kontinuierlich angelegte Gesundung der Verhältnisse erheblich – und ist unter den gesetzlichen und politischen Anforderungen an Zuverlässigkeit und Sicherheit des Eisenbahnverkehrs völlig untragbar. Dahinter stehen destruktive aktienrechtliche Anreize, aufgrund derer gute Nachrichten mit Karrieren und Boni belohnt und schlechte nach Führungsmaßgabe mit Ausgrenzung und Repression erwidert werden. Gehorsam, Konformismus und Mitläufertum sind gefragt – nicht seriöse, gewissenhafte und unabhängige Überprüfung, Analyse und Bestandsaufnahme der realen Lage. Auf diese Weise kennt sich das Unternehmen selbst nicht mehr. Allgegenwärtige Mangelwirtschaft, Richtungslosigkeit und Systemkrise erinnern an die Endzeiten des sozialistischen Ostblocks.

Das Grundübel liegt nicht in der Störung eines Stellwerks hier, im Sicherheitsversagen eines maroden Bahnübergangs da oder in einem bürokratisch-administrativen Durcheinander dort. Es ist vielmehr die Art und Weise, wie – allenfalls isoliert betrachtete – schwere Missstände und Fehlentwicklungen miteinander zusammenhängen, sich gegenseitig bedingen und sich wie ein Geschwür über lange Zeiträume durch Organisation, Strukturen und Material hindurchgefressen haben.

Ein Ende der Misere ist überhaupt nicht in Sicht – erst recht nicht ohne Führungs- und Systemwechsel. Nicht umsonst hat der Bundesrechnungshof dem DB-Konzern 2023 in ungewöhnlicher Schärfe Misswirtschaft und Dauerkrise attestiert, ihn als „Fass ohne Boden“ eingestuft und seine komplette Neuorganisation angeregt ...

3
3.11

DB-Stillstandsmanagement jetzt DB Resale –

Gesellschaft zur Verschleuderung öffentlichen Eigentums?

Michael Jung

Wegen des raschen Zulaufs neuer ICE4-Einheiten, die angesichts der Streckensperrungen im Rahmen der Generalsanierung überhaupt nicht in dem Maße benötigt werden, wie sie von der Industrie abgeliefert werden, rangiert die DB beschleunigt alte Zuggarnituren und Lokomotiven aus, die durchaus noch funktionsfähig sind. Diese werden dann bevorzugt auf bestimmten Betriebs- oder wenig genutzten Rangierbahnhöfen abgestellt. Die DB versucht, diese Einheiten möglichst ins Ausland zu verkaufen. Von den Käufern im Ausland gelangen diese Einheiten ironischerweise dann z. T. wieder nach Deutschland. Eigentlich möchte die DB mit dem Verkauf alten Rollmaterials ins Ausland vermeiden, da dieses direkt in die Hände der von ihr nicht geliebten Konkurrenten wie Flixtrain gelangt.

Daher erhält man auf den einschlägigen Webseiten, die jetzt unter „DB Resale“ firmieren – weil Stillstandsmanagement (bahnintern SSM) zu sehr nach Stillstand aussieht – bei der Suche nach Reisezugwagen oder Lokomotiven die Antwort „Wir haben kein geeignetes Angebot für Sie“. Das kann aber nicht stimmen, denn die derzeitige Ausmusterungswelle betrifft besonders die IC-Personenwagen aus den späten 1970er und 1980er Jahren. Diese an sich robusten, bis 200 km/h lauffähigen Wagen, die noch nicht mit störanfälliger Elektronik vollgestopft sind, für die es i. d. R. nach 20 Jahren keine Ersatzteile mehr gibt, haben bei guter Pflege und Instandhaltung durchaus eine Lebensdauer, die über 50 Jahre hinausreichen kann. Diese Fahrzeuge befinden sich derzeit in großen Stückzahlen auf den Betriebshöfen in Hamm/Westfalen, Leipzig Engelsdorf, aber auch in den Ausbesserungswerken Neumünster, Wittenberge und dem riesigen Abstellbahnhof in Mukran auf Rügen. Leider lässt die DB diese Wagen dort langsam vergammeln mit dem Argument, „eine Aufrüstung für das digitale Zeitalter“ sei wirtschaftlich nicht mehr zu vertreten. So soll ein direkter Verkauf an die Konkurrenz partout vermieden werden. Stattdessen werden die Wagen später den im Eisenbahnbereich bekannten Verschrottungsunternehmen zugeführt. Das hat man seinerzeit auch bei den vielen IR-Wagen erlebt.

Quelle: Fabian Köhler/Pixabay





DB Stillstandsmanagement Leipzig Engelsdorf

Quelle.: Dieter Berger

Als Hintergrund für das Verhalten der DB muss man wissen, dass alles Rollmaterial (darunter auch die 50 ICE 1-Einheiten und das gesamte Rollmaterial der DDR Reichsbahn) im Bestand der DB per 1.1.1994, dem Zusammenschluss der beiden deutschen Bahnen, durch die komplette Entschuldung der Bahn durch den Staat faktisch zum Erinnerungsbuchwert von 1 Euro pro Fahrzeug in die Bilanz der DB AG aufgenommen wurde. Es stellt somit im volkswirtschaftlichen Sinne öffentliche Vermögenswerte dar, in den Augen der DB-Controller allerdings nur Buchungsposten mit einem Erinnerungswert. Dementsprechend „großzügig“=fahr-lässig geht die DB mit diesen Vermögenswerten um. Noch drastischer lässt sich das im Lokomotivbestand beobachten, wo die DB munter durchaus funktionsfähige E- und Dieselloks an Verschrotter verkauft, nur damit sie nicht in die Hände der mittlerweile weit über 60 privaten Betreiber von Güterbahnen gelangen, die in diesem Segment der DB massiv Konkurrenz machen und ihr schon 50% des Marktes abgenommen haben.

Ein ähnliches Trauerspiel sieht man im Bereich der Nahverkehrsfahrzeuge. Durch die Spezifikation immer neuer Fahrzeuge durch die Aufgabenträger und die Abkehr von lokbespannten Einheiten im SPNV zugunsten von Triebwagen, stehen auf den genannten Betriebshöfen hunderte von noch recht neuen und funktionsfähigen Doppelstockwagen und anderen SPNV-Fahrzeugen rum. Ohne Bewegung und Pflege. Nicht umsonst nennt die DB diesen Geschäftszweig auch „Stillstandsmanagement“. So werden diese Fuhrparke in der Tat ein Fall für „Endverwerter“=Verschrottungsunternehmen. Denn auch Schienenfahrzeuge bekommen bei langem Stillstand einen „Standplatten“, sprich Flachstellen an den Rädern und die Elektronik gammelt bei Nichtnutzung schneller vor sich hin als mechanische Teile. Mit Nachhaltigkeit und schonendem Umgang mit Ressourcen hat das alles nichts zu tun.

So tut die DB auch alles dafür, dass man keinen genauen Einblick in die Aktivitäten ihres „Stillstandsmanagements“ bekommt. Man erfährt nichts über die Zahl der übernommenen, verkauften bzw. verschrotteten Einheiten. Denn für alles hat die DB eigene GmbHs gegründet (z. B. DB Broadband GmbH, DB Competition Claims GmbH, DB Dialog GmbH, DB Fahrgastdienste GmbH, DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, DB Job Service GmbH, DB Kommunikationstechnik GmbH, DB Services GmbH, DB SEV GmbH, DB Sicherheit GmbH, DB Systemtechnik GmbH, DB Systel GmbH, DB Vertrieb GmbH, Deutsche Bahn International Operations GmbH, um nur einige zu nennen). Von den meisten weiß man manchmal nicht, was sich dahinter verbirgt. Zu Verwaltung/Verkauf/Verwertung von gebrauchtem Eisenbahnmaterial schweigt sich der knapp 300-seitige Integrierte Bericht des DB-Konzerns 2022 famos aus. Was hier passiert, ist durchaus ein Fall für den Rechnungshof.

4
4.1

Boykottieren – drangsalieren – schikanieren

Die DB bremst den Nachtzug-Boom immer noch aus

Joachim Holstein

Fast alles, was im letzten »Alternativen Geschäftsbericht« zum Thema Nachtzüge stand, könnte hier wiederholt werden: Nachtzüge boomten auch 2023, die Fahrgastzahlen stiegen weiter, ausländische Betreiber eröffneten neue Linien, und die DB klebte im besten Fall ihr Logo auf die Wagen mit den fremden Betten. Im schlechtesten Fall bekämpfte die DB die Nachtzüge und ihre Reisenden aktiv – der Beitrag im vorigen »Alternativen Geschäftsbericht« endete mit der miserablen Behandlung des von SJ und RDC betriebenen Stockholm-Zuges in Hamburg und Umgebung. Kurz nach Erscheinen jenes Berichts verlängerten die Betreiber die Linie bis nach Berlin – und damit erreichte die Missachtung der Reisenden und der »fremden« Betreiber eine neue Dimension: Wegen Bauarbeiten musste der Zug von Berlin über eine halbe Stunde früher abfahren, was die DB aber nicht kommunizierte. Der Zug wurde mit der obsoleten Abfahrtszeit 18:37 Uhr und einer falschen Zugnummer auf die Anzeigentafeln gesetzt, fuhr aber schon gegen 18 Uhr ab. Nur wer sehr früh am Bahnsteig eingetroffen war und den Hinweisen des dort umherwirbelnden Berliner PRO BAHN-Vorsitzenden geglaubt hatte, war rechtzeitig in den Zug nach Stockholm gestiegen. Es gab keine Lautsprecherdurchsagen, am Auskunftsschalter wurde Reisenden nicht geholfen, sondern das dortige DB-Personal sagte in entlarvender Offenheit: »Das ist nicht unser Zug, das sind nicht unsere Reisenden.« Dem hilfreichen Bahnkundenverbands-Vorsitzenden wurde sogar Hausverbot angedroht, würde er weiterhin Reisende darüber informieren, wie sie trotz DB nach Stockholm kommen könnten.

Nur die umfangreiche und kritische Berichterstattung der Berliner Presse und die Hartnäckigkeit der ehrenamtlichen Nachtzug-Unterstützer sorgten für Besserung. Am 4. April 2023 hatte die »Berliner Zeitung« über unwissende und feindselige DB-Mitarbeiter berichtet, einen Tag später monierte der »Tagesspiegel« den »Unsinn«, den die DB auf ihren Anzeigentafeln verbreitete, und informierte über den Vorwurf des internationalen Netzwerks »Back on Track«, dass die Deutsche Bahn AG Konkurrenten gezielt ausbremse.¹ Acht Monate später, im Dezember 2023 kehrte der 2014 eingestellte Zug Berlin-Paris auf die Schiene zurück. Die DB hatte ihn beerdigt, die Österreichischen Bundesbahnen haben ihn wiederbelebt – und so prangen auf den eleganten Wagen des Zuges nach Paris mit Kursgruppe nach Brüssel groß und rot das Logo der ÖBB, und hinter dem dezenten Hinweis »in Kooperation mit« folgen die Logos der deutschen, der französischen und der belgischen Staatsbahn. Die Kooperation sieht so aus, dass die französische Regierung 10 Millionen Euro Start-Zuschuss pro Jahr gibt, dass die belgische Regierung auf die Trassengebühren verzichtet und dass Deutschland keinen einzigen Cent dazu bezahlt, sondern die vollen Trassen- und Stationsgebühren kassiert. »Nur in Deutschland fährt er ohne Subventionen«, schrieb die »Berliner Zeitung«. Denn Subventionen im Fernverkehr gibt es in Deutschland nur bei Autobahnen und Flughäfen.²

Da die ÖBB zum Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme im Dezember 2023 nicht genügend Wagen für zwei Garnituren und damit einen täglichen Betrieb in beiden Richtungen hatten, wurde ein Fahrplan mit drei wöchentlichen Abfahrten je Richtung gebastelt: montags, mittwochs und freitags von Ost nach West; diens-

¹ www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nachtzug-stockholm-sj-fahrgaeste-hilflos-in-berlin-nachtzug-fuhr-eine-halbe-stunde-zu-frueh-ab-li.334943
www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-wirtschaft/nachtzug-nach-stockholm-chaos-auf-dem-bahnsteig-9620195.html
back-on-track.eu/de/chaos-und-kein-fahrplan-db-bremst-schwedischen-nachtzug-aus/

² www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/neuer-nachtzug-berlin-paris-startet-nur-in-deutschland-faehrt-er-ohne-subventionen-li.2166690

tags, donnerstags und samstags von West nach Ost. Das ergänzte sich für die Relation nach Brüssel gut mit dem privaten »European Sleeper«, der im Winter in zwei und im Sommer in drei der vier anderen Nächte von Berlin (bzw. von Prag über Berlin) nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Brüssel fährt. Aber auch diese Züge wurden alsbald von Baustellen ausgebremst: zwei Monate nach der von Bundesverkehrsminister Wissing und DB-Chef Lutz flankierten feierlichen Einweihung musste vermeldet werden, dass vorübergehend nur noch vier von sechs Abfahrten angeboten würden und der Zug von Freitagmorgen bis Montagabend in Berlin stehen würde. Grund: eine derartige Häufung von Baustellen im Netz der DB, dass kein akzeptabler Fahrplan mehr eingerichtet werden könne.³

Baustellen hatten auch schon die beiden Nachtzüge Berlin-Stockholm an Wochenenden ausgebremst. Und im Züricher »Tages-Anzeiger« vom 14. Februar 2024 äußerte sich der Fernverkehrs-Chef der ÖBB Kurt Bauer äußerst kritisch über die Zumutungen von »manchmal bis zu neun Baustellen« auf dem Weg von Zürich nach Berlin: »Da kann ich nicht einmal mehr einen Sonderfahrplan erstellen.« Daher, so die Zeitung, ist der Nachtverkehr »von und nach Deutschland« – oder auch durch Deutschland hindurch wie bei Prag-Brüssel oder Wien-Paris/Brüssel – das »Pünktlichkeitsproblem Nummer eins«.⁴

Und solange der durch jahrelang unterbliebene Investitionen der DB entstandene Fahrzeugmangel noch nicht behoben ist, kann die Nachfrage bei weitem nicht befriedigt werden, was wiederum zu technischen Herausforderungen führt. Denn wenn nicht genügend Wagen vorhanden sind, um auf allen Verbindungen Züge mit 10, 12 oder 14 Wagen einsetzen zu können, muss rangiert und »geflügelt« werden. Die ÖBB haben 33 neue, siebenteilige Nightjets bestellt, von denen die ersten bereits im Einsatz sind. Mit allen 33 Garnituren könne die ÖBB, so Kurt Bauer, »ein sinnvolles Nachtzugnetz für Mitteleuropa anbieten«, mehr sei für die ÖBB nicht zu stemmen: »Jetzt müssen auch andere in das Nachtzugnetz investieren. Die ÖBB können doch nicht mit ihren Nachtzügen die Welt retten. Aber wir können mit unserem Know-How die Partner unterstützen.«

Hier sind die DB und ihr Eigentümer gefordert, denn es ist doch geradezu absurd, dass das kleine Österreich das Rollmaterial kaufen soll, mit dem der Nachtverkehr beim großen Nachbarn betrieben wird. Deutschland hat die neunfache Einwohnerzahl und die vierfache Fläche – warum hat Deutschland nicht schon längst wenigstens die dreifache Anzahl an Nachtzügen bestellt, also 100 Garnituren mit 700 Wagen? Verbindungen wie von Hamburg nach Oslo, Paris und Lyon, von Berlin ins Baltikum, nach Kroatien und nach Norditalien, von Frankfurt nach Zagreb, Rom und Barcelona, von München nach Malmö, von Dortmund/Köln nach Norditalien, Südfrankreich und Polen wären einige der Linien, die (wieder) zu bedienen wären – hinzu kämen innerdeutsche Nachtzüge, die Metropolen und Urlaubsgebiete verbinden, und internationale Nachtzüge, für die Deutschland Transitland wäre: die von Schweden und Belgien gewünschte Verbindung Malmö-Brüssel scheitert bisher am Unwillen der Deutschen Bahn und der Bundesregierung.



Das bereits erwähnte europäische Netzwerk »Back on Track« hat eine interaktive Karte der europäischen Nachtzugverbindungen erstellt.⁵

Neben riesigen »Brachflächen« – vor allem die iberische Halbinsel – lässt sich hier auch erkennen, dass Deutschland verhältnismäßig wenige grenzüberschreitende Nachtverbindungen aufweist. Ein Überblick über Nachtverbindungen, die in verschiedenen Studien erörtert wurden, ist ebenfalls bei »Back on Track« zu finden.⁶

Der Bedarf an vielen zusätzlichen Nachtzügen ist vorhanden – worauf warten Bundesregierung, Parlament und Bahnvorstand?

³ www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/02/nachtzug-berlin-paris-nighjet-db-oebb-bahn.html

⁴ www.tagesanzeiger.ch/sbb-und-nachtzuege-oebb-fordern-mehr-engagement-von-sbb-821224217946

⁵ <https://back-on-track.eu/night-train-map/>

⁶ back-on-track.eu/info-resources/network-proposals/

4
4.2

49-Euro-Ticket Etappenerfolg sichern – ÖPNV ausbauen

Angela Bankert

11 Millionen Menschen haben im Jahr 2023 das 49-Euro Deutschlandticket erworben. Es könnten Millionen mehr sein, wenn der Preis günstiger und die Finanzierung dauerhaft gesichert wäre und wenn parallel in den Ausbau und die Zuverlässigkeit, in gute Arbeitsbedingungen im ÖPNV investiert würde. Ein qualitativ guter ÖPNV, vorzugsweise auf der Schiene, ist das Rückgrat einer Verkehrswende.

Der Preis des Deutschlandtickets von 49 Euro zielt auf mindestens durchschnittlich situierte Arbeitnehmer:innen und Senior:innen als dauerhafte ÖPNV-Kundschaft. Im Vergleich zu 106,20 Euro für das Seniorenticket im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr oder sagenhaften 130,20 Euro für das Monatsticket nur im Stadtgebiet Köln, selbst im Vergleich zu vielen Jobtickets, ist ein solches Angebot günstiger.

Kein Wunder daher, dass 42 Prozent der Deutschlandticket-Nutzenden bereits vorher Abonent:innen waren und auf das günstigere Ticket umgestiegen sind. Immerhin sind 47 Prozent gemäß der begleitenden Kundebefragungen Neu-Abonent:innen, die vorher Einzel- oder Zeitfahrtscheine hatten. Acht Prozent sind komplette Neukunden, die zuvor gar nicht mit dem ÖPNV unterwegs waren.

Ein weiteres verkehrspolitisches Ziel, nämlich Gelegenheitsfahrende in den ÖPNV zu locken, wird mit 49 Euro und umständlicher Kündigung jedoch kaum erreicht. Nachweislich weniger Staus und weniger Autoverkehr in den Städten waren im 9-Euro-Sommer gerade auch auf diese Nutzer:innengruppe zurückzuführen. Denn wer überlegt, ob man gelegentlich innerstädtisch mit Bus & Bahn fährt, ob man einen regionalen Familienausflug mit der Bahn statt mit dem Auto unternimmt, ob man zweimal die Woche mit dem ÖPNV statt für teures Benzin ins Büro fährt – für all diese rechnet sich ein 49-Euro-Ticket nicht.

Flickenteppich bleibt

Ab dem Sommersemester 2024 gibt es bundesweit ein ermäßigtes Studierenden-Abo für 29,40 Euro. Weitere rabattierte Deutschlandtickets für Schüler:innen oder Azubis, für Bürgergeld-Beziehende, als Sozial- oder Jobticket, sind jedoch nach wie vor Sache der Länder und Kommunen resp. der Arbeitgeber. Es gibt sie in verschiedenen Preislagen, gültig jedoch nur im jeweiligen Einzugsgebiet, darunter auch einzelne vorbildliche Regelungen. So stellt das Land Hessen allen seinen Bediensteten das Ticket hessenweit zum Nulltarif zur Verfügung, inklusive Mitnahmeregelung. Ebenfalls kostenlos befördert der Landkreis Lüchow-Dannenberg seine Schüler:innen, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende.

Was schmerzlich fehlt, ist ein preislich akzeptables Sozialticket. Einkommensarme Menschen sind abgehängt und wieder auf ein lokal begrenztes Sozialticket zurückgeworfen. Viele werden sich in Anbetracht der Inflation auch dies nicht leisten können, denn Sozialtickets kosten vielfach zwischen 29 Euro (in NRW) bis deutlich über 40 Euro. Wenigstens für diese Gruppe hätte man das 9-Euro-Ticket weiterlaufen lassen können. Darüber hinaus halten die Verkehrsverbünde ihre sonstigen Tarif-Angebote weiter aufrecht, darunter auch die Abos mit unterschiedlichen Regelungen zu Übertragbarkeit und Mitnahme (Personen, Fahrräder).



Alles zusammengenommen bedeutet das: Die Kleinstaaterei von über 60 Verkehrsverbänden im Bundesgebiet bleibt leider vorerst bestehen. Das Deutschlandticket ist aber unter anderem gerade deshalb populär, weil die Fahrgäste sich eben nicht mit dem Tarifschunzel der Verkehrsverbände herumschlagen müssen. Damit wurde ein Ansatz zur Überwindung des Flickenteppichs geschaffen, an dem unbedingt festzuhalten ist. Bundesweit einheitliche Rabatte und Regelungen zu Mitnahmemöglichkeiten sind anzustreben und würden gleichzeitig Optionen zur Umschichtung von Tätigkeitsfeldern in den regionalen Verkehrsverbänden eröffnen.

Entscheidend für eine Überwindung des Tarifschunzels und die Weiterentwicklung im ÖPNV ist die Finanzierung. Erst wenn diese dauerhaft zu günstigen Fahrpreisen sichergestellt ist, kann man daran gehen, die Verkehrsverbände umzustrukturieren: Richtung weniger Vertrieb und Marketing, mehr Service, Fahrpersonal und Wartung. Widerstand und Beharrlichkeit der Strukturen von Verkehrsverbänden sollten dabei nicht unterschätzt werden, halten sie doch viele Posten für politische Auslaufmodelle bereit.

Hickhack um Finanzierung schreckt ab

Um die auskömmliche Finanzierung gibt es seit Ende 2022 ein unerträgliches Hickhack zwischen Bund und Ländern. Diese Unsicherheit hat viele davon abgehalten, das Ticket zu abonnieren, da unklar war, ob und wann es um welchen Betrag teurer würde. Zwar bleibt der Preis für 2024 stabil, wie die Verkehrsministerkonferenz im Januar beschlossen hat. Doch danach ist der Basar wieder eröffnet - pures Gift für die Gewinnung von Neukunden.

Mit dem Deutschlandticket ist das Bundesverkehrsministerium erstmalig selbst in die Ticket-Finanzierung mit eingestiegen. Auch daran sollte unbedingt festgehalten werden. Denn nur der Bund hat die Hebel für eine auskömmliche Finanzierung in der Hand. Dazu zählt nicht nur eine Erhöhung der Steuereinnahmen im Bundeshaushalt durch verschiedene Arten der Vermögensbesteuerung. Schon eine Umschichtung innerhalb des Verkehrsetats würde genügend Mittel freisetzen.

Beim Ticketpreis von 49 Euro geht es um maximal rund 4 Milliarden jährliche Mehrkosten. Zur Erinnerung: Das Dienstwagenprivileg verschlingt rund 5 Milliarden, die Dieselsubvention 8,5 Milliarden und die Kerosin-subvention 12 Mrd. Euro im Jahr.

Ebenfalls nur auf Bundesebene kann der bitter notwendige Parallelschritt erfolgen: Die drastische Ausweitung der Investitionen in ÖPNV und SPNV. Im Land mit einem der dichtesten Autobahnnetze der Welt ist kein Aus- oder Neubau von Autobahnen nötig, wenn man nicht neue Verkehre induzieren will. Allein dafür sind im Bundesverkehrswegeplan bis 2030 rund 30 Milliarden Euro vorgesehen. Diese Pläne müssen gestoppt und die Gelder in die Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den ÖPNV gesteckt werden. Darüber ist von den Ländern gegenüber dem Bund Rechenschaft abzulegen, wie der Bundesrechnungshof schon mehrfach angemahnt hat. Denn bisher ist unklar, ob diese Regionalisierungsmittel wirklich in den ÖPNV gesteckt werden, weil es keine Nachweispflichten gibt.

„Erst ausbauen, dann verbilligen“ funktioniert nicht

Ein kurzer Rückblick auf den 9-Euro-Sommer lohnt. Die „Wohltat“ der Bundesregierung, im Ausgleich für Benzinsubventionen auch im ÖPNV für drei Monate Vergünstigungen zu gewähren, hat Millionen Menschen zum ÖPNV gebracht: 52 Millionen Mal wurde das 9-Euro-Ticket 2022 gekauft. Dass dies keine Eintagsfliege blieb, war nicht etwa geschickter Überzeugungsarbeit bei den Herren Wissing und Lindner zu verdanken. Vielmehr haben die 52millionenfache Abstimmung mit den Füßen und der massive gesellschaftliche Druck aus der Zivilgesellschaft dafür gesorgt, dass diese versehentliche Vergünstigung der Ampel nicht sang- und klanglos unterging.

Festzuhalten ist aber auch: Hätten alle Organisationen, die über den Sommer 2022 eine ÖPNV-Kampagne am Start hatten, gemeinsam am gleichen 9-Euro-Strick gezogen, statt von vornherein alle möglichen Preismodelle ins Spiel zu bringen (1 Euro am Tag, 29, 39, 49, 69 Euro), wären wir jetzt vermutlich weiter. Im Kampf um eine sozial-ökologische Verkehrswende ist es wichtig, Möglichkeitsfenster zu erkennen, wenn massenhafte Erfahrungen gemacht werden, daran auch anzuknüpfen, und nicht mit der Schere im Kopf von vornherein vermeintlich „realistische“ Kompromisse auszuhecken. Vor dem Sommer 2022 wäre selbst ein bundesweites 69 Euro-Ticket seitens der meisten Akteure von BUND bis Greenpeace als „unrealistische Forderung“ gebrandmarkt worden. Realistisch ist aber das, was durch gesellschaftlichen Druck erkämpft werden kann.

In diesem Zusammenhang haben die Gewerkschaften leider keine rühmliche Rolle gespielt (mit Ausnahme einzelner Gliederungen) und das Potenzial der Bewegung für ihre Anliegen nicht erkannt. Eine gewerkschaftliche Kampagne hätte auf die 9-Euro-Kampagne aufsetzen und sie erweitern können um Forderungen nach Ausbau und guter Arbeit. Denn die massenhafte Nutzung der Nah- und Regionalbahnen warf ein grelles Licht auf die Zustände. Dadurch wäre mehr gesellschaftlicher Druck auf den dringend notwendigen Ausbau von Bus und Bahn aufrecht erhalten worden. Der immer wieder vorgeschlagene umgekehrte Weg: „Erst ausbauen, dann verbilligen“, funktioniert erwiesenermaßen seit Jahrzehnten nicht: Es wurde abgebaut und immer teurer.

Mehr Finanzmittel für den Ausbau von Bus und Bahn und für mehr Personal zu guten Bedingungen sind dringend nötig. Das bedeutet: den Autobahnausbau sofort stoppen, klimaschädliche Subventionen zugunsten des öffentlichen Verkehrs umschichten, den Kampf der Gewerkschaften um gute Arbeit und deutliche Aufwertung der Fahrdienstberufe unterstützen.

Planungsbeschleunigung: Fluch und Segen

4

4.3

Jürgen Resch, Cornelia Nicklas, Dorothee Saar

Seit drei Jahrzehnten wird in Deutschland versucht, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Anlass hierfür sind die sich oft über viele Jahre hinziehenden Verfahren und dadurch sehr späten Projektrealisierungen. Nachdem Beschleunigungsideen bereits in der letzten Legislaturperiode verstärkt in Gesetzestexte eingeflossen sind,¹ hat die amtierende Bundesregierung sich sogar vorgenommen, die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren „mindestens“ zu „halbieren“². Für die Bahninfrastruktur ist dieses Thema von hoher Relevanz, weil es aus Sicht des Klimaschutzes besonders dringlich ist, den Personen- und Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern und die entsprechende Infrastruktur klimafreundlich auszugestalten. Die Frage ist, wie dies gelingen kann.

Planungsbeschleunigung ist per se zu begrüßen, weil es um die Steigerung der Effizienz von Verfahren geht. Langwierige Verfahren und Verzögerungen sind unter vielen Gesichtspunkten nachteilig; sie gilt es zu vermeiden. Insofern ist es grundsätzlich richtig und wichtig, Beschleunigungspotenziale zu identifizieren und zu heben. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, dies zu tun: Man kann im eigentlichen Verwaltungsverfahren mit seinen Beteiligungselementen ansetzen, an den materiell-rechtlichen Anforderungen, die an die Projekte zu stellen sind, am Rechtsschutz sowie an der Ausstattung der am Verfahren Beteiligten mit Ressourcen. Die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren wird mittlerweile auf nahezu allen Ebenen der Gesetzgebung (europäisch wie national) inflationär vorangetrieben. Grundlegendes Problem dabei ist jedoch, dass diesen Gesetzesänderungen keine Analyse der Ursachen für die oftmals lange Dauer von Verfahren vorausgeht. Vielmehr wird kahl Schlagartig dort angesetzt, wo Beschleunigungspotenzial vermutet wird: Derzeit diskutierte Rechtsänderungen beinhalten vor allem die Streichung oder Abschwächung etablierter Verfahrensstandards (z. B. der Umweltverträglichkeitsprüfung, UVP) und materiell-rechtlicher Standards (z. B. der Umweltschutzstandards), die Beschneidung von Beteiligungsrechten wie auch von Rechtsschutzmöglichkeiten. Punktuell mag ein solches Vorgehen zwar einen verfahrensbeschleunigenden Effekt haben, doch der Preis dafür ist sehr hoch, denn dieses Vorgehen führt in mittlerweile besorgniserregendem Ausmaß dazu, dass rechtsstaatliche und demokratische Prinzipien aufgeweicht werden: Der Gesetzgeber verabschiedet sich zunehmend von wichtigen Elementen der Öffentlichkeitsbeteiligung wie auch von Umweltschutzstandards. Die Ursachen für zu lange dauernde Planungs- und Genehmigungsverfahren werden auf diese Weise allerdings nicht behoben, denn diese liegen überwiegend im defizitären Vollzug des geltenden Rechts. Hierzu zählen beispielsweise die häufig unvollständigen Antragsunterlagen des Vorhabenträgers, fehlende Auslegungshilfen für Behörden bei der Anwendung geltenden Rechts sowie fehlendes oder überbeanspruchtes Fachpersonal in den zuständigen Behörden.

Ein weiterer wesentlicher Verzögerungsgrund liegt in der oft für potenzielle Widerstände unsensiblen Planung, die nicht versucht, die jeweiligen Projekte minimal invasiv und umwelt-, landschafts- und ortsbildschonend zu konzipieren und dabei möglichst flexible, eingriffsvermindernde Standards anzuwenden.

¹ Siehe Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (2018); Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (2020); Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (2020); Planungssicherstellungsgesetz (2020); Investitionsbeschleunigungsgesetz (2020).

² Sie hat das Thema ganz prominent „vor die Klammer“ einzelner Bereiche gezogen, siehe Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP): „Mehr Fortschritt wagen“ Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Siehe dort Zeile 284-285.



Bisherige Beschleunigungsbemühungen im Verkehrssektor

Für den Infrastruktursektor sind bereits in der letzten Legislaturperiode zur Beschleunigung von Verfahren fünf Gesetzespakete beschlossen worden, die auch den Bereich Bahninfrastruktur betreffen.³ Geändert wurden u. a. das Bundesfernstraßengesetz, das Allgemeine Eisenbahngesetz und Bundeswasserstraßengesetz. Wesentliche Änderungen ermöglichen nun den Verzicht auf den Erörterungstermin zur Öffentlichkeitsbeteiligung; die Plangenehmigung (statt Planfeststellung) bei Vorhaben, die einer UVP zu unterziehen sind; die Ausstattung von Bahnlinien mit einer Oberleitung (Elektrifizierung) ohne Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens oder eines Plangenehmigungsverfahrens, sofern keine UVP-Pflicht besteht; die Einführung eines so genannten „Projektmanagers“ sowie die Erweiterung der Alleinzuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes.⁴

In der laufenden Legislaturperiode sind weitere Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen worden.⁵ Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz beinhalten u. a. Regelungen zur Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, zur Ausweitung von Duldungspflichten und einer frühzeitigeren vorzeitigen Besitzeinweisung. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz ist nunmehr festgelegt, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, im „überwiegenden öffentlichen Interesse“ liegt.

Bewertung der bisherigen Versuche, Verfahren zu beschleunigen

Einige der genannten Änderungen sind zu begrüßen, wie etwa die Verfahrenserleichterungen bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken oder der Einsatz von externen Projektmanagern. Bahnstrecken zu elektrifizieren ist unter Klimaschutz Gesichtspunkten dringlich: Die Elektrifizierung der Schiene ist ein zentraler Baustein

³ Siehe Hinweise in Fußnote 1

⁴ Vgl. dazu auch überschlägig Roth, Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, ZRP 2022, 82.

⁵ Maßnahmenpaket zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (2023).

für mehr Klimaschutz, der deutlich beschleunigt werden muss, um mindestens die im Koalitionsvertrag verankerten Ziele der Bundesregierung von 75% elektrifizierte Schiene bis 2030 erreichen zu können. Die Verfahrenserleichterungen für Elektrifizierungsvorhaben sollten konsequent angewendet werden. Projektmanager können helfen, Vollzugsdefizite abzubauen, weil durch deren Einsatz die Verfahren stringenter geführt werden können. Bei kleineren Projekten sollte die Plangenehmigung ausreichen und Verfahren beschleunigen. Bau und Änderung von Bundesschienenwegen in das „überragende öffentliche Interesse“ zu stellen, kann ebenfalls verfahrensbeschleunigend wirken, weil es behördlichen Prüfungsaufwand reduziert. Allerdings kann dieses Instrument nicht wirken, wenn – was derzeit der Fall ist – das „überragende öffentliche Interesse“ geradezu für alle Infrastrukturvorhaben erhalten muss.⁶ Wenn auf diesem Wege alle Vorhaben priorisiert werden sollen, wird am Ende keines priorisiert.

Kritisch sind jedoch die Beschneidung und Verkürzung von Elementen der Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Erörterungstermin ist das Herzstück der Beteiligung: Nachdem die Öffentlichkeit und Verbände schriftlich Einwendungen erhoben haben, werden diese im Erörterungstermin diskutiert und vertieft. Neben der zuständigen Behörde sind der Vorhabenträger anwesend und die Personen, die an einem Austausch interessiert sind. In zweierlei Hinsicht ist dieser Termin essenziell: Er ermöglicht zum einen der zuständigen Behörde eine Entscheidung auf sachlich fundierter, breiterer Grundlage. Zum anderen hat er akzeptanzfördernde Wirkung. Darauf sollte keinesfalls verzichtet werden!

Was es tatsächlich braucht

Probleme sollten dort gelöst werden, wo sie auftreten, d. h. in aller erster Linie im Vollzug geltenden Rechts: Dafür bedarf es dringend einer besseren Ausstattung der Behörden, und zwar sowohl mit Fachpersonal als auch mit Technik. Der Mangel an Fachpersonal in zuständigen Behörden ist seit vielen Jahren ein Problem; mit schnellen Verbesserungen ist nicht zu rechnen. Es wäre daher sinnvoll, einen Pool an Experten mit technischem, fachkundigem Wissen einzurichten und aufzubauen, um die zuständigen Behörden bei Bedarf zu unterstützen. Was eine verbesserte technische Ausstattung der Behörden angeht, so sollte in einer zunehmend digitalisierten Welt zur Erleichterung von Verfahren verstärkt auf die digitale Kommunikation zurückgegriffen werden.

Des Weiteren muss zukünftig klar priorisiert werden: Verfahren zum Ausbau der Schieneninfrastruktur sind solchen Verfahren vorzuziehen, die Straßenneu- und -ausbau sowie fossile Infrastruktur betreffen. Das lässt sich mit dem Klimanutzen begründen und würde helfen, die knappen Ressourcen sinnvoll einzusetzen. Mindestens genauso wichtig ist jedoch eine verlässliche Finanzierung, die – etwa bei der Elektrifizierung im Bestand – nicht ohnehin klammen Kommunen zu hohe Kosten aufbürdet. Der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur braucht Planungssicherheit und damit eine gesicherte Finanzierung. Die jüngsten Sparvorgaben im Bundeshaushalt für 2024 stellen insbesondere diesen Teil der Investitionen und damit die erforderliche Kapazitätssteigerung in Frage. Die Beschleunigungskommission Schiene hatte zudem vorgeschlagen, die Finanzierung der Schieneninfrastruktur mit ihren vielen unterschiedlichen Programmen und Haushaltstiteln zu vereinfachen und übersichtlicher zu gestalten, indem die Mittel in jeweils einem Fonds für Aus- und Neubau sowie einen für Sanierung gebündelt werden.

Schließlich wird der neuen InfraGO eine zentrale Bedeutung beim Ausbau der Infrastruktur zufallen. Der vom Bund zu erstellende „Infraplan“ wird Kennzahlen und Ziele für die Entwicklung der Infrastruktur vorgeben. Dies wird umso besser gelingen, je eher Schritte zur Planungsbeschleunigung auf die tatsächlich gegebenen „Bremsen“ angepasst werden.

Vor allem aber wird es darum gehen, die eingriffsmaximierende Grundkonzeption der Projekte mit hohen Standards, hohen Entwurfsgeschwindigkeiten und geringer Umfeldsensibilität zu hinterfragen und aus den bisherigen Verzögerungen und Widerständen konzeptionell zu lernen.

⁶ Siehe insbesondere § 3 des LNG-Beschleunigungsgesetzes; § 1 Abs. 3 Fernstraßenausbaugesetz.

CO₂ Emissionen bei Trassenplanung Hannover-Bielefeld

Walter Reich

Die Bürgerinitiative Widuland entstand angesichts der DB Ausbau/Neubauplanung der ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Hannover. Begründet wurde die Planung mit der notwendigen Engpass-Auflösung zwischen Minden und Hannover. Die Notwendigkeit einer bis zu 300 kmh Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke wurde abgeleitet aus den Engen eines aktuellen „Deutschlandtakts“ im Bereich Hamm-Bielefeld-Hannover. Für die Gesamtstrecke müssten bis zu 54 min, für die Teilstrecke Bi-H bis zu 31 min erreicht werden. Um diesen Wert zu erreichen, wäre eine sehr gerade Linie durch Berge und Wälder, über Täler, Felder, Auen und Quellschutzgebiete in Ostwestfalen Lippe und Niedersachsen notwendig.

BI Widuland hat mit Unterstützung einiger Kommunen 2 Studien zu diesem Thema in Auftrag gegeben. Im ersten detaillierten Gutachten wurde vom Bahnzentrum Bielefeld eine Ausbauvariante entwickelt. Es wurde nachgewiesen, dass ein Ausbau der Strecke Bielefeld-Hannover anstelle eines Neubaus im Rahmen eines angepassten Deutschlandtakts möglich ist. Mit dem Nachteil von 10 min längerer Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld.

Mit dem Vorteil geringerer Kosten (in Milliardenhöhe -60%), geringerer Flächenversiegelung (- 400 ha), schnellerer, abschnittsweiser Realisierungsmöglichkeiten, Einbindung der Pendler anstatt Abkopplung, Entzerrung des Umsteigeverkehrs in Hannover, geringerer CO₂ Emissionen beim Bau.

