



Die Deutsche Bahn neu aufgleisen!

Winfried Wolf
Ihnen kann das Und wir haben es so satt! Die Deutsche Bahn steckt in einer Krise. *Mai was ganz Neues!* Die Pünktlichkeit liegt auf Rekordtief. *Wirklich? Tiefer geht immer!* Züge fallen komplett aus. *Gar kein Zug ist statistisch ein pünktlicher Zug!* Es fehlt an Personal. *Kein Wunder, bei Nacht- und Schichtdienst plus Auswärtsüberwachung für weniger als 2000 Euro netto!* Im Speisewagen ist die Kaffeemaschine kaputt. *Der Klassiker!* Einige Tausend Bahnhöfe – meist schöne, oft denkmalgeschützte Gebäude – sind dem Verfall preisgegeben. *Wie sagte der erste DB-AG-Chef, Heinz Dürr? „Bahnhöfe sind die Visitenkarten der Bahn!“*

Und warum ist all das so? Warum will niemand mehr hören „Personen im Gleis“ – „Verzögerungen im Betriebsablauf“ – „Bitte beachten Sie die umgekehrte Wagenreihung“? Warum ist das Vertrauen in die Bahn-Oberen restlos zerstört? Warum sind es die Bahnbeschäftigten led, wenn sie den Frust der Fahrgäste abkommen – wo doch für Fehlplanung und Murks diejenigen verantwortlich sind, die sich satt Boni auf ihr Konto zahlen lassen?

Fehlt es wirklich an Geld – wie das die Bahn und manche Schienen-Lobby-Gruppe behaupten? JEIN! Milliarden-Euro-Summen werden in ein Dutzend zerstörerische Tunnelprojekte vergeben. Neue Sündnulfteure, die Landschaft zerstörende, energieintensive und bahnpolitisch umtörende Hochgeschwindigkeitstrecken sollen gebaut werden – gegen den Willen der Menschen vor Ort, denen wie zum Hohn „Dialogforen“ angeboten werden.

Eine „Bahnreform II“ reicht nicht aus! Die Bahn muss völlig neu aufgestellt werden. Die neue Bahn muss eingebettet sein in eine konsequente Politik der Verkehrswehre – mit Tempolimits, Ende jedes weiteren Straßenbaus, Stopp aller Subventionen für Straße und Flugverkehr. Das Bestandsnetz in Gänze muss JETZT und KLEINTEILIG instandgesetzt werden, anstelle von all dem GROSSKÖTZ mit BETONORGIEN-Projekten bei Inbetriebnahme 2038 oder 2045.

Wobei der Fisch vom Kopf her stinkt. An der Spitze des Verkehrsministeriums steht mit Volkerissing ein FDP-Mann, der vor allem dem Straßenverkehr für will. Die Riege im Bahnrat und ein paar Tausend Mann und Frau im oberen Management – die inzwischen die vielen Hundert Töchter des Bahnkonzerns repräsentieren – verstehen von der Schiene wenig. Doch sie verstehen viel von einer DB als Selbstbetriebsorganisation. Der Neuanfang muss auch ein personeller sein.

Das NEU-AUFGLEISEN kann nur von unten kommen. Von der Klimabewegung. Von den Gewerkschaften im Bahnbereich. Von den Kolleginnen und Kollegen im produktiven Bereich der Schiene. Wir als Bürgerbahn liefern Analysen und Argumente. Wir stehen an der Seite derjenigen, die Bahn lieben und Schiene leben.

Unnötige, oft zerstörerische Großprojekte

Regelmäßig nennen Deutsche Bahn und der Bundesverkehrsminister beeindruckende Summen, die in einer nächsten Periode „in die Schiene investiert“ werden würden. Und regelmäßig erklären Verbände, diese Summen seien noch deutlich zu niedrig. Beides sehen wir als Bürgerbahn kritisch. Um jedoch von vornherein jedes Missverständnis auszuschließen: Ja, in die Schiene muss deutlich mehr als bisher investiert werden. Ja, der Maßstab sollten die Investitionen in die Schiene pro Kopf sein, wie es diese in der SCHWEIZ gibt. Und ja, solche Investitionen rechnen sich. Sie kommen die Gesellschaft wesentlich „preiswerter“ als die deutlich höheren Steuergeld-Beträge, mit denen der Flugverkehr und der Straßenverkehr subventioniert werden.

Vorneweg müssen jedoch zwei Fragen geklärt werden: In was wird da investiert? Und: Wohin sollen mögliche, noch größere Beträge fließen?