Die vehementen Attacken der ProBahn Lobby schon während der Studie ließen erahnen, wie die DB reagiert: Nach 7 (Des)Informationsveranstaltungen präsentiert die DB:

Ausbau wird nicht weiter untersucht, weil 31 min Fahrzeit – überraschend – eine Mindestanforderung darstellen. Dies wäre im (bislang geheimen) DB Planungsauftrag fixiert. Nun wurde dieser gerade mit der Brechstange des Informationsfreiheitsgesetzes durch Widuland ans Licht der Öffentlichkeit gebracht – nach jahrelanger vergeblicher Nachfrage. Schlagartig wurde deutlich, warum der Planungsauftrag geheim gehalten wurde und die DB 2 Jahre lang in 20 Veranstaltungen die Bevölkerung in die Irre führte. Hochgeschwindigkeitsneubau (mit viel Beton, wenig Ökologie) war trotz anderer Statements Planungsziel der DB. Ein verantwortungsvoller Umgang mit vorhandenen Ressourcen, welche dem Klimawandel Rechnung tragen, war ab diesem Zeitpunkt nicht mehr zu erkennen.

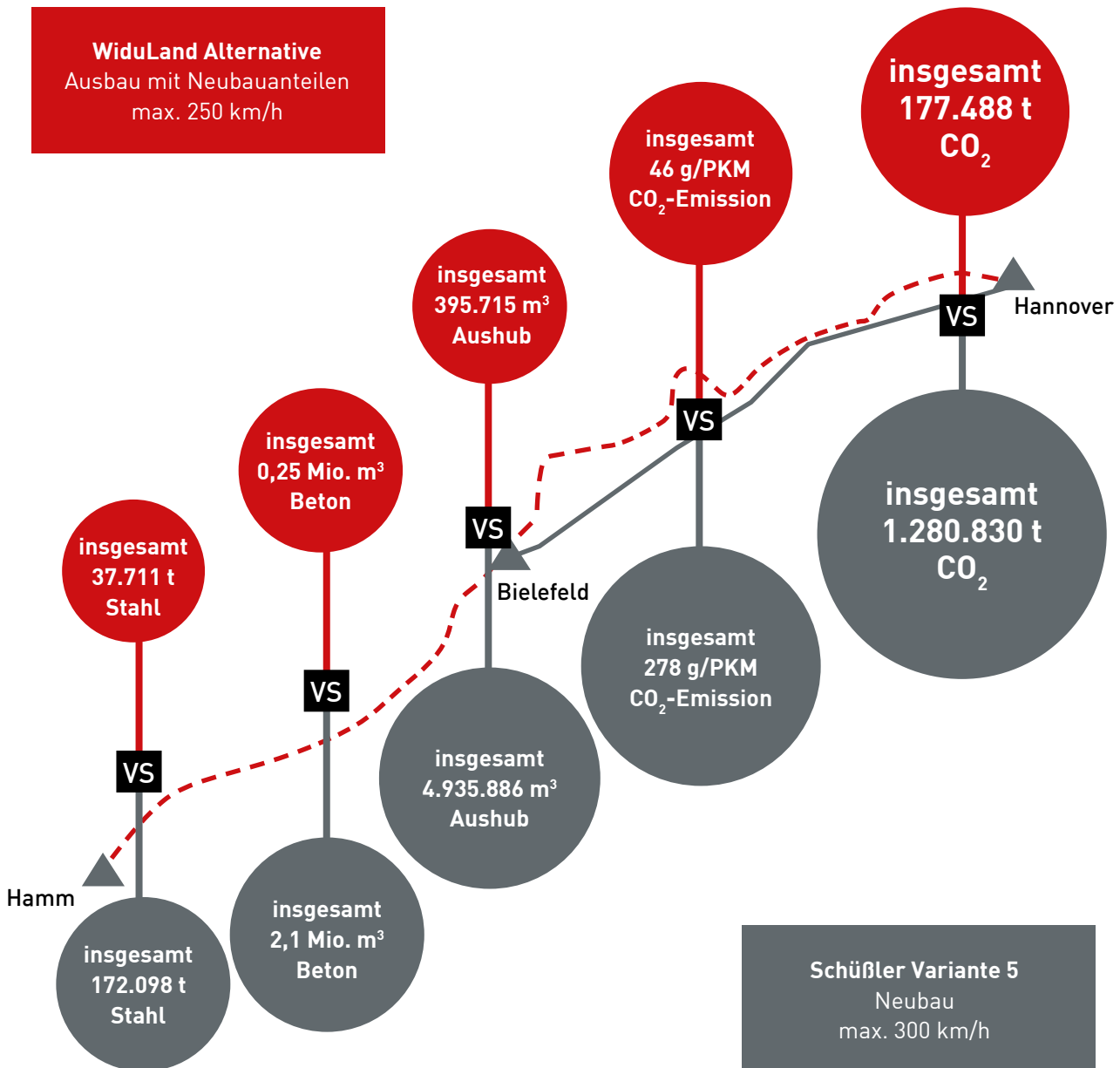
In dieser Situation sah sich Widuland in der Pflicht, die Wichtigkeit des ökologischen Aspektes bei diesem Infrastrukturprojekt in Erinnerung zu rufen. Für ein zweites Gutachten konnte Dr. Radermacher/Ing.Büro KRBE gewonnen werden, der sich bereits mit ganzheitlichen ökologischen Bilanzierungen von Verkehrssystemen einen Namen gemacht hatte. In der Studie sollten nun CO₂ Emissionen beim Bau und Betrieb einer wahrscheinlichen Neubautrassen abgeschätzt und mit dem Widuland-Ausbauvorschlag verglichen werden. Da verschiedene Neubautrassen, teils mit Ausbausektionen, noch im DB Rennen waren, sollte ein variables Rechenmodell entwickelt werden. Dies sollte als Vorlage zur CO₂ Bewertung von Trassenvarianten bei diesem und ähnlichen Infrastrukturprojekten dienen. Bis auf den Hinweis, dass es zugelassene Bewertungsverfahren nicht gibt und dass die CO₂ Freisetzungen „irgendwie“ in den Nutzen-Kosten-Vergleich einfließen sollten, wurde diesem Umstand durch die DB nicht Rechnung getragen.

Abschätzung von CO₂-Emissionen für alternative Trassenführungen im Korridor – Hannover – Bielefeld – Hamm

Die von der Initiative WiduLand e. V. in Auftrag gegebene Studie betrachtet das ganze Verkehrssystem. Dabei werden Materialien, Bauprozesse und Betrieb berücksichtigt. CO₂-Moleküle verbleiben klimarelevant mindestens 100 Jahre in der Atmosphäre!

5
5.1

CO₂-Emission der Infrastruktur (Material und Bau) + CO₂-Emissionen im Betrieb = CO₂ in Atmosphäre



ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT DEUTSCHE BAHN 2023

CO₂ Freisetzungen beim Bau:

Im Folgenden ein verkürzter Überblick über die Berechnungsgrundlagen der Studie für CO₂ Freisetzungen bei der Herstellung der notwendigen Bau-Materialien

▶ Neubau 2 Schienentrassen	ca. 1.500 t CO ₂ /km
▶ Neubau 2 Tunnel für je 1 Trasse	ca. 28.000 t CO ₂ /km
▶ Neubau 1 Brücke für 2 Trassen	ca. 18.500 t CO ₂ /km
▶ Energieversorgung für 2 Trassen im Freien	ca. 200 t CO ₂ /km,
▶ Schallschutzwände	ca. 1000 t CO ₂ /km,

Daraus ergeben sich für:

▶ Neubauvariante 75 km Hannover-Bielefeld	ca. 1.100.000 t CO ₂
▶ Ausbau Widuland Variante Hannover-Bielefeld	ca. 180.000 t CO ₂
▶ (zum Vergleich: Gesamt Emissionen Deutschland 2023	670.000.000 t CO ₂)

In einer seriösen Untersuchung dürfen nur belastbare Basisdaten zugrunde gelegt werden. Hoffentlich eintretende Verbesserungen bei der Betonherstellung, bei Wasserstoffeinsatz für Kfz und Flugzeuge, bei E-Autos und Batterieherstellung, beim Energiemix sind nicht quantifizierbar. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind Emissionen durch die eigentliche „Vor Ort Bautätigkeit“, die für mehr als 10.000 Beschäftigte bei über 5 Jahren liegen dürfte. Temporäre Behelfstrassen und Fertigungsstätten, z. B. für Herstellung von Tunnelelementen, konnten mangels Daten ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Die Mutmaßung, dass sich die 1,1 Mio t CO₂ durch die Bautätigkeit auf 1,6 Mio t CO₂ aufsummieren, dürfte nicht ganz abwegig sein. Sehr viel für nur eines von vielen Großprojekten!

Verkehrswende und CO₂ Rucksack

Ziel dieses Infrastrukturprojektes ist es, die Verkehrswende von Straße und Luft zur Bahn hin zu unterstützen. Die CO₂ Freisetzung durch Personentransport soll wesentlich reduziert werden. Als Maßstab dient CO₂/Person und km. Dieser Maßstab darf nicht nur die Bewegungsenergie der Fahrzeuge, sondern muss auch anteilige Bauemissionen enthalten. Man kann diese mit einem CO₂ Rucksack vergleichen. Je mehr Personen(P) auf eine neue Strecke wechseln und je länger die Trasse benutzt wird (km), umso leichter wird dieser Rucksack pro Person und pro km. Bei optimistisch angenommenen 1 Million zusätzlicher Reisenden pro Jahr für ca. 50 Jahre ergibt sich für die

H-Bi 78 km Neubaustrecke ein Rucksack von ca.	280 gCO ₂ /Pkm,
H-Bi Ausbauvariante ein Rucksack von ca.	45 gCO ₂ /Pkm,
reine Fahrtemissionen von Fernzügen von ca.	31 gCO ₂ /Pkm,
zum Vergleich die reine Fahrtemissionen PKW	160 gCO ₂ /Pkm.

Ein schwerer Neubausrucksack stellt die DB Umweltmarke „Das ist grün“ in Frage!

CO₂ Einsparungen

Einsparungen durch zukünftige Verkehrsverlagerung sind seriös nicht zu rechnen. Weder die Personenzahl, die das Verkehrsmittel wechseln, noch der zukünftige CO₂ Ausstoß von Flug- und Kraftfahrzeugen sind seriös vorherzusagen. In die Widulandstudie wurden diese Spekulationen nicht einbezogen. Jedoch hat das Verkehrsministerium die erzielbaren „Einsparungen“ bereits früh in den Verkehrswegeplänen, wie auch immer, fixiert:

Hannover Bielefeld	41.000 t CO ₂ /Jahr für eine Neubauvariante
	27.000 t CO ₂ /Jahr für eine Ausbauvariante (Teilstück)



Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main

Quelle: :Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

Vergleicht man die errechneten Bauemissionen incl. Bautätigkeit mit diesen 'Einsparungen', würde sich eine Amortisationszeit von ca. 40 Jahren für Neubau bzw. ca. 10 Jahren für Ausbau ergeben.

Obwohl diese Abschätzung recht willkürlich ist, gibt sie ein Gefühl, wie heikel Großprojekte hinsichtlich des Klimawandels sind. Jede beim Bau freigesetzte t CO₂ heizt die Erde sofort auf, lange bevor der erste Zug Einsparungen einführt - und das für mindestens 100 Jahre.

Deshalb muss für vorhandene Infrastrukturen gelten:

1. Reparieren, 2. ausbauen, 3. erst wenn es nicht anders geht, ersetzen und neu bauen.

Einen aus der Richtung geratenen „Deutschlandtakt“ ein weiteres Mal zu überarbeiten, hilft der Umwelt und stellt für die Rechner des Schweizer Ingenieurbüros SMA kein Problem dar. Die Beauftragung hierfür durch den Verkehrsminister wohl schon. Wenn die Studie hierzu einen Impuls in Richtung „robuster Takt vor hohem Tempo“ gäbe, dann hätte sie sich schon gelohnt. Es wäre schade, wenn durch einen auf Kante genähten „Deutschlandtakt“ Milliarden in Hochgeschwindigkeitsstrecken investiert und die Verspätungen zementiert würden.



5

5.2

Innovativer Lärmschutz statt hoher Lärmschutzwände

Michael Jäcker-Cüppers

Der Schienenverkehr war in der deutschen und europäischen Politik zum Schutz vor Verkehrslärm lange Zeit gegenüber dem Straßenverkehr privilegiert. Während der Bund für seine Fernstraßen bereits 1978 ein Lärmsanierungsprogramm gestartet hatte, war dies bei der Schiene erst 1999 der Fall. Geräuschemissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge hat die EU bereits 1970 erlassen, entsprechende Vorschriften für die Schienenfahrzeuge gibt es erst seit 2002. Durch den so genannten Schienenbonus lagen die Zielwerte für die Geräuschemissionen 5 dB(A) über denen für den Straßenverkehr.

Die Folge waren sehr hohe Geräuschbelastungen durch den Schienenverkehr. Vor allem durch den nächtlichen Güterverkehr wurden Geräuschemissionen von bis zu 80 dB(A) und mehr für den Dauerschall in der besonders sensiblen Nacht erzeugt. Diese unhaltbaren Zustände haben um das Jahr 2000 zu einer Wende in der Politik zum Schutz der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm geführt, die wesentlich durch Proteste und Forderungen der Bürgerinnen und Bürger, ihrer Initiativen und der Gemeinden an den Bahnstrecken wie auch der betroffenen Länder bewirkt wurde. Wichtige Aktivitäten des Staates und der EU seit dieser Zeit waren:

- ▶ Das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes seit 1999: Mit stetig gewachsenen finanziellen Mitteln des Bundes wurden vornehmlich aktive und passive Schutzmaßnahmen umgesetzt (Lärmschutzwände bzw. Schallschutzfenster). Die anfänglichen Auslösewerte für eine Sanierung sind bis heute von 75/65 dB(A) im Jahr 1999 auf 64/54 dB(A) tags/nachts gesenkt worden.
- ▶ Die Elimination der lauten Güterwagen mit Graugussklotzbremsen durch Einführung von EU-Geräuschemissionsgrenzwerten 2006 für die neuen Schienenfahrzeuge, das Umrüstprogramm der Bundesregierung (Förderung der Nutzung leiserer Güterwagen durch Finanzmittel und lärmabhängige Trassenpreise) sowie durch das grundsätzliche Verbot des Betriebs lauter Güterwagen in Deutschland seit dem 13.12.2020 durch das Schienenlärmschutzgesetz.
- ▶ Die Abschaffung des Schienenbonus bei neuen Planfeststellungsvorhaben ab dem 01.01.2015 und bei der Lärmsanierung.

Die Geräuschbelastungen sind durch diese Maßnahmen in den letzten Jahren zwar deutlich gesunken, aber immer noch sind in Deutschland nach den Daten des Eisenbahn-Bundesamts knapp 10.000 Menschen mit nächtlichen Pegeln von über 70 dB(A) belastet. Über 60 dB(A) sind es 324.000 Personen. Damit liegen relevante Belastungen nach wie vor weit über den Zielpegeln (Mittelungspegel außen) der WHO für einen gesunden Schlaf (44 dB(A)). Die Anstrengungen zur Minderung der Belastungen sind daher verstärkt fortzusetzen, zumal durch das Ziel, mehr Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schienen zu verlagern, durch gesteigerte Belegungsdichten der entsprechenden Strecken zusätzliche Belastungen generiert werden.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus

Vor allem sind die immer noch bestehenden Defizite in den rechtlichen Regelungen abzubauen:

- ▶ Die europäischen Vorschriften für die Geräuschemissionen der Fahrzeuge schöpfen nicht den Stand der Technik aus, wie Forschungsberichte des Umweltbundesamts zeigen. Der scheinbar gebremste Güterwagen mit radial einstellbaren Drehgestellen und Radabsorbern sowie Digitaler Automatische Kupplung sollte zum Standard werden. Deutschland sollte den Einsatz leiserer Technik durch die Wiedereinführung der lärmabhängigen Trassenpreise stimulieren. Die harmonisierte Anlastung der externen Lärmkosten bei Straße, Schiene und Luftverkehr wäre ein Beitrag zu einer fairen Finanzierung der Verkehrsarten.
- ▶ Es fehlen explizite Vorgaben für die Emissionen der Fahrwege. Sie sind einzuführen.
- ▶ Auch die Vorgaben für eine dauerhafte Einhaltung der akustischen Qualität von Fahrzeugen und -wegen ist bislang unzureichend, obwohl Defekte wie Flachstellen bei einem insgesamt leiseren Rollmaterial eine höhere Relevanz bekommen. Besonders problematisch ist die mangelhafte Sicherstellung der dauerhaften akustischen Qualität bei den Fahrwegen, da sich diese erheblich verschlechtern kann.
- ▶ Bis heute gibt es keinen gesetzlich verankerten Anspruch auf Lärmsanierung an lauten Straßen und Schienenwegen. Er wäre der entscheidende Hebel für die Entwicklung eines verpflichtenden Lärmsanierungsplans.
- ▶ Nach wie vor werden die verschiedenen Geräuschquellen immissionsschutzrechtlich grundsätzlich isoliert betrachtet. Diese fehlende Verpflichtung zu einer Gesamtlärm-Betrachtung für die Verkehrsgeräusche führt zu nicht wirkungsgerechtem Schutz vor Verkehrslärm und sollte beseitigt werden.
- ▶ Die Immissionsgrenzwerte IGW für die Lärmvorsorge (Neubau und wesentliche Änderung von Verkehrswegen) sind gemessen an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zu hoch. Besonders problematisch sind die hohen IGW für gemischte Baugebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts. Sie liegen deutlich über der Schwelle der Risikohöherung für klassifizierte Krankheiten der WHO von 59 dB(A) für den gewichteten Ganztagespegel Lden.



Lärmschutzwände in Bodolz/Bayern

Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

- ▶ Eine wesentliche Änderung von Schienenwegen setzt einen erheblichen baulichen Eingriff voraus. Betriebsbedingte Pegelerhöhungen durch höhere Geschwindigkeiten und Verkehrsmengenzuwachs sind grundsätzlich hinzunehmen. Das muss – auch angesichts neuer Zugleitsysteme – dringend geändert werden.
- ▶ Für die nächtlichen Störungen durch Schienenverkehrslärm ist die alleinige Betrachtung gemittelter Pegel unzureichend, da Aufwachreaktionen von den lauten Einzelereignisse hervorgerufen werden. Wie beim Fluglärm sollte ein Maximalpegel-Kriterium eingeführt werden.
- ▶ Die hohen erforderlichen Minderungen sind nur durch eine Kombination von vielen einzelnen Maßnahmen zu erreichen. Vorrang hat dabei, das gesamte Potenzial bisher unzureichend genutzter Maßnahmen an der Quelle auszuschöpfen, um auch zu städtebaulich akzeptablen Lösungen zu kommen, z. B. durch:
 - ▶▶ Schienenstegdämpfer und Schienenabschirmungen
 - ▶▶ Schienenschmiereinrichtungen
 - ▶▶ Niedrige Schallschutzwände
 - ▶▶ Lärmarme Schienenprofile
 - ▶▶ Verbesserte Gleispflege und -überwachung
 - ▶▶ Reduktion der Geschwindigkeiten als schnell umsetzbare Maßnahme in besonders hoch belasteten Bereichen.

Die Planung von neuen Schienenwegen und das Verkehrsmanagement der Bahnen sind stärker daran auszurichten, den Verkehr auf den hochbelasteten Strecken mit gleisnaher dichter Bebauung wie dem Mittelhautal zu reduzieren. Es sind Kapazitäten zu schaffen, die es erlauben, den Verkehr nachts oder an Wochenenden in weniger sensible Zeiten bzw. auf weniger sensible Strecken zu verlagern.

Zentral für die Verbesserung des Schutzes vor Schienenverkehrslärm ist die politische Formulierung eines ambitionierten Minderungszieles. Das im Jahr 2021 gesetzte Ziel der Bundesregierung und der DB, bis 2030 die Zahl der Menschen zu halbieren, die nächtlichen Geräuschpegeln über 57 dB(A) ausgesetzt sind, ist unzureichend. Es ist perspektivisch eine Annäherung an die Zielwerte der WHO anzustreben. Das Bewusstsein für die dringliche Notwendigkeit, Gesundheitsrisiken durch Geräusche zu vermindern, ist in Politik und Gesellschaft zu schärfen.

Innovativer Lärmschutz an Bahnstrecken ... und was ihn verhindert

Peter Moik

Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen werden zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden. Lärmvorsorge gilt bei allen Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen. Sie ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt. Nach diesem Gesetz ist bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass kein Lärm verursacht wird, der sich nach dem Stand der Technik vermeiden lässt. Dagegen sind Maßnahmen zur Lärmsanierung bei Bestandsstrecken ohne bauliche Änderungen nicht an die Einhaltung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gebunden, sondern müssen nur die Richtlinien der Förderung beachten. Hier sind die Anforderungen an die Schallschutzwirkung also geringer.

Grenzen des innovativen Lärmschutzes

Nach der aktuellen Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes (16. BimschV) mit der Schallberechnungsvorschrift für den Schienenverkehr stehen zusätzlich zur Lärmschutzwand innovative Lösungen zur Lärm- und Erschütterungsminderung wie neu entwickelte Schienenstegdämpfer, fortschrittliche Schienenschmiereinrichtungen und niedrige Schallschutzwände zur Verfügung. Allerdings sind die im Gesetz geregelten Anforderungen an die Lärminderung so hoch, dass bei Neu- und Ausbaumaßnahmen die innovativen Lärmschutzlösungen in der Regel nicht ausreichen, sondern nur zusätzlich zu herkömmlichen hohen Lärmschutzwänden zum Einsatz kommen können.

Manche Innovation wie Veränderungen des Beugungswinkels der Wand oder zusätzliche Aufsatzelemente wie Diffraktoren zur Lärmabsorption könnten die Wandhöhen reduzieren. Leider existiert in der Schallberechnungsvorschrift kein anerkanntes Verfahren zur Berechnung dieser Schallminderungen, so dass der gesetzlich erforderliche Nachweis zur Reduzierung der Wandhöhen schlichtweg nicht erbracht werden kann.

Spielraum für innovative Gestaltungslösungen von Lärmschutzwänden

Insofern besteht an Neu- und Ausbaustrecken einzig die Alternative, für herkömmliche Schallschutzwände innovative Gestaltungslösungen zu entwickeln, um die Nachteile von hohen Wänden zu minimieren. Aber auch hier verhindern die langwierigen Zulassungswege und die fehlende Innovationsbereitschaft der DB eine Umsetzung.

Ein naheliegender Lösungsansatz wäre die direkte Begrünung von Lärmschutzwänden. Eine Begrünung verhüllt optisch ansprechend die eigentliche Wand und verbessert dadurch die Lebens- und Wohnqualität im Umfeld, bietet Schutz vor unerwünschten Graffiti, bietet Lebensräume für die Natur, reduziert Feinstaub und CO₂-Belastung, trägt zur Verbesserung des Mikroklimas bei und absorbiert zusätzlich weiteren Schall.

Natürlich müssen im Hinblick auf den Bahnbetrieb entsprechende Anforderungen an die Begrünung erfüllt sein. Die Bepflanzung darf nicht invasiv sein, es darf nicht die Gefahr bestehen, dass sie bis in die Oberleitung rankt, die Wand muss jederzeit inspizierbar bleiben und die Rankgitter müssen entsprechend geerdet sein. Hinsichtlich der Statik und Traglasten sowie der Haltbarkeit der Wände dürfen nur wandverträgliche Kletterpflanzen mit einer geringen Biomasse und wenig Brennmasse eingesetzt werden. All dies ist möglich und bereits entwickelt.



Bau von Lärmschutzwänden in Forchheim

Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

Zulassungs- und Anwendungsblockade

Leider werden seitens der DB die Ansätze der Wandhersteller zur Zulassung solcher Systeme blockiert. Obwohl die DB der eigentliche Verursacher der Errichtung von Lärmschutzwänden ist, müssen die Hersteller für ein Zulassungsverfahren in Vorleistung treten und Forschungsmittel stellt die DB nicht zur Verfügung. Eine neue DB-Richtlinie schließt die Anwendung direkt begrünter Lärmschutzwände mittlerweile sogar kategorisch aus.

Ein ähnlich schwieriges Verhältnis im Bereich der Innovationen lässt sich im Umgang der DB-Verantwortlichen mit transparenten Wandelementen feststellen. Lärmschutzwände führen zu Sichtbarrieren und Verschattung. Dies ist insbesondere dort problematisch, wo enge Straßenzüge verdunkelt werden, Baudenkmäler verdeckt werden oder Bahnsteige hinter hohen Wänden nicht mehr einsehbar sind. Transparente Wandelemente können dem entgegenwirken. Leider reflektieren transparente Bauelemente den Schall, so dass sie die erforderliche Schallschutzwirkung nicht erbringen oder den Schall auf der gegenüberliegenden Seite sogar erhöhen. Die DB Bahnbau Gruppe hat daher transparente Bauelemente mit schallabsorbierenden Verstrebungen kombiniert und so das hochabsorbierende Wandsystem „MetaWindow“ entwickelt, welches die Anforderungen an den gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutz erfüllt und zusätzlich einen hohen Transparenzanteil von bis zu 70% aufweist. Dieses System hat kürzlich die Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Betriebserprobung erhalten. Bei innovativen Neuentwicklungen ist eine Zulassung zur Betriebserprobung ein normaler Vorgang. Innerhalb einer vorgegebenen Zeitdauer werden Neuentwicklungen einer verstärkten Überwachung unterzogen, bevor sie eine dauerhafte Zulassung erhalten. Leider dient aber die fehlende dauerhafte Zulassung bei DB-Projektleitern als Begründung, die Anwendung grundsätzlich abzulehnen.

Planfeststellung ohne Gestaltungsaufgaben

Das Problem: Die Gestaltung der Lärmschutzwände ist nicht Inhalt der Planfeststellung und wird erst im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Auflagen zur Gestaltung können in der Planfeststellung nicht gemacht bzw. von den Betroffenen (Kommunen, Anlieger usw.) gar nicht erst vorgebracht werden. Nach Baurechtereilung wird seitens der DB-Planer vielfach nur der einfachste Weg beschritten und der ist im Regelfall nicht innovativ. Daher bleibt innovativer Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge bei Neu- und Ausbauprojekten der Deutschen Bahn ein reines Wunschdenken.

Natur als Chance – Umweltvernichtung durch die DB

5
5.4

Gern präsentiert sich die Deutsche Bahn als Umweltschützer und die PR-Abteilung versucht von dem sauberen Verkehrsmittel Bahn zu profitieren. In Wahrheit jedoch ist die Politik der DB bei ihren diversen Großprojekten immer noch sehr zerstörerisch. Für Bahnprojekte wird unendlich viel Grün vernichtet. Pflanzen, Gräser, Bäume und viel wild wachsende Natur, die für Tiere eine Heimat bieten. Ersetzt werden 1:1 nur Bäume ab 25 cm Stammdurchmesser. Nachgepflanzt werden sie oftmals nicht vor Ort selbst, sondern außerhalb. Das führt dazu, dass diese Natur in den Städten schmerzlich fehlt. Drohen Städte doch durch den Klimawandel mehr und mehr aufzuheizen.

Eindrucksvoll belegen das Vorher-Nachher-Bilder von DB-Projekten in Hamburg.

HAMBURG-OTTENSEN/ALTONA



Neue Mitte Altona 2011



Neue Mitte Altona 2018 (Mittlerweile ist der Ort überwiegend bebaut).

TABULA RASA AUF NATURKOSTEN

Hier und auf den folgenden Seiten dokumentieren Bilder die Folgen der Fernbahnhofsverlegung in Hamburg Altona. Grün bewachsenes Bahngelände wurde bebaut. An 2 Orten mitten in der Stadt wurde massiv Grün entfernt. Dieses Grün fehlt zur Kühlung der Stadt.

Hinzu kommt, dass historische Baumbestände zusätzlich durch die Grundwasserabsenkungen während der Bauphase gefährdet sind. Die Bahn sieht diese Gefahr nicht, weil ausreichend Abstand zwischen Baugruben und Bäumen geplant werden soll. Die zu erwartenden jahrelangen Erschütterungen durch schwere Baustellenfahrzeuge könnten laut Auskunft des Denkmalschutzamtes die denkmalgeschützte Kapelle in Mitleidenschaft ziehen. Außerdem wird offenbar erwogen, in einem Teil des Friedhofs Kleingärten unterzubringen, die an anderen Stellen in Diebsteich weichen müssen.¹

¹ Denkmalverein: <https://www.denkmalverein.de/gefaehrdet/gefaehrdet/was-passiert-am-diebsteich>

5
5.4

Auszug aus:
Iris Neitmann für Stiftung StadtLandKunst: „Städtisches Grün als Klima- und Kulturaufgabe“,
Ausstellung im Hamburger Architektursommer 2023

Eichen im Größenvergleich



Abbildungen: Baumschule Lorenz von Ehren, Hbg

Abb.: Thermographie Hamburger Strasse, Citizen Forest e.V.

U 18–20 cm, 10 J. Kronvol. ca.20 cbm H ca.5 m	U 30–35 cm, 15–18 J. Kronvol. ca. 40 cbm H ca.6,50 m	U 50–60 cm, ca.25 J. Kronvol. ca.175 cbm H ca.8 m	U 103 cm, ca.60 J. Kronvol. ca. 2.600 cbm H ca.22 m
--	---	--	--

Der kleine Baum wirft keinen Schatten, nicht einmal für seine Wurzeln. Der Rindenmulch ist sehr heiß, desgleichen Fassaden und Dächer.

Großkronige Bäume haben besonders viel Blattwerk und können auch über Straßenräumen einen grünen Sonnen-Schirm bilden, der CO₂ bindet und kühlt. Sie benötigen Schatten auch selbst für Stamm und Wurzelbereich. Für effektive CO₂-Bindung, Schattenbildung und Verdunstungskühlung ist ein großes Kronenvolumen erforderlich, dass ab einem Alter von 50-60 Jahren erreicht werden kann.



Hamburg-Diebstech 2020: Das wilde Biotop, dass Heimat für viele Tiere bot



*Hamburg-Diebsteich 2020:
Es war einmal wilde Natur und ein ruhiges Viertel*



*Hamburg-Diebsteich 2024:
Umweltvernichtung durch Bahnprojekte*

5
5.4

HAMBURG-DIEBSTEICH



Hamburg-Diebsteich 2020:

6
6.1

»Jeder, der nicht bei drei auf den Bäumen ist, wird eingestellt«

Joachim Holstein

Mit diesem lockeren Spruch wurde Bahnchef Lutz im Handelsblatt vom 14.11.2018 zitiert. Gut fünf Jahre später muss man konstatieren, dass ziemlich viele auf die Bäume rauf sind, wenn die DB gerufen hat. Da halfen auch kein »Speed-Dating« bei Tempo 200 im ICE und keine Auftritte der DB bei Jobmessen, denn der potenzielle Nachwuchs konnte und kann vergleichen: Ständig wechselnde, jede Freizeitplanung zunichte machende Arbeitszeiten bei der DB auf der einen Seite und auf der anderen Seite die relativ soliden Arbeitszeitmodelle im Handwerk, in der Industrie, beim Discounter an der Kasse oder im Büro.

Relativ konstante Leistung, aber erratische Schichtpläne

Es war und ist nicht vermittelbar, wenn ein Unternehmen, das – von Feiertagsbesonderheiten zu Ostern, Pfingsten und Weihnachten abgesehen – im Grunde das ganze Jahr über dieselben Zugleistungen fährt, den Personalen Schichtmodelle aufzwingt bei denen man vielleicht am Montag von 6 bis 13 Uhr, am Dienstag von 15 bis 24 Uhr, am Mittwoch von 11 bis 16 Uhr, am Donnerstag von 4:30 bis 13 Uhr ... und so weiter und so fort arbeiten soll, bei einer Sechstageswoche mit wechselnden Ruhetagen. Autofabriken, Flughafenbetreiber und der Einzelhandel bekommen das besser hin, und selbst Kontischicht hat wegen der auf Monate hinaus gegebenen Planbarkeit noch Vorteile gegenüber dem Chaos bei DB Fernverkehr und DB Regio.

Positives Gegenbeispiel im eigenen Konzern

Dabei gab es im DB-Konzern sogar ein positives Gegenbeispiel mit weit überdurchschnittlichen Noten bezüglich Vereinbarkeit von Familie und Beruf: die DB European Railservice baute auf der Grundlage von Tarifverträgen der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten Dienstpläne, die den Wünschen der Beschäftigten sehr weit entgegenkamen und die durch lange Schichtzeiten eine hohe Anzahl von freien Tagen aufwiesen.

Sechs von zehn sagten: lieber mehr freie Tage als mehr Geld

Als 2018 ein neuer EVG-Tarifvertrag die Möglichkeit bot, zwischen 2,6 % mehr Geld, einer Stunde weniger Arbeitszeit pro Woche oder sechs zusätzlichen Urlaubstagen zu wählen, entschieden sich 58 % der Beschäftigten für mehr Urlaub. 40 % wollten mehr Geld, und nur 2 % ließen sich auf eine Stunde Arbeitszeitverkürzung ein. Durch diese »Abstimmung mit den Füßen« benötigte die Deutsche Bahn schlagartig 1,5 % mehr Personal – 1.500 Stellen waren es im ersten Jahr.

Aber seitdem weiß die DB auch, dass freie Tage ein wichtiger Faktor bei der Personalgewinnung sind. Mit einer Sechstageswoche lockt man niemanden hinterm Ofen hervor oder vom Baum wieder runter.



6

6.1

6
6.2

Bahnvorstand aufs Abstellgleis – Profis auf die Schiene!

Michael Jung

Die Probleme der DB sind landauf, landab bekannt: horrende Verschuldung von bald 40 Mrd. Euro, zunehmende Verspätungen und Zugausfälle im Fern- wie im Nahverkehr, ein unfähiges Management mit unzureichender Qualifikation für das Bahngeschäft, zunehmend demotivierte Mitarbeiter, ein desolates Streckennetz, unterfinanziert und schlecht gewartet, ein aufgeblähter Verwaltungswasserkopf, der sich hoffnungslos in einem in sich widersprüchlichen Regelwerk von Arbeitsanweisungen verstrickt.

Demgegenüber steht eine – nachdem die Corona-Delle überwunden ist – wachsende Nachfrage eines Publikums, das im Zeichen des Klimawandels gerne mehr die Bahn nutzen möchte. Das 9-Euro- und dann das 49-Euro-Ticket, welches von jetzt auf gleich bundesweites Flatrate-Bahnfahren über alle Verkehrsträger hinweg im Nahverkehr ermöglichte, hat den Run auf die Bahn noch verstärkt. Dem kann die Bahn in ihrem gegenwärtigen Zustand nicht gerecht werden.

Ursache für den Zustand der DB liegt ganz wesentlich bei dem Management der DB, besonders seit der Überführung der DB in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft nach der Fusion von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutsche Bahn AG am 1.1.1994. Der jetzige Zustand der DB AG ist nicht nur ein Produkt von Managementversagen in den letzten paar Jahren, sondern hat sich systematisch seit der Bahnreform 1994 mit dem für 2008 geplanten, dann aufgrund der Finanzkrise in letzter Minute abgesagten Börsengang entwickelt.

Welches sind nun die Hauptfaktoren, die zu dem miserablen Zustand der DB heute geführt haben:

1 Schon seit 1991 wurde erst die Bundesbahn und nach 1994 die DB AG **von fachfremden Managern geführt**, die aus der Automobilzulieferindustrie oder Auto- bzw. Flugzeugindustrie kamen wie Dürr (1991–1997, dann Aufsichtsratschef 1997–1999), Mehdorn (1999–2009), Grube (2009–2017) und die vom originären Bahngeschäft nichts verstanden. In einer nicht ganz zweijährigen Interimsperiode war der Ministerialbeamte aus dem Kanzleramt, Johannes Ludewig, Chef der DB. Er wurde nach seinem etwas unglücklichen Agieren nach dem ICE-Unglück von Eschede aus dem Amt entlassen und wirkte dann als Chef der CER (Commission of European Railroads) auf europäischer Ebene von 2001–2011 durchaus im Sinne klassischer Eisenbahnpolitik. Er wandte sich gegen die Privatisierung und Zerschlagung der staatlichen Eisenbahnen in Osteuropa. Obwohl kein Eisenbahner von der Pike auf, hat er engagiert für die Bahn gekämpft und hat sich mit den Kräften in der DB angelegt, die auf eine verschärfte Kapitalmarktorientierung hingearbeitet haben. So wird berichtet: „Ein besonderes Augenmerk Ludewigs galt der Pünktlichkeit der Züge. Unmittelbar nach seinem Amtsantritt führte er eine Regelung ein, nach der die Hälfte der Bonuszahlungen der damals 1.600 Führungskräfte „von Pünktlichkeit und Präzision des Bahnbetriebs“ abhängen sollte. 1997 kündigte er an, die Verspätungen bis zum Fahrplanwechsel halbieren zu wollen. Später führte er so genannte Pünktlichkeitsanzeiger auf großen Bahnhöfen ein, die ab Anfang Dezember 1999 wieder abgeschafft wurden.“ (https://de.wikipedia.org/wiki/Johannes_Ludewig, aufgerufen 8.12.23) Seine mangelnde Beliebtheit bei den von Dürr eingestellten kapitalmarktaffinen Managern und, nach dem Wechsel zu Rot/Grün unter der Regierung Schröder/Fischer, das falsche Parteibuch (CDU) haben seine Entlassung beschleunigt.



Quelle: tengyart/unsplash

2. Eine Betrachtung der Qualifikation und des Weges, wie die Damen und Herren zur Bahn gekommen sind, gibt einigen Aufschluss darüber, warum das jetzige Management der DB die Probleme nicht in den Griff bekommt.



Bahnchef Richard Lutz, aus einer Eisenbahnerfamilie kommend, trat nach einem Betriebswirtschaftsstudium 1994 ein in die DB AG und übernahm nach Aufgaben in den Bereichen Konzerncontrolling und -planung 2003 die Leitung des Bereichs Konzerncontrolling, wobei er fortan direkt dem Vorstand für Finanzen und Controlling berichtete. Zum 1.4.2010 wurde Lutz zum Nachfolger seines ehemaligen Chefs, dem Vorstand für Finanzen und Controlling der DB AG und der DB Mobility Logistics AG, berufen. Ab dem 1. August 2015 gehörten auch der europaweit tätige britische Bus- und Schienenverkehrsanbieter DB Arriva, der Logistikdienstleister DB Schenker Logistics und die Bereiche Beschaffung und IT zu Lutz' Verantwortungsbereich. Mit Grubes Rücktritt am 30.1.2017 übernahm er dessen Posten als Vorstandsvorsitzender zunächst kommissarisch, bis ihn am 22.3.2017 der Aufsichtsrat für fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden ernannte. Sein Vertrag wurde 2022 vorzeitig um weitere fünf Jahre verlängert. Lutz, seit der Gründung der DB AG 1994 im Konzern, dürfte damit über die intimsten Kenntnisse des finanziellen Zustands des Unternehmens verfügen, mit denen er trickreich die Politik erpressen kann. Ferner ist er für die schlechte finanzielle Performance des Unternehmens und die Probleme des Auslandsgeschäfts seit 13 Jahren mehr oder minder Alleinverantwortlicher. Dafür erhielt Lutz in 2022 ein Grundgehalt von 970.000 Euro, inkl. Boni knapp 2 Mio. Euro. https://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Lutz, aufgerufen 16.12.23

Quellen der Portraits (der Reihe nach): Deutsche Bahn AG: Max Lautenschläger/Hans-Christian Plambeck/Pablo Castagnola/ Bundesministerium der Finanzen/photothek/GrueneLVHH /Bündnis 90-Die Grünen Bundestagsfraktion/photothek.net/Flavio Lo Scalzo_Credit – EPA-EFE/IMDV/Privat/Maike Barbara Maier



Finanzvorstand Levin Holle kam 2019 zur Bahn. Zuvor war der Jurist Abteilungsleiter im Bundesfinanzministerium, und davor nach Beendigung seines Studiums ab 1997 bei der Unternehmensberatungsfirma Boston Consulting Group tätig. Inhaltlich konzentrierte er sich auf große Transformationsprojekte im Finanzsektor und den Finanzbereich von Unternehmen. 2012 wechselte er in das BMF unter Wolfgang Schäuble und leitete dort die Abteilung Finanzmarktpolitik. Ab 2018 gehörte Holle dem Aufsichtsrat der Deutschen Bahn an. Zum 1.2.2020 wurde er

Vorstand von Finanzen und Logistik DB AG. Im März 2022 wurde sein Vertrag vorzeitig bis 2028 verlängert. Aus seinem bisherigen Werdegang kann man eindeutig schließen, dass er der Kapitalmarktfraktion zuzurechnen und ein vehementer Verteidiger der jetzigen Rechtsform der DB AG ist. Mit ihm ist eine weitere Verschuldung der DB AG auf den internationalen Kapitalmärkten vorgezeichnet.

https://de.wikipedia.org/wiki/Levin_Holle, aufgerufen 16.12.23

Infrastrukturvorstand Berthold Huber studierte Politikwissenschaften und arbeitete anschließend als Unternehmensberater für Ernst & Young. 1997 wechselte er zur Deutschen Bahn. Er leitete beim Personenverkehr zunächst die Organisationseinheiten Borddienste und Regio-Services. 2001 übernahm er das Personalressort von DB Regio Bayern. Neben dem Personalressort war er auch für den Regionalverkehr Südbayern verantwortlich. Im Mai 2003 übernahm Huber den Vorsitz von DB Regio Bayern, parallel war er als Geschäftsführer des Regionalverkehrs Oberbayern tätig. 2008 wurde er Vorstand für Personal bei der DB Netz AG. Ende 2010 wurde er zum Vorstandsvorsitzenden für DB Fernverkehr ernannt. Zum 1. August 2015 wechselte er in die Position als Vorstand für Personenverkehr der Deutschen Bahn AG. Damit war die Verantwortung für Regional- und Fernverkehr verbunden, also den größten Teil der deutschen Eisenbahn. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 22. März 2017 erhielt er einen neuen Fünf-Jahres-Vertrag. Er wurde zum 1. Juli 2022 zum Vorstand für Infrastruktur der Deutschen Bahn ernannt. Er folgt in dieser Funktion Ronald Pofalla. Huber ist auch als einziger Kandidat für den Posten als Vorstandsvorsitzender der aus der Fusion von DB Station&Service und DB Netze ab 1.1.24 entstehenden Infrastrukturgesellschaft InfraGo vorgesehen. Als Infrastrukturvorstand ist Huber zwar weniger für den jetzigen Zustand des DB Netzes verantwortlich zu machen, aber in seinen Bereich fällt jetzt die Umsetzung der angekündigten Mega-Bauprojekte sowie die „Generalsanierung der Kernstrecken des Netzes“. Als Politologe bringt Herr Huber für den technisch dominierten Infrastrukturbereich der DB AG nicht die geringste Expertise mit.



Eine Petitesse am Rande: Huber unterschrieb in seiner Funktion als Konzernvorstand, nach Einschätzung des Rechtsausschusses der DB pflichtwidrig, einen Beratervertrag mit seinem Vorgänger Homburg, im Rahmen dessen 171.000 Euro an ihn ausgezahlt wurden. Der Aufsichtsrat beschloss daraufhin Mitte Dezember 2019, dass Huber einen Teil seiner Tantiemen für das laufende Jahr abgeben müsse.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Berthold_Huber_\(Manager\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Berthold_Huber_(Manager)), aufgerufen 16.12.23



Fernverkehrsvorstand Michael Peterson arbeitete nach dem Studium als Wirtschaftsingenieur und nach der Promotion in Betriebswirtschaft von 2000 bis 2014 bei der Strategieberatung Booz & Company in Düsseldorf, zuletzt als Partner und Geschäftsführer. Im Jahr 2014 wechselte er dann zur Deutschen Bahn. 2016 wurde er Marketingvorstand der DB Fernverkehr AG und ab 2019 Vorstandsvorsitzender von DB Fernverkehr. Seit 1. Juli 2022 ist er Vorstand der Deutschen Bahn AG für den Personenfernverkehr. Auch hier zeigt sich wieder ein ähnliches Karrieremuster: von einer Unternehmensberatung, die vermutlich auch umfangreich für die DB tätig war, gleich in einen Bereichsvorstand und nach kurzer Zeit Aufstieg in den Konzernvorstand. Die große Unpünktlichkeit und die vermehrten Ausfälle der Fernverkehrszüge fallen in seinen Verantwortungsbereich.

https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Peterson aufgerufen 16.12.23



DB Regio Vorständin Evelyn Palla studierte Betriebswirtschaft in Wien mit Schwerpunkt Unternehmensführung, Controlling und Rechnungslegung. Nach ihrem Studium arbeitete Palla 1997-1998 bei Siemens UK in Newcastle upon Tyne im Bereich Operational Plant Controlling. Anschließend arbeitete sie als Referentin für Productcontrolling bei Infineon Technologies in München. 2002 wechselte sie zur Österreichischen Handelskammer nach Tokio. Dort war sie als Referentin für Finanzen und Controlling tätig. 2003 wechselte Palla zu E.ON nach München, wo sie als Referentin für Planung und Controlling arbeitete. Von 2006 bis 2008 war sie am Aufbau der E.ON-Tochter „E wie einfach“ beteiligt. Sie war dort für den Aufbau der Controlling Systeme und des Reporting des Unternehmens verantwortlich. Anfang 2008 wechselte sie für mehrere Jahre als Leiterin des Controllings zu E.ON Italia nach Mailand. 2011 kam Palla zur ÖBB-Personenverkehr AG, zunächst als Leiterin Controlling für den Personenverkehr, später zusätzlich als Leiterin für den Schienenfahrzeugeinkauf des ÖBB-Personenverkehrs. Im Dezember 2015 wurde sie Mitglied des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG für die Ressorts Nah- und Regionalverkehr, Recht, Finanzen und Einkauf sowie Aufsichtsratsvorsitzende der ÖBB-Postbus AG. 2019 wechselte sie zur DB AG und wurde Vorständin für Finanzen der DB Fernverkehr AG. Zum 1.7. 2022 wurde sie zur Vorständin des DB Konzerns und zur Vorstandsvorsitzenden der DB Regio AG berufen. Auch hier haben wir wieder das Karrieremuster: Privatwirtschaft mit Schwerpunkt Controlling und keine Erfahrung im Eisenbahnbetriebsdienst. https://de.wikipedia.org/wiki/Evelyn_Palla aufgerufen 16.12.23

DB Cargo Vorständin Evelyn Nikutta studierte Psychologie mit dem Schwerpunkt Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie und dem Nebenfach Pädagogik an der Universität Bielefeld und wurde 2009 an der LMU München in Psychologie promoviert. Ab 1993 arbeitete Nikutta im Management eines mittelständischen Unternehmens in Bielefeld, bevor sie 1996 zur Deutschen Bahn wechselte. Zunächst leitete sie ein Bildungszentrum in Dresden und bekleidete fortan zahlreiche Leitungsfunktionen im Bildungsbereich der DB. 2001 wurde sie Personalleiterin bei DB Cargo. Sie übernahm die Leitung der Produktion und wurde Sprecherin der Geschäftsführung des Transportbereichs Ganzzugverkehr in Mainz. In ihrer letzten Funktion war sie Vorstand für Produktion beim polnischen Schenker-Tochterunternehmen DB Cargo Polska. Zum 1.10.2010 wurde sie Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Zum 1. Januar 2013 wurde ihr Vertrag vorzeitig um weitere fünf Jahre verlängert. Im Dezember 2017 entschied der Aufsichtsrat eine Vertragsverlängerung um weitere fünf Jahre. Nikutta übernahm zusätzlich zum Vorstandsvorsitz die Bereiche Finanzen, Digitalisierung und Vertrieb. Zum 1. Januar 2020 wurde sie in den Vorstand der DB AG Bahn berufen. Sie übernahm dort das neue Ressort Güterverkehr sowie den Vorstandsvorsitz der DB Cargo AG. Eine Berufung Nikuttas als Vorstandsvorsitzende der DB AG war zuvor über mehrere Jahre erwogen worden. Sie scheiterte am Widerstand von Richard Lutz und Ronald Pofalla. https://de.wikipedia.org/wiki/Sigrid_Nikutta, aufgerufen 16.12.23



Personal & Recht Vorstand ist Martin Seiler, über dessen Ausbildung nichts bekannt ist. Seine berufliche Laufbahn begann 1980 bei der Deutschen Bundespost in Baden-Baden. Nach über 15 Jahren in Betriebsrat und Deutscher Postgewerkschaft bzw. ver.di wechselte Seiler Anfang 2003 ins Management der Deutschen Post AG in Bonn. Seit 2010 war er „HR Direktor“ bei der Deutschen Telekom, ab Juni 2015 Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor des Unternehmens. Zum 1. Januar 2018 wurde er zum Personalvorstand der Deutschen Bahn bestellt und ist somit für den heutigen Fachkräftemangel bei der DB allein verantwortlich. [https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Seiler_\(Manager\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Seiler_(Manager)) aufgerufen 16.12.23. Nach seiner Vita ist Seiler ein typischer Kompromisskandidat rechter Gewerkschaftsführer.



Vorständin Digitalisierung & Technik, Daniela Gerd tom Markotten, studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der Universität Karlsruhe und promovierte 2003 zum Thema IT-Sicherheit. 2003 begann sie ihre berufliche Laufbahn in der internationalen Nachwuchsgruppe des Daimler-Konzerns und wirkte unter anderem an Projekten in Auburn Hills und Tokio mit. Ab 2005 folgten verschiedene Management-Funktionen im Bereich der Logistik-IT. Mitte 2014 wurde sie Leiterin der Abteilung „Center of Competence Marketing“ im IT-Bereich von Daimler. Hier verantwortete sie das Auftragszentrum Lkw, Charterway International sowie Fleetboard.

2016 übernahm sie den Bereich „Digital Solutions & Services“ bei Mercedes-Benz Lkw und wurde in Personalunion CEO von Fleetboard. 2017 wechselte Gerd tom Markotten zum Mobilitätsdienstleister Moovel, einem Gemeinschaftsunternehmen von BMW und Daimler. Mitte 2020 gründete sie das Start-up-Unternehmen iuhoo, das eine Software für KI-/AR-basierte Videoanrufe zur Fernunterstützung entwickelte. Im Juni 2021 berief der Aufsichtsrat der DB AG Gerd tom Markotten in den Vorstand. Zu ihren Aufgabenbereichen gehören neben dem digitalen Transformationsprozess auch die DB Fahrzeuginstandhaltung und der konzerninterne IT-Dienstleister DB Systel. 2023 wurde sie vom Aufsichtsrat der DB für weitere fünf Jahre bis 2029 bestellt. Es ist schon bemerkenswert, dass eine Managerin aus dem Automobilbereich mit nur IT-Kenntnissen für die Fahrzeuginstandhaltung der DB verantwortlich ist. Defekte Fahrzeuge sind die Hauptursache für ausgefallene Züge! https://de.wikipedia.org/wiki/Daniela_Gerd_tom_Markotten aufgerufen 15.12.23

Fazit: Die gesamte Vorstandsetage des Konzerns besteht aus Betriebswirten, Controllern, Unternehmensberatern und ein wenig IT-Kompetenz. Eisenbahnspezifische Kenntnisse sind flächendeckend nicht vorhanden, oder wenn überhaupt, dann wurden sie nur im Management, aber nicht im Betriebsdienst erworben. Es ist schon mehr als merkwürdig, dass in einem Unternehmen, dessen Funktionieren auf dem Zusammenspiel hochkomplexer und spezieller Technik beruht, kein einziger Techniker, geschweige denn ein Eisenbahningenieur oder Maschinenbauer anzutreffen ist. Daher ist die schlechte operationale Performance der DB auch kein Wunder. Mit Eisenbahn-spezifischer Qualifikation der Mitglieder der Anteilseigner Seite im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn sieht es nicht besser, eher noch schlimmer aus:



Aufsichtsratsvorsitzender Werner Gatzert (SPD) ist Jurist und politischer Beamter und hat sein ganzes berufliches Leben ab 1990 bis zu seiner Versetzung in den einstweiligen Ruhestand zum 31.12.23 im Bundesfinanzministerium zugebracht. Ab 2005 war er dort Haushaltsstaatssekretär unter den Finanzministern Eichel, Steinbrück, Schäuble, Scholz und Lindner. Kurzfristig amtierte er als Vorstandsvorsitzender der Finanzagentur Deutschland GmbH (2005) und als Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service (2018). Seit September 2022 ist er Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG. Er gilt als Erfinder der Schuldenbremse, ist ein harter Sparfuchs, aber in Bahnthemen wenig bewandert. Er ist zudem Aufsichtsratsmitglied in der Gesellschaft Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, kennt sich also offensichtlich mit Kosten- und Terminüberschreitungen aus. Außerdem ist er im Aufsichtsrat der Deutsche Post AG. https://de.wikipedia.org/wiki/Werner_Gatzert aufgerufen 16.12.23

Anja Hajduk (Bündnis 90/Die Grünen) hat Psychologie studiert und als angestellte Psychologin im interkulturellen Jugendaustausch gearbeitet, parallel dazu ihre politische Karriere bei den Grünen in Hamburg vorangetrieben. Sie war von 1997-2002 Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft, parlamentarische Geschäftsführerin der GAL-Bürgerschaftsfraktion und haushaltspolitische Sprecherin. 2002 zog sie in den Bundestag ein und war dort von 2002 bis 2004 stellvertretende Vorsitzende des Haushaltsausschusses und von 2004 bis 2008 haushaltspolitische Sprecherin der Grünen-Bundestagsfraktion. Von 2013 bis 2021 war sie erneut Mitglied des Deutschen Bundestages, Mitglied im Haushaltsausschuss, parlamentarische Geschäftsführerin der Grünen-Bundestagsfraktion sowie stellvertretende Vorsitzende der Grünen-Bundestagsfraktion. In der ersten schwarz-grünen Regierungskoalition auf Landesebene in Hamburg wurde sie 2008 Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. In dieser



Funktion genehmigte sie den Neubau des Steinkohlekraftwerks in Hamburg-Moorburg und versammelte die bis zum Planfeststellungsbeschluss fortgeschrittene Wiedereinführung der Straßenbahn in Hamburg. Ende 2021 wurde sie verbeamtete Staatssekretärin im BMWK unter Habeck.

https://de.wikipedia.org/wiki/Anja_Hajduk aufgerufen 16.12.23

Stefan Gelbhaar, MdB (Bündnis 90/Die Grünen) ist Rechtsanwalt und über die Berliner Kommunalpolitik 2017 in den Bundestag gekommen. Er ist Mitglied im Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Bundestages und Sprecher der Grünen für städtische Mobilität und Radverkehr. https://de.wikipedia.org/wiki/Stefan_Gelbhaar aufgerufen 16.12.23



Susanne Henckel (Vertreterin des Bundesverkehrsministeriums im DB AR) studierte Stadt- und Verkehrsplanung

mit dem Abschluss Diplom-Ingenieurin. Von 1995 bis 2010 war Henckel für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) in Kassel tätig. Im Dachverband der SPNV-Aufgabenträger, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV), war sie von 2010 bis 2014 als Hauptgeschäftsführerin, ab 2014 als Mitglied im Präsidium sowie von 2018 bis zum 18. April 2022 als Präsidentin tätig. Anfang 2014 übernahm Susanne Henckel die Geschäftsführung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB). Anfang 2022 wurde Henckel beamtete Staatssekretärin im BMDV. Ihr Schwerpunkt liegt im Bereich Eisenbahnverkehr. Was sie für den Bereich Eisenbahn qualifiziert, erschließt sich nicht so ganz, zumal ihre Ausbildung eher Planungsfragen denn technische Fragen umfasste.

https://de.wikipedia.org/wiki/Susanne_Henckel aufgerufen 16.12.23

Prof. Susanne Knorre studierte Politologie, Volkswirtschaftslehre und Anglistik in Hamburg und Basel mit einem Abschluss als Diplom-Politologin, 1985 gefolgt von dem Staatsexamen für den höheren allgemeinen Verwaltungsdienst (1988) und einer Promotion (1990). Anschließend war sie Leiterin des Büros des Ministers für Wirtschaft und Verkehr in Rheinland-Pfalz, Rainer Brüderle (FDP). 1994 wechselte sie zur Preussag AG als Leiterin der Konzernkommunikation. Ab 2003 war sie geschäftsführende Gesellschafterin der Grote & Knorre Personal- und Unternehmensberatung GmbH und anschließend im Management Partner Public Affairs von Weber Shandwick Deutschland. Von Anfang 2005 bis 2007 war Knorre Director Corporate Affairs bei Japan Tobacco International in Köln. Seit 2005 lehrt sie am Institut für Kommunikationsmanagement der Fachhochschule Osnabrück, ist ab 2007 nebenberuflich tätig als Professorin für Unternehmenskommunikation und im Rahmen von Lehraufträgen an der Universität Hildesheim, außerdem am Institut für Journalistik und Kommunikationsforschung Hannover sowie an der Universität Kapstadt am Institute of Political Studies. Knorre ist Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Politikberatung. Sie ist im Aufsichtsrat der KSBG Kommunale Verwaltungsgesellschaft GmbH, von Rütgers Germany GmbH und STEAG GmbH vertreten und seit 2019 zudem Mitglied des Aufsichtsrats der Salzgitter AG. Von Ende 2000 bis 2003 wurde sie als Parteilose Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr in der Landesregierung von Niedersachsen unter Gabriel. 2013 wurde sie in den Aufsichtsrat der Nord/LB berufen. Seit 2015 ist sie Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG. https://de.wikipedia.org/wiki/Susanne_Knorre aufgerufen 16.12.23



Welche spezifische Qualifikation diese Multifunktionärin für den Aufsichtsrat der DB AG mitbringt, erschließt sich bei dem Lebenslauf nicht. Kommunikation der DB AG mit ihren Kunden kann es sicher nicht sein.



Dorothee Martin MdB (SPD) studierte ebenfalls Politikwissenschaft, ob mit Abschluss ist unklar, und machte Karriere in der Zeit ab 2004 bis 2014 im Bereich Public Affairs und als Marketing-Referentin für den Hamburger Immobilienentwickler ECE Projektmanagement (Otto-Gruppe), ab 2013 als Geschäftsführerin der ECE Consulting GmbH. Im April 2014 wechselte sie in die Position der stellver-

tretenden Niederlassungsleiterin der Gagfah Nord, eines Wohnungsunternehmens der damaligen Deutsche Annington Immobilien AG, die 2015 in Vonovia SE umbenannt wurde. Gemeinsam mit Matthias Onken betreibt sie als Gründerin und Geschäftsführerin die Kommunikationsagentur Onken-Martin in Hamburg. Parallel dazu betrieb sie ihre Karriere in der SPD, der sie seit 1998 angehörte, und war 1999 bis 2000 kurzzeitig Mitglied im Juso-Landesvorstand. Von 2008 bis 2011 war Martin Bezirksabgeordnete im Bezirk Hamburg-Nord. Dort war sie im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz und im Stadtentwicklungsausschuss. Ab März 2011 zog sie in die Hamburger Bürgerschaft ein, wo sie Mitglied im Verkehrsausschuss, im Ausschuss für Wirtschaft, Medien und Innovation und im Verfassungs- und Bezirksausschuss war. Ab April 2018 war sie verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion. Im Mai 2020 rückte sie in den Bundestag nach und gab ihr Bürgerschaftsmandat auf. Im Bundestag ist Martin seitdem ordentliches Mitglied im Finanzausschuss und gehört als stellvertretendes Mitglied dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur an. Sie wird dem Mitte-rechts-Lager ihrer Partei zugeordnet und als Vertreterin des Partei-Establishments gesehen. https://de.wikipedia.org/wiki/Dorothee_Martin aufgerufen 16.12.23. Frau Martin ist Vertreterin der Immobilienwirtschaft und hat im Bereich Eisenbahn keinerlei spezifische Kenntnisse, die auf eigenen Erfahrungen beruhen.

Daniela Mattheus ist Rechtsanwältin und Managementberaterin für Finance, Corporate Governance, Compliance und Nachhaltigkeit. Sie begann ihre berufliche Laufbahn als geschäftsführende Assistentin am Institut für deutsches und europäisches Gesellschafts- und Wirtschaftsrecht der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg. 2003 trat sie bei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG im Bereich Assurance ein und war u.a. verantwortlich für KPMG's Audit Committee Institute e.V. sowie den Aufbau der KPMG Governance & Board Services in Deutschland. 2012 wechselte Mattheus zur Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY. Sie wurde dort Partnerin im Bereich Financial Accounting Advisory Services, u.a. verantwortlich für das EY Center for Board Matters Leader in Europa, Middle East, Africa, Indien (EMEIA). Heute ist Mattheus Co-Ownerin und Senior Board Advisor von ECBE (Frankfurt am Main). Sie ist Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses bei Autobahn GmbH des Bundes sowie Mitglied im Aufsichtsrat der Commerzbank AG, der Yunex GmbH, der Deutsche Bahn AG (ab 1.10.2022), der CEWE Stiftung & Co. KGaA sowie der Jenoptik AG. <https://financialexperts.eu/verein/vorstand/> aufgerufen 16.12.23 Was die Multiaufsichtsrätin für den Job im Aufsichtsrat der DB AG qualifiziert, bleibt unklar. Kenntnisse des Bahnbetriebes sind es nicht. Interessant ist zudem, dass eine Vertreterin des Bundes im Aufsichtsrat der Autobahn AG vom Bund auch noch in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt wird.



Michael Sven Puschel, Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, ist seit Ende 2022 als Vertreter des BMDV im AR der DB AG. Über seinen beruflichen Werdegang oder eine besondere Nähe zur Eisenbahn ist nichts bekannt. Es ist typisch für das Wissing-Ministerium, dass nicht der Leiter der Eisenbahnabteilung, sondern der Leiter der Bundesfernstraßenabteilung das Ministerium, das die Fachaufsicht über die DB hat, im Aufsichtsrat der DB AG repräsentiert.

Dr. Immo Querner begann seinen beruflichen Werdegang 1992 als Unternehmensberater bei McKinsey & Company. Vier Jahre später wechselte er ins Versicherungswesen und wurde Leiter für Strategie, Beteiligungen und Rückversicherungen bei der Gerling Speziale Kreditversicherungs-AG in Köln. 2002 wurde er zum CEO des Gerling-Konzerns ernannt. Nach der Übernahme durch die Talanx-Gruppe wurde er 2006 Finanzvorstand der HDI V. a. G. und der Talanx AG, die er 2012 erfolgreich an die Börse brachte. Er ist unter anderem seit 2023 Mitglied im Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG und ist auf Vorschlag des Bundesfinanzministeriums seit 2021 Vorsitzender im Anlageausschuss des KENFO (=Deutscher Staatsfond zur Finanzierung der kerntechnischen Entsorgung).



Seine Berufung zeigt die Attraktivität des Staatsfonds KENFO in der Finanzbranche im Bereich der langfristigen, sicheren und ertragreichen Anlage der Mittel des Fonds. https://www.kenfo.de/fileadmin/user_upload/pressemitteilungen/kenfo_pressemitteilung_dr_immo_querner_vorsitzender_anlageausschuss.pdf aufgerufen 16.12.23 Ferner hat die Aktionärsversammlung der Assenagon Asset Management S.A., eines international operierenden Hedgefonds in ihrer Sitzung vom 23. Mai 2023 Herrn Dr. Immo Querner als neuen Verwaltungsratsvorsitzenden bestimmt. <https://www.private-banking-magazin.de/karriere-kenfo-deutsche-bahn-assenagon-asset-management-befoerdert-immo/>. Herr Querner ist ein lupenreiner Vertreter der Hedgefondszene. Eisenbahnkenntnisse sind nicht vorhanden, sein Interesse dürfte lediglich den zu privatisierenden Teilen der DB AG gelten.



Bernd Reuther MdB (FDP) studierte bis 1998 Sozialwissenschaften. Danach arbeitete er ein Jahr als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Staatsminister Werner Hoyer und anschließend als Büroleiter beim Mitglied des Bundestags und späteren Bundeswirtschaftsministers Günter Rexrodt. Von 2003 bis 2006 war Reuther stellvertretender Regierungssprecher der Landesregierung von Sachsen-Anhalt und anschließend Associate Director bei Hill & Knowlton Strategies. 2009 wurde er erst Abteilungsleiter bei der Duisburger Hafen AG und zwei Jahre später bis 2017 bei der Hochtief AG. Parallel dazu betrieb er seit 1990 seine politische Karriere bei der FDP, die ab 2017 in seinem Einzug in den Bundestag mündete. Seit Ende 2021 ist er verkehrspolitischer Sprecher und Obmann der FDP-Bundestagsfraktion im

Verkehrsausschuss. Außerdem ist er ordentliches Mitglied im Sportausschuss sowie stellvertretendes Mitglied im Haushaltsausschuss. Reuther ist zudem einer der Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt und stellvertretender Vorsitzender der Deutsch-Brasilianischen Parlamentariergruppe. https://de.wikipedia.org/wiki/Bernd_Reuther aufgerufen 16.12.23 Auch hier zeigt sich ein typisches Profil: eine auf der Parteischiene über verschiedene Positionen im staatlichen wie im privaten Bereich nach oben führende berufliche Karriere mit bisher keinen Berührungspunkten zur Bahn. Eine Karriere, die ohne Partei-hintergrund nicht möglich gewesen wäre.

Fazit: Im Aufsichtsrat der DB hat keines der von der Seite des Anteilseigners, d. h. dem Bund, berufenen Mitglieder einen technischen Ausbildungs- oder Erfahrungshintergrund. Keiner war vor der Aufsichtsrats-tätigkeit bei einem Eisenbahnunternehmen beschäftigt. Von der Ausbildung her sind die Aufsichtsräte der Anteilseigner Juristen (3x), Politikwissenschaftler (3x), Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler (2x) und je einer Psychologe bzw. Stadtplaner. Besonders dramatisch ist, dass zwei Vertreter des Autobahnbaus in diesem Aufsichtsrat sitzen, aber nicht der Leiter der Eisenbahnabteilung im BMDV. Dass ein solcher Aufsichtsrat eine effektive Kontrolle über die DB AG ausüben kann, muss mit Recht bezweifelt werden. So kann das Bahnmanagement diesem Aufsichtsrat je nach Belieben bestimmte Projekte und Pläne vorstellen, ohne dass das Gremium in der Lage wäre diese fachgerecht zu beurteilen. Somit ist festzustellen, dass der Aufsichtsrat in den letzten beiden Jahrzehnten in keiner Weise die DB AG beaufsichtigt und kontrolliert hat, was eigentlich seine Aufgabe gewesen wäre.

Deutsche Bundesbahn und die Reichsbahn der DDR hatten Anfang 1994 zusammen rund 500.000 Beschäftigte. Seit der Vereinigung der beiden deutschen Eisenbahngesellschaften wurden seitdem nahezu 300.000 Beschäftigte – weitgehend sozialverträglich – entlassen. Das war der größte Beschäftigungsabbau in einem deutschen Unternehmen überhaupt. Dieser ging erstaunlicherweise ziemlich geräuschlos über die Bühne. Mit diesem gigantischen Stellenabbau ging ein massiver Verlust an bahntechnischem Know-how einher, insbesondere im technischen Bereich und im Betriebsdienst, der bis heute nicht wettgemacht werden konnte. Ende 2022 verfügte der DB-Konzern wieder über knapp 325.000 Beschäftigte, vor allem durch den Zukauf von Firmen im Ausland und den Aufbau eines hypertrophen Verwaltungswasserkopfes. Die Zunahme an Beschäftigten fand also vor allem im Verwaltungs-, Controlling- und IT-Bereich statt. Allein die Verwaltung der rund 500 Tochtergesellschaften des DB-Konzerns hat dazu geführt, dass die Controller die Herrschaft im Unternehmen übernommen haben.

Mit dem massiven Beschäftigtenabbau gingen besonders viele altgediente Eisenbahner mit einer großen Erfahrung bei der Lösung von täglichen Problemen im Betriebsdienst verloren. Auch ging damit das klassische Ethos der Eisenbahner verloren, nämlich den Betrieb auch bei widrigen Umständen aufrechtzuerhalten. Früher traf der Spruch zu „Alle reden vom Wetter. Wir nicht. Ihre DB“. Heute muss es eher heißen: Die Bahn hat vier Feinde. Frühling, Sommer, Herbst und Winter. Die hohe Einsatzbereitschaft der Eisenbahner war aber immer eine wesentliche Voraussetzung für einen störungsfreien Betrieb des Eisenbahnnetzes auch bei schwierigen äußeren Umständen (Witterungseinflüssen, Störfällen aller Art, Baustellen etc.). Dieser Spirit, die Bahn unter allen Umständen am Laufen zu halten, ist zwischenzeitlich komplett verloren gegangen. Heute wird die punktgenaue Befolgung der mittlerweile überreichlich im DB Konzern existierenden Arbeitsanweisungen als Erfolgskriterium und Beurteilungsmaßstab gesehen. Die Arbeit bei der Bahn ist ein Job wie jeder andere geworden. Die Bereitschaft zum Einsatz für die Bahn als ein Unternehmen, mit dem man sich vorbehaltlos identifizieren kann, ist nicht mehr vorhanden.

Das Ethos der Eisenbahner wurde besonders unter der Ägide Mehdorn bewusst zerschlagen. Aus Sicht des damaligen Bahnmanagements wurden die altgedienten Bahner als Bremser oder Verhinderer einer notwendigen Modernisierung angesehen. Berechtigte Einwände dieser Beschäftigten wurden einfach beiseite geschoben und die, die nicht ihren Mund hielten, wurden entweder entlassen (das traf hauptsächlich die Beschäftigten bei der Reichsbahn, die nie einen Beamtenstatus hatten) oder zum Eisenbahnbundesamt zwangsversetzt, sofern man sie aus beamtenrechtlichen Gründen nicht rauswerfen konnte. Unter der Ägide Mehdorn wurde bewusst mit externen fachfremden „Experten“ von McKinsey eine parallel konzerninterne Reportingstruktur aufgebaut, was natürlich mit Recht altgediente und erfahrene Eisenbahner frustrierte. Aber deren Einwände wurden beiseite gewischt. Das Ergebnis war eine weitere Verwahrlosung der DB Infrastruktur und ein Verlust von Planungskompetenz in den DB-Unternehmen. Zudem ließ Mehdorn illegal den Mailverkehr einzelner Mitarbeiter überwachen, was zu einem größeren Skandal führte (siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn, aufgerufen 17.12.23)

Angesichts des Qualifikationswandels auf der Führungsetage ist es nicht verwunderlich, dass die von außen neu eingestellten Nachwuchsmanager ein Spiegelbild ihrer Vorgesetzten waren bzw. sind. So finden wir bei DB-Station&Service haufenweise Immobilienkaufleute, die wissen, wie man Bahnhofsgebäude scheinbarweise verkauft und möglichst viele Fahrgäste an den Fressbuden in den Bahnhofshallen entlang schleust, die aber von Eisenbahn und den Anforderungen des Eisenbahnbetriebes keinerlei Ahnung haben. So kann man heute davon ausgehen, dass auf allen Ebenen des DB-Konzerns mehr Controller, IT-Leute, „Digitalisierungsexperten“, Kommunikationsmanager etc. vorhanden sind als Mitarbeiter mit einer eisenbahntechnischen Ausbildung. Die große Zahl fachfremder Manager auch auf mittleren Führungspositionen entwickelt eine Eigendynamik, die durch die Aufsplitterung des Konzerns in nahezu 500 Tochtergesellschaften verstärkt zentrifugale Kräfte freisetzt. Diese Tochterunternehmen führen in zunehmendem Maße ein munteres Eigenleben im Konzern. Die schnell voranschreitende Digitalisierung vieler Unternehmensbereiche führt zu einem erneuten Generationenumbruch, so dass von einer ehemaligen Eisenbahn-Führungskultur nichts mehr übrig bleibt. Die strukturellen Mängel im Management der DB sind bester Beweis für diese Thesen.

Seit 1994 wurde der Konzern bewusst auf die Reportinganforderungen einer Aktiengesellschaft ausgerichtet. Damit gingen Einflussmöglichkeiten der Politik und der Bahnkunden verloren und die Anforderungen des Kapitalmarktes gewannen die Oberhand. Mit der Gründung von immer mehr Tochtergesellschaften und ihren Gremien wurde zwingend auch der Verwaltungsoverhead der DB größer und der interne Betriebs- und Genehmigungsablauf immer bürokratischer und zeitaufwendiger. In den knapp 30 Jahren seit der Bahnreform hat die Ausrichtung des DB AG Managements auf die Anforderungen einer Aktiengesellschaft mit ihren von den Kapitalmärkten bestimmten Reportingzwängen mittlerweile den ganzen Konzern komplett erfasst. Dieses wieder auf die Anforderungen des DB-Unternehmens als eines öffentlichen Dienstleisters zurückzuführen wird extrem schwierig sein und gelingt nur, wenn entsprechender Druck aus der Politik kommt.



Seit der Periode von Bahnchef Mehdorn gibt /gab es die Vision von der DB AG als eines Global Players im internationalen Transport und Logistikgeschäft. Dazu wurden umfangreiche Zukäufe im Ausland getätigt (Arriva, Bax-Gobal), die sich später als teure Fehlkäufe erwiesen und hohe Sonderabschreibungen erzwangen. Auch die besonders in 2022 glänzende Ertragslage von DB-Schenker beruhte auf Sonderfaktoren, die sich in den kommenden Jahren nicht wiederholen dürften. Als Ergebnis der Zukäufe, die alle mit hohen Risiken – auch Währungsrisiken – verbunden waren, veränderte sich kontinuierlich die Struktur der DB AG. Nicht nur, dass durch die Zukäufe der Auslandsanteil am Umsatz der DB AG auf nahezu 50% anstieg und der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtumsatz des DB-Konzerns auf um die 50% sank, sondern sie veränderte auch den Fokus des DB Managements. Je geringer der Bahnumsatzanteil, umso weniger genossen die Probleme aus diesem Bereich die Aufmerksamkeit der Chefetage. Auch aus dem Aufsichtsrat gab es kein energisches Gegensteuern gegen diesen Trend.

Entsprechend dem Anspruch Global Player zu sein, wurden auch die Vergütungsstrukturen der oberen Führungskräfte mit einer erheblichen Ausweitung der variablen Vergütungsbestandteile angepasst und es kam zu einem massiven Auseinanderdriften bei der Bezahlung des Führungspersonals und der einfachen Bahnbeschäftigten. Mittlerweile beträgt das Gehalt incl. variabler Bestandteile des Bahnchefs das 60-fache des Gehaltes einfacher Bahnmitarbeiter. Insgesamt sind die Vergütungsstrukturen des oberen und mittleren Managements in keinsten Weise der erbrachten Leistung angemessen. Die Vorgabe von Finanzkennziffern (ROCE) für den Erfolg des Führungspersonals führt auf Abwege. Stattdessen müssen operative Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Minimierung der Zahl ausgefallener Züge, Anzahl reaktiver/elektrifizierter Streckenkilometer, Anzahl der wieder eingebauten Weichen Kriterien für die Festlegung variabler Vergütungsbestandteile sein. Die teilweise schamlose Selbstbedienungsmentalität der Bahnoberen hat Ende 2023 erstmals in breitem Umfang Wiederhall in den Medien gefunden, allerdings sowohl im Aufsichtsrat, der das alles genehmigt hat, als auch im Bahnmanagement noch zu keinen Konsequenzen geführt.

Fazit: Die Probleme des DB Konzerns lassen sich nur durch einen Komplettaustausch des oberen und mittleren Führungspersonals bei allen Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns lösen. Die Ablösung nur des Vorstandsvorsitzenden reicht nicht. Vorrang bei der Ernennung eines neuen Bahnmanagements müssen eisenbahnfachliche Kenntnisse sowie fachliche Führungskompetenz haben. Dieses ist eine mehrjährige Herkulesaufgabe und muss von strikten Vorgaben aus den Aufsichtsgremien begleitet werden. Beschäftigtenvertreter sind angemessen mit einzubinden. Nur kosmetische Bauernopfer werden das Leiden der DB AG unter einem unfähigen Management nur verlängern. Der Aufsichtsrat der DB AG muss neu besetzt werden. Vertreter von Fahrgastverbänden müssen Mitglieder dieses Gremiums werden. Die fachliche Führung durch das BMDV muss verstärkt werden.

6

Zwingende Neuausrichtung mit Fokus auf die Infrastruktur

Vorschläge der GDL zu einer verbesserten Organisations- und Führungsstruktur der Deutschen Bahn

Claus Weselsky

Seit ihrer Gründung im Jahr 1994 hat sich die Deutsche Bahn AG Jahr für Jahr zunehmend in eine Schieflage gebracht, aus der sie nur noch schwer herauszukommen scheint. Die Wortmeldungen zu den Problemen und Unzulänglichkeiten im Konzern wachsen stetig, und die Diskusstiefe nimmt merklich zu. Immer wieder macht die Deutsche Bahn Schlagzeilen mit einem maroden Schienennetz, kostspieligen Großprojekten, verlustreichen Auslandsgeschäften, wenig ertragreichen Beteiligungen und nicht zuletzt einer aufgeblähten Verwaltung. Die Schulden in mehrstelliger Milliardenhöhe, die der Konzern zu verantworten hat, scheinen unaufhörlich zu steigen, und das aktuelle System zeigt gerade in der Krise, dass es nicht zukunftsfähig ist. Aus Sicht der GDL sind die im Koalitionsvertrag gesteckten Ziele für das Eisenbahnsystem ohne Strukturreform nicht realisierbar. Wir haben hierzu konkrete Vorschläge erarbeitet.

Organisationsstruktur

Distanzierung der Infrastruktur innerhalb des DB-Konzerns

Die Zukunft des Eisenbahnsystems ist abhängig von der Infrastrukturqualität. Zu ihrer Sicherstellung braucht es dringend eine Infrastrukturreform. Sämtliche Infrastrukturbetriebe der DB AG müssen unter einem Dach zusammengebracht und von der Gewinnorientierung befreit werden. Es geht dabei um die drei – bisher als einzelne Unternehmen organisierte – DB-Töchter DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH. Im Koalitionsvertrag sind nur die beiden erstgenannten Töchter als Teil der neu zu schaffenden Infrastrukturgesellschaft aufgeführt. Aus Sicht der GDL ist es dringend erforderlich, auch DB Energie in diese neue Infrastrukturgesellschaft zu integrieren.