Tatsächlich fließt der größte Teil der Infrastrukturinvestitionen in fragwürdige, oft sogar Bahnverkehr behindernde Großprojekte, die darüber hinaus meist auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgerichtet sind. Mehr als 90 Prozent des Schienenverkehrs sind jedoch Nah- und Regionalverkehr. Dieses entscheidende Segment im Schienenverkehr ist bei den Investitionen immer völlig unterrepräsentiert.

Auf diesen zwei Seiten werden acht solcher zerstörerischen Großprojekte vorgestellt und kritisch bilanziert. Weiterhin im Zentrum steht dabei Stuttgart 21 – ein seit zwei Jahrzehnten betriebenes Projekt, mit dem ein bestehender und gut funktionierender Kopfbahnhof deutlich verkleinert wird, wobei gleichzeitig die Gleise im Untergrund-Bahnhof mit 15,2 Promille eine Neigung haben werden, die nur mit einer verantwortungslosen Sondergenehmigung in Betrieb gehen könnten. In Hamburg gibt es gleich zwei Großprojekte dieser Art: Die Schließung des für den gesamten Bahnverkehr in der Hansestadt wichtigen Bahnhofs Hamburg-Altona für den Fernverkehr und dessen Verlegung an den Rand des Stadtteils. Und der Bau eines gigantischen „Verbindungsbahn-Entlastungstunnels“. Beide Projekte zusammen tragen das allseits bekannte Preisschild: zehn Milliarden Euro glatt.

In München soll – Großprojekt Nr. 4 – mit der „Zweiten S-Bahn-Stammstrecke“ ein Projekt entstehen, das in Sachen Steuergeldverschwendung Stuttgart 21 noch den Rang ablaufen könnte; noch vor Baubeginn haben sich die veranschlagten Kosten von 2,5 Milliarden Euro schon jetzt mit mindestens acht Milliarden Euro mehr als verdreifacht. Ein fünftes auf diesen Seiten vorgestelltes Großprojekt betrifft die „Brenner-Zulaufstrecke“ in der Region Rosenheim, in Tunnel- und Beton-Orgie sondergleichen. Des Weiteren werden drei unnötige, sündhaft teure, schöne Landschaften zerstörende Neubaustrecken vorgestellt: die „Schwabentrasse“ (Neu-Ulm-Augsburg), die Verbindung Hamburg-Hannover und Hannover-Bielefeld. Schließlich kritisieren wir mit der festen Fehmarnbeltquerung ein Projekt, mit dem eine schöne Insel, die ideal für sanften Tourismus ist, zerschnitten werden soll.

Dabei ist das, was wir in diesem Alternativen Geschäftsbericht an „zerstörerischen Großprojekten“ vorstellen, lediglich eine Auswahl. Bedauerlicherweise gibt es ein weiteres gutes halbes Dutzend vergleichbarer Projekte. Zu beachten ist auch: Fast alle diese Projekte werden erst Mitte der 2030er Jahre fertiggestellt sein – also oft dann, wenn die verantwortungsvollen Planer nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden können. Und: Die entsprechenden Baumaßnahmen sind mit enormen klimaschädigenden Emissionen verbunden.

Die Alternativen, die wir beziehungsweise die mit uns eng kooperierenden Bahnhilfen vor Ort in all diesen Fällen entwickelt haben, zeichnen sich aus durch wesentlich niedrigere Kosten, kaum Emissionen und kurze Umsetzungszeit.

Stuttgart 21 in der Sackgasse, Bürgerbewegung bleibt oben

Täglich neue Horrormeldungen zu Stuttgart 21 (S21), inzwischen auch „Klimaspektakel 21“. Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 mit 16 Gruppen kämpft weiter. Die Mahnwache bleibt Symbol. Demnächst steht die 666. Montagsdemo an.

Am 21. April will die DB für 14 Wochen den nördlichen Zulauf Waiblingen-Stuttgart komplett sperren. Betroffen sind die Verbindungen nach Aalen, Schwäbisch Hall, Tübingen und Ulm. Grund sind Probleme bei der planlosen und überstürzten Einführung des Zugfließsystems ETCS im S21-Projekt. Wegen mangelhafter Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs und ungelöster Trassenführung der Gäubahn Stuttgart-Singen-Stuttgart werden gleich vier Ergänzungsprojekte (sog. S21 II) geplant mit weiteren 47 km Tunnelröhren, 5,5 Milliarden zusätzlichen Kosten und 730.000 Tonnen Treibhausgasen. Die Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart-Waiblingen und Stuttgart-Hbf. soll für mindestens zehn Jahre unterbrochen werden, was einen Umstieg auf S-Bahn oder Stadtbahn erforderlich macht. Die geplante Bebauung der freierwendigen Gleisflächen (Rosenleitquartier) führt zur weiteren Erhöhung des stark belasteten Stuttgarter Talkessels. Der Tiefbahnhof staut bei extremem Starkregen Oberflächenwasser auf und führt zur Überschwemmung des Stadtzentrums. Dazu kommt ungelöstes Brandschutz: Die Evakuierung aus einem in einem S21-Tunnel brennend liegendegebliebenen Zug vor der tödlichen Ver Rauchung ist unmöglich.