Die Schaffung der neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte sollte für die Bundesregierung oberste Priorität haben.

Mit der Schaffung einer neuen separaten Infrastrukturgesellschaft werden die Hauptverbindungen zum Konzern gekappt. So können etwa die problematischen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge, die gemeinsame Konzernfinanzierung und die Nutzung eines gemeinsamen Overheads aufgehoben werden. Weitere Bausteine der Abgrenzung sind zudem ein Besetzungsverbot für Konzernvertreter im Aufsichtsrat sowie eine transparente Berichterstattung der Infrastrukturgesellschaft gegenüber dem Eigentümer Bund und der Öffentlichkeit.

Für die Umsetzung eines solchen Trennungsmodells müsste der Bund als Eigentümer folgende Schritte unternehmen:

- ▶ Gründung einer Infrastrukturholding
- ▶ »Umhängung« der Einzelgesellschaften
- ▶ Rechtsformumwandlung mit neuen Satzungen
- ▶ Eigene Finanzierung für die Infrastruktur
- ▶ Aufhebung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge
- ▶ Aufhebung des Kontrahierungszwangs



Rechtsform der neuen Infrastruktursparte

Als Rechtsform für die neue Infrastruktursparte des DB-Konzerns würde sich die GmbH-Rechtsform eignen. Im Gegensatz zur Aktiengesellschaft ermöglicht sie schlankere Strukturen und hat lediglich zwei obligatorische Organe: die Gesellschafterversammlung und die Geschäftsführung (Ausnahme: bei mehr als 500 Arbeitnehmern muss ein Aufsichtsrat gebildet werden). Zwischen diesen besteht ein klares Hierarchieverhältnis, denn die GmbH-Gesellschafterversammlung bestellt die Geschäftsführer und kann sie jederzeit abberufen. Somit könnte der Bund als Eigentümer einen deutlich größeren Einfluss auf die Geschäftsführer ausüben und deren Handlungen intensiv überwachen, da die Gesellschafter einer GmbH über ein umfangreiches Auskunfts- und Einsichtsrecht sowie über ein Weisungsrecht gegenüber der Geschäftsführung verfügen und zu allen Belangen Beschlüsse fassen können.

Führungsstruktur

Die interne Führungskultur der DB AG ist ein wesentlicher Treiber für die Fehlentwicklung des Konzerns.

Silodenken

Die Tochterunternehmen der Deutschen Bahn propagieren ein regelrechtes Silodenken. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Cargo, DB Regio und DB Fernverkehr sind durch ein geschlossenes System geprägt, das sich gegen eine Zusammenarbeit und einen Austausch mit den anderen Töchtern versperrt. Dieses festgefahrene Silodenken begünstigt einen starken Konkurrenzdruck zwischen den einzelnen Unternehmen sowie einen stetigen Kampf um Budgets, Ressourcen und Arbeitsplätze. Es fehlt der Ansatz einer übergeordneten Gesamtstrategie, da man sich im Konzern auf individuelle, inkompatible Teilstrategien fokussiert. Verantwortungslosigkeit und Egozentrik

Das starre Silodenken schürt auch eine gewisse Verantwortungslosigkeit und Egozentrik unter den Führungskräften. Jede Führungskraft übernimmt vorrangig Verantwortung für sich selbst und arbeitet nur auf ihren persönlichen Erfolg hin. Es gibt bei Führungskräften keine messbare Beteiligung am Gesamterfolg oder -misserfolg der Deutschen Bahn. So nehmen tausende Führungskräfte monetär ein ansprechendes Salär entgegen, ohne sich nachweisbar am Ideenwettbewerb »Entwicklung der DB« zu beteiligen. Nichteisenbahner/Bahnunkundige

Über Jahre hinweg hat die Deutsche Bahn fast ausschließlich Nichteisenbahner/Bahnunkundige in die jeweiligen Führungsebenen berufen. Diese Entscheidung führt notgedrungen zu immensen Prozessstörungen im produktiven Bereich, da es den Quereinsteigern oftmals an Verständnis für die hochkomplexen, ineinandergreifenden Prozesse der Bahn fehlt. In jedem Unternehmen sollte grundsätzlich immer eine Ausgewogenheit von langjährigen Fachleuten und Akademikern auf der Führungsebene angestrebt werden, denn nur eine Symbiose von technischem Knowhow und unternehmerischen Kenntnissen führt zu einem langfristigen Erfolg.



Mangelnde Fehlerkultur

Innerhalb der Führungsstrukturen der Deutschen Bahn herrscht eine mangelnde Fehlerkultur: Das Eingestehen von Fehlern wird bei Führungskräften der Deutschen Bahn mit Gesichtsverlust gleichgesetzt. Die damit einhergehende fehlende Anerkennung des Sachverhalts resultiert in direkten negativen Folgen für das Unternehmen. Folglich sollte eine offene Fehlerkultur bei Führungskräften angeregt werden, denn eine Fehleranalyse bietet die Möglichkeit für eine Lernkurve und Produktivitätssteigerungen bei Folgeprojekten. Anforderungsprofil für die Zusammensetzung der Geschäftsführung einer Infrastrukturgesellschaft Die Mitglieder der Geschäftsführung der künftigen Infrastrukturgesellschaft sollten folgende Kompetenzen und Eigenschaften mitbringen:

Fachliche Anforderungen

- Die Mitglieder der Geschäftsführung sollten über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen.
- Jedes Mitglied sollte Grundkenntnisse in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Eisenbahnwesen und Verkehrspolitik vorweisen können, ungeachtet des jeweiligen Aufgabengebietes.
- Für den produktiven Bereich verantwortliche Führungskräfte müssen zwingend über einen technischen Hintergrund im Bereich Schieneninfrastruktur verfügen.

Berufserfahrung

- Die Positionen der Geschäftsführung sollten überwiegend mit im Infrastruktur-Unternehmen (DB Netz) entwickelten Kandidaten besetzt werden, da diese über einen umfassenden Einblick in das Unternehmen verfügen und die Potentiale sowie Herausforderungen am besten identifizieren können.
- Die Mitglieder der Geschäftsführung sollten über langjährige Führungserfahrung auf technischen und kaufmännischen Gebieten verfügen.

Persönlichkeitsanforderungen

- Starkes Verantwortungsbewusstsein, das über den eigenen Aufgabenbereich hinausreicht und immer den Gesamterfolg des Unternehmens im Blick hat.
- Identifikation mit den Werten und Zielen des Unternehmens, die eigennützige Interessen in den Hintergrund stellt.
- Interaktions- und Teamfähigkeit – die Fähigkeit und den Willen zur interdisziplinären Zusammenarbeit (kein Silodenken).
- Offener Kommunikationsstil, der mit einer motivierend-wertschätzenden Ansprache einhergeht.

Anforderungsprofil für die Zusammensetzung der Gesellschafterversammlung einer Infrastrukturgesellschaft

Die Gesellschafterversammlung ist so zu besetzen, dass eine qualifizierte Überwachung und Beratung der Geschäftsführung der Infrastrukturgesellschaft sichergestellt werden kann:

- Mitglieder müssen zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben über erforderliche Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen verfügen (bzw. diese in möglichst kurzer Zeit erreichen können).

Der oder die Vorsitzende der Gesellschafterversammlung sollte:

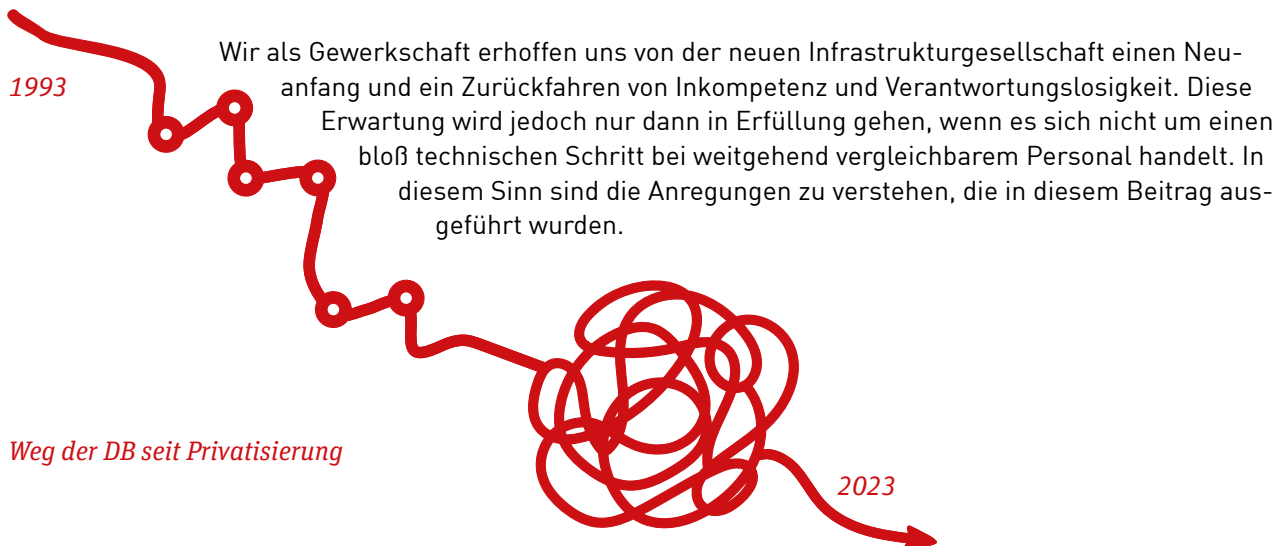
- fachliche Expertise im Bereich Bahninfrastruktur aufzeigen können;
- über eingehende Erfahrungen im politischen Bereich verfügen;
- parteipolitisch neutral und überparteilich agieren können;
- über internationale Erfahrungen verfügen;
- und grundlegende Kenntnisse im Personal- und Finanzbereich vorweisen.

Die Gesellschafterversammlung sollte eine trilaterale Zusammensetzung verfolgen:

- Vertreter der Arbeitnehmer und Gewerkschaften
- Vertreter des Bundes als Eigner sowie Vertreter des Bundesrates, um auch die Beteiligung der Ländervertretung als Teil-Finanzierer der Infrastruktur zu gewährleisten
- Wirtschaftsvertreter mit Projekt- und Infrastrukturerfahrung
- Repräsentanten des Bundes als Eigner der Infrastrukturgesellschaft sollten in entsprechender Anzahl vertreten sein.

Auswahl und Zusammensetzung der Gesellschafterversammlung
Insgesamt 20 Mitglieder der Gesellschafterversammlung:

- 1 Vorsitzender der Gesellschafterversammlung
- 10 Arbeitnehmervertreter, davon 1 leitender Angestellter
- 6 Anteilseignervertreter:
 - 2 Staatssekretäre des Bundesministeriums der Finanzen
 - 1 Staatssekretär des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
 - 1 Mitglied des Deutschen Bundestages (Koalitionspartner)
 - 2 Vertreter des Bundesrates
- 3 Wirtschaftsvertreter mit Projekt- und Infrastrukturerfahrung



6 Die Saat geht auf ...

Michael Jung

In der Ära Mehdorn als Chef der Deutschen Bahn AG (DB) hatten altgediente, qualifizierte aber verbeamtete Eisenbahner nichts mehr zu lachen. Sie wurden als faul, bürokratisch, altmodisch, rückständig, auf Beamtenhierarchien fixiert beschimpft und von Beförderungen ausgeschlossen oder am besten in die damals neu eingerichtete Regulierungsbehörde, das Eisenbahnbundesamt, abgeschoben. Dort versuchten einige von Ihnen, der DB AG, wo es nur ging, Steine in den Weg zu legen, quasi als „Vergeltung“ für einen abgeschnittenen Karriereweg.

Mehdorn hingegen heuerte unverdrossen Jungmanager aus der Industrie, aber vor allem aus Consultingunternehmen wie McKinsey, Boston Consulting, Accenture und dergleichen an, als Beispiel sei hier Birgit Bohle genannt, die von McKinsey über die Deutsche Bahn inzwischen zur Telekom weitergezogen ist und bei der DB erst den Schalterverkauf einschränkte und dann die Nachtzüge abschaffte, während die Techniksparte und der Vertrieb dabei waren, den Nachtzug zu verbessern. Diese Rekrutierungspolitik hielten seine Nachfolger Grube und Lutz aufrecht. So kann der jetzige Bahnchef Dr. Lutz auf 25 Jahre „Erfahrung“ in der DB AG zurückblicken, natürlich nur aus dem Blickwinkel eines Controllers. Und man muss sagen: In diesen Zeiten hat er auf allen seinen Positionen Karrieren ermöglicht, befördert oder geknickt. Und so muss man ihn voll verantwortlich machen für den miserablen Zustand, in dem sich die DB derzeit befindet. Und in den jetzt 30 Jahren DB AG ist auf diese Art und Weise eine große Zahl, durchaus auf ihren Fachgebieten IT, Controlling, Media usw. erfahrener Manager herangewachsen, die – so staunt man – mittlerweile auf 20 und mehr Jahre Tätigkeit auf verschiedenen Positionen des unteren und mittleren DB-Managements zurückblicken können. Ob sie in dieser Zeit wirklich Bahnerfahrung gesammelt haben, sei dahingestellt. Diese Nachwuchsmanager rücken jetzt in die Führungspositionen bei der DB ein. Dies lässt sich exemplarisch am ab 1.1.2024 amtierenden Vorstand der neuen Infrastrukturgesellschaft InfraGO nachvollziehen.

Da ist **Dr. Philipp Nagl als Vorstandsvorsitzender** der InfraGO, der nach seiner Promotion über den Straßengüterverkehr (dieses bahnfeindliche Fachgebiet wird auf der DB-Website bezeichnenderweise verschwiegen) erst als Dozent, dann in der Unternehmensberatung tätig war. 2008 trat er in die DB AG ein. Von dort wechselte er für drei Jahre zu den ÖBB als Leiter Geschäftsentwicklung Personenverkehr. Seit 2015 agiert er als Vorstand Produktion bei der DB Fernverkehr AG. Er setzte dort, so die Selbstdarstellungsbroschüre der DB, zum Vorstand der InfraGO (alle folgende Zitate daraus): „Investitionsprogramme und Serviceoptimierungen“ um. In Klartext: Er ist verantwortlich für die Abschaffung des Faltblatts „Ihr Zugbegleiter“, welches bis vor zwei Jahren jeweils am Sitzplatz auslag, die Abschaffung der Kundenzeitschrift DB mobil, die Abschaffung kostenloser Tageszeitungen in der 1. Klasse und die Herunterwirtschaftung des Speisewagens im ICE, in dem es nur noch Fastfood-Snacks gibt. Die von ihm geplante völlig Abschaffung des Speisewagens scheiterte am breiten öffentlichen Protest. Ferner ist er mitverantwortlich für die verkorkste Konzeption des ICE4 mit den langen, schmalen Wagenkästen, schlechten Sitzen und beengten Einstiegsverhältnissen, die immer wieder an Knotenbahnhöfen zu Abfahrtverspätungen führen. Diese ICE-Variante konnte nur dem Hirn eines Controllers entspringen, der keine Erfahrung im täglichen Eisenbahnbetrieb hatte. Durch die längeren Wagenkästen versprach man sich die Einsparung von zwei Drehgestellen und hoffte auf geringere Wartungskosten. Die längeren Wagenkästen erzwangen aber eine schlankere Hüllkurve des Zuges, deswegen ist der ICE4 17 Zentimeter schmaler als der ICE1. Dementsprechend eng geht es in diesem Zug zu.



DB InfraGO: Alte Fehler in neuem Gewand?

Quelle: :Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

2022 wurde Philipp Nagl dann zum Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG berufen. Schön die Beschreibung in der DB-Broschüre: „Sein facettenreicher Werdegang mit wissenschaftlichem Hintergrund und strategischer Erfahrung prägt seine aktuelle Rolle: Philipp Nagl steht für eine nachhaltige Veränderung im Deutschen Schienenverkehr.“ Wir sind gespannt, welche „Serviceoptimierungen“ = Zumutungen wir demnächst bei der DB Infrastruktur erleben werden.

Die nächste leuchtende Kerze im Vorstand der InfraGO ist **Ingrid Felipe**. Sie entstammt der österreichischen Provinzpolitik. Dort war sie „von 2013 bis 2022 als 2. Landeshauptmann-Stellvertreterin in der Tiroler Landesregierung mit den Ressorts Natur-, Umwelt und Klimaschutz sowie Mobilität und Nachhaltigkeit tätig“. Sie kam Anfang 2023 in den Vorstand von DB-Netz für das Ressort Infrastrukturplanung und -projekte. **Im Vorstand der InfraGO ist sie für Aus- und Neubauprojekte, Ersatzinvestitionen sowie die Generalsanierung des Hochleistungsnetzes verantwortlich.** Die Beschreibung ihrer Qualifikation in der DB Selbstdarstellungsbroschüre ist mehr als entlarvend: „Ihre politischen Erfahrungen und Ihr Amt als Vizepräsidentin im Österreichischen Handballbund prägen Ingrid Felipes Herangehensweise, Bauprojekte mit viel Teamgeist und sportlichem Ehrgeiz voranzutreiben und der Öffentlichkeit verständlich zu machen. Ihr Fokus liegt zudem auf klimafreundlichem Bauen und effizienteren Prozessen.“ Die Wirtschaftswoche kommentierte das am 1.12.2022 süffisant: „Die 44-jährige Politikerin war Landessprecherin der Grünen in Tirol ... Huber [DB Infrastrukturvorstand] erhofft sich von ihre eine bessere Kommunikation bei Großprojekten wie Stuttgart 21. Neue Anlässe gibt es reichlich. So plant die Bahn bis 2030 mehrmonatige Streckenstilllegungen auf hochfrequentierten Korridoren, um Gleise, Weichen und Stellwerke zu sanieren.“ Nur sind für die Sanierung des Bahnnetzes harte Ingenieurkenntnisse von Nöten, die sucht man hier vergeblich. Wir sind auf das Ergebnis gespannt.

Das Vorstandsressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement der InfraGO wird besetzt durch **Dr. Christian Gruß**. Er scheint Betriebswirt und Theoretiker zu sein: „Nach seiner Promotion 2008 im Bereich Yield Management stieg er zunächst im Strategiebereich der Konzernleitung der DB ein“, war also mitverantwortlich für den fehlgeschlagenen Aufstieg der DB AG zu einem internationalen Player sowie den Netzabbau im Inland. „Um das System Eisenbahn von Grund auf zu verstehen, absolvierte er danach von 2010

bis 2018 Stationen bei der DB Netz AG – sowohl in der Fahrplanung als auch im Eisenbahnbetrieb. Als COO der DB komplettierte er sein umfassendes Eisenbahnfachwissen, bevor er 2019 in das Vorstandsteam der DB Netz AG berufen wurde.“ In großen Konzernen nennt man solche Leute Edeltrainees, die immer Protektion von ganz oben genossen und in den operativen Abteilungen immer „besonders beliebt“ waren. Was ihn für diesen Job qualifiziert beschreibt die DB so: „Christian Gruß steht für exzellentes Zusammenhangswissen und nachhaltige Transformation“. Wenn man nach 15 Jahren Beschäftigung bei der DB nicht begriffen hat, dass die Bahn ein hochkomplexes System ist, dann hat man auf einem solchem Job nichts verloren.

Den **Vorstandsposten für Anlagen- und Instandhaltungsmanagement** bekleidet Frau Diplom-Betriebswirtin **Heike Junge-Latz**. Sie „startete 2009 in der Beschaffung und übernahm dort 2011 ihre erste Leitungsfunktion. 2014 wechselte sie zur DB Fernverkehr AG als Leiterin Steuerung und Regelwerk im Bereich Fahrzeugmanagement und verantwortete u. a. die Einführung des Intercity 2. Nun ist dieser an sich gute Zug, dessen Inbetriebnahme sich wegen zahlreicher Kinderkrankheiten um fast zwei Jahre verzögerte, kein Ruhmesblatt für die DB. „Anschließend übernahm sie dort die Leitung der Bereitstellung und Instandhaltung der Region Ost und wechselte 2020 zur DB Netz AG als Leiterin Anlagen- und Instandhaltungsmanagement der Region Süd.“ [Damit fiel das Eisenbahnunglück von Garmisch-Partenkirchen in 2022 in ihren Verantwortungsbereich!!! Auf die Fehlleistung folgt dann der Aufstieg!] „2023 wurde sie zur Vorständin Anlagen- und Instandhaltungsmanagement bei der DB Netz AG bestellt“. Und dann folgt ein völlig sinnentleerer Marketingspruch zu ihrer Motivation: „Heike Junge-Latz ist überzeugt: Veränderung heißt, bei sich selbst anzufangen und jeden Tag Mut und Neugier zu zeigen, eine neue Facette der Welt für sich zu entdecken.“ Dem ist nichts hinzuzufügen. Wir wünschen Frau Heike Junge-Latz viel Neugier bei der Entdeckung der unterlassenen Instandhaltung im Netz der Deutschen Bahn und viel Mut beim Aussprechen der Wahrheit über den Zustand der DB.

Der **Vorstandsposten Personenbahnhöfe der InfraGO** wird durch **Ralf Thieme** besetzt. Der studierte Betriebswirt startete 2002 als Trainee bei der DB Netz AG. „Mit Leidenschaft für Personalwesen und als überzeugter Bahner lenkte er verschiedene HR-Bereiche innerhalb der DB, darunter bei der DB Netz AG, der DB Projekt-Bau GmbH und der DB Bahnbau Gruppe GmbH. Zuletzt war er seit November 2019 als Vorstand Personal und Arbeitsdirektor bei der DB Station&Service AG tätig. Seit Dezember 2019 war er zudem Vorstand im AGV [Arbeitgeberverband] MOVE“. Diese Karriere weist ihn als klassischen Personaler aus. Was ihn für die Leitung des Ressorts Personenbahnhöfe qualifiziert, erschließt sich nicht. Vermutlich ist er ein typischer Proporz-Kompromisskandidat. Die DB-Broschüre versucht dies notdürftig zu kaschieren: „Bereits in seinen vorherigen Funktionen machte Ralf Thieme sich für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Personenbahnhöfe stark. In seiner aktuellen Rolle widmet er sich nun vollständig dieser Aufgabe.“ Um die Personenbahnhöfe im Interesse der Fahrgäste und nicht der Immobilienwirtschaft weiterzuentwickeln, müsste die DB InfraGO erst einmal alle einstmals verkauften Bahnhöfe zurückkaufen und bei den bestehenden großen Bahnhöfen die Besitzstrukturen vereinheitlichen.

Das **Vorstandsressort Finanzen und Controlling** wird durch **Jens Bergmann** besetzt, der seit 25 Jahren bei der DB ist. „In leitenden Positionen im kaufmännischen, technischen und HR-Bereich gestaltete er die strategische Infrastrukturentwicklung und Finanzierung der Deutschen Bahn. Als Geschäftsführer der DB Engineering & Consulting von 2014 bis 2018 verantwortete er Ingenieurdienstleistungen. In der DB Netz AG übernahm er ab 2019 das Ressort Infrastrukturplanung und -projekte und ab September 2022 den Vorstandsposten Finanzen.“ Somit ist er auch einer der Mitverantwortlichen für die mangelnde Wartung und den Abbau der Infrastruktur in den vergangenen 25 Jahren bei der DB. Seine Motivationslage beschreibt die DB-Broschüre wie folgt: „Sein Fokus liegt auf der Vereinfachung der Finanzierungsarchitektur und der Ausrichtung der Unternehmenssteuerung auf die gemeinwohlorientierten Ziele der DB InfraGO AG“. Im Klartext: Er wird dafür verantwortlich sein, dass der DB Konzern weiter Zugriff auf die Finanzen und Gewinne der InfraGO hat, dies aber nach außen als „gemeinwohlorientiert“ (was immer das im Konkreten heißen mag) kaschiert wird.

Personalvorstand Heinz Siegmund der InfraGO scheint ein Übergangskandidat zu sein, der kurz vor seiner Pensionierung stehen muss. Laut Selbstdarstellungsbroschüre „schaut [er] auf ein halbes Jahrhundert bei der Bahn zurück. Gestartet als Bundesbahn Assistentenanwärter, hatte er zahlreiche Funktionen im opera-



Auftaktveranstaltung

Quelle: :Deutsche Bahn AG/Hans-Christian Plambeck

tiven Betrieb und dem Personalmanagement inne. Unter anderem wirkte er an der Gründung der Deutschen Bahn [hier fehlt der entscheidende Zusatz „AG“] 1994 mit und baute im Geschäftsbereich Fahrweg mit rund 140.000 Beschäftigten eine eigenständige Personalorganisation auf. 2012 trieb er als Leiter Instandhaltungs- und Anlagenmanagement die Industrialisierung der Instandhaltung voran, um dann von 2016 bis Ende 2022 als Personalvorstand der DB Fernverkehr AG und ab 2023 in derselben Funktion bei der DB Netz AG zu wirken. Heinz Siegmund treibt voran, gestaltet und setzt um – mit viel Energie und Leidenschaft“. Als Personalvorstand bei DB Fernverkehr und dann DB Netz seit sieben Jahren ist er voll für den gegenwärtigen Personalmangel verantwortlich, der zum Ausfall zahlreicher Züge führt. Nach dem Aus der DB-Nachtzugsparte Ende 2016 vermissten deren etwa 500 Beschäftigte seine „Energie und Leidenschaft“, um ihnen per Betriebsübergang den Weg von der Tochtergesellschaft DB European Railservice in die DB Fernverkehr AG zu bahnen oder zumindest ihre Qualifikation anzuerkennen.

Fazit: Berthold Huber als Infrastrukturvorstand der Konzernobergesellschaft DB AG hat sich einen mit sieben Personen üppig besetzten Vorstand der DB InfraGO AG aus willfähigen Befehlsempfängern zusammengestellt, die zum Teil langjährig im DB-Konzern beschäftigt sind und in ihren bisherigen Verantwortungsbereichen für den jetzigen miserablen Zustand des Netzes mitverantwortlich sind. Der InfraGo-Vorstand zeichnet sich dadurch aus, dass darin nicht ein einziger Eisenbahningenieur oder -techniker vertreten ist. Wie dieser Vorstand die hochkomplexe Aufgabe der Netzsanierung, Elektrifizierung und Streckenreaktivierungen vorantreiben soll, bleibt ein Rätsel. Allerdings zeigt sich hier auch das gleiche Bild wie im Vorstand und der Kapitalseite des Aufsichtsrats der DB AG: Eisenbahntechnisches Fachwissen ist nicht vorhanden.

6 Was erzeugt den Personalmangel bei der DB AG?

Stefan Brunotte

Die Eisenbahn in Deutschland, also die Deutsche Bahn AG sowie die inzwischen unzähligen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), allerdings auch städtische Verkehrsbetriebe mit ihren U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen leiden unter akutem Personalmangel im »operativen Geschäft«: Das weiß bald jeder Rentner, jede Reisende, auf jeden Fall jeder Pendler und sogar junge Schulkinder, die sonst noch nichts über den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV), geschweige denn die Eisenbahn gelernt haben. Wenn es nun offensichtlich so ist – allenthalben verspäten sich Züge oder fallen komplett aus bei Begründungen wie »Personalmangel« oder »kurzfristige Erkrankung von Personal« –, so stellen sich Fragen nach den Ursachen dafür sowie nach Maßnahmen zur Abhilfe.

Angebot und Nachfrage – oder umgekehrt

In einer offenen, kapitalistischen Marktwirtschaft bestimmt die Nachfrage das Angebot, das Angebot allerdings auch die Nachfrage sowie beides den Preis. Wenn es nun so wäre, dass die (politisch propagierten und teils ja auch geplanten) Verkehre auf der Schiene tatsächlich auch stattzufinden hätten, müsste der Preis, also der Lohn für die Arbeitskraft im Bereich Triebfahrzeugführer (Tf), Eisenbahner im Betriebsdienst, Disponent, Fahrdienstleiter usw. so lange erhöht werden, bis der Personalbedarf aufgrund der dann auftretenden Bewerbermassen gedeckt ist; dem Lohn hinzuzurechnen seien hier attraktivitätssteigernde Leistungen wie Wertschätzung, Dienstplangestaltung, Zusatzleistungen wie tatsächliche Freifahrten, Abkommen darüber mit den anderen – und sei es konkurrierenden – EVUs, Kantinen auch an Standorten, an denen sie nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können (man darf auch hier an unternehmensübergreifende Konzepte denken), und jedenfalls Gleichbehandlung aller Beschäftigten, eben auch sämtlicher Tochterunternehmen, um den unproduktiven Feindseligkeiten innerhalb der seit der Bahnreform zerrissenen »Eisenbahnerfamilie« den Nährboden zu entziehen. Das alles ist offensichtlich nicht der Fall, denn sonst stünden die Bewerber Schlange. Schlange hingegen stehen die Lastkraftwagen (Lkw) und auch mitunter wir auf unseren teuren Autobahnen – hier scheinen die Arbeitsbedingungen ungleich attraktiver, und das, obwohl pro Fahrer nur ein »Waggon«, pro Tf jedoch mehr als das 50-fache unter Einsatz nur eines Bruchteils von Energie bewegt wird. So gesehen müsste man also nur einen Bruchteil des Lkw-Personals von der Straße holen – uns, der Allgemeinheit, der Bahn als auch unserer Umwelt wäre geholfen.

Rekrutierung von Personal

Doch zurück zum Personal – wohlgermerkt nicht zum Personal des »Overhead«, welches wie ein Hirntumor wuchert und sich lieber um die »künstliche Intelligenz« kümmert als um die natürliche Intelligenz, welche »in Echtzeit« die Arbeit verrichtet, Instand setzt, Züge rangiert und zusammenstellt, Weichen und Signale stellt und schließlich Güter und Menschen vergleichsweise minimalst umwelt- und menschenbelastend sicher über kleine und große Entfernungen bewegt. Der Mangel an Personal »an der Basis« resultiert zum einen also aus der mangelhaften, nicht zeitgemäßen Attraktivität in Sachen Entlohnung und Arbeitsbedingungen. Dass immer auch – und in den kommenden Jahren ganz besonders viele – Kolleginnen und Kollegen in den planmäßigen Ruhestand gehen, ist natürlich ebenfalls ein Umstand, der jedoch kalkulierbar ist und vorhersehbar war und den es auch in anderen Branchen gibt. Zum anderen bleibt die Personalgewinnung hinter ihren verlautbarten Zielen zurück. Hier geht es darum, potenzielles Personal anzusprechen, anzuwerben und es von der Attraktivität des Einsatzes bei der DB AG zu überzeugen – um hier mal nur den Marktführer zu nennen. Wer sich im Internet oder in den »Sozialen Medien« umsieht, der stößt auf eine Un-



Quelle: :Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

zahl von professionell gestalteten Personalrekrutierungsseiten; hier scheinen die Hausaufgaben also schon mal gemacht, obwohl die erlebte Realität – sofern denn erlebt – diesem Hochglanz seit Eschede und dem Desaster bei der S-Bahn Berlin zunehmend entgegensteht.

Vergessene Rekrutierung von Personal

Nicht in Abrede stellend, was heute gut ist und alles gut gemacht wird, gab es aber auch in der Vergangenheit vieles, was gut gemacht wurde und offenbar sehr erfolgreich war, denn sonst hätte sich die Eisenbahn nicht über viele Jahrzehnte hinweg ihr Personal aussuchen können – und zwar bei einer wesentlich höheren Anzahl von Beschäftigten insgesamt bei einer wesentlich kleineren Bevölkerung. Beispielhaft seien hier genannt die vielen »Leistungsschauen«, die über das ganze Jahr verteilt sowohl im Bereich der Deutschen Bundesbahn als auch im Bereich der Deutschen Reichsbahn landesweit – das heißt: auch »in der Fläche«, denn seit 18xy war die Eisenbahn auf dem Lande präsent! – durchgeführt wurden, so auch zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft und noch früher. Heute gibt es das so gut wie nicht mehr. Seit neuestem gibt es einen jährlich stattfindenden Tag der Schiene, der nicht etwa von der DB AG, sondern von der Allianz pro Schiene e.V. koordiniert wird und nur ein Teil der sogenannten Europäischen Mobilitätswoche sein darf – natürlich kaum auf dem Land, denn da gibt es entweder gar keine Schiene mehr oder zumindest keine verzweigten Gleisanlagen, auf denen man eine attraktive Leistungsschau ausrichten könnte, die allein schon durch zur Schau gestellte Fahrzeuge das Zeug dazu hat, bereits die jüngste Generation zu faszinieren, optimaler Weise den »Eisenbahn-Virus« zu verankern und Eltern wie Großeltern daran zu erinnern, dass die Bahn zumindest als relativ sicherer Arbeitgeber anzusehen ist. Man überlässt es also weitgehend anderen, sich schon frühzeitig und umfassend zu präsentieren – wozu heutzutage auch Geschichte zählt: Unsere glorreichsten Automarken werben längst mit legendären Klassikern aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts, die beispielsweise die »Klasse definieren«.

Diese anderen sind dann zum Beispiel die Eisenbahnmuseen und -vereine, die rein ehrenamtlich unter größten Mühen den Ursprung unseres heutigen Wohlstandes wach und zum Teil sogar am Laufen halten und um jeden Meter Gleis, von Weichen gar nicht zu reden, kämpfen: Wo ist hier die DB AG, die den letzten großen Anlass zur Feier des da 175-jährigen Bestehens der Eisenbahn in Deutschland mit achtloser Arroganz

6
6.5

und wenigen zusammenhangslosen Hüpfburgen weitgehend verstreichen ließ? Nostalgieverkehre stellen verkehrlich keinerlei Konkurrenz dar, sondern im Gegenteil: Sie sind durch die Lande rollende Werbemaßnahmen für Personal und bei näherer Betrachtung auch Fortschritt, für die man sich in Führungsetagen und auf Vorstandsebene jedoch eher schämt aus Mangel an Größe zur verantwortungsvollen Weitsicht; und so verwundert es auch nicht, dass derartige Verkehre mehr behindert denn gefördert werden. Womit wird gerechtfertigt, dass ehrenamtlich agierende Veranstalter nichtkommerzieller »Werbefahrten« für das System Eisenbahn Trassengebühren – auch noch in voller Höhe – zu entrichten haben? Jeder private Halter eines über 30-jährigen Kraftfahrzeuges kann dieses unter dem bekannten H-Kennzeichen zulassen, um – ohne sich in der Nutzung dieses Kfz einschränken zu müssen – in den Genuss erheblicher Steuervorteile zu kommen. Weshalb ist das auf der Schiene nicht einmal in der Diskussion? Gerade unseren hiesigen Automobilbauern sind auf den Straßen hin und wieder auftauchende Werbeträger für Langlebigkeit, Qualität und Geschichte ihrer Marke sehr willkommen! Dass dagegen Vergleichbares auf unseren Schienen dermaßen behindert wird, spricht Bände. Stattdessen wird man in Bahnhöfen von Kfz-Werbung geradezu erschlagen, was wohl eher zum Kauf eines solchen Gerätes denn zur Berufswahl des Eisenbahners anregen dürfte. Sieht das denn niemand?

Etwas anders sieht es bei den Pioniereisenbahnen, die sich heute meist Parkeisenbahn nennen, aus. Seit den zwanziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts drehen sie mit vergleichsweise einfach gehaltenen Fahrzeugen ihre Runden auf eigenen, sehr schmalspurigen Gleisen, doch werden auch sie rein ehrenamtlich betrieben – vor allem von Kindern und Schülern, womit diese Bahnen wohl die hervorragendste Art und Weise darstellen, Personal für spätere Zeiten aufzubauen. Abgesehen davon, dass sich bei den leitenden Verantwortlichen zumeist echte Eisenbahner engagieren: Welchen Einsatz zeigt hier die DB? Bedauerlicherweise wurden bereits Pioniereisenbahnen stillgelegt und abgebaut – vertane Chancen.

Schichtdienst – wie bei Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen, Medien usw.

Im Betriebsdienst werden die Zeiten, zu denen Arbeit verrichtet werden muss, immer auch einen unattraktiven Anteil aufweisen, denn der Betrieb läuft praktisch überall an 365 Tagen im Jahr und zumindest auf einigen Hauptstrecken rund um die Uhr. Umso klarer ist es, dass so ein Schichtdienst mit 40 Stunden pro Woche mit wechselnden Schichtzeiten und manchmal extrem unterschiedlichen Schichtlängen, mit Ruhezeiten fernab der eigenen Wohnung und nur einem vollwertigen Wochenende pro Monat kaum Anreize bietet, sich für die DB als Arbeitgeber zu entscheiden; eine positive »Work-Life-Balance« ist illusorisch. Möchte man – ob nun direkt oder indirekt durch unsere Automobil-Lobby initiiert – den aufgelaufenen Personalmangel beibehalten, so wird man auch an dem unattraktiven Schichtzeitenmodell sowie den 40 oder auch 39 Wochenstunden festhalten. Sollte man jedoch den Mut aufbringen, die Wochenarbeitszeit bei vollem Lohnausgleich zu senken und Wünsche der Personale bezüglich der Diensteinteilung auch mit mehr als nur drei Teilzeitmodellen wesentlich mehr zu berücksichtigen, dann kann so ein besseres Angebot nur zur höheren Nachfrage führen. Würden dann auch die weiter oben aufgeführten Punkte berücksichtigt, könnte das selbst dem Automobilstandort Deutschland frische Luft zum Atmen verschaffen und die Eisenbahn hierzulande mit Strahlkraft auf ganz Europa allmählich wieder den Anteil an unserer Volkswirtschaft übernehmen, der ihr – zumal unter den ökologisch sich zuspitzenden Rahmenbedingungen – am stärksten Wirtschaftsstandort Europas zusteht.

6
6.5

7 Gemeinsame Kernforderung: Alternativvariante Brenner Nordzulauf

Lothar Thaler

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird eine Maßnahme ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A(-Kufstein) mit geplanten Gesamtkosten von 1.320,8 Mio. € gefordert (s.u.).

Die „Vorzugsvariante“ der Bahn hat folgende gravierende Nachteile:

- Erhebliche Eingriffe in Natur, Landschaft und Privatgrund
- Erhebliche CO₂-Emissionen in der Bauphase und im Betrieb, insbesondere in den Tunnelabschnitten
- Zweigleisiger Engpass Grafing-München, der den Zugverkehr des Einzugsbereichs von sechs Gleisen Salzburg-Rosenheim (2), Kufstein-Rosenheim (2) und Neubaustrecke (2) aufnehmen muss
- In der Folge auch Überlastung des Bahnknotens München
- Erhebliche Baukosten in Höhe von derzeit ca. 10 Mrd. Euro
- Der durch den Brenner-Basistunnel erwartete Güter-Mehrverkehr kann erst mit zehn Jahren Verzögerung bewältigt werden

Die Ursache hierfür ist die Projektanforderung einer Hochgeschwindigkeits-Trasse mit 230km/h. Die Geschwindigkeit von 230 km/h können keine Güterzüge und nur wenige Personenzüge fahren. Für die wenigen Personen-Fernzüge, die Rosenheim auf der Neubaustrecke umfahren, sind nur geringe Fahrzeitverkürzungen zu erwarten.

Entscheidend für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind folgende Anforderungen:

- Kapazität verfügbar ab 2032 mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels
- Tauglichkeit vor allem für Güterzüge, die maximal 120 km/h fahren

Wegen des hohen Planungs- und Bauaufwands wird die Neubaustrecke frühestens in den 2040er Jahren fertig und damit weit nach der geplanten Fertigstellung des Brenner-Basis-Tunnels (BBT) im Jahr 2032.

Brenner-Nordzulauf

Für den Brenner-Nordzulauf auf deutscher Seite sind folgende Abschnitte zu unterscheiden:

1. Kufstein-Rosenheim
2. Knoten Bahnhof Rosenheim
3. Weiterführung ab Rosenheim nach Norden ins Netz der Bahn

Zu 1.:

Der Abschnitt Kufstein – Rosenheim wurde bereits vor 25 Jahren als „ABS 40“ für den Brenner-Nordzulauf ertüchtigt. Der ab 2032 mögliche Mehrverkehr kann daher sofort abgewickelt werden. Wenn nach Vollausbau auch des Südlaufes die prognostizierten Zugzahlen (400 Züge pro Tag) erreicht werden, kann die bestehende zweigleisige Strecke ohne Probleme weiter ertüchtigt werden.

Zu 2.:

Der Bahnhof Rosenheim bildet wegen der zahlreichen höhengleichen Fahrweg-Kreuzungen und damit verbundenen Behinderungen einen besonderen Engpass, der durch geeignete Maßnahmen mittelfristig entschärft werden muss.

Zu 3.:

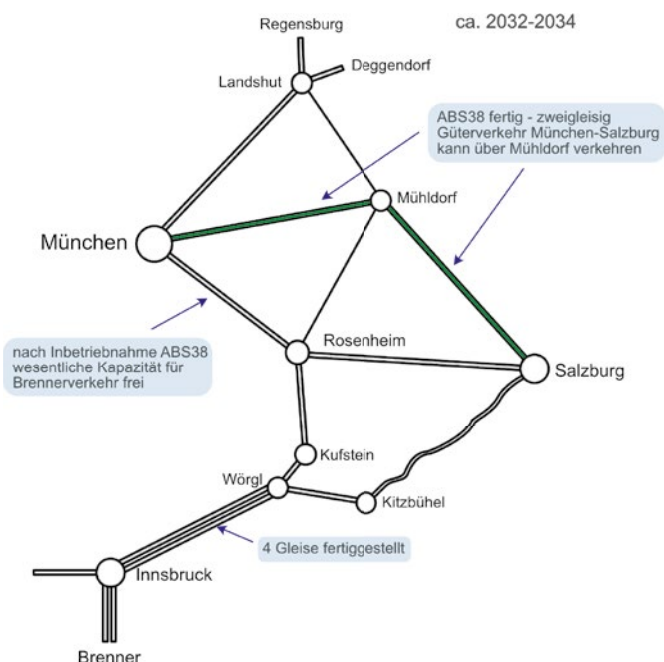
Der Abschnitt Rosenheim – München und insbesondere der Knoten München müssen entlastet werden, das kann und muss bis 2032 durch die ABS38 München-Mühldorf-Salzburg erreicht werden. Dadurch kann der ab Inbetriebnahme des BBT zunächst mögliche Zugverkehr ohne Verzug abgewickelt werden. Langfristig kann ein Ausbau der Strecke Rosenheim-Mühldorf-Landshut zu weiteren Entlastungen führen.

Neue Kapazitäten auf der Schiene allein werden den steigenden Lkw-Transitverkehr nicht drosseln.

Maßnahmen für weniger Lkw-Transitverkehr Neue Kapazitäten auf der Schiene allein werden den steigenden Lkw-Transitverkehr nicht drosseln. Vielmehr sind wirksame Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung nötig wie eine höhere Lkw-Maut vor allem in Deutschland und Italien, eine Alpentransitbörse zur Deckelung der Fahrten, eine gleichmäßig hohe Dieselbesteuerung sowie die Durchsetzung eines fairen Lkw-Verkehrs ohne Dumpinglöhne und Gesetzwidrigkeiten. Damit könnte und sollte sofort begonnen werden!

**Alternativvariante
Stufe 1: Fertigstellung der ABS 38 und Optimierung der Bestandsstrecke**

Die beschleunigte Realisierung des bereits in Planung und Bau befindlichen Projektes ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (-Salzburg) zur Entlastung des Abschnittes München-Rosenheim kann und muss bis zur Inbetriebnahme des Brennertunnels erreicht werden. Durch die rechtzeitige Fertigstellung der ABS 38 kann der überregionale Güterverkehr München-Salzburg über Mühldorf geführt werden. Dadurch werden die Strecke München-Rosenheim und der Knoten Rosenheim erheblich entlastet. Der Streckenabschnitt Rosenheim-Kufstein wurde schon vor zwei Jahrzehnten als ABS 40 für den Brenner-Mehrverkehr ertüchtigt und hat große, ungenutzte Kapazitätsreserven. Daher kann der zunächst zu erwartende Mehrverkehr nach Öffnung des BBT auf der Bestandsstrecke München-Rosenheim-Kufstein abgewickelt werden. Die Bestandsstrecken Grafing-Rosenheim und Rosenheim-Kufstein müssen zeitnah durch Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS), zusätzliche Überholgleise, Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge und Schall-/Emissions-Schutz nach Neubaustandards optimiert werden.

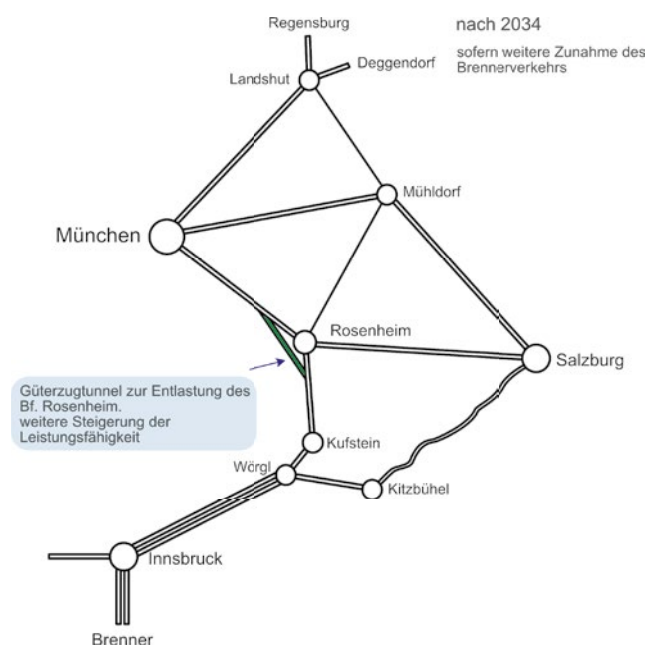


Alternativvariante Stufe1

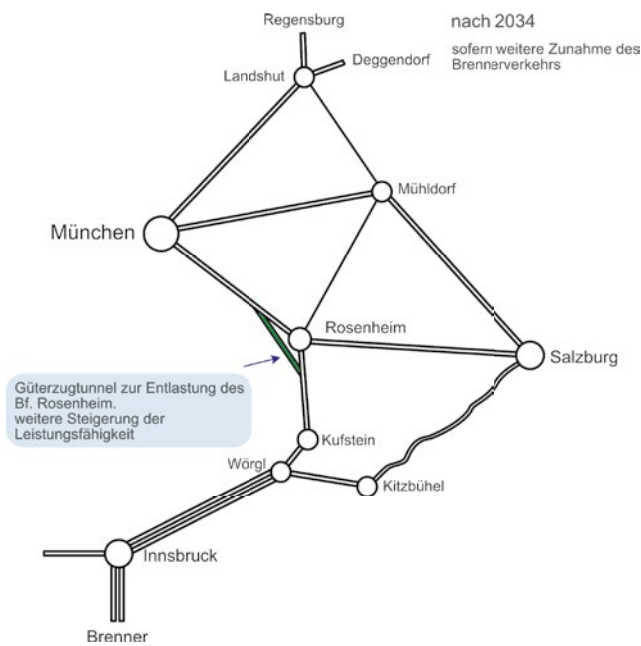
Alternativvariante Stufe 2: Optimierung des Bahnhofs Rosenheim für den Güterverkehr

fertiggestellt ist, können die prognostizierten hohen Zugzahlen erreicht werden. Erst dann muss auf deutscher Seite der Engpass des Knotens Bahnhof Rosenheim entschärft sein. Das wird durch höhenfreie (Durch-)Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr erreicht, z.B. durch einen ca. 5 km langen reinen Güterzugtunnel etwa nach dem Vorbild des geplanten Güterzugtunnels in Nürnberg/Fürth, der den Bahnhof Rosenheim von Nordwesten (Bereich Großkarolinenfeld/Rosenheim-Egarten) nach Süden (Bereich Rosenheim-Happing) unterquert. Diese Maßnahme entlastet die gesamte Stadt Rosenheim von durchfahrenden Güterzügen und erhöht die Akzeptanz des Projektes wesentlich.

Alternativvariante Stufe 2



Alternativvariante Stufe 3



Alternativvariante Stufe 3: (Option) Optimierung der Strecken Rosenheim-Mühldorf-Landshut

Bei weiter zunehmendem Verkehr nach vollständigem viergleisigem Ausbau des Brenner-Südzulaufs kann als weitere Ausbaustufe die Ertüchtigung (Elektrifizierung usw.) der eingleisigen Regionalstrecken Rosenheim-Mühldorf und Mühldorf-Landshut vorgenommen werden. Auf diesem Verkehrsweg werden Güterzüge um den hochbelasteten Knoten München in Richtung Regensburg weitergeführt. Außerdem kann die Region durch besseren Personennahverkehr versorgt werden.



Quelle: Brennerdialog.de

Vorteile der Alternativvariante gegenüber der Vorzugsvariante der Bahn

1. Deutliche Reduzierung der von der Bahn geplanten Projektkosten von ca. 10 Mrd. € auf rund ein Viertel:
 - ▶ **Stufe 1:** ca. 0,5 Mrd. € für Optimierung Bestandsstrecke (da ABS 38 und ETCS sowieso geplant)
 - ▶ **Stufe 2:** ca. 1–2 Mrd.€ (je nach Art der Ausführung Bahnhof Rosenheim)
 - ▶ **Stufe 3:** weniger als 1 Mrd. € (Elektrifizierung und Optimierung der Strecke)
2. Bedarfsgerechte rechtzeitige Bereitstellung der notwendigen Kapazität nach Öffnung des Brenner-Basis-Tunnels (BBT)
 - ▶ Erforderliche Kapazität schon bei Eröffnung durch Stufe 1
 - ▶ Bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung durch weitere Verbesserungen durch die Stufen 2 und 3
 - ▶ 10 Jahre frühere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene
3. Deutliche Reduzierung der Schäden für Natur, Umwelt, Landwirtschaft und Tourismus
4. Massive Reduzierung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen durch Wegfall von Hochgeschwindigkeits-Tunnel
5. Verbesserung des Nahverkehrs in der Region durch Ausbau der Strecken München – Mühldorf – Salzburg und Rosenheim – Mühldorf – Landshut
6. Entlastung des Engpasses Grafing-München und des Knotens München
7. Schall-/Emissions-Schutz für die Bestandsstrecken nach Neubaustandard
8. Der Bahnhof Rosenheim wird weiterhin von allen Personenzügen angefahren

Zusammenfassung

Die vorgestellte Alternativvariante ist besser für

- ▶ den Bund (Bundeshaushalt)
- ▶ die Bahn (einfachere Betriebsführung und Instandhaltung mit weniger Tunnelanteil, Vermeidung einer Überlastung der Strecke Grafing – München und des Knotens München)
- ▶ die Region (besserer Regionalverkehr, keine massiven Eingriffe in Landschaft, Umwelt und Privateigentum)

Bürgerinteressen Rohrdorf
 Bund Naturschutz in Bayern
 Bürgerinitiative Nordzulauf Kolbermoor
 Bürgerforum Inntal
 Brennerdialog Rosenheimer Land



7
72

Das Drama um die Bäderbahn in Ostholstein – als Lehrstück

für verpasste Chancen und „verquere“ Logiken deutscher Bahnpolitik

Heiner Monheim

Vorbemerkung

Die aktuelle Schienenverkehrsentwicklung in Schleswig-Holstein erlaubt es, viele der in diesem Alternativen Geschäftsbericht behandelten Einzelthemen exemplarisch zu verknüpfen und quasi als Fallstudie aufzuzeigen, was alles schief läuft in der Deutschen Bahnpolitik. Beim Lärmschutz, bei den Neubauprojekten, bei der Elektrifizierung, bei der Investitionsverteilung, bei der Reaktivierung von Bahnstecken und Straßenbahnnetzen, beim Ausbau der Bahnangebote in Tourismusregionen und bei der Etablierung kleiner S-Bahnsysteme.

Erster Kardinalfehler: nur eingleisige und nicht elektrifizierte Hauptstrecke zwischen den beiden größten Oberzentren in Schleswig-Holstein

Meine Gäste aus dem Ausland und anderen Bundesländern kommen in der Regel mit dem Zug nach Ostholstein (früher nach Malente, jetzt nach Eutin). Und stellen mir dann immer wieder sehr erstaunt die Frage, wieso zwischen Lübeck und Kiel, den beiden größten Oberzentren des Landes Schleswig-Holstein nur eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke liege? Auf der nur Nahverkehrsangebote unterwegs seien? Und dann fragt sich der in der Raumordnung groß gewordene Fachmann, wie es sein kann, dass dieser Anachronismus munter weiterbesteht. Und offenbar auch wenig Chancen hat, bald beseitigt zu werden. Weil die Politik und die Bahn das Neu- und Ausbauprojekt der Vogelfluglinie für viel wichtiger halten, als europäisches TEN-Projekt mit einem Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland. Dagegen ist die eigentlich raumstrukturell naheliegende ICE/IC/EC/IR-Verbindung auf der „Direttissima“ Hannover-Lüneburg-Büchen-Lübeck-Flensburg und weiter nach Dänemark trotz ihrer beachtlichen verkehrlichen Potenziale nie angemessen priorisiert worden und blieb eingleisig, nicht elektrifiziert, mit anachronistisch kleiner Kapazität.

Zweiter Kardinalfehler: FBQ Neubaustrecke wird zum „Totengräber“ für die Bäderbahn und zum Stolperstein für die Regio-S-Bahn Lübeck

Im Südöstlichen Ostholstein verkehrt bislang die sog. Bäderbahn zwischen Neustadt und Lübeck mit Anschluss nach Hamburg. Die Bäderbahn ist der bislang stärkste Ast der geplanten Regio-S-Bahn Lübeck. Sie hat ca. 1,4 Mio. Fahrgäste im Jahr. Zusammen mit den anderen vorhandenen Schienenästen nach Ratzeburg im Süden, nach Schlutup im Osten, nach Travemünde im Nordosten und nach Malente-Nord im Norden bildet sie das potenzielle Regio-S-Bahnnetz. Mit Taktverkehr und neuen Haltepunkten soll dies den MIV-Modal Split Anteil der Region auf künftig 30 % reduzieren. Aber weil die Planung der Neubaustrecke so viel Planungskapazität, politische Aufmerksamkeit und Investitionsvolumen bindet, konterkariert die Landesregierung zusammen mit dem Aufgabenträger NAH.SH mit ihren Stilllegungsplänen der Bäderbahn das erfolversprechende Regio-S-Bahnkonzept. Man will man der extrem teuren Neubaustrecke zusätzliche Nachfrage und dadurch eine ausreichende Wirtschaftlichkeit sichern. Und vermeiden, das wegen zweier paralleler Projekte die Realisierung der Neubaustrecke verzögert wird. Weil dann aber die bisherigen Bahnhöfe der Bäderorte an sehr ortsferne Standorte verlegt werden müssen, berechnen die Nachfrageprognosen des Lübecker Verkehrsmodells eine Halbierung der Fahrgastzahlen im wichtigsten Teilabschnitt dieses Korridors.

Wie so oft spielen die touristischen Verkehrspotenziale gegenüber den regelmäßig erhobenen Pendlerströmen eine nachrangige Rolle, obwohl mittlerweile der Freizeit- und Tourismusverkehr das wichtigste Ver-



Strecke der Bäderbahn Lübeck–Puttgarden

Quelle: CC BY-SA 3.0 NordNordWest/Wikipedia

kehrsegment ist. Den ohnehin schon am touristischen Autoverkehr leidenden Bäderorten droht dann ein maximales Staugeschehen. Verkehrswende geht anders! Die Option, stattdessen das Potenzial der Bäderbahn noch mehr auszuschöpfen, nach dem Vorbild anderer erfolgreicher Bäderbahnen, ist damit verspielt. Es sei denn, es bietet sich ein eigenwirtschaftlich operierendes Schienennahverkehrsunternehmen an, was auf der dann betrieblich stillgelegten Trasse modernen Schienenverkehr organisiert.

Dritter Kardinalfehler: Norddeutschland verschläft Renaissance kleiner S-Bahn-systeme, Stadt-Umland-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen

Man fragt sich, wieso eigentlich in Norddeutschland das S-Bahn- und Straßenbahnthema so stiefmütterlich „misshandelt“ wurde. Die norddeutschen Oberzentren Osnabrück, Oldenburg, Bremerhaven, Lübeck, Kiel, Flensburg, Neumünster und allen voran Hamburg haben es trotz gelegentlicher Anläufe bis heute nicht geschafft, eine Renaissance von Straßenbahnen, Stadtbahnen oder Stadt-Umland Bahnen anzuschieben. Abgesehen von Bremen und Hamburg wurde auch das das S-Bahnthema in allen norddeutschen Oberzentren sträflich vernachlässigt. Verkehrswende wird aber ohne attraktiven kommunalen und regionalen Schienenverkehr nicht möglich werden.

Hier bieten die beiden größten Oberzentren Schleswig-Holsteins, Kiel und Lübeck gute Anschauungsbeispiele. Beide besitzen historische überkommene sternförmig ins nähere und weitere Umland führenden Schienennetze. Immerhin haben beide in den letzten 20 Jahren begonnen, vereinzelt neue Haltepunkte an den vorhandenen Bahnstrecken einzurichten. In Kiel wird die Strecke zum Schönberger Strand reaktiviert mit neuen Haltepunkten. Jetzt wäre es an der Zeit, in beiden Regionen richtige kleine S-Bahnssysteme zu entwickeln, mit verdichteten Takten, weiteren neuen Haltepunkten, aber begrenztem Aktionsradius und einem Fahrzeugpark, der für diese Nahverkehrsaufgabe in einem kleinen Netz im ländlichem Umland optimiert ist, also eher mit mittleren Fahrzeugformaten. Vorbild könnte die Breisgau-S-Bahn rund um Freiburg sein.



Kiel immerhin hat sich zudem nach zwei vergeblichen Anläufen in den letzten Jahrzehnten jetzt erneut an ein Stadtbahnprojekt getraut, das kurz vor der ersten Umsetzungsstufe steht. Auch in Lübeck gibt es neben dem Regio-S-Bahnkonzept bei den Verkehrsinitiativen Überlegungen für ein kommunales Straßenbahnnetz, das – mit modernen Gestaltungsprinzipien wie bei den erfolgreichen französischen Straßenbahnen- Chancen böte, den lokalen Verkehrsmarkt in Kombination mit der Regio-S-Bahn grundlegend in Richtung auf den Umweltverbund zu verändern. Auch hierfür kann das städtische und regionale Schienennetz Freiburgs ein gutes Vorbild bieten, mit der o.a. Breisgau-S-Bahn und einem stetig wachsenden Freiburger Straßenbahnnetz, das auch die historische Altstadt optimal erschließt und einen weit überdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil von 25 % am Modal Split ermöglicht, bei weiteren je 25 % für den Fuß- und Radverkehr.

Vierter Kardinalfehler: versäumter, zu wenig innovativer Lärmschutz

Bei fast allen Neu- und Ausbauprojekten des Schienenverkehrs poppt sehr schnell das Thema Schienenlärm auf. Zumal, wenn es um Schnellfahrstrecken jenseits der 160 km/h oder um die Nutzung der Strecken durch die Güterbahn geht. Aber auch S-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen sind in der Bevölkerung sehr oft mit angeblich unerträglichen Schienenlärm stigmatisiert.

Im Straßenbahnbereich kann man diesbezüglich viel von französischen Vorbildern lärmarmen Schienentrassierung lernen. Ganz oben steht dabei das Rasengleis, die „Grüne Trasse“. Sie war lange bei deutschen Schieneningenieuren verpönt, obwohl es auch deutsche Vorbilder für Rasengleise gab. Auch gummigepufferte Gleise bieten effektive Lärminderung. Hinzu kommen dann die fahrzeugseitigen Lärmschutzmaßnahmen, die mit Hilfe von Gummielementen das Schwingungsverhalten der Karosserie dämpfen. Im bebauten Umfeld scheiden dagegen hohe Lärmschutzwände aus städtebaulichen Gründen und wegen ihrer massiven Trennwirkung fast immer aus. Auch die heute für Straßenbahnen und Stadtbahnen nahezu obligatorische Nieder(st)flurtechnik mindert erheblich die Lärmabstrahlung. Wenn man alle diese Optionen kombiniert, können moderne Schienenverkehre also durchaus auch als „Flüstersysteme“ entworfen werden. Man muss also gegen das Vorurteil vom zwangsweise lauten Schienenverkehr mit Fakten von innovativen Beispielen angehen. Und die Planer animieren, das Lärmthema angemessen Erst zu nehmen.

Leider versucht die DB dagegen oft noch, sich einen „möglichst schlanken Fuß“ beim Lärmschutz zu machen. Auch hier bietet das FBQ-Projekt ein trauriges Beispiel. Die betroffenen Anliegergemeinden, allen voran Bad Schwartau, kämpfen engagiert um maximalen Lärmschutz. Das verzögert die Realisierung erheblich und belastet erheblich das Verhältnis der DB zu den Gemeinden und das Ansehen der DB-Planung in der Bevöl-

kerung. Hier könnte man Planung vereinfachen und beschleunigen, statt sich die Planung mit Stilllegung der Bäderbahn angeblich zu erleichtern.

Fünfter Kardinalfehler: viel zu wenig Reaktivierungen

Das Thema Reaktivierung von Bahnstrecken hat zwar seit ca. 5 Jahren endlich auf dem Papier der Proklamationen und Broschüren Fahrt aufgenommen. In der Prioritätenreihung und Investitionsverteilung allerdings wird es weiter stiefmütterlich behandelt. Ein hoch dotiertes Bundesprogramm fehlt. Man wartet vergeblich auf planungsvereinfachende, projektbeschleunigende, kostenminimierende Regularien bei Standards für Trassen, Haltepunkte und Fahrzeuge. Auch für diese Problematik bietet Ostholstein einige sehr exemplarische Beispiele. Seit den 1970er Jahren wurden dort mehrere ursprünglich mal wichtige Bahnstrecken stillgelegt. Die Strecke Ascheberg - Neumünster hat großes Potenzial als wichtige Querverbindung zwischen Ostsee und Nordsee. Und könnte ein wichtiger Ast für eine weitere kleine Regio-S-Bahn rund um Neumünster werden. Und würde eine gute Anbindung an die Regio-S-Bahn Lübeck und die ostseenahe Klein- und Mittelstädten Plön, Eutin, Malente, Lütjenburg und Neustadt bieten, wenn ergänzend dazu auch die Strecke Eutin-Neustadt reaktiviert würde. Alle diese Strecken wurden in Zeiten der deutschen „Automanie“ mit ihrer klaren Priorität für Fernstraßenbau und kommunalen Straßen- und Parkraumbau stillgelegt.

Aber die Zeiten ändern sich allmählich. Denn immerhin hat der Landesverkehrsplan Schleswig-Holstein 2023 die beiden Strecken Ascheberg - Neumünster und Malente – Malente Nord (dann weiter bis Lütjenburg) als potenzielle Reaktivierungsstrecken ausgewiesen, wenn auch mit einer zeitlichen Perspektive nach 2030. Die Strecke Malente-Lütjenburg hat aufgrund glücklicher Umstände eine erfolgversprechende Reaktivierungsdynamik entwickelt. Sie wurde von der Hein-Lüttenborg-Bahnverwaltungsgesellschaft gekauft und wird aktuell neben der typischen Vermarktung als erfolgreiche touristische Draisinenbahn Hochschulen und Bahntechnikfirmen als betriebsbereite Teststrecke angeboten. Erste Forschungsprojekte im Bereich Sensorik und digitale Steuerung sowie innovativer Bahnübergangssicherung sind angelaufen, weitere hinsichtlich innovativer Fahrzeugtechnik werden folgen.

Fazit: Tourismus- und Freizeitverkehre ernst nehmen und mit guten Bahnangeboten für die Schiene zurückerobern

In vielen Urlaubsregionen und Freizeitdestinationen war die Bahn Basis guter Erreichbarkeit. In Verbindung mit dem flächendeckenden Angebot von Post- und Bahnbussen. Sie verband die großen touristischen Quellgebiete mit den typischen touristischen Zielgebieten in den ländlich geprägten Mittelgebirgs- und Küstenregionen. Je nach Prominenz der touristischen Ziele gab es für sie oft auch internationale Bahnverbindungen. Eine besondere Rolle spielten auch die vielen Kurorte, die natürlich fast alle an das Bahnnetz angeschlossen waren.

Das war die Ausgangslage bis in die 1960er Jahre. Dann haben die beginnende Massenmotorisierung und Straßenbaufixierung das deutsche Verkehrssystem gründlich „umkrepelt“. Die Verkehrspolitik und die Bahn reagierte mit immer neuen Bahn-Spar-Programmen und Stilllegungswellen. Ferienzeiten und Schönwetterwochenenden wurden zu den schlimmsten Stauzeiten mit endlos langen Autoschlängen. Das unsägliche Wettrennen zwischen Staulänge und Autobahnausbau hat bisher immer die Staulänge gewonnen. Aber bis heute haben die Verkehrspolitik und die Bahn wenig dazu gelernt. Der Neu- und Ausbau des Autobahnnetzes und der Bau von weiteren Ortsumgehungen schreiten weiter fort. Dagegen kommen der Ausbau der S-Bahnnetze und der Umbau alter Bahnnetze zu neuen, modernen Regio-S-Bahnen nur mühsam voran. Kommunale Straßenbahnprojekte muss man lange suchen. Wenn nicht endlich Verkehrs- und Bahnpolitik aus alten Fehlern lernen, werden die Klimaziele massiv verfehlt. Bahnpolitik muss aufhören, sich auf Metropolverbindungen, TEN-Projekte, Korridore und Großprojekte der Hochgeschwindigkeit zu fixieren. Die bei der Bahnreform versprochene Regionalisierung muss endlich zu einer faktischen Unterstützung regionaler Bahnprojekte in ländlichen Regionen führen.

7 Knoten Hamburg – Bahnprojekte für 50 Mrd. Euro bis 2045 – Was davon ist sinnvoll?

7.3

Michael Jung

Deutsche Bahn (DB), der Hamburger Senat wie auch das Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMVD) haben in den letzten Jahren fast im Monatstakt neue Nahverkehrs-, Bahn- und Autobahnprojekte verkündet. Bei vielen der Projekte vermeidet es die Politik, über die Kosten zu reden. Andere Projekt haben schon ein festes Preisschild, und manche der Preisschilder werden immer schneller gegen neue mit höheren Preisen ausgetauscht. Diese Projekte kosten nicht nur den Bundes-, auch den Hamburger Steuerzahlern viel Geld, und sie haben auch ein Klimapreisschild, gemessen in Tonnen CO₂, das während der Bauzeit durch Baumaschinen ausgestoßen wird und CO₂, das bei der Produktion von Beton und Stahl für diese Projekte anfällt. Die Liste dieser Megaprojekte liest sich wie ein WunschDirWas, teilweise in kompletter Verkennung der verkehrs- und finanzpolitischen Realitäten. Aber bei halbwegs realistischer Einschätzung der Finanzlage der öffentlichen Haushalte in den nächsten zwanzig Jahren muss davon ausgegangen werden, dass nur ein Teil dieser Pläne wirklich umgesetzt werden kann. Derzeit handelt die Hamburger Politik scheinbar nach dem Motto: ‚Jahrelang haben CDU/CSU-Verkehrsminister das Geld in Mengen nach Bayern geschaufelt. Jetzt, wo doch der Bundeskanzler ein Hamburger ist, ist es allerhöchste Zeit die Finanzströme nach Hamburg umzulenken.‘ Dabei kommt es darauf an, diese Projekte hinsichtlich ihres Nutzens für die Fahrgäste, einer möglichst raschen Umsetzbarkeit und ihrem Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu priorisieren, ggf. zu streichen und kostengünstigere, schneller umsetzbare Alternativen zu finden. Einige Projekte tauchen in der offiziellen Liste überhaupt nicht auf, sind aber für die Ertüchtigung und Resilienz des Bahnknotens Hamburg von elementarer Bedeutung.

1. Bahnprojekte

1.1. Die Ursünde aller verfehlten Bahnprojekte, die ein überflüssiges Projekt nach sich zieht, ist die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich. Der neue Bahnhof ist zu klein, muss mit 25% weniger Gleisen 50% mehr Verkehr aufnehmen, kann aufgrund seiner Lage, eingezwängt zwischen Friedhöfen und Gewerbegebieten, nicht erweitert werden und erzwingt den Bau einer neuen Autoreisezuganlage an einem neuen Standort in Eidelstedt. Die Arbeiten am 1 Mrd. Euro teuren Diebsteich-Projekt sollten noch vor Beginn der Hauptbauarbeiten eingestellt werden. Die notwendige Sanierung des jetzigen Bahnhofs Altona wäre für rd. 300 Mio. Euro zu haben.

1.2. Damit der Bahnhof Diebsteich überhaupt für den Deutschlandtakt funktionsfähig wird, planen BMDV und Bahn die in Dammlage verlaufende S-Bahn zwischen Altona und Hauptbahnhof in einen rd. 8 Kilometer langen, bis 35 Meter tiefen Tunnel (den sog. Verbindungsbahnentlastungstunnel = VET) zu verlegen, damit auf dem Bahndamm vier Gleise für den Fern- und Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Die Kosten für dieses Projekt, das nach einer veranschlagten Bauzeit von 15 Jahren nicht vor 2045 fertig sein wird, werden nach den Erfahrungen mit der 2. S-Bahnstammstrecke in München (ähnlicher Baugrund) auf 10-12 Mrd. Euro geschätzt. Es gibt eine leistungsmäßig gute Alternative, die in längstens fünf Jahren zu Kosten von weniger als 1 Mrd. Euro umgesetzt werden könnte: durch Bau eines zusätzlichen Bahnsteiges am Bahnhof Dammtor, eines Überwerfungsbauwerks im südlichen Zulauf des Hauptbahnhofs, eines neuen Einfahrtgleises von Norden sowie Anpassung der Signaltechnik die Kapazität der Verbindungsbahn zu erhöhen.

Verkehrsgroßprojekte Hamburg und mögliche Alternativen

lfd. Nr.	Projekt	Kosten Mrd. €	Fertig Jahr	Alternative	Kosten Mrd. €
1.1.	Bahnhofsverlagerung nach Diebsteich	1,0	2030	Modernisierung Bahnhof Altona	0,3
1.2.	Verbindungsbahntlastungstunnel (VET)	12,0	2045	Leistungssteigerung Verbindungsbahn	1,0
1.3.	S4 Ost	2,0	2029	S-Bahn nur bis Stadtrand Hamburg; Taktverdichtung RE Bad Oldesloe – HH	1,0
1.4.	S6/S32	8,0	2040	statt S-Bahn im Tunnel: Straßenbahn	0,5
1.5.	Erneuerung Elbebrücken	5,0	2038	alternativlos	5,0
	2. Eisenbahnüberquerung im Hamburger Westen in Tunnelanlage	-	2035?	Neuprojekt	5,0
	Ausbau Güterumgebungsbahn für RE	-	2030		1,0
1.6.	Erneuerung innerstädtischer Eisenbahnbrücken	1,0	2030	abgespeckte techn. Spezifikation	0,8
1.7.	Erneuerung Bahnhofsumfeld Hamburg Hauptbahnhof	?	2040?	Verbesserung Passagierfluss Hauptbahnhof	0,5
2.1.	Bau der U5	16,5	2040	Wiedereinführung Straßenbahn 320 km	5,0
2.2.	Verlängerung U4	5,0	2040?	oberirdische Bauweise	1,0
3.1.	A26 Ost	2,3	2032	streichen, ohnehin notwendiger Neubau Köhlbrandquerung reicht	-
3.2.	achtspuriger Ausbau der A1 auf 8,2 km	2,0	2032	überflüssig, lediglich Erneuerung Elbbrücke	1,0
3.3.	sechspuriger Ausbau A23 bis Elmshorn	1,5	2035	4-gleisiger Ausbau der Bahnstrecke Pinneberg-Elmshorn	1,0
3.4.	Weiterbau der A20 inkl. Elbtunnel	15,0	2035	streichen	-
		71,3			23,1

7
7.3

7
7.3

1.3. Um den Bau einer S-Bahnstrecke (S4 Ost) vom Hamburger Hauptbahnhof nach Bad Oldesloe im Hamburger Osten zu 80% vom Bund finanziert zu bekommen, hat sich Hamburg auf den Deal eingelassen, den gesamten Skandinavien-Güterverkehr aus der festen Fehmarnbeltquerung (120 Güterzüge/Richtung/Tag) durch das Hamburger Stadtgebiet fahren zu lassen. Das macht den Ausbau der Bestandsstrecke durch dichtbesiedelte Wohnquartiere und durch ein Natur- und Landschaftsschutzgebiet nahe der Hamburger Stadtgrenze erforderlich. Die Verbesserungen für die Fahrgäste sind minimal, die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke verlängert sich um 10-15 Minuten. Die Kosten für das Gesamtprojekt betragen 2 Mrd. Euro. Aber lediglich der S-Bahn-Ausbau bis Hamburg-Rahlstedt macht Sinn, das Weiterführen der S-Bahnzüge auf den Fernverkehrsgleisen im Außenabschnitt der Strecke gefährdet die Fahrplanstabilität. Hier würde eine Taktverdichtung des bestehenden Regionalverkehrs für die Fahrgäste große Vorteile bringen und gleichzeitig könnte ca. die Hälfte der Gesamtkosten eingespart werden.

1.4. Der Bau einer neuen S-Bahnlinie S6/S32 von Hamburg-Altona in den Nordwesten Hamburgs wurde den Stadtteilen dort seit 40 Jahren versprochen. Die Kosten bei der vom Senat gewählten Streckenführung im Tunnel dürften bei 6-8 Milliarden Euro liegen. Angesichts knapper Finanzen wurde die Realisierung bereits mehrfach auf nunmehr 2040 verschoben. Solange kann die Verbesserung der Verkehrsanbindung dieser Stadtteile nicht warten. Eine Straßenbahn würde nur 10% dieser Summe kosten und könnte 10 Jahre früher in Betrieb gehen.

1.5. Sanierung der Norder- und Süderelbebrücken: Die für den Bahnknoten Hamburg wichtige Bahnstrecke über die Elbe nach Süden bedarf dringendst einer grundlegenden Sanierung. Die erst vor 40 Jahren fertig gestellte sechsgleisige Süderelbebrücke muss komplett ersetzt werden. (Das widerspricht dem DB-Mantra, dass neue Brücken mindestens hundert Jahre halten.) Die Sanierung der Norderelbebrücken gestaltet sich bautechnisch äußerst schwierig und kostentreibend, weil die Stadt die für die Baustelleneinrichtung benötigten Flächen an internationale Immobilienspekulanten verhökert hat (Projekt Elbtower). Kostenschätzungen für dieses, für die Bahnanbindung Hamburg essentiellen Projekts werden geheim gehalten, sie dürften aber bei mindestens 5 Mrd. Euro liegen. Diese Baumaßnahmen dürften sich noch bis 2038 hinziehen. Damit ist aber immer noch keine Redundanz für den neuralgischen Engpass Elbquerung geschaffen. Eine zweite Eisenbahntunnelquerung im Hamburger Westen ist unabdingbar. Dafür ist mit Kosten in Höhe von 5 Mrd. Euro zu rechnen. Ein vom BMDV beauftragtes Gutachten hält dieses Projekt für technisch machbar, wird aber gerade deswegen seit fast einem Jahr von der Politik unter Verschluss gehalten. Gleiches gilt für das Projekt Zweigleisiger Ausbau der Güterumgebungsbahn im Hamburger Norden und Herrichtung für den RE/RB-Verkehr. Technisch machbar, verkehrlich sinnvoll, Gutachten unter Verschluss. Kosten voraussichtlich 1 Mrd. Euro.

1.6. Die Erneuerung diverser Bahnbrücken im innerstädtischen Bereich Hamburgs ist in den letzten Jahren vordringlich geworden, weil die DB für diese, z.T. bahnbetrieblich unabdingbaren Brücken seit fast 20 Jahren nichts mehr für die Instandhaltung getan hat. Die Gesamtkosten hierfür dürften bei bis zu einer Mrd. Euro liegen, weil die DB bei Brückenerneuerungen überwiegend unnötig teure Bauverfahren wählt und die neuen Brücken z.T. kostentreibend technisch überspezifiziert sind. Aber diese Infrastrukturerneuerung wird voll aus den Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gezahlt. Der DB-Verdienst liegt in den vom Auftragsvolumen abhängigen Planungs- und Bauüberwachungskosten. Prominente Beispiele dafür sind der Neubau der Eisenbahnüberführungen (EÜ) Sternbrücke und EÜ Schanzenstraße.

1.7. Die Neugestaltung des Umfeldes am Hamburger Hauptbahnhof steht seit Jahren im Fokus der Politik. Ein Architektenwettbewerb zur Schaffung weiterer (überflüssiger) Büro- und Hoteltürme im Bahnhofsumfeld wurde durchgeführt, bauliche Maßnahmen können aber erst dann umgesetzt werden, wenn die Projekte VET(s.o.) und U5 (s.u.) vielleicht in 15 Jahren fertiggestellt sind. Eine seit Jahren überfällige Entzerrung der Passagierströme am völlig überlasteten Hauptbahnhof hingegen wird nicht in Angriff genommen, obwohl dazu gute Studien vorliegen. Der Traum, sich die notwendigen Investitionen von Privatinvestoren bezahlen zu lassen, wird sich als Illusion erweisen. Von Kosten i.H.v. mindestens 0,5 Mrd. Euro für die öffentliche Hand ist auszugehen. Darin sind nicht die Kosten für die Umgestaltung der Gleisanlagen am Hauptbahnhof enthalten.

2. Parallel dazu treibt die Stadt unter Vernachlässigung anderer verkehrspolitischer Notwendigkeiten den Ausbau des U-Bahn-Netzes voran.

2.1. Prominentestes Projekt ist der Bau der U5 mit einer Gesamtlänge von 25 Kilometern in einer Schlangenlinie von Nordosten durch die gesamte Innenstadt nach Westen. Mit der umstrittenen Linienführung versucht die Stadt, die Fehler der Verkehrspolitik der letzten dreißig Jahre zu korrigieren. Daher wird das Projekt, dessen Baukosten schon heute auf 16,5 Mrd. Euro geschätzt werden, bei einer erwarteten Klimaneutralität in 200(!) Jahren und einer Fertigstellung nicht vor 2040, keinen Beitrag zur Erfüllung des Hamburger Klimaplanes leisten. Für ein Fünftel dieser Summe könnte man in Hamburg ein 100 km langes Straßenbahnnetz bauen, welches bei gutem Willen bis 2030 fertiggestellt sein könnte! Und für weniger als die Hälfte dieser Bausumme könnte Hamburg wieder ein Straßenbahnnetz von 320 km Länge errichten, wie es einstmals bestand.