Der Ausweg heißt Umstieg21 und sieht die Beibehaltung und Erweiterung des Kopfbahnhofs und die Nutzung der S21-Infrastruktur für ein System automatisierter unterirdischer Güterlogistik vor.

www.umstieg21.de



„Trasse Hamburg – Hannover“ (Alpha-E)

Nach Scheitern der V-Variante als Schienenverbindung zwischen Hamburg, Hannover und Bremen initiierte das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Dialogforen Schiene Nord zur Erörterung des Schienenverkehrs in diesem Raum. Beteiligt waren Bürgerinitiativen, Kommunen sowie die DB und Bundesgutachter. Das Ergebnis „Alpha-E“ wurde mit überwältigender Mehrheit beschlossen. Bundesgutachterlich wurde bestätigt, dass die künftigen Verkehre allein durch Ausbau bewältigt werden können, Neubaustrecken sind nicht erforderlich. Der Niedersächsische Landtag hat dieses Ergebnis in einer einstimmigen Entscheidung 2016 angenommen. Mit räumlicher Erweiterung und der Möglichkeit zu Ortsumfahrungen wurde das „optimierte Alpha-E“ in den vorordentlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Die Deutsche Bahn AG hat sich früh vom Dialogergebnis abgewandt. Die Nord-Süd-Verbindung wurde destruktiv beplant: Mit überzogenen Eingriffen in die Gebäudesubstanz bei Ortsdurchfahrten und sehr hohen Geschwindigkeitsanforderungen aus dem Deutschlandtakt wurde der Ausbau als unwirtschaftlich dargestellt. Eine konstruktive Optimierung wurde von der DB Netz AG verweigert. Stattdessen wurden drei Neubaualternativen zwischen Hamburg und Hannover durch die Heide entwickelt und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zur politischen Entscheidung vorgelegt. Sie haben mit dem Dialogergebnis nichts zu tun und rufen massiven Widerstand bei Bevölkerung und Umweltverbänden hervor. Das Dialogergebnis wird durch diese Planung komplettentwertet, künftige Beteiligungs- und Dialogformate dieser Art werden keine Akzeptanz mehr finden.



Die feste Fehmarnbeltquerung (FFBO)

Der Ostseetunnel zwischen Dänemark und Deutschland erzwingt den Neubau einer Güter- und Schnellzugtrasse durch Ostholstein.

Allerdings basiert bereits die Planung des Tunnels auf überholten Prognosen, bei denen zudem die bestehenden Verbindungen zwischen Skandinavien und Deutschland nicht berücksichtigt wurden. Fakten der Schienenanbindung zur FFBO:

- 89 km Neubau von Puttgarden bis Lübeck
- Flächenverbrauch direkt und indirekt von bis zu 1.500 ha
- Ressourcenverbrauch, Flächenversiegelung und CO₂-Ausstoß durch den Bau
- Vernichtung von Knicks, Wald und Ackerflächen
- Einstellung des nördlichen Schienenverkehrs während der gesamten Bauzeit
- Errichtung von sechs neuen Haltepunkten mit Zuwegungen
- Verlagerung der Bahnhöfe aus den Orten raus
- 64 neue Brücken
- Um- und Neubau von fünf Autobahnzufahrten
- 120 Straßenrück- und Neubauten
- umfangreiche Verlegungen von Gas, Wasser-, Strom- und Versorgungsleitungen
- 68 Güterzüge/24h und Personenerverkehr mit bis zu 200 km/h
- keine energetische Gesamtüberbetrachtung von Schiene, Autobahn und Kreisstraßen
- Lärmschutzwände mit entsprechender Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erzeugung von zusätzlichem Bau-CO₂
- maximale Belastung der Anwohner und Gäste durch Baumaßnahmen

Die Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung setzt sich für den Schutz der Menschen und für den Schutz von Flora, Fauna und Klima ein. Ziel ist es deshalb, auch den Personennahverkehr Schiene attraktiv zu halten für Anwohner sowie Tourismus und gleichzeitig die Zerstörung der regionalen Landwirtschaft einzudämmen.

www.allianz-beltquerung.de

ICE-Trasse Ulm-Augsburg: Ausbau statt Neubau!