2.2. Die Verlängerung der Linie U4 an beiden Enden ist ein sinnvollerer Projekt. Allerdings werden im Osten für über 500 Mio. Euro weniger als 2 Kilometer U-Bahnstrecke und nur wenig neue Stadtquartiere ans U-Bahnnetz angeschlossen, im Süden wird wieder nur Stückwerk geplant: Vorerst wird nur eine kurze Strecke mit Querung der Norderelbe gebaut und nicht gleich die ganze, aus verkehrlicher Sicht notwendige Strecke bis Harburg. Auch hier plant der Senat wieder eine kostenträchtige unterirdische Streckenführung, die das Projekt unnötig teuer macht. Damit wird letztendlich die Erschließung bisher schlecht durch den Öffentlichen Nahverkehr erschlossener Stadtviertel ans Schienennetz verhindert. Die Kosten für das gesamte U4-Projekt sind nicht annähernd abzuschätzen, aber auch hier ist die Haltung der Hamburger Verkehrsplaner offensichtlich, durch Überspezifizierung der Projekte deren Realisierung zu verzögern oder gänzlich unmöglich zu machen.

3. Anstatt konsequent auf den Ausbau des Schienenverkehrs zu setzen, will der Hamburger Senat zusammen mit dem Bund gigantische Autobahnbauprojekte im Großraum Hamburg umsetzen, und das im Zeichen des Klimawandels. Das sind

- ▶ die A26 Ost als 10 km lange Spange zwischen der A7 und der A1 für 2,3 Mrd. Euro, die pro Kilometer teuerste Autobahn in Deutschland,
- ▶ der achtspurige Ausbau der A1 von Harburg bis zum Autobahnkreuz Hamburg-Südost, ein Milliardenprojekt,
- ▶ der sechsspurige Ausbau der A23 vom Autobahndreieck Hamburg Nord-West bis nach Elmshorn (Vordringlich wäre der viergleisige Ausbau der Bahnlinien von Pinneberg nach Elmshorn.),
- ▶ der Weiterbau der A20 nach Westen mit einer Tunnelquerung der Elbe bei Wischhafen. Wieviel Milliarden hier versenkt werden müssen, lässt sich noch nicht zuverlässig abschätzen.

Fazit: Durch Verzicht auf überdimensionierte Autobahnprojekte und Umschwenken vom Bau neuer U-Bahn-Linien auf die Wiedereinführung der Straßenbahn in Hamburg, sowie durch Konzentration der knappen Finanzierungsmittel auf die essentiellen, für das Funktionieren des Bahnknotens Hamburg unverzichtbaren Projekte ließen sich schnell substantielle Verbesserungen für die Bahnreisenden und den Eisenbahngüterverkehr erreichen. Statt mit über 70 Mrd. Euro für die vorgenannten Projekte käme man bei der Realisierung der Alternativen mit weniger als einem Drittel der Mittel aus. Die freiwerdenden Mittel könnten dann für die notwendige Beseitigung von Engpässen im Bahnnetz und für eine beschleunigte Streckenelektrifizierung in der Metropolregion Hamburg ausgegeben werden.

7 Hannover – Bielefeld – Hamm Größenwahn quer durch Deutschland

Claudia Grimm

Trotz der sehr relevanten Unterschiede zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland wurde das politische Ziel ins Visier genommen: auch Deutschland soll einen Integralen Taktfahrplan (ITF) für die Schiene bekommen – allgemein unter dem Begriff „Deutschlandtakt“ bekannt. Ein ITF zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass nicht einzelne Strecken für sich genommen betrachtet werden. Veränderungen bedeuten immer die Neubetrachtung des Ganzen. Jeder Fahrplan ist ein extrem umfangreiches und untereinander abhängiges Rechenergebnis. Deutschlandtakt! Ja ... aber!¹

Der 3. Zielfahrplan Deutschlandtakt

Unter Alexander Dobrindt startete eine Machbarkeitsstudie.² Andreas Scheuer übernahm; unter ihm entstand der 3. Zielfahrplan.³ Volker Wissing setzt die Arbeit fort. Tatsache ist, dass der 3. Zielfahrplan die Abarbeitung einer Wunsch-Dir-Was-Liste der beteiligten Stakeholder darstellt. Neben den Bundesländern setzen sich die Stakeholder aus der milliardenschweren Bau- und Bahn-Lobby zusammen.⁴ Nicht beteiligt an der Entwicklung eines Deutschlandtakts sind unabhängige Wissenschaftler bzw. Institutionen, Natur- und Umweltschutzverbände sowie die Öffentlichkeit.

Das Branchen-Ergebnis und seine folgenschweren Auswirkungen

Der als final bezeichnete 3. Zielfahrplan stellt die maximale Umsetzung der Wünsche der Stakeholder dar unter Berücksichtigung des technisch gerade noch Machbaren. Der Zielfahrplan gilt als Vorgabe zum Bau der zukünftigen Schieneninfrastruktur – nicht umgekehrt! Jede Version des Zielfahrplans wurde schneller; immer kürzere Reisezeiten und höhere Geschwindigkeiten wurden „gewünscht“. Diese Betrachtungsweise führt dazu, dass dieser Deutschlandtakt nur nach einem massiven Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken funktioniert. Das Vorhaben Hannover – Bielefeld – Hamm ist ein Paradebeispiel für die Maßlosigkeit des 3. Zielfahrplans.

Es kann nur einen geben?

Ist die Neuberechnung eines moderaten, realistischen Zielfahrplans das Aus für den Deutschlandtakt? Nein, ist es nicht! Genauso wie der 1. zum 2. zum 3. Zielfahrplan wurde, kann ein 4. Zielfahrplan berechnet werden. Vorausgesetzt, alle Stakeholder passen ihr Übermaß an Wünschen einem mit Vernunft und Realitätssinn zu berechnenden Fahrplan an. Politiker, Fachleute, Wissenschaftler, Umweltverbände und Bürgerinitiativen fordern die Neuberechnung.

Von der notwendigen Engpassbeseitigung hin zur Rennstrecke

Der eigentliche Engpass ist der zweigleisige Streckenabschnitt Wunstorf – Minden.⁵ Der erforderliche und in der Region uneingeschränkt unterstützte Ausbau auf vier Gleise ist jahrzehntelang nicht angegangen worden. Entsprechend der Entwicklung der Bundesverkehrswegepläne 1992 – 2003 – 2016 – 2023 sind die Maßnahmebeschreibungen umformuliert worden.⁶ Heutzutage ist nicht der Bedarf ausschlaggebend, sondern das technische Funktionieren des Zielfahrplans. Der Ausbau Wunstorf – Minden wird zum Neubau einer 300 km/h-Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Bielefeld – Hamm.

Größenwahn Berlin – Hannover – Bielefeld – Hamm – Dortmund

Der aufgeblähte Zielfahrplan des heutigen Deutschlandtakts verlangt deutschlandweit ein Übermaß an Neubauten. Die Wunschliste hat einen Zielfahrplan ergeben, der für die Magistrale Berlin – Dortmund folgende milliardenteure und massive Baumaßnahmen erfordert (Tabelle):

Abschnitt	Maßnahme lt. Abschlussbericht Deutschlandtakt	Kosten Euro**
Berlin – Wolfsburg	Ausbau und Erhöhung der Vmax* auf 300 km/h	1,6 Milliarden
Hannover	Verbindungskurve Hannover-Leinhausen	0,3 Milliarden
Hannover – Bielefeld	zweigleisiger Neubau Vmax* 300 km/h	8,3 Milliarden
Bielefeld – Hamm	Neubau zur Erhöhung der Vmax* auf 300 km/h	3,4 Milliarden
Hamm	Umbau des Bahnhofs	0,6 Milliarden
Hamm – Dortmund	drei- bzw. viergleisiger Ausbau	2,1 Milliarden

16,3 Milliarden

* Vmax = maximale Geschwindigkeit

** Baukostenindex 2023 = 160 = 16,3 Mrd. Euro; Preisstand 2015 = 100 = 10,2 Mrd. Euro

Die Bauvorhaben verbrauchen Unmengen an wertvollen Materialien wie Kupfer, Stahl und Beton, deren CO₂-Emissionen einen unnötig tiefen Fußabdruck hinterlassen. Das verplante Personal an Ingenieuren und Bauarbeitern fehlt bei Projekten des sinnvollen Flächenausbaus der Bahn. Die so ver(sch)wendeten Steuergelder fehlen den Maßnahmen, die eine schnelle und realistische Mobilitätswende einleiten könnten.

Die bereits sehr gut ausgebaute Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und Wolfsburg wird vorzeitig und damit vor ihrem wirtschaftlichen und materiellen Lebensende überplant. Die massiven Bauvorhaben beeinträchtigen erheblich das Havelländische Luch – ein Naturschutz- und Europäisches Vogelschutzgebiet im Naturpark Westhavelland – sowie im weiteren Verlauf das UNESCO Biosphärenreservat Drömling. Wann ist ein Schutzgebiet endlich ein Schutzgebiet?

Die Verbindungskurve Hannover-Leinhausen dient einem alle zwei Stunden fahrenden „Sprinter“ nonstop von Hamm nach Hamburg. Nur 3% der Bahnfahrten sind Fernverkehrsfahrten.⁷ Radikale Reisezeitverkürzungen durch Direktverbindungen auf Fernverkehr-Rennstrecken gehen zu Lasten des tatsächlich im überragenden öffentlichen Interesse liegenden Nah- und Güterverkehrs.

¹ Wolfgang Hesse „Deutschland-Takt am Scheideweg“ ERI 1/2022

² Machbarkeitsstudie Deutschlandtakt vom 30.03.2015 Internetseite bmdv.bund.de

³ BMDV Abschlussbericht Deutschlandtakt vom 01.09.2022 Internetseite deutschlandtakt.de

⁴ Stakeholder Internetseite deutschlandtakt.de

⁵ Überlastete Schienenwege Stand Dezember 2022 Internetseite fahrweg.dbnetze.com

⁶ BVWP 1992 <http://mgrobe.free.fr/bvwp.htm> + BVWP 2003 und 2016 (genannt 2030) Internetseite bmdv.bund.de + BVWP-Überarbeitung 2023 www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/409/VO.html

⁷ Internetseite de.statista.com/infografik/25523/anteil-der-puenktlichen-regional--und-fernverkehrszuege-der-deutschen-bahn/



Quelle: Deutsche Bahn AG /Volker Emersleben

Die in der Machbarkeitsplanung theoretisch ausgearbeitete Strecke Hannover – Bielefeld zeigt nun in der Grundlagenermittlung das praktische Ausmaß der Eingriffe in Naherholungs-, Landschaftsschutz-, Naturschutz-, Heilquellenschutz- und Trinkwasserschutzgebiete. De facto gibt es zwischen dem Calenberger Land, Schaumburger Land, Weserbergland und Ostwestfalen kein seriöses Durchkommen, sondern nur ein Durchwurschteln unter Einbindung aller technisch möglichen Tricks. Weder Mensch noch Natur dürfen dem 3. Zielfahrplan im Wege stehen – dafür sorgt die DB Netz AG.

Ein großes Maß an Absurdität erreicht der Abriss der fahrtüchtigen viergleisigen Schnellfahrstrecke zwischen Bielefeld und Hamm, um dann gleichermaßen viergleisig eine Nachschnellerfahrstrecke für 300 km/h zu bauen. Die CO₂-Bilanz wird zurechtgedreht, um klimafreundlich zu wirken. Das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es mit dem 3. Zielfahrplan unmöglich ist, eine sinnvolle und klimaschonende Erweiterung von Infrastruktur und Kapazitäten zu schaffen.

Als genauso grotesk müssen die Baumaßnahmen im Bahnhof Hamm sowie auf der Strecke zwischen Hamm und Dortmund bezeichnet werden. Das Land Nordrhein-Westfalen wollte partout den deutschlandweiten Zielfahrplan um den landeseigenen Taktfahrplan herumgebastelt wissen. Entsprechend ist das Ergebnis, das mit einem intelligenten und sinnvollen Integralen Taktfahrplan nach dem Vorbild der Schweiz nichts mehr zu tun hat.

Unsere Alternative: Neuberechnung des Zielfahrplans und Revision der Maßnahmen

Das Bahnnetz nach erfolgter Sanierung, Modernisierung, Digitalisierung, Reaktivierung ist die Basis für einen Zielfahrplan. Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, weiträumige Erreichbarkeit sind gesetzte Prämissen. Schnelle und finanzierbare Umsetzbarkeit sind Voraussetzungen. Der weitere Ausbau und maßvolle Neubau der Schieneninfrastruktur sind den Bedürfnissen der Fahrgäste sowie dem Umwelt-, Natur- und Klimaschutz verpflichtet.

Am Bedarf vorbeigeplant: ABS/NBS Ulm – Augsburg

7
7.5

Jürgen Zimmermann

Bürgerinitiative Schwabentrasse e. V. zum Bahnprojekt ABS/NBS Ulm-Augsburg

Die DB plant, die Bahnmagistrale Ulm-Augsburg (Streckenummer 5302, KBS 980) zu begradigen, über weite Strecken neuzubauen, um mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 300 km/h eine Fahrtzeit zwischen den Knoten Ulm und Augsburg von 26 Minuten zu erreichen. Das ABS/NBS-Projekt Ulm-Augsburg befindet sich mit vier Trassenvarianten seit September 2023 im Raumordnungsverfahren (ROV). Die Regierung von Schwaben wird sich voraussichtlich im Mai zu den vorgelegten Plänen äußern.



Quelle: Interaktive Karte Bahnprojekt Ulm-Augsburg

Im Oktober 2023 fand ein Workshop mit den teilnehmenden Mitgliedern des Dialogforums statt, bei dem die Gewichtung der Kriterien für Raum und Umwelt für die Trassierungen festgelegt wurde.

- ▶ Die aktuellen Trassierungsvorschläge finden durch die vorgenommene Gewichtung der Kriterien Raum und Umwelt von der Bürgerinitiative Schwabentrasse e. V. und deren im Netzwerk zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen weiterhin keine Zustimmung!
- ▶ Der Kriterienkatalog und dessen Bewertung ist nur als Ergänzung und damit als Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gesetzlich im Verfahren vorgeschrieben.
- ▶ Auf die Gewichtung der Kriterien zu Verkehr und Technik, welcher die Projektvorgaben enthält, hatten die Bürgerinitiativen keinen Einfluss!
- ▶ Bei dem Kriterienkatalog handelt es sich nicht, wie vom Projektleiter der Bahn kundgetan, um unserern Katalog – es ist und bleibt der Kriterienkatalog der DB InfraGO AG!

7
7.5

Dr. Stephan Tischler, Verkehrsforscher an der Universität Innsbruck, wurde beauftragt, die Trassenvarianten anhand des Kriterienkatalogs, der auch verschiedene Umweltgutachten berücksichtigt, zu bewerten. Nach der Äußerung der Regierung von Schwaben zu den eingereichten Planungen und nach der Bewertung gemäß den Kriterien wird das Projektteam der DB InfraGO AG voraussichtlich im Mai oder Juni dieses Jahres ihre Vorzugsvariante bekannt geben. Nach weiteren detaillierten Planungen und der Nutzen-Kosten-Analyse ist die parlamentarische Befassung des Bundestages für 2025 vorgesehen. Die Bestandsstrecke Ulm-Augsburg ist Teil der General- bzw. Korridorsanierung und für 2030 geplant.

Das grundsätzliche Ziel einer Erhöhung der Verkehrsanteile des Schienenverkehrs wird von uns geteilt und es ist auch unstrittig, dass dazu – auch im Abschnitt Ulm-Augsburg – Infrastrukturausbauten erforderlich sein werden. Ebenso unstrittig muss aber sein, dass diese bedarfsgerecht, also einem nachgewiesenen Bedarf entsprechend, und unter maximaler Berücksichtigung der Schutzgüter geplant sein müssen. Dies gilt in besonderem Maße auch für einen etwaigen Flächenmehrbedarf.

Allen von der DB InfraGO zum ROV vorgelegten Trassenvarianten ist gemeinsam, dass sie mit massiven Eingriffen in Schutzgüter, z.B. das Pfulher Ried und der Naturpark und grüne Insel Augsburg Westliche Wälder mit über 1200 km² als Erholungsgebiet für über 500.000 Menschen, verbunden sind. Ein belastbarer und aktueller Bedarfsnachweis für das Konzept einer durchgehenden Viergleisigkeit durch eine güterzugtaugliche Neubaustrecke mit drei Überholbahnhöfen, 26 Minuten Fahrzeit und 300 km/h Höchstgeschwindigkeit liegt aber nicht vor. Es ist nach dem Deutschlandtakt gar kein Mischbetrieb zwischen Schnellverkehr und Güterverkehr auf einer Neubaustrecke geplant. Dieser teilt sich mit dem Schienenpersonennahverkehr weiterhin die Bestandsstrecke. Die Angaben seitens der DB InfraGO sind teilweise veraltet und teilweise fehlerhaft. Ausweislich der Zugzahlen des Deutschlandtakts liegt der kapazitätsrelevante Spitzenbedarf nur um 1–2 Züge (← 20 %) über dem Status quo. Im Status quo ist die Strecke nach den offiziellen Angaben von DB Netz zudem nicht überlastet.

Es wird behauptet, 26 Minuten Fahrzeit Augsburg-Ulm seien Bedingung für die Einbeziehung in den Deutschlandtakt. Das ist falsch. Es gibt gute Fahrplanvarianten auch mit etwas längerer Fahrzeit, zudem mit eher besseren Anschlussknoten in Augsburg und Ulm. Der Güterverkehr zwischen Augsburg und Ulm nimmt nicht zu, sondern mit den prognostizierten nur insgesamt 49 Güterzügen täglich (Richtung plus Gegenrichtung in 24 h) tendenziell sogar ab und ist zahlenmäßig überschaubar. Daher fordern wir als Bürgerinitiative, dass zunächst die verkehrlichen Notwendigkeiten aktualisiert und nachvollziehbar dargelegt werden, sodann auf dieser aktualisierten Basis eine aktualisierte Variantenprüfung und -auswahl mit dem Ziel einer Eingriffsminimierung erfolgt!

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 vom August 2016 werden die Kosten für eine ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben, Vmax 250/200 km/h und einem 3. Gleis Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h mit 1,9 Milliarden € beziffert. Die aktuellen Kostenschätzungen für die Neubaustrecke und die im Jahr 2030 geplante leistungssteigernde Korridorsanierung mit fünf neuen Überleitverbindungen/-möglichkeiten, Erneuerung der Infrastruktur, Modernisierung der Bahnhöfe, Digitalisierung der Strecke, ggf. 750 Meter Gleis für Güterzugüberholungen und neuer Lärmschutz für Anwohner liegen uns nicht vor.

Die aktuellen Sanierungskosten je Schienenkilometer der Riedbahn belaufen sich auf 18,6 Mio. € pro km (Kostenexplosion bei der Riedbahn – DB-watch.de). Übertragen auf die Bestandsstrecke Ulm-Augsburg mit 85 km, ergäbe dies geschätzte Kosten für die Generalsanierung von ca. 1,5 Mrd. €, im Vergleich zu ca. 6 Mrd. € geschätzten aktuellen Neubaukosten. Eine Sanierung statt eines Neubaus ist somit viermal günstiger und damit auch wirtschaftlicher!

Die geringeren Investitionsspielräume des Bundes sollten den Verantwortlichen deutlich machen, worauf sie sich konzentrieren müssen, um die Deutsche Bahn durch Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit für die Zukunft fit und für ihre Kunden wieder attraktiv zu machen. Erforderlich ist eine Konzentration auf die Leistungssteigerungen durch die Korridorsanierung, wie zum Beispiel der Bestandsstrecke Ulm-Augsburg. Der DB-Konzern sollte dafür auf seine „Eisenbahner“ mit Erfahrung hören!



Bau am Bahnhof Ulm, Quelle: DB AG/Thomas Kiewning

Für den Deutschlandtakt/Zielfahrplan, die Infrastruktur (Instandhaltung bzw. Erneuerung der Bestandsstrecken, Erneuerung der Signaltechnik, Modernisierung von Bahnhöfen inkl. Barrierefreiheit, Nachrüstung des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS und Nachrüstung von besserem Lärmschutz für die Anwohner), die Neubeschaffung und die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und für die erforderliche Personalentwicklung sollten agile Teams gebildet und mit der Vorgabe beauftragt werden, die derzeit wichtigsten Ziele zu erreichen.

Diese am Gemeinwohl ausgerichteten Ziele der DB AG sind: Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr!

Darüber hinaus ist es der Haushaltslage geschuldet, dass Neubauprojekte im Nah- und Fernverkehr auf Strecken, die bereits Engpässe im Schienennetz darstellen, strikt reduziert werden. Die begrenzten finanziellen Mittel müssen den agilen Teams zur Verfügung gestellt werden, damit die vielfältigen Probleme der Bahn in kurzen Etappen (Sprints) angegangen und „beschleunigt“ gelöst werden können.



7

7.6.1

S21 – die unendliche Geschichte

Aktuelle Entwicklungen bei Stuttgart 21

Dieter Reicherter

Die Lage bei dem Großprojekt Stuttgart 21 verändert sich nahezu täglich. Insbesondere die jüngst bekannt gewordenen Mittelstreichungen des Bundes für die Deutsche Bahn AG könnten weitreichende Folgen haben. Nachstehend soll versucht werden, den aktuellen Stand darzustellen.

Weitere Verzögerung der Inbetriebnahme

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern, auch wenn sich die Bahn optimistisch gibt: Mit der vorgesehenen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wird es wohl nichts werden. Zu gewaltig sind die immer neuen (aber durchaus vorhersehbaren) Probleme beim Bau. Das Hinterherhinken hinter dem Zeitplan wird immer offenkundiger. Daran ändert auch nichts, dass die Bahn zum Schaden anderer Regionen massenhaft Arbeiter von entfernten Baustellen sowie Busse und Busfahrer für den Schienenersatzverkehr abzieht. Ohnehin ist längst klar, dass einige Projektabschnitte wie die künftige Führung der Gäubahn über den Flughafen zum Tiefbahnhof, der Flughafenbahnhof, der Anschluss der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und die Verlegung des Abstellbahnhofs (bisläng direkt neben dem Kopfbahnhof) nach Untertürkheim nicht rechtzeitig fertig werden.

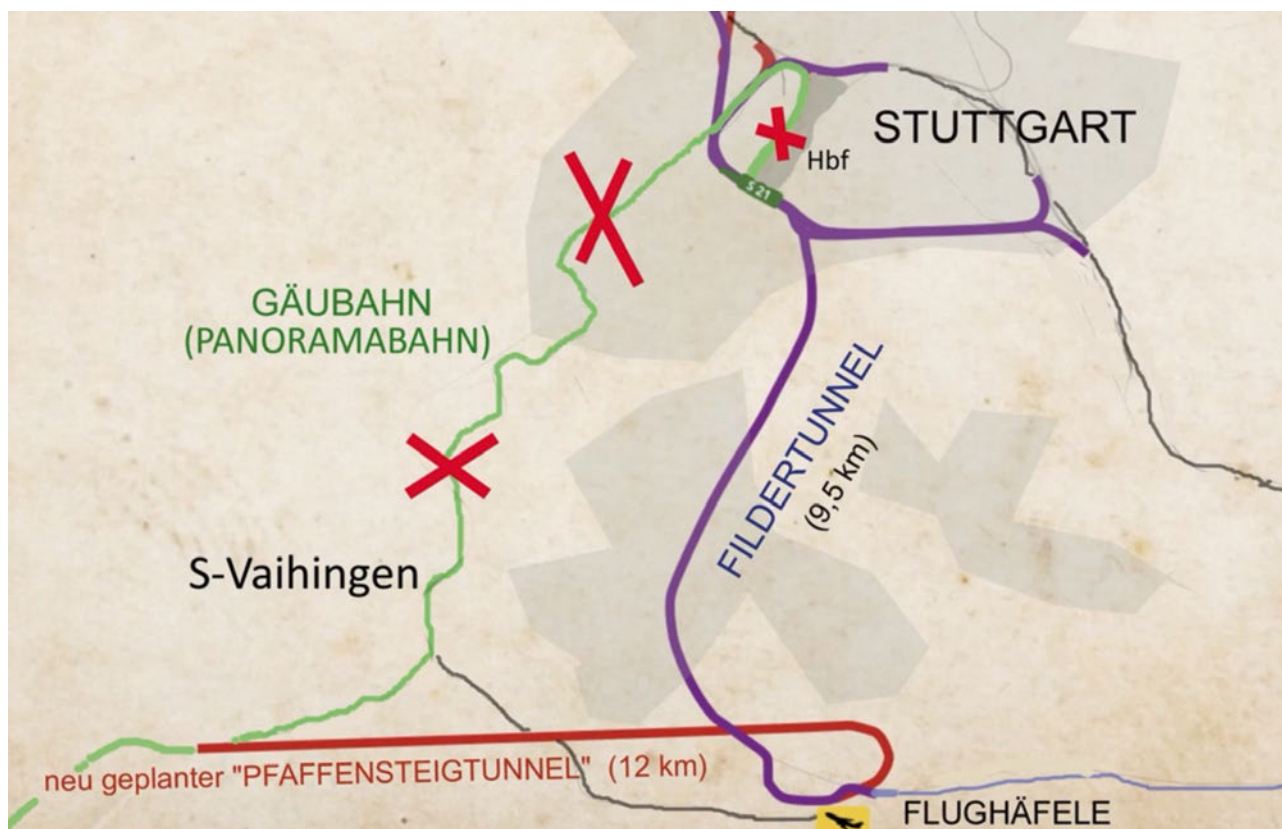
Der Bau eines neues Stadtviertels auf dem Gleisvorfeld steht in den Sternen

Um die oberirdischen Gleisflächen des bisherigen Kopfbahnhofs freizumachen, welche die Stadt Stuttgart mit dem Rosensteinviertel bebauen will, sind etwa 60 km unterirdische Tunnelröhren im Bau. Diese sollen die Zulaufstrecken zur Landeshauptstadt und den Bahnverkehr unter dem Stadtzentrum übernehmen. Nicht Erfordernisse des Schienenverkehrs zwingen in die Unterwelt, sondern die geplante Bebauung ist der eigentliche Grund für das Projekt. Ob aber das neue Stadtviertel jemals gebaut wird, steht in den Sternen. Denn erst nach der sich immer weiter verzögernden Inbetriebnahme von Stuttgart 21 kann mit der Freimachung des Gleisvorfeldes begonnen werden. Das wird, zum Beispiel auch wegen Schadstoffen im Erdreich, etliche Jahre benötigen. Der Bebauung stehen zudem deren massive Auswirkungen auf das Stadtklima (Erhitzung, Blockierung des Luftaustausches) und auf den Artenschutz entgegen. Bei der zuletzt geplanten Inbetriebnahme im Dezember 2025 war von einem Baubeginn in den Dreißigerjahren ausgegangen worden. Eine spätere Inbetriebnahme würde den Baubeginn entsprechend weiter verzögern.

Drohender Infarkt

Das verzweigte unterirdische Tunnelsystem wird als Tunnelspinne bezeichnet. Jeder Tunnel hat zwei Röhren, also pro Richtung gibt es nur eine Zufahrt. Im Tiefbahnhof sind acht Gleise an vier Bahnsteigen vorgesehen, die jedoch nicht von jedem Zufahrtsgleis aus erreicht werden können. Sollte die Zufahrt in einer Tunnelrichtung nicht möglich sein, zum Beispiel wegen eines liegengebliebenen Zuges, wegen eines Brandes oder wegen eines größeren Schadens wie derzeit im Gotthardtunnel, käme es zu massiven Einschränkungen. Viele Züge könnten den Tiefbahnhof nicht mehr anfahren und müssten umgeleitet werden oder ganz ausfallen. Hierzu hat das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 soeben eine von Fachleuten erstellte Resilienzstudie vorgestellt, in den Medien besser bekannt als Infarktstudie.

Der größte anzunehmende Gau wäre aber eine Überflutung des Tiefbahnhofs bei einem Starkregen von oben oder durch Ansteigen des Grundwasserspiegels. Soeben hat die Stadt Stuttgart Simulationen veröffentlicht, wonach im Falle eines außergewöhnlichen Starkregens (landläufig „Jahrhundert-Regen“ genannt) der



Skizze zur Umplanung des Verlaufs der „Gäubahn“ (Stuttgart – Bodensee – Zürich) durch Tunnel
 Entnommen aus: DAS TROJANISCHE PFERD - Stuttgart 21 - der Film; Klaus Gietinger, April 2023

Tiefbahnhof samt benachbarter Klettpassage (Zugang zu S-Bahn und Stadtbahn) absaufen wird. Dann wird Stuttgart wegen dadurch verursachter Zerstörung der Infrastruktur auf dem Schienenweg über Monate nicht mehr erreichbar sein. Ein Grund mehr, oberirdische Gleise und Kopfbahnhof zu erhalten.

Ungelöster Brandschutz

Die seit langem bekannten Probleme des Brandschutzes haben sich weiter verschärft und sind ungelöst. Dies gilt insbesondere für die Evakuierung der Reisenden aus einem brennenden Zug sowie bei Brand im Tiefbahnhof. Inzwischen musste die Bahn in einem gegen sie angestregten Klageverfahren einräumen, dass es für den Fall des Liegenbleibens eines brennenden Zuges im Tunnel keinerlei Simulationen für die Evakuierung der Reisenden gibt. Dennoch hatte sie gegenüber den Behörden, insbesondere dem für die Planfeststellungen zuständigen Eisenbahn-Bundesamt, bislang immer behauptet, innerhalb von 15 Minuten könnten im Brandfall die Menschen aus dem liegengebliebenen Zug evakuiert werden. Inzwischen gab die Bahn zu, dass in Simulationen, die sie lediglich für ein sogenanntes Kaltereignis (also ein Liegenbleiben des Zuges ohne Brand) hat erstellen lassen, „in der Mobilität Eingeschränkte“ nicht berücksichtigt seien. Dabei geht es nicht nur um Behinderte, sondern auch um Alte, Familien mit Kindern, Verletzte. Nur mit dieser Einschränkung kam sie auf eine Evakuierungszeit von 15 Minuten bei einer Zugbesetzung mit 1757 Menschen. Selbst diese von ihr behaupteten Untersuchungen sind inzwischen überholt, weil die zur Inbetriebnahme des Projekts bestellten neue Züge Platz für viel mehr Menschen bieten und im Tiefbahnhof täglich mehr als 150 Doppelbelegungen der Gleise vorgesehen sind. Daher werden sowohl in den Zügen als auch im Tiefbahnhof weit mehr Menschen als bislang angenommen zu evakuieren sein. Ohnehin kann das Konzept der sogenannten Selbstrettung nicht funktionieren. Denn bei einem Vollbrand ist die Tunnelröhre in längstens 10 Minuten mit tödlichen Rauchgasen gefüllt und keine Rettung mehr möglich. Feuerwehr und Rettungskräfte können in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeitspanne den Unglücksort nicht erreichen.

Brandschutzklage am Verwaltungsgerichtshof

Der ungelöste Brandschutz und die davon ausgehenden Gefahren für Leib und Leben der Reisenden hatten das Aktionsbündnis dazu veranlasst, das höchste Gericht des Landes damit zu befassen. Stellvertretend klagten drei Privatpersonen, darunter ein Rollstuhlfahrer, sowie zusätzlich die Schutzgemeinschaft

7

7.6.1

Filder e. V. als anerkannter Umweltverband gegen die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse des Eisenbahn-Bundesamtes. Leider befasste sich der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim inhaltlich mit den schweren Planungsmängeln nicht, sondern entschied im November 2023, sowohl die drei Privatpersonen als auch die anerkannte Umweltvereinigung seien nicht klagebefugt. Wir sind – insbesondere angesichts der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes zum Klagerecht beim Klimaschutz – von der Verweigerung eines wirksamen Rechtsschutzes sehr enttäuscht und werden den weiteren Rechtsweg beschreiten. Zur Zeit wird die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision juristisch vorbereitet. Nach Ausschöpfung des Verwaltungsrechtsweges soll das Bundesverfassungsgericht angerufen werden, falls die Klage erfolglos bleibt.

Kappung der europäischen Magistrale Gäubahn

Infolge der Fehlplanungen des Projekts droht die Unterbrechung der europäischen Magistrale zwischen Italien, der Schweiz und Stuttgart für viele Jahre. Bekannt ist deren Abschnitt zwischen Singen und Stuttgart als Gäubahn. Denn infolge politischer Vorgaben, die sich mit den Passagierzahlen nicht rechtfertigen lassen, soll die Gäubahn künftig nicht mehr über die landschaftlich wunderschöne „Panoramastrecke“ von Stuttgart-Vaihingen direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof geführt werden, sondern von Vaihingen aus über den Stuttgarter Flughafen zum neuen Tiefbahnhof. Jedoch gibt es für eine Streckenführung zum Flughafen immer noch keine genehmigungsfähige Planung. Deswegen wird von der Politik die Idee vorangetrieben, für die Gäubahn zwischen Böblingen und dem Stuttgarter Flughafen den längsten Eisenbahntunnel Deutschlands, den sogenannten Pfaffensteigtunnel, zu bauen. Selbst Optimisten rechnen mit zehn Jahren für Planfeststellung und Bau. Dieser Pfaffensteigtunnel würde enorme Treibgasmengen sowohl im Bau als auch im späteren Betrieb verursachen und mehrere Milliarden Euro kosten. Wegen der jetzt bekanntgewordenen Mittelkürzungen wird damit gerechnet, dass der Tunnel nicht verwirklicht werden kann. Dennoch ist geplant, die „Panoramastrecke“ vor Inbetriebnahme des künftigen Tiefbahnhofs zu kappen, weil die Bahngleise der Bebauung mit dem Rosensteinviertel im Wege sind. Das hätte zur Folge, dass Reisende auf der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen auf die unzuverlässige S-Bahn oder die Stadtbahn umsteigen müssten, um überhaupt noch nach Stuttgart zu kommen und gegebenenfalls vom Tiefbahnhof aus ihre Fernreise fortsetzen zu können.

Es dürfte außer Frage stehen, dass diese Kappung viele Menschen, insbesondere Pendlerinnen und Pendler, dazu veranlassen würde, künftig wieder mit dem Auto nach Stuttgart zu fahren. Aus diesen klimapolitischen Gründen heraus hat die Deutsche Umwelthilfe e. V. Klage gegen die Kappung erhoben. Auch der Landesnaturschutzverband bereitet eine Klage vor. Das Verfahren ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart anhängig. Bislang gibt es noch keinen Verhandlungstermin.

Planung von Ergänzungsprojekten wegen mangelhafter Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21

Schon immer wurde darauf hingewiesen, dass eine Verringerung der Bahnhofsgleise (derzeit 16 im Kopfbahnhof, künftig 8 im Tiefbahnhof) Einbußen bei der Anzahl der stündlich abzufertigen Züge bedeute und die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen damit unmöglich sei. Zudem könne damit in Stuttgart im Rahmen des Deutschlandtaktes auch kein Nullknoten eingerichtet werden. Zum Ausgleich dieser offensichtlichen Mängel wurden aufwändige „Ergänzungsprojekte“ zu Stuttgart 21 erfunden (weitere 47 km Tunnelröhren, Kosten weit über 5 Milliarden Euro). Sie schafften es sogar in den Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung. Die absurde Idee des Landesverkehrsministers, statt einfach den jetzigen oberirdischen Kopfbahnhof zu erhalten, zusätzlich zum unterirdischen Durchgangsbahnhof auch noch einen unterirdischen Kopfbahnhof zu bauen, wurde inzwischen verworfen. Derzeit gibt es den Vorschlag eines „Nahverkehrsdreiecks“. Demnach sollen außerhalb der Stadtmitte drei Regionalbahnhöfe (Vaihingen, Feuerbach und Bad Cannstatt) ausgebaut werden. Dies hätte zur Folge, dass Regionalzüge künftig nicht mehr den Stuttgarter Hauptbahnhof ansteuern würden, sondern lediglich diese Regionalbahnhöfe. Wer also aus der Region eine Fernreise ab Stuttgart Hauptbahnhof antreten wollte, käme mit dem Regionalverkehr nur zu diesen Regionalbahnhöfen und müsste dort in eine Verbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof umsteigen, um von dort weiter zu reisen.



Bau des Durchgangsbahnhofs in Stuttgart

Quelle: DB AG/Arnim Kilgus

So oder so: Die Bauarbeiten werden Jahrzehnte weitergehen, das Klima schädigen und viele zusätzliche Milliarden verschlingen.

Digitaler Knoten Stuttgart

Wörtliches Zitat aus der jüngsten Vorlage des Verkehrsausschusses der Region Stuttgart zum Bahnverkehr: „Das als chaotisch zu bezeichnende Baugeschehen der letzten Jahre wird sich im Jahr 2024 fortsetzen.“ Als wären die zutreffend beschriebenen Probleme des Baus von Stuttgart 21 nicht groß genug, kamen Bahn und Politik auf die geniale Idee, auf das Projekt noch den sogenannten Digitalen Knoten Stuttgart (DKS) aufzupropfen. Dahinter steht die Idee, die mangelhafte Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 nicht nur durch die erwähnten „Ergänzungsprojekte“ zu verbessern, sondern den gesamten Bahnverkehr in der Region elektronisch zu steuern. Dazu gehört nicht nur die sehr aufwändige Ausstattung aller Personenzüge mit dem europäischen Zugsteuerungssystem ETCS. Auch die Strecken selbst und die Stellwerke müssen auf digitalen Betrieb umgestellt werden. Dazu bedarf es der Verlegung von tausenden Kilometern Kabeln. Weil aber Güterzüge nicht mit ETCS ausgerüstet sind, muss auch die analoge Signaltechnik erhalten bleiben. Die inzwischen für den DKS begonnenen Arbeiten haben zu massiven Einschränkungen des gesamten Bahnbetriebs in der Region Stuttgart gesorgt. Damit verbunden sind lange und sehr kurzfristig angekündigte Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr, Reduzierung des S-Bahn-Taktes von 15 auf 30 Minuten und weitere Einschränkungen. Insbesondere die S-Bahn ist völlig aus dem Takt. Dennoch sind die Arbeiten total aus dem Zeitrahmen gefallen.

Als Folge der Mittelkürzungen des Bundes wurde nun bekannt, dass die dritte Stufe des DKS (Digitalisierung der gesamten Region) möglicherweise vorerst nicht gebaut werden kann. Hierfür waren Zusagen des Bundes über mehrere 100 Millionen € gegenüber der Bahn erfolgt und das Land Baden-Württemberg hat enorme Mittel in die Ausstattung der Züge mit ETCS investiert. Vorerst könnte es demnach bei der von Anfang an geplanten Digitalisierung nur auf den Strecken von Stuttgart 21 bleiben. Unabhängig davon, ob mit der Digitalisierung der gesamten Region tatsächlich eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 hätte erreicht werden können, droht bei einem Stopp dieser Arbeiten ein weiteres Chaos.

Quelle: DB AG/
Arnim Kilgus



7
7.6.1



*Milliarden sparen
und die Reißleine ziehen*

Forderung: Kopfbahnhof erhalten!

Wir haben es schon immer gewusst: Ohne den Kopfbahnhof geht nichts. Trotzdem will die Stadt Stuttgart möglichst schnell die oberirdischen Gleise herausreißen, um Platz für die Immobilienspekulationen zu machen. Allerdings werden die Grundstücks- und Baupreise im geplanten Rosensteinviertel so hoch sein, dass dort die dringend nötigen erschwinglichen Mietwohnungen, insbesondere Sozialwohnungen, nicht errichtet werden können. Abgesehen von allen Bedenken des Klima- und Artenschutzes gegen eine Bebauung fordert aber schon die Aufrechterhaltung des Anschlusses der Landeshauptstadt an das nationale und internationale Schienennetz den Erhalt des modernisierten Kopfbahnhofs zumindest zusätzlich zum leistungsschwachen Tiefbahnhof, als Rückfallebene bei dessen Ausfall sowie als dauerhafte Zuführung der Gäubahn und als Ausweichroute für die S-Bahn.

Sinnvolle Nutzung der Tunnel: Umstieg 21

Keine Angst: Falls die Verantwortlichen doch noch zu besserer Einsicht kommen und die Reißleine ziehen, sparen sie Milliarden. Und Stuttgart wird durch Umnutzung der bereits gebohrten Tunnel für ein unterirdisches Logistiksystem eine Vorzeigestadt werden. Waren können von außerhalb des Zentrums vollautomatisch in die Stadt transportiert und dort ausgeliefert werden. Zusätzlich ist in den Röhren Platz für Infrastruktur wie Leitungen – von Telekommunikation bis zur Fernwärme. Näheres unter www.umstieg-21.de



Finanzierungsklage beim Verwaltungsgericht Stuttgart

Schon Ende 2016 hat die Bahn ihre Projektpartner auf Beteiligung an den Mehrkosten verklagt. Denn durch die Finanzierungsvereinbarung für Stuttgart 21 von 2009 sind nur Projektkosten bis zu 4,526 Milliarden € verteilt worden. Damals gingen die Beteiligten von Baukosten in Höhe von etwa 3 Milliarden € aus und planten einen zusätzlichen Risikotopf von ca. 1,5 Milliarden ein. Da die voraussichtlichen Kosten inzwischen bei über 11 Milliarden € angelangt sind (ohne die „Ergänzungsprojekte“), baut die Bahn seit Überschreiten der vereinbarten Finanzierungsgrenze auf eigenes Risiko. Sie hat deswegen die Projektpartner Stadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Flughafen Stuttgart und Verband Region Stuttgart auf Beteiligung an dem Mehrkosten (also derzeit rund 7 Milliarden €) verklagt. Ob die Projektpartner tatsächlich verpflichtet sind, Mehrkosten zu tragen, ist streitig. Bei einer entsprechenden Verurteilung müsste die Landeshauptstadt je nach Aufteilung 1,5 – 2,0 Milliarden € nachzahlen, der Flughafen Stuttgart mehrere 100 Millionen mit der Folge einer drohenden Zahlungsunfähigkeit sowie die Gemeinden im Regionalverband das Dreifache ihrer bereits geleisteten Beiträge. Mit einer raschen Entscheidung ist nicht zu rechnen. Nach bislang drei Verhandlungstagen ist das Verfahren derzeit wegen Erkrankung des Vorsitzenden Richters ausgesetzt. Alle Beteiligten haben bereits angekündigt, bei einem für sie ungünstigen Urteil in die nächste Instanz zu gehen.



Quelle: DB AG/Arnim Kilgus

Kostenlüge schon 2013

Was im Finanzierungsprozess eine wichtige Rolle spielt und die Projektgegner schon immer geahnt haben, wird möglicherweise zur Gewissheit: Durch eine Presseveröffentlichung und direkte Kontakte zu Anton Hofreiter, damals bahnpolitischer Sprecher der Grünen, wurde bekannt, dass diesem bereits 2013 sehr zuverlässige Insiderinformationen zugespielt wurden. Demnach sei schon 2013 der Bahn und den politisch Verantwortlichen bekannt gewesen, dass sich die Projektkosten auf 11 Milliarden steigern und die ursprünglich für 2019 vorgesehene Inbetriebnahme sich bis 2025 verzögern könne. Darüber habe man die Öffentlichkeit getäuscht.

Rostbrühe aus Rostrohren

Die Bauarbeiten für den künftigen Tiefbahnhof werden in einem besonders geschützten Heilquellengebiet durchgeführt, wo das zweitgrößte Mineralwasservorkommen Europas strömt. Die geologischen Verhältnisse zwischen Mineralwasser und Grundwasser sind schwierig und bauliche Eingriffe riskant. Deswegen wurde ein sogenanntes Grundwassermanagement eingeführt. Das Oberflächenwasser aus der Baugrube sowie abgepumptes Grundwasser wurde durch ein 17 km langes System blauer Rohre zu einer Aufbereitungsanlage geführt und nach Reinigung durch Sickerbrunnen wieder in den Untergrund oder direkt in den Neckar eingeleitet. Laut Planfeststellung sollten diese blauen Rohre inwendig rostsicher ausgeführt sein. Es wurde behauptet, das gereinigte Wasser habe Trinkwasserqualität. Jedoch trat bei mehreren Vorfällen, bei denen blaue Rohre beschädigt wurden oder undicht waren, immer Rostbrühe aus den Rohren. Trotz des Verdachts, die Rohre seien inwendig nicht rostfrei, vertrauten die Behörden weiter auf angeblich ordnungsgemäß von der ausführenden Firma entnommene Wasserproben und schritten nicht ein. Bei dem jetzigen Abbau der Rohre stellte sich heraus, dass die Rohre innen total verrostet waren. Aufgrund der bekannten durchgeleiteten Wassermengen konnten Fachleute hochrechnen, dass fast 100 Tonnen Rost in den Untergrund des Heilquellen-Schutzgebietes und weitere knapp 13 Tonnen direkt in ein Fisch-Schongebiet im Neckar gelangt sind. Es besteht der Verdacht, dass dadurch das Erdreich, das Grundwasser und auch das Flusswasser massiv geschädigt wurden. Mitglieder des Aktionsbündnisses und der projektkritischen Ingenieure²² haben deswegen Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Stuttgart erstattet mit der Aufforderung, entsprechende Proben zu entnehmen, um dem Verdacht nachzugehen. Die Staatsanwaltschaft hat allerdings das Ermittlungsverfahren ohne Durchführung dieser Ermittlungen eingestellt. Die Anzeigersteller haben nun eine ausführlich begründete Beschwerde eingereicht und die Erhebung von Beweisen verlangt..

7 Stuttgart 21 – Dichtung und Wahrheit 2024

Klaus Gietinger

Der Kampf um einen zukunftsfähigen Hauptbahnhof in Stuttgart tritt in die entscheidende Phase. Bekommt die Landeshauptstadt einen brandgefährlichen Flaschenhals? Wird die Gäubahn abgehängt? Werden weitere Milliarden in neue zusätzliche Tunnelprojekte mit massenhaftem CO₂-Ausstoss vergraben? Oder werden endlich Alternativen ins Auge gefasst?

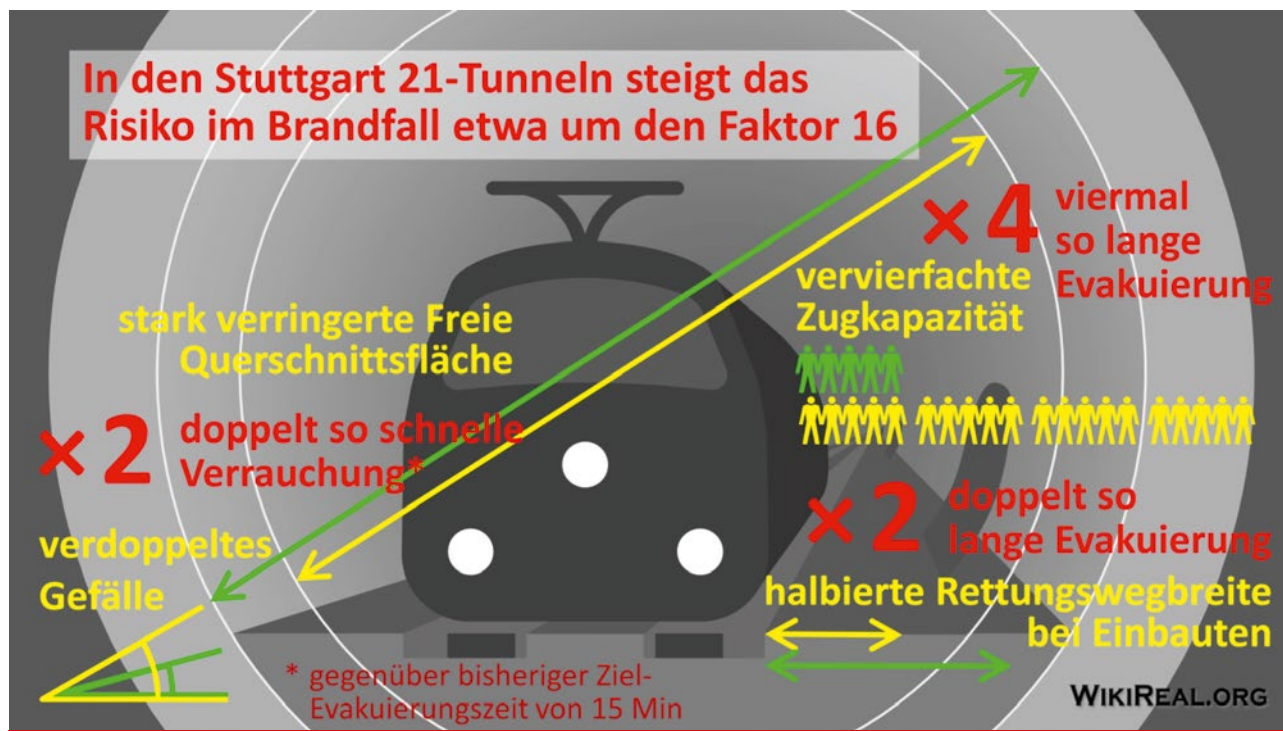
Der digitale Knoten?

S 21 werde der erste digitale Bahnknoten Deutschlands, versprechen uns DB und das Land Baden-Württemberg. SMA, die Schweizer Firma für Integrale Taktfahrpläne, versprach 2023 mittels Digitalisierung Zugzahlen von 59,5 Zügen/Stunde im Tiefbahnhof. Mit einem Belegungsgrad von über 60 Prozent gilt bislang ein Bahnhof als stark überlastet. Köln z.B. ist mit 65 Prozent überlastet. Deshalb werden dort zwei weitere Gleise/Bahnsteigkanten geplant. Sogar Hannover (57 Prozent) und Augsburg (53 Prozent im Jahr 2017) bekommen bzw. bekamen zwei weitere Gleise. Die Professoren Heimerl und Schwanhäußer („Väter“ von Stuttgart 21 hatten sich 1997 auf 32 Züge/Stunde festgelegt und damit einen Auslastungsgrad des S-21-Bahnhofs von 46 Prozent errechnet. 59,5 Züge bedeuten – selbst auf Basis der von den Planern unrealistisch kurz angesetzten Einfahrtgeschwindigkeit – 83 Prozent Auslastung. Geht man von realistischen Einfahrten aus, kommt man auf über 90 Prozent. Beides ist unmöglich fahrbar.

Schon die 46,5 Züge/Stunde im Stresstest waren schon mehr als gewagt und hätten eine kaum beherrschbare Auslastung von 78 Prozent ergeben. Die Betriebsqualität wäre nicht mehr ausreichend gewesen. Zurecht sagte dazu Winfried Herrmann (Bündnis 90/Die Grünen, seit knapp 13 Jahren Verkehrsminister von Baden-Württemberg) dem Autor im Mai 2022 im Interview, dass der Bahnhof weder redundant noch resilient sei. Deswegen kam er auf die Idee, einen mehrgleisigen Kopf-Tiefbahnhof als Ergänzungsstation vorzuschlagen, der es 2021 in den Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung schaffte. Dann sollten die oberirdisch abgerissenen Kopfbahnhoftgleise unterirdisch wieder „auferstehen“.

Doch 2023 war dies schon wieder Makulatur. Jetzt sollte der geplante digitale Knoten Wunder vollbringen und dem Tunneltiefbahnhof S 21 sogar 59,5 Züge in der Stunde ermöglichen. Zustandebringen soll dies die digitale Zugsteuerung ETCS. Doch nach Fachmeinung bewirkt diese signallose Zugsteuerung nur auf der freien Strecke Kapazitätsgewinn. In Bahnhöfen bringt sie nichts, eher sogar einen Kapazitätsverlust, weil sie mit einer flacheren Bremskurve arbeitet.

S 21 ist so gesehen eine kapitale Kapazitätsreduktion gegenüber dem Kopfbahnhof. Sollten die Gleise des Kopfbahnhofs gänzlich abgerissen werden, kommt es alternativlos zum gigantischen Zugstau. Allein, dass man diese Überlastung hinnimmt und sich um die tatsächliche Leistungsfähigkeit nicht kümmert, belegt, dass es sich um ein Immobilienprojekt bzw. Tunnelbauprojekt und nicht um ein Projekt eines Bahnhofs der Zukunft handelt. Der kürzlich verstorbene Hauptinitiator von S 21, Heinz Dürr, bestätigte mir im Interview 2022, dass es ihm als Bahnchef damals nur um die freiwerdende Immobilienfläche ging.



Ist die Räumzeit von 15 Min. plausibel? Nein, es liegt vielmehr eine überragende Gefährdung von Leib und Leben vor aufgrund der vielfachen Abweichung von der Regel-Auslegung.

Katastrophaler Brandschutz

Bislang waren für das Projekt S 21 ca. 60 Kilometer Tunnelröhren geplant und die wurden auch gebaut. Dieter Reicherter, Vorsitzender Richter am Stuttgarter Landgericht a. D., bezeichnete den Brandschutz in den Tunneln und im Bahnhof als kriminell. Die Tunnel sind:

- ▶ Im Querschnitt viel kleiner als normale Eisenbahntunnel,
- ▶ haben viel größere Steigungen als übliche Fernbahntunnel,
- ▶ haben für die Rettungs-Querschläge, 500 Meter Abstand, statt der üblichen 300 Meter,
- ▶ haben in der Breite halbierte Rettungswege,
- ▶ werden von Doppelstockzügen durchfahren, die in Vierfachtraktion bis zu 3.681 Personen pro Zug befördern können.

Zusammen sind diese Tunnel 16-mal schlechter als etwa der Katzenbergtunnel (Rheintalstrecke, D). Im Brandfall ist im worst case eine Selbstrettung nicht möglich und mit aberhundert Opfern zu rechnen. Die Tunnel dürften nicht genehmigt werden.

Tunnelmania – Das verschwiegene „S21-2“ und die Gäubahn

Relativ unbemerkt von der Öffentlichkeit werden aus Kapazitätsnot für das Projekt neue Tunnel geplant. So soll der Flughafen Stuttgart nicht wie ursprünglich durch eine stör anfällige Mischstrecke von S-Bahn und ICE von Südwesten her angefahren werden, sondern durch einen 13 Kilometer langen neu geplanten Tunnel, den sogenannten Pfaffensteigtunnel. Dieser ist der Gipfel der Ressourcenverschwendung, der nicht nur wie die schon gebauten Tunnel hunderttausende von Tonnen CO₂ freisetzen würde, sondern nach Auskunft der Bahn für ganz wenige, 70 – 100 Passagiere gebaut, die täglich die von der Gäubahn kommend zum Flughafen wollen (!). Ein weiterer Tunnel im Nordwesten, der sogenannte Nordzulauftunnel soll den Verkehr nach Mannheim beschleunigen, außerdem ist eine sogenannte P-Option, eine weitere komplexe Tunnelkurve geplant. Zusammengenommen kämen hier nochmals mindestens 40 Kilometer Tunnelröhren dazu, die nach den Berechnungen von Karlheinz Rößler zusätzliche 5 Milliarden Kosten im Minimum verursachen

*Vfdb = Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e. V.

würden. Dies erhöht den CO₂-Ausstoss des ganzen Projektes nicht nur auf ca. 7 Millionen Tonnen, die Kosten des Gesamtprojekts auf vermutlich 20 Milliarden, sondern steigert die Brandgefahr nochmals erheblich. Als Scheinargument wird vorgebracht, dies sei für den Deutschlandtakt notwendig. Dabei ist von vorneherein klar: S 21 ist für einen integralen Taktverkehr völlig ungeeignet.

Bis aber der Pfaffensteigtunnel fertig gebaut wäre, würde noch viel Wasser den Nesenbach hinabfließen. Man dürfte von einer Fertigstellung ca. 2040 ausgehen. So lange wäre die Gäubahn nicht an den Tiefbahnhof angebunden. Sie soll 2025 planfeststellungswidrig in Stuttgart-Vaihingen weit südlich von Stuttgart gekappt werden und die Menschen sollen zum Hauptbahnhof in S-Bahnen bzw. Stadtbahnen umsteigen. „Alternativ“ wird der Bau eines nicht an S 21 angebunden „Nordhaltes“ angestrebt, wo man von Mailand, Zürich oder vom Bodensee kommend um Stuttgart zu erreichen, umsteigen soll. Die Deutschen Umwelthilfe (DUH) klagt mit guten Aussichten gegen die Gäubahn-Kappung. Der dafür nötige neu zu bauende Nordhalt soll jetzt den offensichtlichen Flaschenhals S 21 entlasten. Zum Hauptbahnhof Stuttgart müssen Fahrgäste der Gäubahn mal in Vaihingen oder im neuen Nordhalt umsteigen. Und ein Teil der Fernzüge würde über diese neuen Knoten an S 21 vorbeifahren. Grund: Und hier zitiere ich wieder den Winfried Herrmann von 2022, weil der Tiefbahnhof „weder redundant noch resilient ist“. Was er früher einmal war. 1971 fuhren im Kopfbahnhof 46 Züge/h. Mit heutigem Zugmaterial wären 50 Zügen/h möglich gewesen, und das ohne Ausbau. Alternativlos: Der Kopfbahnhof muss bleiben

Umstieg21 plus (www.umstieg21.de) versucht die Tunnels nach Beibehaltung des Kopfbahnhofs als automatische digitale Güterverteilungsanlage zu nutzen. Was auch immer mit dem Tiefbahnhof S 21 geschieht (der reduzierte Start 2025 ist sowieso nicht mehr haltbar), der Kopfbahnhof muss bleiben, um in Stuttgart einen zukunftsfesten Bahnhof zu ermöglichen. Denn der digitale Knoten wird S 21 nicht retten, die Zusatztunnel ihn nur verschlimmbessern. Gleichwohl wäre städtebaulich durch Verschlinkung des Tunnelgebirges etwas möglich, teils mit Überbauung. Denkbar wäre auch, dass alle Regionalzüge und ein Großteil der ICEs den auch im Zulauf modernisierten Kopfbahnhof anfahren, die Gäubahn natürlich erhalten bleibt, komplett bis zur Schweiz zweigleisig ausgebaut wird und nur wenige kurze Fernzüge durch brandtechnisch aufgerüsteten Tunnel fahren, während Doppelstock und Mehrfachtraktion verboten werden. Dafür muss man die Fluchtwege auf Bahnsteighöhe bringen und verbreitern. Auf die weiteren Tunnel kann man verzichten. Und um den Flughafen anzubinden, genügt eine Express-S-Bahn über die Gäubahn.

Kosten-Nutzen deutschlandweit

S 21-1 fährt inzwischen auf Kosten von 12 Milliarden Euro zu. Mit den Zusatztunneln S 2-2 geht es Richtung 18 Milliarden. Bleibt die Inflation auf dem derzeitigen hohen Wert, erreicht das Projekt die 20 Milliardenengrenze. So bleibt am Ende das Fiasko eines Tunnelbahnhofs, der viel zu klein ist für die Großstadt Stuttgart und das Land BaWü. Der brandgefährlich ist. Der für den integralen Taktverkehr des Deutschlandtakts völlig ungeeignet ist. Der auf Illusionen und Lügen basiert. Und der das Geld für eine klimarettende Flächenbahn verbrät.

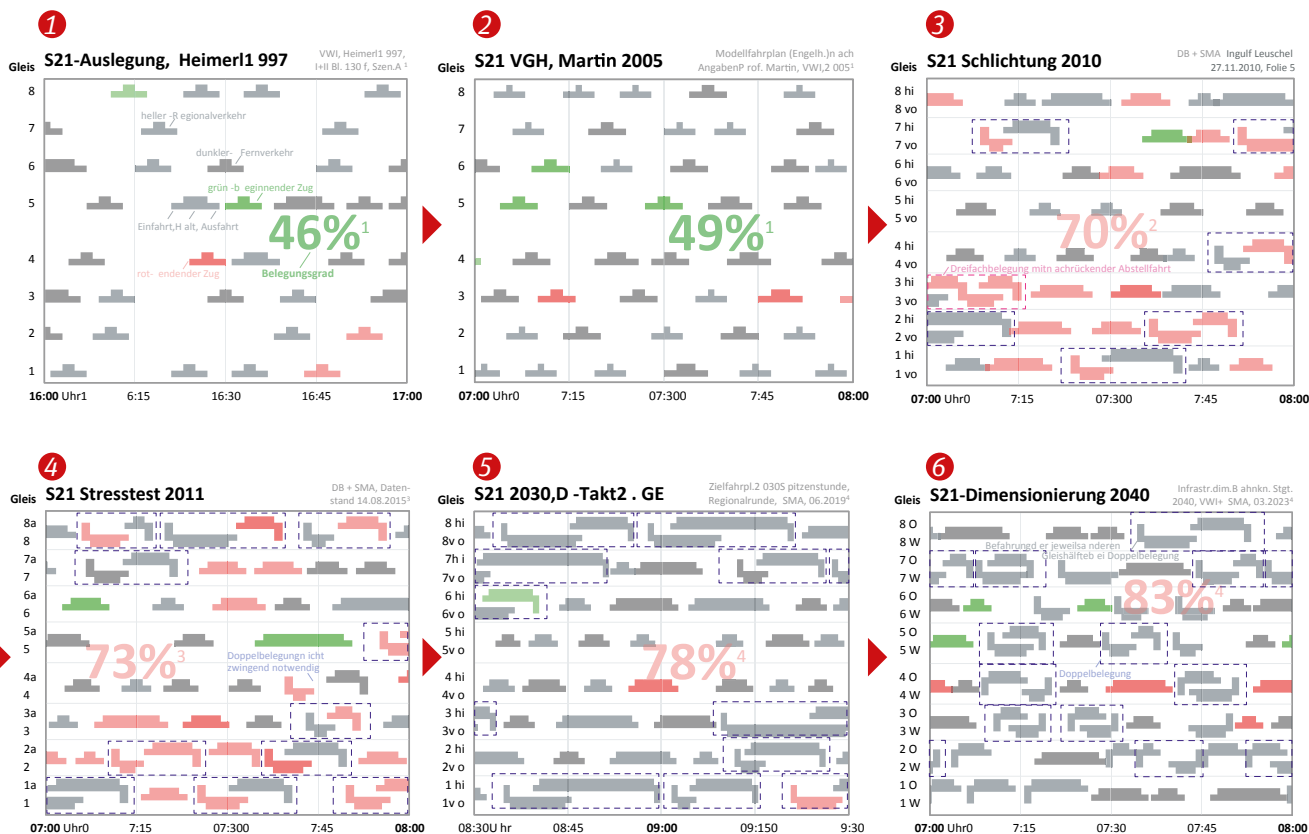
(Sch)Rumpfbahn oder Flächenbahn?

Wir stehen längst schon am Scheideweg deutscher Bahnpolitik. Wollen wir eine klimaschädigende brandgefährliche Hochgeschwindigkeitsbahn mit ca. 5.000, meist im Tunnel geführten, Kilometern Hochgeschwindigkeitsschiene, die nur noch die größten Großstädte des Landes verbindet. Meist mit Tiefbahnhöfen ohne Bahnkultur. Und mit hohen Preisen, wenn die immensen Kosten am Ende auf die Fahrgäste umgelegt werden müssen? Oder wollen wir eine klimarettende Verkehrswende-Bahn in der Fläche, mit Takt vor Tempo, aber einer hohen Netzgeschwindigkeit wegen schlanker Anschlüsse und minimierten Wartezeiten. Mit 100 Prozent Elektrifizierung. Mit mindestens Zweigleisigkeit im ganzen Netz. Mit schönen, leistungsfähigen, personalbesetzten und gut für den Umweltverbund erschlossenen Bahnhöfen. Das Ganze auch in ländlichen Regionen. Mit mindestens 50.000 Kilometern Netz. Eine Bahn für alle Menschen und alle Regionen. Mit teuren Großprojekten wie S 21 aber funktioniert das nicht. S 21 wirkt wie das „Trojanische Pferd“ als „Falle“, die die Verteidigung einer Klimabahn mit Takt statt Tempo gefährdet zu Gunsten unsinniger Hochgeschwindigkeits- und Bahnhofprojekte (siehe meinen Film „Das trojanische Pferd“).

Das „Wunder“ von Stuttgart 21

Von einer Auslegung von 32 Zügen/h bei kurzen Haltezeiten 1997 zu heute 59,5 Zügen/h bei mehr als doppelt so langen Halten?!

7
7.6.2



Der Vergleich der Fahrpläne (1) bis (6) macht überdeutlich, dass die jüngsten Planungen für den Stuttgart 21-Tiefbahnhof nicht realistisch fahrbar sind. Die untragbaren Belastungen und die unzulässig überdehnten Parameter sind gut dokumentiert (Belegungsgrad, zu kurze Mindest- und mittlere Haltezeiten, insbesondere nach Berücksichtigung der Abfertigungszeiten, zu kurze Ein- und Ausfahrzeiten, Pufferzeitverletzungen, Trassenkonflikte). Den Fahrplänen liegen zuletzt auch keine Simulationen mehr zugrunde, nur bunt bedrucktes Papier. Es scheint unverantwortlich, diese unrealistischen Planungen als Basis für weitere Milliarden-Investitionen anzusetzen.

Quelle:wikireal.org

S 21 ist nicht singulär und nicht regional isoliert sondern repräsentativ für eine ganze Gruppe von zerstörerischen Bahnprojekten, die wegen ihrer fiskalischen, politischen und planerischen Monopolisierungswirkung die Flächenbahn mit ihrer klimapolitischen Dringlichkeit verhindern. Genannt seien hier nur die besonders eklatanten Projekte der Korridor- und Spekulationsbahn: Zerstörung des Bahnhofs Altona, Verbindungsbahnentlastungstunnel Hamburg, Neu- und Ausbaustrecke Hannover – Bielefeld, Neu- und Ausbaustrecke Hannover – Hamburg, Fernbahntunnel Frankfurt, Neu- und Ausbaustrecke Würzburg – Nürnberg, Brennerzulaufstrecke bei Rosenheim. Zählt man das derzeit absehbare fiskalische Projektvolumen zusammen, kommt man auf mindestens 90 Milliarden €. Die Reaktivierung einer Strecke kostet im Schnitt 30 Millionen €. Alle anstehenden Reaktivierungen und bestandsorientierten Netzausbauten und Wiedereinbauten von Weichen und Reaktivierung von Güterbahnhöfen könnten man damit umsetzen. Das Land wäre überall angeschlossen, Auto und Lkw hätte als Mobilitätsgarant ausgedient. Aus einem Auto- und Stauland würde wieder ein Bahnland werden.

ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT DEUTSCHE BAHN 2023

7 Deutschlandtakt? Ja, aber anders!

Ein zuverlässiger regionaler „Oberrheintakt“ als Etappenziel

Das Projekt „Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel“ neu denken

Dr. Roland Diehl

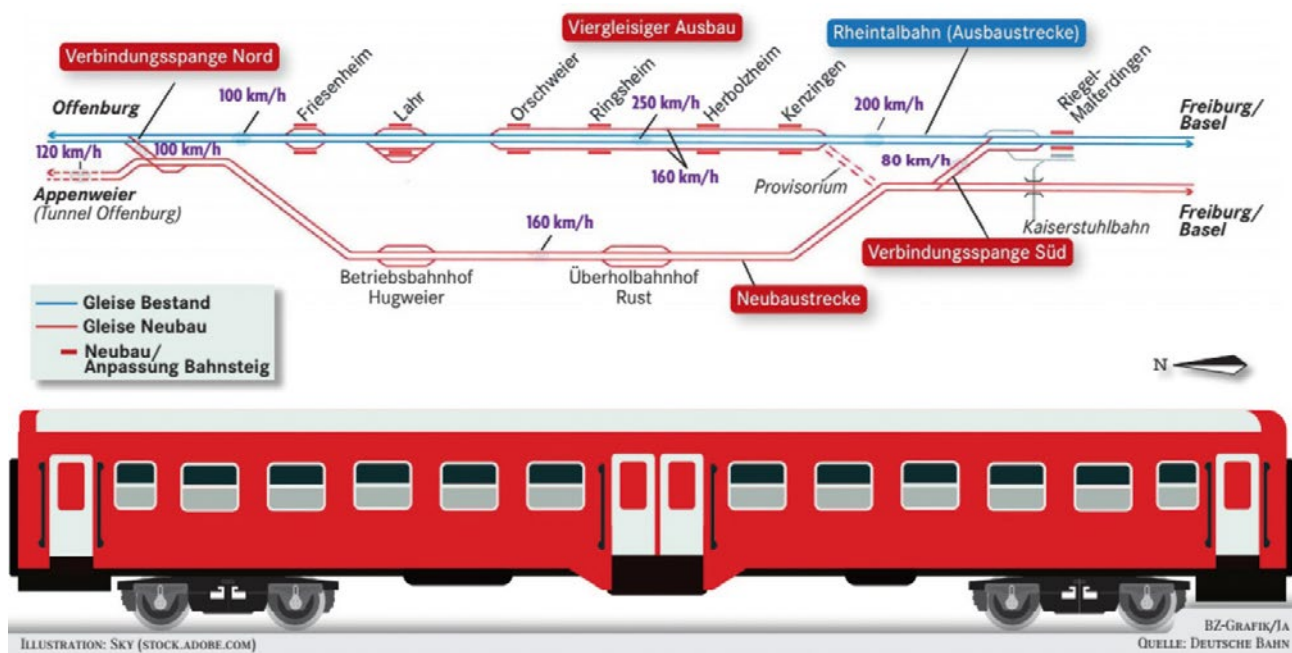
Mit der Stärkung der Schiene soll in Deutschland die Mobilitätswende hin zur Klimaneutralität gestärkt werden. Dazu hat die Bahnbranche den Deutschlandtakt mit einem Zielfahrplan entwickelt, der die Grundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur bieten soll. Wesentlicher Kritikpunkt ist der Fokus auf der Hochgeschwindigkeit mit 200–300 km/h im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit den dafür erforderlichen teuren und klimaschädlichen Baumaßnahmen, der zudem den gewünschten dicht getakteten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unter Fahrplandruck setzt. Ob für den Schienengüterverkehr (SGV) wirklich ein Kapazitätsgewinn auf dem im Mischverkehr betriebenen Schienennetz erzielt werden kann, ist fraglich.

Ob das Langfristprojekt wie vorgesehen gelingen kann, ist angesichts des Ist-Zustandes der Bahninfrastruktur ungewiss. Zudem gefährden überambitionierte, überdimensionierte und damit unrealistische Ziele, deren Finanzierbarkeit ungeklärt ist, eine im Grunde attraktive Idee. Vor einem langen Zeithorizont mit sich ändernden Rahmenbedingungen und fortschreitender Elektromobilität schwindet die Motivation für eine Verkehrsverlagerung auf die „klimafreundliche Schiene“. Priorität muss also eine zügige Umsetzung prioritärer Infrastrukturmaßnahmen bis Mitte des laufenden Jahrhunderts haben. Mit geeigneten Vorgaben und realistischen Rahmenbedingungen unter Nutzung der finanziellen, zeitlichen und klimapolitischen Chancen kann ein neu konzipierter Zielfahrplan auch ohne Hochgeschwindigkeit zuverlässig funktionieren.

Als Modellprojekt dafür bietet sich die laufende Aus- und Neubaumaßnahme Karlsruhe-Basel an. Als regionales Taktsystem „Oberrheintakt“ kann es ein wichtiges Etappenziel bei der Umsetzung eines modifizierten Deutschlandtakts sein. In großen Streckenabschnitten wird für den Güterverkehr eine eigene zweigleisige Infrastruktur gebaut. Das bestehende zu sanierende und zu ertüchtigende Gleis steht dann praktisch exklusiv dem Personenverkehr zur Verfügung. Bei einer vorzusehenden Geschwindigkeit von 160–180 km/h für den SPFV können aufwendige für den Fahrtzeitgewinn unverhältnismäßig teure Baumaßnahmen wie eine zusätzliche Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Orschweier und Riegel und eine Untertunnelung des Batzenbergs mit all ihren gravierenden Nachteilen entfallen. Ein dichter und zuverlässiger Taktfahrplan für den stark nachgefragten SPNV kann robust und krisenfest auf der Gesamtstrecke konstruiert und realisiert werden. Die Fahrzeit des ICE verlängert sich zwar, dafür gewinnen aber die wichtigen Kundenaspekte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Regionales Taktsystem „Oberrheintakt“ als Etappenziel des neuen Deutschlandtakts mit Viertelstundentakt und hoher Kapazität

Das Konzept eines Deutschlandtaktes ist zweifellos attraktiv. Als Langzeitprojekt kann seine Umsetzung aus Kosten- und Kapazitätsgründen nur in Etappen erfolgen. Sie sind die Summe aller regionalen Taktsysteme, deren Ziele im Rahmen ein neukonzipierten Deutschlandtakts auszuformulieren und die mit realistischen Vorgaben aufeinander abzustimmen sind. Das gilt auch für ein regionales Taktsystem „Oberrheintakt“ im Streckenbereich Karlsruhe-Basel. Derzeit plant und baut die DB Netze die rund 200 Kilometer lange Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Diese „hat eine herausragende Funktion im überregionalen und internationalen Schienenverkehr und gilt als Herzstück des wichtigsten europäischen Eisenbahnkorridors zwischen Rotterdam und Genua“, betont die Vorhabenträgerin (Quelle: <https://www.karlsruhe-basel.de/home.html>). Zwei zusätzliche Gleise sollen Platz für mehr Nahverkehr und mehr Güterverkehr schaffen. Mit 250 km/h soll die „Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Basel um rund eine halbe Stunde auf nur noch etwa 70 Minuten verkürzt“ werden.



Neu/Ausbaumaßnahme Karlsruhe-Basel im Streckenabschnitt Offenburg-Freiburg (DB)

- Güter-Neubaustrecke über Tunnel Offenburg mit Führung entlang der Autobahn A5
- Hochgeschwindigkeits-Ausbaustrecke Orschweier-Kenzingen für 250 km/h

Der Bau der Güterstrecke ist übernützlich und hochwillkommen. Durch massiven Protest hat es die Region Südlicher Oberrhein geschafft, dass die neue Gütertrasse an die A5 verlagert und nicht durch die Kommunen geführt wird.

Von besonderer Bedeutung ist, dass in großen Streckenabschnitten für den Güterverkehr eine eigene zweigleisige Infrastruktur (Neubaustrecke) gebaut wird. Dadurch müssen sich die unterschiedlich schnellen Züge des Personen- und Güterverkehrs nicht mehr dasselbe Gleis teilen. Das bestehende Gleis und ausgebaute Streckenteile stehen dann exklusiv dem Personenverkehr zur Verfügung.

Die Sanierung der bestehenden Trasse zur Einrichtung eines funktionierenden Personennahverkehrs ist für die zahlreichen auf die Bahn angewiesenen Pendler essenziell. Die neu zu bauenden Gleise für den HGV sind überflüssig und eher störend für einen zuverlässigen und pünktlichen Nahverkehr.

Die entstehende Gleisinfrastruktur eröffnet dem großen Nahverkehrsbedarf auf der Strecke Karlsruhe-Basel mit den Zentren Offenburg, Lahr, Ringsheim, Emmendingen, Freiburg, Bad Krozingen, Müllheim und Weil eine Riesenchance für einen regionalen „Oberrheintakt“ mit S-Bahn-Charakter. Gewünscht ist ein Viertelstundentakt, der hohe Beförderungskapazität sicherstellt. Störend für den Nahverkehrsfahrplan wäre ein Tempo 200–250 km/h des Fernverkehrs, für den der Bau von zwei weiteren Gleisen (Viergleisiger Ausbau) durch die Ortslagen Orschweier, Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen für Tempo 250 km/h (und südlich von Freiburg ein Tunnel unter dem Batzenberg für 200 km/h neben weiterer Streckenertüchtigung) mit massiven Eingriffen in die Wohnbebauung vorgesehen sind. Auf diese zusätzlichen Baumaßnahmen kann verzichtet werden, wenn der Fernverkehr im Tempobereich 160–180 km/h bis streckenweise maximal 200 km/h verkehrt. Dann kann auch ein mindestens sechsjähriger Schienenersatzverkehr zwischen Orschweier und Riegel entfallen, der mit der großen Zahl der ÖPNV-Nutzer logistisch kaum zu bewältigen wäre. Eine Rückverlagerung auf den privaten Pkw-Verkehr wäre die Folge. Verbunden damit wäre eine enorme Verringerung des klimaschädlichen Bauaufwandes und der Kosten, die in keinem Verhältnis zu der anvisierten Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr stehen.



Weiter südlich werden die Gleise der Rheinbahn weiter nach Westen geführt. Die Gleise der Neubaustrecke führen direkt in den Tunnel Rastatt. Quelle: DB AG/Meike Schlitter

Die hohen Investitionen in den hochschnellen Fernverkehr erscheinen auch durch eine Auslastungsbetrachtung höchst fragwürdig. Eine Analyse zur Statistik z.B. für den Reisetag 28.11.2023 anhand des DB-Portals „Fahrplan, Tickets & Angebote“ liefert eine interessante Erkenntnis. Derzeit verkehren auf der Strecke Freiburg – Karlsruhe täglich 59 Fernzüge in beiden Richtungen, davon 49 ICEs. Kein einziger Zug ist mit hoher Auslastung angezeigt. Es sind sogar nur 8 Fernzüge mit einer mittleren Auslastung und 51 mit einer lediglich geringen Auslastung angegeben. Daraus lässt sich ableiten, dass es noch genügend Platz für weitere fernreisewillige Zugpassagiere gibt. Es gibt auf der Rheintalbahn noch viel Luft nach oben und überhaupt kein Fernverkehrsproblem wegen zu weniger Fernzüge, sondern ein Verspätungsproblem im Fernverkehr, das sich bis in den Nahverkehr auswirkt. Ressourcenprobleme bestehen eher im Nahverkehr in Form fehlender Triebzüge und fehlenden Personals.

Mit den entsprechenden Planänderungen im Ausbaubereich der Strecke (der Neubaubereich ist nicht tangiert) kann als wichtige Etappe eines neukonzipierten Deutschlandtakts das regionale Taktsystem „Oberrheintakt“ entstehen, das spätestens im Zeitrahmen bis 2045-2050 in Betrieb gehen kann.



IG BOHR Geschäftsstelle

Eichenweg 13, 79189 Bad Krozingen, Tel. 07633 13171
vorstand@mut-im-netz.de www.ig-bohr.de

Die Sprecher der IG BOHR: Karl Bäuerle, Georg Binkert, Roland Diehl, Klaus Gump, Benno Heitzmann, Dietmar Kraske, Claudia Toni



7

7.7

7 Weiter ins Münchner Stammstrecken-Chaos

Wolfgang Hesse

Schon in den vorausgegangenen Berichten hatten wir von der Bürgerbahn das **Münchener S-Bahndesaster** beklagt und Alternativen zu seiner Lösung aufgezeigt. Doch die Verantwortlichen von Deutscher Bahn, Bayerischer Landesregierung und Bundesregierung hielten die Öffentlichkeit mit weiteren Hiobsbotschaften über Kostenexplosion und Zeitverzug beim Tieftunnelprojekt „**2. S-Bahn-Stammstrecke**“ in Atem.