Die Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. (BISCHT) ist ein überregionales Netzwerk aller Bürgerinitiativen, die sich gegen den Neubau einer ICE-Trasse zwischen Ulm und Augsburg und für einen Ausbau der Bestandsstrecke einsetzen. In dem Positionspapier „Bahnprojekt Ulm-Augsburg: Ja, aber...“ das die BISCHT im Februar 2023 veröffentlicht hat, werden die Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte, menschen-, umwelt- und landschaftsverträgliche sowie wirtschaftliche Planung konkretisiert und ein Nutzen für die Region gefordert.

Eine Verkürzung der planmäßigen Fahrzeit zwischen Ulm und Augsburg um gerade einmal 14 Minuten und die vorliegenden Prognosen für die Zug- und Fahrgastzahlen zeigen, dass der Einsatz von mehreren Milliarden Euro für einen Trassenneubau völlig unverhältnismäßig ist. Auch wurden die Kapazitäten der Zielbahnhöfe Ulm und Augsburg bislang nicht in die Planung mit einbezogen. Der Verkehrsexperte Herbert Kriegl, ehemaliger Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft, weist darauf hin, dass die Planung auf Projektvorlagen basiert, die längst überholt sind, und dass der Deutschlandtakt auch ohne diese geringe Fahrzeitverkürzung funktioniert.

Dem Klimaschutz wäre wesentlich mehr gedient, wenn man die intakten Naturflächen nicht zerstört und stattdessen auf einen Ausbau der Bestandsstrecke sowie eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit der Bahn setzt werden. Die BISCHT vertritt sich in keiner Weise als Bahngemeiner, sondern setzt sich energisch für eine sinnvolle und bedarfsorientierte Planung ein, die von der Bevölkerung akzeptiert wird.

Weitere Informationen und das Positionspapier unter **www.bischt.de**



Was der Bahnchef will – was wir wollen

Am 30. März präsentierte die Deutsche Bahn AG (DB) auf der Bilanzpressekonzferenz den „Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2022“. Am Tag zuvor stellten wir als Bürgerbahn unseren 15. Alternativen Geschäftsbericht DB AG vor – ein 140-Seiten-Papier. Stellen wir die Grundausgaben der Bahn und unsere wesentlichen Alternativen gegenüber.

WAS FEIERT DIE DB?
Im neuen Geschäftsbericht wird hervorgehoben, dass es 2022 erstmals seit drei Jahren wieder einen Gewinn gab und dass die Zahl der Fahrgäste deutlich zugenommen hat.

WAS VERSPRICHT DIE DB?
Im Jahr 2030 soll es ein „Hochleistungsnetz“ geben. Weswegen ab 2024 und bis 2030 bei sieben bis acht „Korridoren“ eine „Generalsanierung“ durchgeführt werden soll. In jedem Jahr ein „Korridor“, der dann fünf bis sechs Monate komplett gesperrt und rundsaniert werden soll.

DAS IST FALSCH!
Der Gewinn wird nicht von der Bahn, er wird in erster Linie von der DB-Tochter Schenker mit Luftfracht, Seefracht und Logistik erwirtschaftet – in Bereichen und im Ausland, wo aus unserer Sicht eine Deutsche Bahn nichts zu suchen hat. Der Gewinn wird mit hochriskanten Engagements erwirtschaftet. Bereits vor 20 Jahren platzen vergleichbare feucht-globalestrische Träume mit Bax Global, vor fünf Jahren platze der Traum mit Arwa – beides große DB-Auslandengagements, das eine vom Größenwahn eines Hartmut Mehldorn, das andere vom Global-Player-Ehrgeiz eines Rüdiger Grube befeuert. Und überhaupt: Wie kann von einem „Gewinn“ die Rede sein, wenn mehr als ein Drittel des Inlandumsatzes aus staatlichen Zuschüssen besteht? Wie die Fahrgastzahlen betrifft: Diese lagen auch 2022 deutlich unter dem Niveau von 2019 und sogar unter dem Level von 2002.

WORAUF KONZENTRIERT SICH DIE DB?
Im Zentrum der Investitionen stehen Großprojekte, die viel Beton und viel Energie verbrauchen – und die bahnpolitisch nicht notwendig, ja oft sogar zerstörerisch sind. Aus Sicht der Bahn-Oberen wird so verfahren, weil die Bewältigung der mehr als 100 Langsamfahrstellen.

BÜRGERBAHN – Denkfabrik für eine starke Schiene

Im November 2000 wurde „Bürgerbahn statt Borsenbahn“ gegründet. Am 2. Oktober 2022 benannten wir uns um in „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ und beschlossen eine neue Plattform. Vorausgegangen waren 2022 neue markante Meilensteine:

- 14. Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn, vorgestellt am 26. 4.
- Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“ in Stuttgart 14./15. Mai.
- Die Zusammenfassung aller Vorträge auf der Klimabahnkonferenz (in Berlin) – Ernst-Dietrich Lichte (Hannover) – Prof. Heiner Monheim (Stendorf) – Roland Morlock (Esslingen) – Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg) – Prof. Helge Peukert (Siegen) – Markus Schmidt (Limburg) – Dr. Winfried Wolf (Potsdam) – Christoph Ohlinger (Stephanskirchen)
- Bürgerbahn wird unterstützt von: Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau und Prellbock Altona.

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene schaltet sich mit Fachkompetenz und Hintergrundwissen bundesweit in die aktuelle Bahnpolitik ein. Wir legen großen Wert auf die Zusammenarbeit mit den beiden Bahngewerkschaften evG und GDJ. Die Kooperation erstreckt sich auf zahlreiche Bahn- und Verkehrsinitiativen sowie auf Back on Track, das europäische Netzwerk für mehr Nachhaltigkeit.

Alle Mitglieder von Bürgerbahn arbeiten ehrenamtlich.

Die derzeit 22 Mitglieder sind deutschlandweit in verschiedenen Schienen-Bürgerinitiativen und Bewegungen aktiv.

www.buergerbahn-denkfabrik.org
Kontakt über **info@buergerbahn-denkfabrik.org**

Diese Zeitung – Mitdruck der TAZ – wird herausgegeben von der Bahnfachleutgruppe Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene (www.buergerbahn-denkfabrik.org). Sie basiert auf dem 15. Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn, herausgegeben von Bürgerbahn, erstmals vorgestellt am 29. März 2023.

Der Gesamtbericht ist abrufbar auf der Website: **www.buergerbahn-denkfabrik.org**

Der Mitdruck in der TAZ und der Alternative Geschäftsbericht DB AG werden ausschließlich mit Spenden finanziert; alle damit zusammenhängende Arbeit erfolgt auf ehrenamtlicher Basis.

Spenden bitte an:
BFS e.V., (Mittelbrandenburgische Sparkasse) IBAN DE04 1605 0000 3527 0018 66
Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Dr. Winfried Wolf, Potsdam
Postadresse: Prellbock Altona e.V., Nernstweg 32, 22765 Hamburg



Den 15. Alternativen Geschäftsbericht zur Deutschen Bahn AG können Sie hier downloaden.



Bruch mit „Bahn für Alle“

Bürgerbahn wurde 2000 – als „Bürgerbahn statt Borsenbahn“ (BSB) – gegründet und war ab Gründung von „Bahn für Alle“ (BfA) 2005 immer Teil von Bahn für Alle. Anfang 2022 kam es zu einer unerfreulichen Trennung, die wir gegen vermeiden hätten. Alle Bürgerbahn-Mitglieder bis auf eines und alle relevanten Bahn-Bits wie Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 und Prellbock Altona setzen, wie oben ersichtlich, die Arbeit fort, die wir bis Anfang 2022 gemeinsam mit BfA stemmten. Leider hat BfA alle Adressen, die seit 2005 gesammelt wurden, mitgenommen und diese Unterstützerinnen und Unterstützer für eine Bürgerbahn nicht von der Trennung informiert. Es kann also gut sein, dass viele von Euch im Reaktion auf die fortgesetzten Spendenaufrufe von BfA auf das BfA-(GB)-Konto spenden im Glauben, dass Projekte wie der Alternative Geschäftsbericht, die Klimabahn-Konferenz die Aktivitäten gegen S21 und gegen die Verlegung des Altonaer Bahnhofs nach Dietsch oder der Nachtzug-Rundtrieb von Joachim Holstein weiter Teil der BfA-Arbeit wären. Das ist nicht der Fall.

Auch wurde die Website-Domain „buergerbahn.org“, die für Bürgerbahn eingerichtet wurde, von BfA – genauer GB – usurpiert. Dort wurde sogar eine Umleitung eingerichtet, wodurch alle die „buergerbahn.org“ eingeben, bei BfA landen, was grob falsch-informierend ist.

Unsere Adresse und unser neues Konto: siehe links. Bitte nennt uns Eure E-Mail-Adresse, wenn Ihr über die Aktivitäten von Bürgerbahn informiert werden wollt.

Wir freuen uns über eure Unterstützung