Nach dem großen Wurf von 1972, als das S-Bahnsystem aus der Taufe gehoben wurde, blieb das Münchner S-Bahnnetz (abgesehen von einigen punktuellen Verbesserungen) über 50 Jahre lang fast unverändert. Seit dem „Spatenstich“ im April 2017 (d. h. vor nunmehr fast 7 Jahren) dümpelt das Projekt – von der Bevölkerung kaum noch beachtet – weiter vor sich hin. „Fortschritte“ sind kaum wahrnehmbar – ganz im Gegenteil: 2019 wurde das Hauptbahnhofs-Gebäude ohne triftigen Anlass abgerissen. Seither ist kein Anzeichen von einem Aufwachen oder gar von einer heranziehenden Verkehrswende erkennbar. „München leuchtet“ – so sprach vor einem Jahrhundert ein berühmter Autor über die Stadt. Heute müsste es dagegen heißen „München schläft“ –jedenfalls, was das Thema Bahn und Verkehr betrifft.

Betrachten wir die Situation von heute mit der von 2023:

- ▶ Der dringend gebotene sofortige **Baustopp** und ein notwendiges **Moratorium** beim gescheiterten Projekt „Zweite S-Bahn-Stammstrecke“ wurde von amtlicher Seite wieder überhaupt nicht in Erwägung gezogen.
- ▶ Die ständigen **Ausfälle**, regelmäßigen Streckensperrungen und die fehlende Pünktlichkeit dauern weiter an, die auffälligsten **Schwachstellen** im S-Bahn-System: Überlastungen, eingleisige Flaschenhälse und Engpässe nehmen eher zu.
- ▶ Die erforderlichen Erweiterungen des Bahnnetzes, der Ausbau von Umgehungs-Strecken wie dem **Süd- und Nordring** sowie die notwendigen Ausbauten der **Außenstrecken** wurden über 20-30 Jahre verschleppt: Stattdessen sind nun Sparmaßnahmen bei der S-Bahn **angeblich unvermeidbar**. Die für München verfügbaren Finanzmittel werden mittlerweile überwiegend in das **sinnlose Tunnelprojekt gesteckt**.
- ▶ Der **10-Minuten-Verkehr** bei der S-Bahn wurde vor Jahrzehnten hoffnungsvoll begonnen, kam jedoch bis auf wenige Teilstrecken später zum Erliegen. Anstelle von schrittweisen Erweiterungen und Ausbauten hat man den Rückbau des Taktsystems von 10/20- auf 15/30-Minuten-Verkehr verkündet und lässt damit schrittweise München von der ersten in die zweite Liga der S-Bahn-Systeme absteigen. Die Folge lautet: dünnerer Bahnverkehr, weniger dichter öffentlicher Verkehr, **mehr Auto- und Taxifahrten**.
- ▶ Einen Lichtblick lieferte das im Mai 2023 eingeführte **Deutschland-Ticket**. Es führte dem öffentlichen Verkehr auf einen Schlag ca. 8 % Neukunden zugeführt – Tendenz steigend. Die **notwendige Folge**, das Angebot entsprechend zu erhöhen, unterblieb allerdings. Nur mit Mühe ließ sich das bestehende Angebot von 49 Euro pro Abo um ein Jahr verlängern.
- ▶ Die bayerischen **Landtagswahlen** vom September 2023 verblieben in Sachen S-Bahn **ohne politischen Nachhall** mit erkennbaren Lernprozessen. Das Thema S-Bahn wurde im „Wahlkampf“ weitgehend ausgeblendet.
- ▶ Erst im vergangenen Jahr hatte man nach 6 Jahren die **Kosten** für die „2. Stammstrecke“ nochmals fast **verdoppelt**: von vorher 3,84 Mrd. Euro auf 7,2 Mrd. €.
- ▶ Gleichzeitig hat man den **Fertigstellungs-Termin** noch einmal in weite Ferne verschoben: Nun soll die Münchner S-Bahn im Jahr 2037 (!) ausgebaut sein.
- ▶ Die im letzten Jahr durchaus noch mögliche Chance, das Thema zwischen Stadt, Land, DB und Bund erneut zur Diskussion zu stellen und angesichts der horrenden Staatsschulden und der verfassungsgerichtlichen Sparzwänge eine **Revision** des Münchner Tieftunnel-Projekt zu erwägen, wurde **vertan**. Weiter so ins **Münchner Schwarze Tunnel-Loch!** lautet die Devise der unbelehrbaren Verantwortlichen.



Tunnelportal West an der Donnersbergbrücke

Quelle: DB AG/Arnim Kilgus

- ▶ Die **Tram-Ausbauten** im Münchner Westen und Norden kommen nur schleppend voran. Von der einfachen, aber enorm wirkungsvollen Tram-Ergänzung vom Hauptbahnhof über die Barer Str. zur Münchner Freiheit ist nichts Neues bekannt.
- ▶ Stattdessen wird als weiteres **Mega-Tunnel-Projekt** eine neue **U-Bahnlinie „U9“** weiter betrieben. Es blockiert den Wiederaufbau der Ruine am Hauptbahnhof und droht die U-Bahn-Umsteigestelle an der Münchner Freiheit zu zerschlagen. Mit der Bindung immenser Finanz- und Planungsmittel wird man dem Münchener Schienensystem weiter **schaden**, denn für viele kleinere Neu- und Ausbaumaßnahmen werden die **Kapazitäten fehlen**.
- ▶ Auch von dem erwarteten Ausbau der **Brenner-Basisstrecke** ist für München nichts Gutes zu erwarten. Im Gegenteil: Statt es bei einer maßvollen Streckenanpassung zwischen Kiefersfelden und Rosenheim zu belassen und vor allem die **wichtige Güterverkehrsstrecke** zwischen Rosenheim und Regensburg über Wasserburg endlich auszubauen, soll aller Schwerverkehr über München geleitet werden. Dadurch drohen **Überlastung und Staus** sowohl am Ostring als auch auf dem für die S-Bahn wichtigen Nordring.

Fazit: Für München und seine Umgebung sind bei der Bahn und im öffentlichen Verkehr auch 2024 keine erkennbaren Verbesserungen zu erwarten. Wenn keine Wunder eintreten, bleibt München noch lange die **Stau-, Lärm- und Abgas-Hauptstadt Deutschlands**. Für die Münchner S-Bahnnutzer wird es auf lange Jahre beim **Dauer-Frust** bleiben.

Münchner Forum: „Standpunkte“: Bahnverkehr in und um München. In: Heft 4/5-2021, S. 4 ff.

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2021/04/Standpunkte-4-5_2021_Bahnverkehr-in-und-um-Muenchen.pdf

W. Hesse: Störungsfrei mit Takt 10 und R-Bahnen. In: Münchner Forum: „Standpunkte“ Heft 6/7-2020, S. 34-38.

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2020/07/Standpunkte_06-07_2020_Neue-Hochhaeuser-fuer-Muenchen.pdf

Münchner Forum: „Standpunkte“: S-Bahn-Ausbau JETZT! In: Heft 11/2019, S. 2 ff.

https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2019/11/Standpunkte_11_2019_SBahnAusbau.pdf

Münchner Forum: „Standpunkte“: Bahnverkehrsknoten München. In: Heft 2/3-2018, S. 3 ff.

<http://muenchner-forum.de/2018/02/07/standpunkte-2-3-2018-bahnverkehrsknoten-muenchen/>

7 Bahn-Großprojekte gestrichen – und der Fernbahntunnel?

Karl-Heinz Peil

Welche Konsequenzen haben die Mittelkürzungen?

Die kürzlich beschlossenen Mittelkürzungen für die Bahn dürften sich zu einem Dauerthema der nächsten Wochen und Monate entwickeln, wenn man die Reaktionen und spekulativ aufgeworfenen Fragen verfolgt. Beispielhaft erwähnt seien an dieser Stelle die gemeinsame Stellungnahme von EVG, Wirtschafts- Wohlfahrts- und Klimaverbänden vom 9.2.24 und Presseberichte zu den möglichen Auswirkungen auf ICE-Bestellungen der Bahn.

In der Pressemitteilung von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ vom 5.2.24 heißt es:

„Die Mittelkürzungen für die Bahn um 18 Mrd. Euro im Bundeshaushalt 2024 sind zum einen Ausdruck dessen, dass das Bundesverkehrsministerium der Bahn nicht die für die Verkehrswende notwendige Priorität einräumt. Dass beim Straßenbau nicht im gleichen Maß gekürzt wird, zeigt die Schlagseite der Verkehrspolitik der Ampel. Die Mittelkürzungen für die Bahn bieten aber zugleich die Chance, sich endlich und endgültig von den prestigebehafteten Hochgeschwindigkeits-Megaprojekten mit hohen Investitionskosten, extrem langen Bauzeiten und zweifelhaftem Nutzen zu verabschieden.“

In der PM folgt eine Auflistung von 11 Großprojekten, die durch kostengünstigere Projekte mit kürzeren Realisierungszeiten zu ersetzen seien. Dazu gehört auch der Fernbahntunnel Frankfurt. Die Deutsche Bahn schreibt in einer Stellungnahme vom 7.2.24 auf der Projekt-Homepage zum Fernbahntunnel Frankfurt:

„Die Deutsche Bahn (DB) hält unverändert an ihren Aus- und Neubauvorhaben fest. Eine Streichung einzelner Projekte ist nicht vorgesehen, stellt der Konzern angesichts aktueller Berichterstattung klar. Fakt ist, dass es aufgrund der schwierigen Haushaltslage Ende vergangenen Jahres kurzfristig erforderlich war, die zeitliche Abfolge der Vorhaben zu überprüfen. Projekte, die bereits im Bau sind, werden unverändert fortgeführt. Bei allen anderen Projekten werden die Planungen fortgesetzt, um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, bis die Finanzierung vollständig geklärt ist.“

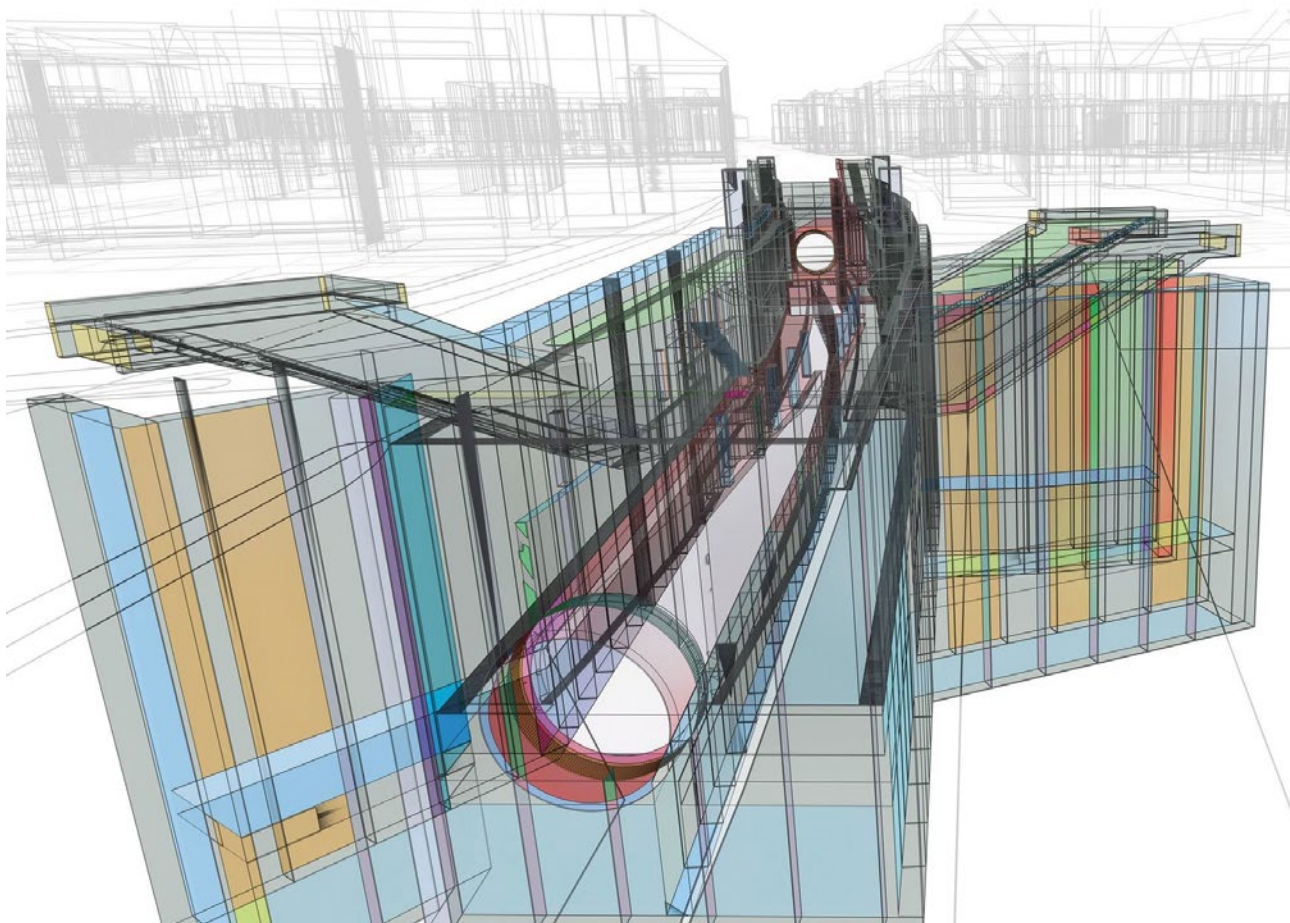
Ergänzend dazu heißt es in einer Infomail des DB-Projektteams Fernbahntunnel vom 8.2.24:

„Aktuell laufen unsere Planungen für den Fernbahntunnel auf Basis der bestehenden Verträge mit den beauftragten Ingenieurbüros weiter.“

Aktuelle Begründungen für den Fernbahntunnel

In einem Zwei-Minuten-Video der Bahn heißt es: *„Der Fernbahntunnel trennt größtenteils den Fern- und Nahverkehr im Hauptbahnhof. ... Für die Verkehrswende ist die Kapazitätserweiterung essenziell, realisierbar nur mit dem Fernbahntunnel.“* Es wird dann auf die zahlreichen Projekte des oberirdischen Ausbaus in der Region unter dem Oberbegriff „Frankfurt Rhein-Main-Plus-Programm“ verwiesen und vermerkt: *„Der Fernbahntunnel ist das verbindende Element dieses Konzeptes. Ohne ihn können die anderen Projekte ihre Leistungsfähigkeit nicht voll entfalten.“*

Zur Erinnerung: Der Fernbahntunnel mit dem zusätzlichen Tiefbahnhof wurde Ende 2018 vom Bundesverkehrsministerium vorgestellt als vordringlich für die Realisierung des nur einige Wochen zuvor angekündigten Deutschlandtakts. Dieser sollte aber bereits 2030 eingeführt werden. Ein Widerspruch angesichts des Planungs- und Realisierungszeitraums von mindestens 20 Jahren für den Fernbahntunnel. Inzwischen ist jedoch der Deutschlandtakt durch das Bundesverkehrsministerium auf den Sankt-Nimmerleinstag ver-



Tunnelbau als Gelddruckmaschine?

Quelle: schuessler-plan

schoben worden. Unabhängig davon steht aber die Vertaktung des Fernverkehrs als Argument für den Fernbahntunnel auf schwachen Füßen, da es hierzu auch gegenteilige Expertisen gibt. Argumentativ in den Vordergrund gestellt wird von der DB InfraGo (vormals DB Netz) nunmehr in den Vorträgen von Hr. Bolte als Leiter Infrastrukturprojekte Mitte bei der DB InfraGo die angebliche Notwendigkeit für die oberirdischen Ausbaumaßnahmen im Rhein-Main-Gebiet, vor allem im Osten Frankfurts. Inwieweit hier tatsächlich Abhängigkeiten bestehen, ist aber derzeit nur eine unbewiesene Behauptung. Dramatische Unpünktlichkeit hat andere Ursachen

Auf der Projekt-Homepage der DB InfraGo liest man (immer noch) unter der Überschrift: „Die Projektvorteile auf einen Blick“

- ▶ Flüssigere Verkehrsabläufe
- ▶ Schnellerer Fernverkehr
- ▶ Pünktlichere Züge
- ▶ Kürzere Fahrzeit (6-8 Minuten)
- ▶ Mehr Kapazität

Doch das aktuelle Hauptproblem der Bahn im Fernverkehr kann nicht erst in 20 Jahren, sondern muss kurzfristig gelöst werden. Zumal das dramatische Absinken der Pünktlichkeit innerhalb der letzten Jahre nicht einfach durch Netzüberlastung begründet werden kann. Eine umfassende Analyse zur Pünktlichkeitsstatistik kann man in der jüngsten Ausgabe des Fachmagazins Bahn-Report (Nr. 1/2024) nachlesen. Der Autor Felix Berschin verweist auf viele hausgemachte Probleme der Bahn. Diese sind eine Mischung aus organisatorischen Problemen und aufgestauten Defiziten in der Instandhaltung von Schienennetz und Fuhrpark. Auch Baustellen taugen nach Meinung des Autors kaum als Ausrede.



Photoshop Visualisierung

Quelle: schuessler-plan

Brandschutz als exemplarisches Problem

Am 24. Januar erfolgte bei der DB InfraGo ein Hintergrundgespräch zum Thema Brandschutz mit den Verfassern der *„Fachtechnischen Bewertung des Brandschutzes in der Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn zum Fernbahntunnel Frankfurt a.M.“*¹

Herr Nolte als Projektleiter verwies bei diesem Gespräch darauf, dass die Tunnelanbindung im Osten erst im Laufe dieses Jahres geklärt werden könne. Derzeit seien noch ca. 20 Einzelvarianten in der Prüfung. Das wären erheblich mehr, als in der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegt. Wegen des vorgesehenen gemischten Betriebes von Nah- und Fernverkehr im unterirdischen Bahnhof rechnet man jetzt auch mit einer erheblich größeren Personenzahl, bedingt durch ein Maximum eines offenbar fest geplanten Regionalzuges von Fulda nach Wiesbaden mit 400 m Zuglänge und 200% Belegung durch zulässige Stehplätze.

Dieses erschwert die Festlegung des unterirdischen Bahnhofes mit den baulichen Erfordernissen, z.B. aufgrund des gegenüber der Machbarkeitsstudie erheblich zu verbreiternden Mittelbahnsteigs. Damit könnte man zwar den Anforderungen zur Entfluchtung am Gleis wesentlich besser gerecht werden, während die erhöhte Personenzahl im Tunnel die dort ohnehin wesentlich schwierigere Evakuierung im Brandfall noch problematischer macht.

Insgesamt hat dieses fachliche Hintergrundgespräch mehr Fragen aufgeworfen als vorhandene Fragen zu beantworten. Offen blieb z. B., welche baulichen Erfordernisse bzw. Zusatzaufwendungen sich bei konsequenter Anwendung vorhandener Richtlinien mit dem Ziel der Selbstrettung im Brandfall ergeben.

Was realistisch wäre

In der oben genannten Analyse von Felix Berschin wird auch auf die Probleme der Disposition verwiesen, die im Mischbetrieb von Nah- und Fernverkehr entstehen. Seine Einschätzung lautet:

„Im Ergebnis herrscht gerade im Fernverkehr auf den Mischstrecken ein ruppiges Fahren statt eines geschmeidigen Dahingleitens wie in der Schweiz. Mit letzterem kann man Zugfolgezeiten von 2 min erreichen, während in Deutschland auch 4 bis 5 Minuten selten sind“.

Hierzu muss auf den 2021 initiierten „Weckruf Bahnpolitik“ zur „Verdreifachung des Schienenverkehrs bis 2030 – Mit Takt vor Tempo für die Klimabahn“ verwiesen werden, der exakt auf diese schlummernden Kapazitätsreserven verweist. Kurz formuliert: Eine Synchronisierung von Fern-, Nah- und Güterverkehr auf derzeit überlasteten Teilstrecken im Schienennetz würde erhebliche Vorteile in der Pünktlichkeit bringen. Zwar würde der Geschwindigkeitsvorteil des ICE zu Lasten der Fahrtzeit ausgebremst, jedoch könnte dieses durch dichtere Taktfrequenzen weitgehend kompensiert werden.

Das wichtigste Kriterium, um deutlich mehr Menschen von der Straße auf die Schiene zu bringen, ist aber nicht die Reisezeit, sondern der Komfort. Derzeit können jedoch Bahnverbindungen mit notwendigen Umsteigevorgängen zwischen Nah- und Fernverkehr aufgrund der dramatisch eingebrochenen Pünktlichkeit eher stressiger als bequemer gegenüber einer Autofahrt sein. Hinsichtlich der spezifischen Engpässe im Rhein-Main-Gebiet muss eine Abkehr von den kaum realisierbaren Versprechungen des Großprojekts Fernbahntunnel hin zu einer Optimierung im Bestand erfolgen. Dies erfordert sowohl eine Beschleunigung von derzeit schleppend verlaufenden oberirdischen Schienenprojekten in der Region, als auch eine Verbesserung der Bahnsteigkapazitäten.

Letzteres wird von der Deutschen Bahn als weiteres Argument für den Fernbahntunnel vorgebracht. 24 Bahnsteige bzw. 25 mit der soeben begonnenen Ausbaumaßnahme am Hauptbahnhof seien zu wenig. Es gibt jedoch andere Kapazitäten (z.B. Flughafen-Fernbahnhof) und zusätzliche Ausbauoptionen (z. B. Süd- und Ostbahnhof). Mit einer ergebnisoffenen Machbarkeitsstudie müssten die daraus sich ergebenden Varianten mit neuen Umsteigebeziehungen untersucht werden. Da für den Bau des Tiefbahnhofs mehrere Gleise am Hauptbahnhof für einige Jahre gesperrt werden müssten, wäre dies ohnehin (zu einem späteren Zeitpunkt für Interimslösungen) ein notwendiger Bestandteil der Planungen für den Fernbahntunnel.

Eine Merkwürdigkeit des Projektes Fernbahntunnel ist, dass bis heute kein Konzept für die Zulaufstrecken im Osten vorliegt, ebenso wenig wie für den vorgesehenen Mischbetrieb im Tiefbahnhof. Zumindest wird dies von der DB InfraGo bis heute nicht nach außen kommuniziert.

Stattdessen wird eine Hundertschaft von IngenieurInnen mit einer komplexen Planung befasst, die im letzten Jahr nach einer EU-weiten Ausschreibung als Konsortium mehrerer Ingenieurbüros beauftragt wurde. In etwa zwei Jahren soll mit der Vorlage der Entwurfs- und Genehmigungsplanung auch eine (hoffentlich) belastbare Kostenberechnung vorliegen, die mit Sicherheit weit über dem Ansatz der Machbarkeitsstudie von 2021 liegen wird. Davon wird auch abhängen, ob die Ausführungsplanung und die daran anschließende bauliche Realisierung angegangen werden. So der derzeitige Fahrplan.

Vernünftig wäre es, diese vorhandenen fachlichen Ressourcen jetzt umzulenken für eine Machbarkeitsstudie, die diesen Namen tatsächlich verdient. Das Ziel wäre dabei eine Priorisierung von praktikablen Maßnahmen nach folgenden Kriterien:

- ▶ Umsetzungszeitraum (kurz-, mittel- und/oder langfristig)
- ▶ Kosten und fachliche Ressourcen (inkl. Betriebskostenberechnung über kalkulatorische Nutzungszeit)
- ▶ Betriebs- und Fahrplanqualität (Pünktlichkeit, Umstiegszeiten, Barrierefreiheit, Sicherheit für Nutzer)
- ▶ Angebotsverbesserung (Start-/Zielverkehr, Regional- und Fernverkehr inkl. Umstiege)
- ▶ Umweltverträglichkeit (Gesundheit, Grundwasser, Fläche und Boden, Mikroklima)

Der Bahnexperte Sven Andersen hat bereits vor mehreren Jahren alternativ zum Tiefbahnhof mögliche Ausbaumaßnahmen am Südbahnhof beschrieben, auch mit Bezug auf den Deutschlandtakt. Es gibt keine Rechtfertigung dafür, dass seine Vorschläge übergangen und statt dessen von der DB InfraGo ein solcher Ausbau als Horrorszenerario mit massiven Eingriffen in die Bausubstanz entlang des Gleiskörpers dargestellt wird. Denn das wäre nur eine von zahlreichen Varianten, die nach den oben genannten Kriterien nachvollziehbar zu bewerten sind.

¹ Brandschutz im Fernbahntunnel Frankfurt <https://umwelt-klima-rheinmain.net/materialien/fbt/brandschutz/>

8 Zu den Autorinnen und A

Angela Bankert, Dipl.-Verwaltungswirtin, Gewerkschaftssekretärin i.R., ist Mitglied im Koordinierungs-Kreis des Bündnisses Verkehrswende Köln, das sich für den massiven oberirdischen Ausbau der Kölner Stadtbahn einsetzt, gegen einen Stadtbahntunnel sowie gegen eine Verlegung des Kölner Hauptbahnhofs kämpft. 2022 war sie im bundesweiten KoKreis der Kampagne #9EuroWeiterfahren für das 9 Euroticket engagiert.

Karl-Dieter Bodack (*1938) gilt als der Vater des IR in Deutschland und hat langjährige und oft frustrierende Erfahrungen im Bahnmanagement gesammelt. Er ist Mitbegründer von Bürgerbahn. In seinem Buch „Ein Leben mit Spuren“ (info 3-Verlag Frankfurt, 2021) hat der Autor den Aufbau der Bahn in den achtziger und neunziger Jahren dargestellt sowie den folgenden Abbau, den gescheiterten Verkauf von 49.9 % der DB AG an russische Oligarchen und arabische Ölscheichs sowie den weiteren Niedergang der DB AG.

Stefan Brunotte, Dipl.-Ing. (FH): (*1965) Nach industrieller Berufsausbildung Studium der Nachrichten-, Energietechnik und Politikwissenschaft; verschiedene Positionen innerhalb der DB AG, u. a. Leitung eines der Außenstellenbüros des Vorstandsvorsitzenden; Dozent an verschiedenen Hochschulen in Chengdu, Volksrepublik China.

Michael Cramer (*1949) Nach Studium Musik, Sport und Pädagogik in Mainz 1975-95 Lehrer an einem Gymnasium in Berlin-Neukölln, 1989-2004 MdA Berlin, 2004-2019 MdEP, 2014-2017 Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus. Er setzte sich insbesondere für die europäischen grenzüberschreitenden Schienenverbindungen ein, wofür er mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet wurde.

Dr. Roland Diehl (*1944) Diplom-Mineraloge, war stellvertretender Leiter des Fraunhofer-Instituts für Angewandte Festkörperphysik in Freiburg i. Br.. Er stammt aus einer Bahnfamilie und streitet im Ruhestand seit fast 20 Jahren als Sprecher der IG BOHR – Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein – für einen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftstauglichen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Basel.

Dieter Doege (*1947), ehemaliger Berufsschullehrer für die Fächer Mathematik, Physik und Elektrotechnik, arbeitet seit über vier Jahrzehnten als Berater für öffentliche und private Aufgabenträger im In- und Ausland, hat unzählige Studien zu Eisenbahn, Straßenbahnen-, U- und S-Bahnen verfasst und europaweit etliche integrale Taktverkehre für Nahverkehre entwickelt. Dieter Doege ist ein Verfechter der im komplexen Eisenbahnverkehr unerlässlichen Rückfallebenen für betriebliche Unregelmäßigkeiten. Diese Rückfallebenen begründeten einst die sprichwörtliche Pünktlichkeit der Bundesbahn und können im Gegensatz zu vergleichsweise teuren Schnellfahrstrecken viel schneller und um Potenzen preiswerter durch den Wiedereinbau entfernter Ausweich- und Überholgleise erneut hergestellt werden.

Klaus Gietinger (*1955) ist aufgewachsen in Lindenberg/Allgäu. Er absolvierte ein Studium der Soziologie und Publizistik. Heute lebt er als Sozialwissenschaftler, Buch- und Drehbuch-Autor, Filmregisseur und Produzent in Frankfurt am Main.

Claudia Grimm, Sprecherin der Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg. Anlass für den Einstieg in die Thematik „Deutschlandtakt“ war im Jahr 2019 die Öffentlichkeitsarbeit des Verkehrsministeriums zum Bahnprojekt Hannover – Bielefeld. Als Versicherungsbetriebswirtin (DVA) mit langjähriger Tätigkeit in der Schadensabteilung und in der IT hat sie gelernt, sich tiefgängig mit einem technisch vielschichtigen Thema auseinanderzusetzen.

Autoren dieses Berichtes 8

Prof. Dr. Wolfgang Hesse (*1943) Wolfgang Hesse war als Professor für Informatik an der Universität Marburg sowie als Senior an der Ludwig-Maximilians-Universität München tätig. Er hat u. a. Projekte der Netzplanung und Fahrplan-Optimierung für Bahn-Unternehmen durchgeführt und beschäftigt sich seit langer Zeit mit der Verkehrs- und Bahnpolitik in Deutschland. Zusammen mit der Bürgerbahn-Expertengruppe setzt er sich für mehr öffentlichen Verkehr, Fahrgast-Interessen, einen flächendeckenden Ausbau und den Verbleib der deutschen Bahnen im Gemeinwohlbesitz ein.

Joachim Holstein (*1960) arbeitete von 1996 bis 2017 als Steward in Nacht- und Autozügen der DB, war von 2006 bis zur Einstellung dieser Verkehre Betriebsrat der DB European Railservice GmbH und zuletzt Sprecher des Wirtschaftsausschusses. Mitbegründer der Initiative zur Rettung des Nachtzuges Hamburg-Paris (»Wir wollen nach Paris und nicht an die Börse«) und des europäischen Netzwerks für Nachtzüge »Back on Track«.

Michael Jäcker-Cüppers, Dipl.-Ingenieur (* 1944): Studium des Bauingenieurwesens in Berlin und Fayetteville, USA. 1982-2009 wissenschaftlicher Angestellter am Umweltbundesamt in Berlin, später Dessau-Roßlau im Arbeitsgebiet „Lärmschutz“, zuletzt als Leiter des Fachgebiets „Lärminderung im Verkehr“. Seit dem WS 2000/2001 Lehrbeauftragter an der TU Berlin für das Fach „Städtebaulicher Lärmschutz“; von 1999 bis 2004 Leiter der Working Group Railway Noise der Europäischen Kommission; Mai 2009 bis Juni 2021 Mitglied der Leitung des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD, www.ald-laerm.de), aktuell, aktuell Sprecher des ALD-Beirats und Redakteur des ALD-Newsletters

Dr. Anatol Jung, Physiker und zertifizierter Auditor für Managementsysteme, ist zwei Jahrzehnte lang als Qualitäts- und Sicherheitsprüfer im LST-Bereich von DB Systemtechnik und DB Netz AG tätig gewesen. Seine dortige Laufbahn endete 2020 mit einer aufsehenerregenden, bis dahin einzigartigen Hinweisgeber-Affäre um Schwachstellen in der LST-Instandhaltung und Sicherheitsmängel im Schienennetz. In unverbrüchlicher Treue zur Sache berät er heute Medien, Interessengruppen und Behörden zu systemischen Aspekten der dramatischen Abwärtsentwicklung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland und befasst sich dabei schwerpunktmäßig mit Erscheinungen von Inkompetenz, Selbstbereicherung und Repression im DB-Konzern.

Michael Jung (*1950), Dipl. Volkswirt, Bankkaufmann, war mehr als 25 Jahre in der deutschen Exportfinanzierung tätig und in diesem Rahmen über 10 Jahre mit der Finanzierung von Bahn- und Verkehrsinfrastrukturprojekten im In- und Ausland beschäftigt. Seit 2015 ist er Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock-Altona.

Johannes Klühspies, Prof. Dr. habil. Dr. h.c. für Verkehrsmanagement an der Fakultät Angewandte Wirtschaftswissenschaften (School of Management) der Technischen Hochschule Deggendorf.

Peter Moik, Dipl.-Ing., (*1969), Berufliche Tätigkeit: Beratender Ingenieur; Ausbildung: Studium an der Bergischen Universität Wuppertal, Abschluss Studiengang Bauingenieurwesen, Studienrichtung Verkehrsplanung und Verkehrssysteme; Bezug zum Thema: Beratung von betroffenen Kommunen bei Eisenbahn-Projekten

Prof. Dr. Heiner Monheim (*1946), hat immer wieder in der Bundesraumordnung, im Verkehrsministerium NRW und an der Universität Trier über Streckenstilllegungen und Reaktivierungen gearbeitet. Er war Mitbegründer von Bürgerbahn in der alten und neuen Konstellation. Er hat zusammen mit dem Verein SML das REAKT-Konzept für die Reaktivierung Malente-Lütjenburg entwickelt.

8 Zu den Autorinnen und A

Andreas Müller-Goldenstedt (*1951), Ausbildung als Maschinenbauer bei HDW-Hamburg. Langjährige Betriebsratstätigkeit, freigestellter Betriebsratsvorsitzender bei einem Träger des 2. Arbeitsmarktes. Mitglied von Verdi, VCD, Pro Bahn, Vorstandsmitglied Prellbock Altona e. V.. Seit 2018, Mitglied im Koordinierungsteam Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene. Im nächsten Leben würde ich gerne Feelgoodmanager bei der DB werden.

Karl-Heinz Peil, Dipl.-Ing. (FH), (*1953) ist in Frankfurt am Main aktiv im BUND mit Schwerpunkt auf Themen zur Mobilität, aktuell dem Fernbahntunnelprojekt und dem Flughafen Frankfurt, Betreiber des Online-Informationssdienstes für regionale Umweltfragen unter www.umwelt-klima-rheinmain.net

Walter Reich, Dip.Ing. (*1948), Maschinenbau Studium TU Hannover und Lyon, Entwicklung Konstruktion Planung Vertrieb von Anlagen, Export, Landwirt, Böllhoff Stiftung Förderung zugewanderter Jugendlicher, BI Widuland Ausbau ICE Trasse Hannover – Bielefeld

Jürgen Resch (*1960) ist seit 1988 Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die mit vielen Aktionen und auch gewonnenen Prozessen auf die vielfachen Umweltzerstörungen durch verfehlte Verkehrsprojekte aufmerksam gemacht hat und die beklagten Kommunen zu energischen Gegenmaßnahmen veranlasst hat. Er hat sich auch intensiv gegen S 21 positioniert in deutlichen Reden bei den üblichen Montagsdemos. Die Coautorin **Dr. Cornelia Nicklas** leitet als Juristin seit 2007 den Bereich Recht bei der DUH. Sie arbeitet zu umweltjuristischen Themen, begleitet Gerichtsverfahren und gestaltet und moderiert daneben Fachgespräche und Dialogprozesse bei umweltpolitischen Streitfällen. Die zweite Coautorin **Dorothee Saar** leitet bei der DUH den Bereich Verkehr und Luftreinhaltung.

Marissa Reiserer (*1989) arbeitet seit 2022 als Expertin für Mobilität bei Greenpeace und setzt sich dort leidenschaftlich für ein gerechtes Verkehrssystem ein, das im Einklang mit den planetaren Grenzen steht. Sie studierte (Umwelt)Psychologie und Kommunikationsdesign in Magdeburg, Augsburg und Kassel. Am Center for Environmental Systems Research (CESR) schrieb sie ihre Masterarbeit zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen zur Umverteilung des öffentlichen Raums. Ihr Wissen im Bereich ÖPNV vertiefte sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel. Ihre liebste Form der Fortbewegung ist die Kombination aus Schiene und Faltrad.

Dieter Reicherter (*1947) war als Staatsanwalt und Richter bei der Stuttgarter Justiz tätig, zuletzt als Vorsitzender einer Strafkammer des Landgerichts Stuttgart. Beim rechtswidrigen Polizeieinsatz im Stuttgarter Schlossgarten am 30.9.2010 zur Ermöglichung rechtswidriger Baumfällungen wurde er als unbeteiligter Beobachter Opfer eines Wasserwerferangriffes. Dieses einschneidende Erlebnis veranlasste ihn, sich gegen das unsinnige Projekt Stuttgart 21 und für Bürgerrechte zu engagieren. Er bearbeitet alle damit zusammenhängenden juristischen Fragen und führt Prozesse wie z. B. eine Klage wegen unzureichenden Brandschutzes beim Verwaltungsgerichtshof BW. Mit zahlreichen Anträgen auf Akteneinsicht konnte er aufdecken, wie hinter verschlossenen Türen – beispielsweise im Staatsministerium unter MP Mappus – das Projekt durchgedrückt und die Wahrheit verschleiert wurde. Er ist einer der Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21.

Dr. Martin Schwager (*1952) ist seit frühester Jugend „bahnbewegt“ und folgte jahrelang den Plan-Dampf-loks mit Notizbuch und Kamera. Beruflich arbeitete er nach Medizinstudium in Hamburg als Facharzt für Anästhesie/Intensivmedizin am Universitätsklinikum und in leitender Funktion an einer mittelgroßen Klinik im Hamburger Nordwesten. Akupunkturausbildung (A-Diplom). Seiner Leidenschaft blieb er stets treu, Interesse an Bahnhistorie, -betrieb und -politik, Straßenbahn; aktiv bei Prellbock-Altona.

Autoren dieses Berichtes 8

Lothar Thaler, (*1956), Studium Lehramt Englisch, Sport, Erziehungswissenschaft, war viele Jahre in der außerschulischen Umweltbildung tätig. Ab 2015 war er zunächst Koordinator für Ehrenamtliche während der ersten Flüchtlingsströme, schließlich Bildungskordinator für den Landkreis Rosenheim.

Dr. rer. pol. Benedikt Weibel (*1946) war 1996–2006 Chef der SBB, 2003–2007 Verwaltungsrat der SNCF, 2003–2006 Präsident des Weltverbandes der Eisenbahnunternehmen, 2008–2022 Präsident des Aufsichtsrats der WESTbahn. 2013 erhielt er den European Rail Award.

Claus Weselsky (*1959) ist ein deutscher Lokführer und Gewerkschaftsfunktionär. 1990 trat er der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer bei, deren Bundesvorsitzender er seit 2008 ist.

Christine Zander (*1968) ist Künstlerin und Grafik-Designerin. Mitglied in der Initiative Sternbrücke und Beisitzerin im Vorstand von Prellbock-Altona e. V.

Jürgen Zimmermann (*1966), Dipl. Ing. (FH), Gründungsmitglied und Vorsitzender der Bürgerinitiative Schwabentrasse e. V. (Bischt) zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg



2022

2021

Einhalb Jahrzehnte Alternative Geschäftsberichte Deutsche Bahn AG

Seit fünfzehn Jahren gibt es nun das Projekt „Alternative Geschäftsberichte Deutsche Bahn AG“. Auf buergerbahn-denkfabrik.org finden Sie alle Alternativen Geschäftsberichte zum stöbern





Hier lässt sich der Alternative
Geschäftsbericht DB AG herunterladen:



www.buergerbahn-denkfabrik.org



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene