



Den Verfall stoppen – gegen die Zerschlagung – für eine Bahnreform 2.0

**ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT
DEUTSCHE BAHN 2024**



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Inhalt

0.1	Prolog in Memoriam Karl-Dieter Bodack (Heiner Monheim)	04
0.2	2024, das Jahr der Krisen (Heiner Monheim)	06
0.3	Selbstdarstellung Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene (Heiner Monheim)	09
1.1	Thesen zum Zustand der DB (Michael Jung)	12
1.2	Welche Themen sind uns wichtig (Michael Jung)	14
2.1	Zur wirtschaftlichen Lage der DB im Jahr 2024 (Michael Jung)	16
2.2	Deutsche Bahn AG: Ein Fass ohne Boden (Dieter Doege)	26
3.0	Pünktlichkeit der Deutschen Bahn (Dieter Doege)	28
4.0	Engpassbeseitigung – Revisited (Michael Jung)	30
5.1	Vom sinnvollen Streckenausbau zum überteuerten Megaprojekt (Roland Morlock)	36
5.2	Die Gäubahn – Versuch der Zerstörung einer Magistrale (Klaus Gietinger)	41
5.3	München – von allen guten Geistern verlassen (Wolfgang Hesse)	47
5.4	Bahnhof Altona/Diebstreich/Verbindungsbahntentlastungstunnel (Martin Schwager)	50
5.5	Quo vadis Bahn-Großprojekt Hannover – Bielefeld? (Claudia Grimm)	54
5.6	Gefordert: Alternative Planung für die Ausbaumaßnahme Rheintalbahn (Roland Diehl)	58
5.7	Tunnelmania – Das Beispiel Fernbahntunnel Frankfurt (Klaus Gietinger)	60
5.8	Brenner Nordzulauf: Bürger fordern Alternativvariante (Christoph Ohliger)	64
5.9	Riedbahn und Generalsanierungen – die ersten Erfahrungen (Michael Jung)	66
5.10	Tunnelmania in Köln (Angela Bankert)	72
5.11	Korridorsanierung – regionaler Nutzen statt Leuchttürme! (Jürgen Zimmermann)	76
6.0	Nachtzüge – vom Bahntower nichts Neues (Joachim Holstein)	78
7.0	Deutschlandticket erhalten – Finanzierung langfristig absichern (Michael Jung)	80
7.1	Von wegen „Wettbewerb“ im Schienenpersonennahverkehr (Johann-Günther König)	82
7.2	Eine Reform der Verkehrsverbünde ist überfällig (Heiner Monheim)	86
8.0	Deutschlandtakt in weiter Ferne – zur Revision des 3. Zielfahrplans (Claudia Grimm)	88
9.0	Schluss mit der Schönfärberei bei der Nutzen-Kosten-Analyse (Dieter Doege)	90
10.1	Justiz – Irrtum oder Irrweg? (Dieter Doege)	92
10.2	Offene Fragen zum ICE-Zugunglück in Rönneburg am Bahnübergang Reller (Ulrich Dübgen)	94

Inhalt

11.0 Zukunft der Autoindustrie (Heiner Monheim)	96
12.1 Relevanz von Geschwindigkeitsfragen bei der Systemplanung für die Bahn (Heiner Monheim)	100
12.2 Bahn ohne kapitalintensive und umweltschädliche Hochgeschwindigkeit (Roland Diehl)	104
13.0 Welche Konzepte für Schienenfahrzeuge braucht die Verkehrswende? (Heiner Monheim)	106
14.0 Chancen und Möglichkeiten moderner Bordgastronomie (Andreas Kleber)	112
15.0 Renaissance der Bahnhöfe (Heiner Monheim)	116
16.0 Wie man es schafft 4 Lügen in ein Logo zu packen	122
16.1 Der Grünsprech der DB und die Realität (Michael Jung)	124
16.2 Der CO₂ Rucksack von Neubauprojekten (Walter Reich, Claudia Grimm)	127
17.1 Die DB im Digitalisierungsrausch (Michael Jung)	132
17.2 Recht auf analoges Leben (Martin Schwager, Andrea Goller)	136
18.0 Die Auflösung der Standards im Tunnelbrandschutz (Christoph Engelhardt)	140
19.0 Drei Bahnländer im Vergleich (Benedikt Weibel)	146
20.1 Ist die DB noch zu retten – Interview mit Arno Luik	150
20.2 Die Bahn muss und kann gerettet werden (Michael Jung)	154
20.3 Visionen einer besseren Verkehrswelt (Heiner Monheim)	158
21.0 Zu den Autorinnen und Autoren	162

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:

Prof. Dr. Heiner Monheim, Sprecher Bürgerbahn Denkfabrik-für eine starke Schiene
Haus 4 Alte Meierei, 23717 Kasseedorf OT Stendorf, heinermohheim@yahoo.de, www.heinermohheim.de

Herausgegeben im Eigenverlag, Erscheinungsdatum 26.3.25

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: kalhh/Pixabay

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

Prolog in Memoriam Karl-Dieter Bodack

Heiner Monheim

„Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene“ beginnt seinen diesjährigen „Alternativen Geschäftsbericht“ mit einer Würdigung des bahnpolitischen Wirkens von Karl-Dieter Bodack, der leider am 13.3.2025 plötzlich zu Hause in Gröbenzell im Alter von 87 Jahren verstorben ist. Karl-Dieter Bodack war Gründungsmitglied von „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, dem informellen Bündnis von Bahnkritikern, und gehörte auch zu den Mitbegründern der jetzigen „Denkfabrik“. In der Hochphase der Börsengangdebatten nutzte Karl-Dieter Bodack seine alten Kontakte in das Bahnmanagement, um unsere Argumente an den Vorstand zu adressieren. Er hat die Konzeption und Designdetails des Inter-Regio (IR) maßgeblich geprägt, den er in den Jahren danach zu einem beachtlichen Erfolg geführt hat.

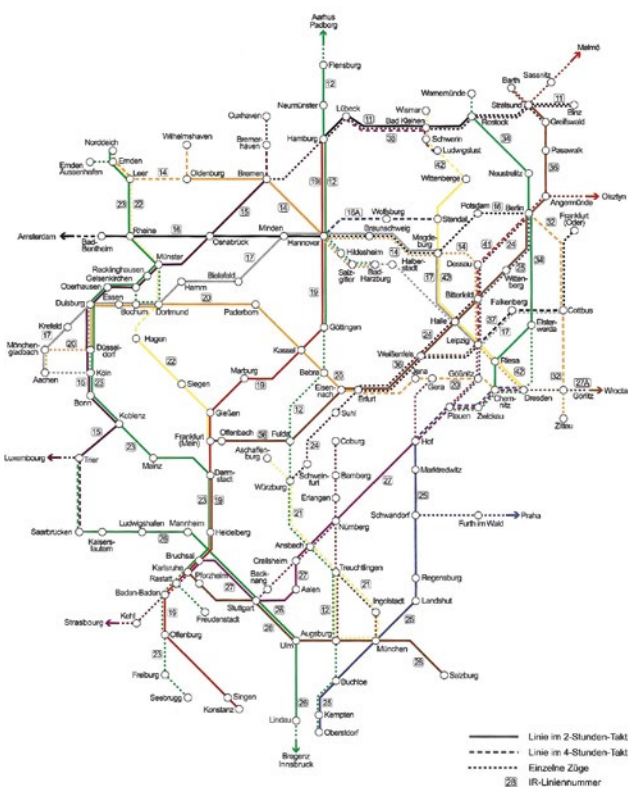


Karl-Dieter Bodack

Später galt sein zäher Kampf der Rettung des IR. Sie misslang wegen des finanzpolitischen Pokerns und der verkehrspolitischen Ignoranz von Bahnchef

Hier fuhren InterRegio-Züge von Mitte Juni bis Mitte Dezember 1996

InterRegio-Netz
Sommer 1996



Quelle: DB-AG, NGT 12

Mehdorn: Dieser wollte die Länder zur Mitfinanzierung des IR zwingen, und als diese nicht mitmachten, wurde als Trotzreaktion der IR verschrottet. Die Politik war so fixiert auf den ICE und die Hochgeschwindigkeitskonzeption, dass sie keine ausreichende Unterstützung für das pragmatische Konzept des IR mobilisieren wollte.

Das von Bodack geleitete Team von Ingenieuren und Designern hatte mit großer Leidenschaft an der Umsetzung des IR-Konzepts gearbeitet und es geschafft, in kürzester Zeit die Umbauwagen aufs Gleis zu setzen und damit Arbeitsplätze in von Schließung bedrohten Ausbesserungswerken zu retten. Trotz dieses beachtlichen Erfolges ist es uns allen leider nicht gelungen, das im Wesentlichen vom damaligen Bahnchef Mehndorn verantwortete schrittweise „Sterben“ des IR zu verhindern. Heute rächt sich, dass die Bahn in Deutschland kein angemessenes Produkt für den Fernverkehr über mittlere Distanzen und abseits der Hauptkorridore hat. Der IR war mit seinem weit verzweigten Netz und vielen angebundenen kleinen Großstädten und Mittelzentren die Antithese zur von DB Vorstand und Verkehrsministerium und der Mehrheit im Verkehrsausschuss präferierten Konzeption einer hochgeschwindigkeitsfixierten Korridorbahn.



Ehemaliger InterRegio-Wagen im IRE Hamburg – Berlin (2016)

Quelle: Linus Follert/wikipedia

Karl-Dieter Bodack hat sich von Anfang an leidenschaftlich am Kampf gegen Stuttgart 21 beteiligt. Er gehörte bei der Schlichtung zu den von den Gegnern geladenen Bahnexperten. Trotz der vielen gut begründeten Argumente gelang es aber nicht, die Bahn zur Aufgabe des desaströsen Projekts zu bewegen. Inzwischen erweist sich Stuttgart 21 immer mehr als fiskalisches, planerisches und kapazitäres Fiasko der deutschen Bahnentwicklung. Karl-Dieter Bodack hat sich als Kenner des juristischen Gestrüpps rund um Stilllegungen immer wieder bemüht, den Erhalt der oberirdischen Gleisanlagen administrativ und verkehrlich zu begründen. Hier kann man weiter hoffen, dass der oberirdische Netzzugang erhalten bleibt und die Gäubahn nicht abgehängt wird.

Auch für den Erhalt von Nachtzügen hat sich Karl-Dieter Bodack stark engagiert und versucht, die DB von der Notwendigkeit eines europäischen Nachtzugnetzes zu überzeugen. Die Nachbarbahnen konnte er überzeugen, die DB leider nicht.

Bei den vielen durchaus auch kontroversen Debatten im Kreis der Bürgerbahner hatte Karl-Dieter Bodack immer eine ausgleichende Rolle. Die wird uns in Zukunft fehlen. Durch seine immer sehr anschaulich geschriebenen Bücher und parallel dazu organisierten Ausstellungen wurde er auch jenseits der engeren Bahnszene einer breiteren Öffentlichkeit bekannt. Sein beiden Bücher „InterRegio – Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems“ und „Der Weg der Bahn – Ein wirtschaftliches und ökologisches Desaster“ können als sein Vermächtnis gelten und sollten im Bahnmanagement und im Bundestagsausschuss zur Pflichtlektüre gehören, um Auswege aus der momentanen Bahnmisere zu finden.

Karl-Dieter Bodack war in seinem Denken und Handeln stark geprägt von anthroposophischen Grundsätzen. Er engagierte sich in seinem Wohnort Gröbenzell bei München stark für das innovative Baukonzept der Rudolf-Steiner Schule und ihre handwerklichen Schwerpunkte. Karl-Dieter Bodack war zeitweise aber auch engagiert in der Entwicklungspolitik und hat mit Jugendlichen in Namibia einen eigenen Zug konzipiert und gebaut, der dort erfolgreich touristische Sonderverkehre anbietet.

Wir werden seinen Ideenreichtum und sein Engagement schmerzlich vermissen.



2024, das Jahr der Krisen –

leider auch der Bahn- und Verkehrspolitik und der Klimakrise

Heiner Monheim

Die Klimakrise geht weiter

2024 war ein Jahr der Krisen. Die globale Klimakrise spitzt sich immer weiter zu und wird die Menschheit auf Jahrzehnte mit ihren Folgeproblemen belasten. Immer neue „Negativ-Rekord“ bei den Durchschnittstemperaturen, beim Abschmelzen des polaren Eises und der Hochgebirgsgletscher und bei der Zunahme von schlimmeren Flut- und Dürre- und Brandkatastrophen sind zu beklagen. Inzwischen treffen diese Probleme nicht nur die armen Länder des Südens sondern auch immer mehr auch die reichen Länder. Die bezeichnen sich selber gern schönfärberisch als die „hoch entwickelten“ Länder. Sie schaffen es aber es nicht, die nötigen klimapolitischen und verkehrspolitischen Weichenstellungen aufzugleisen.

Die Migrationsdebatte überschattet die aktuellen Klima- und Verkehrsdebatten

In Deutschland wurde das Klimathema in den letzten Monaten des Wahlkampfes für die vorgezogene Bundestagswahl weitgehend überdeckt von den eskalierenden Debatten um die Migrationsthematik. Wie soll das erst werden, wenn wir mit massiven Strömen von Klimaflüchtlingen konfrontiert werden? Die Migrationsdebatte hat auch das Thema Verkehrs- und Bahnpolitik weitgehend überdeckt. Und die Reste von verkehrspolitischen und bahnpolitischen Debatten wurden nicht etwa über Zukunftskonzepte geführt, sondern waren von den Vorwürfen der Opposition und der Medien über die marode Infrastruktur bestimmt. Dabei ging es aber zuerst meist um kaputte Straßen und Autobahnbrücken. An die Probleme der Bahn mit ihrer sinkenden Pünktlichkeit hat sich das Land inzwischen gewöhnt.

Die Generalsanierung als „Falle“

Immerhin hat der gerade auf der Riedbahn durchgezogene erste Teilabschnitt der sog. Generalsanierung vorübergehend etwas politische Aufmerksamkeit auf den Zustand des deutschen Schienennetzes gelenkt. Viel zu kurz gekommen ist aber in diesem Zusammenhang angesichts der nächsten bevorstehenden Total-sperrung der Bahnstrecke von Hamburg nach Berlin die Grundsatzfrage, welchen Sinn eigentlich diese sog. Generalsanierung mit Hilfe von langdauernden Totalsperrungen wichtiger Netzteile macht? Erstaunlicherweise findet über diese Frage kaum eine mediale und politische Debatte statt. Und auch in den Parlamenten des Bundes und der Länder (letztere sind massiv betroffen von den Auswirkungen der Totalsperrungen auf den Nahverkehr) und in der Verkehrsministerkonferenz wird kaum kontrovers über das Thema diskutiert.

Zunächst suggeriert das Konzept mit dem Begriff „General“ ja, das ganze Netz würde saniert. Trotz der Zahl von 41 general zu sanierenden Teilstrecken bleiben die größten Teile des deutschen Schienennetzes außerhalb der Generalsanierung. Obwohl sie in einem viel schlechteren Zustand als die Sanierungskorridore sind. Trotzdem beten die Medien und die sich dazu artikulierenden Politischen Statements von Regierung und Opposition das Mantra der DB nach, die Generalsanierung sei alternativlos. Dabei machen unsere Nachbarbahnen in der Schweiz vor, wie man Strecken neben rollendem Rad saniert, aus- und umbaut. Viel wichtiger als die Sanierungsabschnitte wäre im gesamten deutschen Schienennetz eine minimal invasive Modernisierung mit dem Wiedereinbau vieler der Sparpolitik zu Opfer gefallener Weichen und Überholgleise und abgeklemmter Stellwerke und die Wiederinbetriebnahme vieler stillgelegter Strecken. Das unterbleibt weitgehend, man fokussiert sich auf die wenigen Hauptkorridore und vernachlässigt weiter die Fläche.



Es ist bezeichnend, dass weder die DB im Vorstand und Aufsichtsrat noch das Bundesverkehrsministerium noch die Verkehrsministerkonferenz noch die Phalanx der Bahnprofessoren an deutschen Hochschulen noch die EU das Thema intensiv vertiefen. Der ehemalige SBB-Chef Benedikt Weibel ist einer der wenigen, der sich öffentlich traut, die deutsche Generalsanierung als „Selbstmord mit Ansage“ zu attackieren. Er verweist auf die jahrzehntelange Schweizer Praxis des Arbeitens neben rollendem Rad.

Monatelange Autobahnsperungen wären tabu, monatliche Bahnsperungen gelten als sinnvoll?

Man stelle sich vor, im deutschen Autobahnnetz würden nacheinander viele Monate die wichtigsten Magistralen ersatzlos gesperrt. Das würde schnell zu einem Aufstand führen. Allein schon die Ankündigung würde politische Erdbeben auslösen.

Die fehlende Diskurskultur als Problem

Und damit sind wir bei einem Grundübel der deutschen Bahnpolitik. Der fehlenden Diskurskultur bahnpolitischer Themen. Die mediale Kritik beschränkt sich auf oberflächliches und meist mehr kabarettistisches „BahnBASHing“. Die Verlautbarungen aus dem DB Konzern werden von den Medien lammfromm nacherzählt. Fundierte mediale Streitgespräche mit Bahnkritikern sind Rarität. Die DB selber ignoriert durchweg ihre Kritiker und bietet für kritische Bahndebatten kein Forum.

Was treibt Bürgerbahn an?

Daraus hat Bürgerbahn schon vor vielen Jahren gefolgert, dass es nötig ist, den jedes Jahr mit Jubelarien präsentierten Bahnbilanzen einen „Alternativen Geschäftsbericht“ gegenüber zu stellen, der akribisch die vielen Teilthemen und Handlungsfelder durchleuchtet. Dafür kann Bürgerbahn einen großen Kreis von Experten zusammenführen. Dazu gehören auch ehemalige Bahnmanager, kritischen Gewerkschafter, aktive Lokführer, noch nicht betriebsblinde Verkehrsprofessoren und Journalisten, die sich seit Jahrzehnten an den Bahnthemen abarbeiten und Verkehrsfachleute aus den Umweltverbänden und alternativen Bahnverbänden.

Obwohl diese Berichte mittlerweile formal hochprofessionell herausgebracht werden, finden sie leider in den Medien und in der Politik und im Bahntower wenig Echo. Angesichts der vielen skandalösen Managementfehler ist es bedauerlich, dass hier offenbar die vierte Macht im Staat, der kritische Journalismus, nicht gut funktioniert.

Stuttgart 21 als Dauerbrenner

Seit Jahren widmen sich immer mehrere Beiträge des Alternativen Geschäftsberichts dem Dauerbrenner der skandalösen Fehlplanung von Stuttgart 21. Weil sie weit über die Stadt- und Region hinaus exemplarisch das ganze Systemversagen der deutschen Bahnpolitik verdeutlicht.

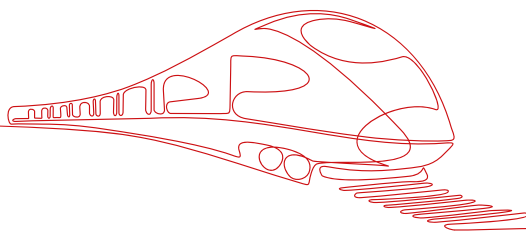
Aber die inzwischen eher desinteressierte mediale Begleitung des Projekts, die es als eher lokales und regionales Problem behandelt, ist bezeichnend für die distanzierte, marginale mediale Aufarbeitung der Bahnthemen. Nur vor 15 Jahren fanden der brutale Polizeieinsatz und die sogenannte Schlichtung vorübergehend großes Medieninteresse. Aber das ist lange vorbei. Inzwischen wurden die Fehler weiter potenziert. Es kam zu gewaltigen finanziellen „Explosionen“ und völlig aus dem Ruder laufenden Zeitplänen. Es kam zu einer in dieser Form einmaligen juristischen Auseinandersetzung zwischen DB und den Projektträgern Stadt, Land, Region und Flughafen über die Übernahme der ungedeckten Kosten. Neue Tunnelprojekte wurden nötig. Es droht das Kappen der Gäubahn nach Zürich, einer wichtigen transeuropäischen Magistrale. Aber daraus wird kein über die Region hinausreichendes mediales Topthema und auch keine politische Aufarbeitung der verheerenden Fehlkalkulationen und Planungsfehler. Das mediale Interesse beschränkt sich auf die unmittelbare Region. Die DB will nicht lernen aus den Problemen und plant weiter ähnliche Projekte, z. B. in Hamburg oder Frankfurt. **Die Bahnpolitik braucht endlich eine Generaldebatte.** Hoffen wir, dass die kommende Bundesregierung nicht einfach weiter macht wie die bisherige, sondern endlich Klimapolitik und Bahnpolitik zusammen neu ausrichtet zum Wohle einer nachhaltigen Mobilität im ganzen Land.



Was will Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

0.3

Heiner Monheim



Bürgerbahn wurde als „**Bürgerbahn statt Börsenbahn**“ (BSB) im November 2000 gegründet. Die Bezeichnung war damals auf den drohenden Bahnbörsengang bezogen, den zunächst die SPD-Grünen-Regierung und dann, forciert 2005 bis 2008, die Große Koalition (CDU/CSU-SPD-Regierung) unter Angela Merkel (CDU) mit Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD), betrieben. Dieser Börsengang konnte im September 2008 verhindert werden. Zur Gründergeneration von Bürgerbahn gehörten Bundestags- und Landtagsabgeordnete aus allen Parteien. Dr. Winfried Wolf († 2023) war seinerzeit der Gründervater und Antreiber.

BsB war 2005 maßgeblich bei der Gründung des Bündnisses Bahn für Alle beteiligt, mit dem es in den Jahren 2006 bis 2021 eng zusammenarbeitete. 2022 wurde diese Zusammenarbeit wegen organisatorischer Differenzen beendet. Daraufhin formierte sich Bürgerbahn 2022 nach zwei Treffen am in Fulda und Kassel neu als „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“. Unsere Ziele sind auf unserer Homepage in einer 14 Punkte umfassenden Grundsatzerklärung dargestellt, die nachfolgend zusammengefasst wird.

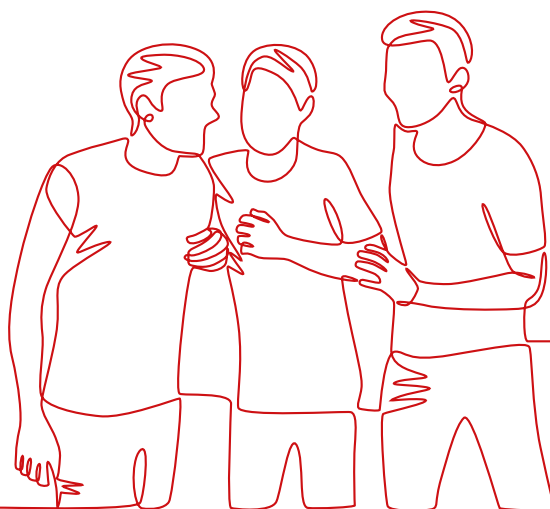


Winfried Wolf

Wir kritisieren die schleichenden Privatisierungsprozesse, durch die das System Schiene geschwächt würde. Der „Wettbewerb“ im Schienenpersonennahverkehr erweist sich zunehmend als kontraproduktiv. Er ist vielfach mit Fahrzeugmangel, mangelhaftem Material, Personalabbau, Lohndumping und betrieblicher Inkompetenz verbunden. Wir begrüßen aber Initiativen von Unternehmen, die von der DB aufgerissene Lücken schließen (beispielsweise in den Bereichen Nachtzug und Autoreisezug).

Wir kooperieren mit anderen Organisationen, die die Verkehrs- und Bahnpolitik kritisch begleiten und bahnzerstörerische Großprojekte verhindern wollen. Wir organisieren dazu Konferenzen und Dokumentarfilme. Wir versammeln vielfältige Kompetenzen aus Verkehrsplanung, Verkehrsforschung, Verkehrsunternehmen, Verbänden und Initiativen. Wir bilden damit eine „Denkfabrik für eine starke Schiene“ und eine Bürgerbahn.

Wir fordern eine Klimabahn, die im Nah-, Regional- und Fernverkehr, Personen- und Güterverkehr wieder zur Nr.1 wird. Wir glauben, dass viele Menschen und Betriebe bereit sind, Busse und Bahnen wieder mehr zu nutzen, wenn das Angebot überall attraktiv gestaltet wird. Dafür kann der öffentliche Verkehr der Schweiz Vorbild sein. Seine Systeme sind in einem einheitlichen Takt- und Tarifsysteem organisiert. Und erschließen das ganze Land ohne Präferenz für die großen Metropolen. Deswegen fordern wir eine **Dezentralisierung der Investitionen und eine Konzentration der Investitionen auf den Nachholbedarf für ein dichtes bundesweites Netz.**



Die Schieneninfrastruktur befindet sich in einem miserablen Zustand. Jahrzehntlang wurden immer mehr Netzteile stillgelegt, ganz besonders zu Lasten der Güterbahn. Und im verbleibenden Netz wurde oft auf Verschleiß gefahren. Notwendig ist eine durchgängige Elektrifizierung und Grundsanierung des ganzen Netzes, auch in ländlichen Regionen. Es darf keine weiteren Stilllegungen von Bahnanlagen und Veräußerungen von Bahnhöfen geben, stattdessen sind mit System Reaktivierungen nötig. Wir fordern eine Konzentration der DB auf den Schienenverkehr im Inland.

Langsamfahrstellen und Engpässe im Netz müssen schnell beseitigt werden. Die Leistungsfähigkeit muss durch neue Ausweich- und Überholgleise, Weichen, Kreuzungsstellen, Gleisanschlüsse und dezentrale Stellwerke gesteigert werden.

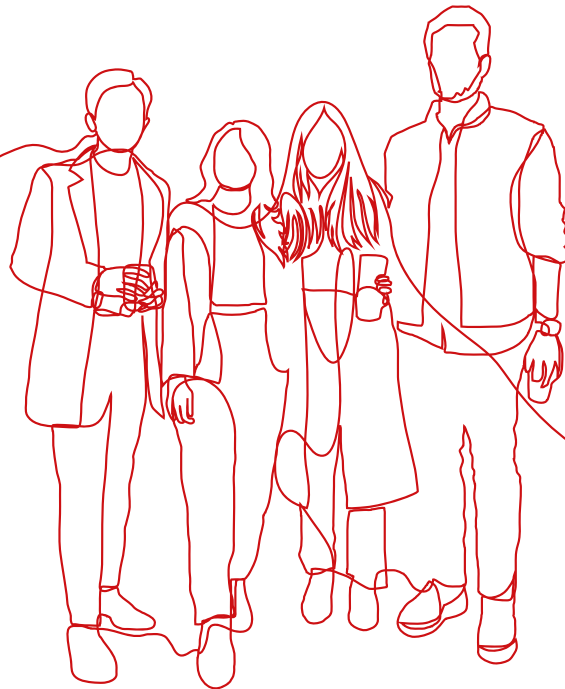
Es braucht viele neue S-Bahnsysteme und viele neue Haltepunkte. **Die Investitionen in das Netz müssen gerecht verteilt werden und dürfen nicht von wenigen Großprojekten der Hochgeschwindigkeitsbahn und der Immobilienspekulation an Großbahnhöfen monopolisiert werden.**

Die Standards für Infrastruktur und Fahrzeuge müssen flexibilisiert werden. Auch kleine Fahrzeugformate werden benötigt. Anstelle der bislang für einige Neu- und Ausbaustrecken favorisierten Hochgeschwindigkeit bis 300 km/h ist eine durchgängige Systemgeschwindigkeit anzustreben, für die im Fernverkehr meist 160-200 km/h ausreichen. Das erlaubt eine flexible, landschafts- und ortsverträgliche Trassierung von Neubaustrassen ohne extrem teure Tunnel- und Brückenprojekte.

Die Sanierung und Modernisierung des Netzes muss zeitnah neben rollendem Rad erfolgen. Monatelange Totsperrungen von Strecken kommen nicht in Frage.

Die Infrastrukturgesellschaften für das Netz, die Bahnhöfe, die Energie und Logistik müssen zusammengefasst werden in einer gemeinnützigen Struktur und ohne Gewinnabführung an die Holding. Die neu geschaffene InfraGO erfüllt diese Forderung noch nicht.

Wir fordern ein einheitliches Taktsystem nach dem Vorbild der Schweiz mit optimalen Anschlüssen im Nah- und Fernverkehr. Das Fernverkehrsangebot muss wieder durch IR-Züge ergänzt werden, die die mittleren Reiseweiten bedienen und auch kleinere Großstädte die vielen Mittelzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir vertreten den Grundsatz „**Takt vor Tempo**“ mit einem integrierten Taktfahrplan, der Nah-, Regional- und Fernverkehr optimal verknüpft.



Wir fordern den Stopp der großen, bahverkehrszerstörenden und unnötigen Infrastrukturprojekte wie unter anderem Stuttgart 21, Zweite-S-Bahn-Stammstrecke in München, Frankfurter Fernbahntunnel, Hamburg Altona/Diebsteich und Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Bielefeld und Würzburg – Nürnberg. Die dadurch frei werdenden Mittel sollen für viel netzwerkstärkere Projekte zur Elektrifizierung, Beseitigung von Engpässen, Reaktivierung von Strecken, neue S-Bahnsysteme eingesetzt werden.

Wir fordern eine Erweiterung des deutschen und europäischen Nachtzugverkehrs mit Schlaf- und Liegewagen, an der sich die DB mit eigenen Angeboten und neuen Fahrzeugen beteiligt. Damit kann ein größerer Teil des innerdeutschen und europäischen Flugverkehrs auf die Schiene verlagert werden.

Wir fordern ein einfaches, kundenfreundliches Preissystem, in dem das Deutschlandticket auch dauerhaft durch Bund und Länder abgesichert wird. Wir fordern eine ergänzende „Plus-Variante“ für den Fernverkehr, die das immer kompliziertere Bahn-Card- und Flexpreisangebot ablöst und orientieren uns am Schweizer Generalabo und dem österreichischen Klimaticket. **Wir wollen die tarifliche Trennung von Fernverkehr und Nahverkehr und die Zuschlagspflicht abschaffen.**

Ausreichendes und angemessen bezahltes Personal ist Voraussetzung für eine gut funktionierende Bahn. Wir fordern eine Aufstockung der im produktiven Bereich Beschäftigten und einen **Abbau des Wasserkopfs im administrativen Bereich und im Management.** Für Führungsaufgaben kommen nur Menschen in Betracht, die lange genug im System Bahn gearbeitet haben und die selber für eine bessere Bahn brennen.

Wir wollen eine massive Reduzierung der klimabelastenden Kfz-Verkehre mit Pkw und Lkw und des Luftverkehrs und einen Ausstieg aus dem Teufelskreis von immer mehr Stau und immer mehr Straßenbau. Der Straßenverkehr muss dafür neu reguliert werden durch angemessene Tempolimits (30/80/120) und eine Anlastung der direkten und indirekten Kosten über ein alle Straßen und Fahrzeugtypen umfassende Straßennet. Die Subventionierung des Straßenverkehrs muss beendet werden.

Mitglieder bei Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene sind

Tom Adler / Isabel Arent / Angela Bankert / Dieter Barkow / Heino Berg / Karl-Dieter Bodack / Thilo Böhmer / Stefan Brunotte / Ernst Delle / Dieter Doege / Dirk Elmer / Dr. Christoph Engelhardt / Klaus Gietinger / Roswitha Götz / Dipl.-Ing. Eberhard Happe / Johannes Hauber / Prof. Wolfgang Hesse / Joachim Holstein / Michael Jung / Andreas Kegreiß / Andreas Kleber / Volker Krombholz / Ernst-Günter Lichte / Prof. Heiner Monheim / Roland Morlock / Andreas Müller-Goldenstedt / Prof. Helge Peukert / Manuel Poblitzki / Jürgen Resch / Markus Schmidt / Martin Schwager / Jürgen Zimmermann /

1 8 Thesen zum Zustand der DB

Michael Jung

- 1 **Für das desaströse Ergebnis der DB ist vor allem das amtierende, aber auch das vorangegangene Top-Management der DB verantwortlich.** Ein japanischer Vorstandsvorsitzender würde es gar nicht erst wagen, das schlechte Ergebnis, welches im Gegensatz zu früheren Jahren nicht mehr schön-geredet werden kann, zu verteidigen, sondern hätte gleich Harakiri gemacht. Erstaunlich nur ist: Null Selbstkritik des Managements, keine Rücktritte und ein Aufsichtsrat, der eine „lame duck“ (einen abgehalfterten Staatssekretär aus dem ehemaligen Lindner-Ministerium) als Vorsitzenden hat, und deswegen nicht durchgreift.
- 2 Als Ursache für die schlechte Performance der Bahn hat der Vorstand nun die **marode Infrastruktur** ausgemacht. Abgesehen davon, dass die Infrastruktur sich nicht über Nacht oder von einem auf das andere Jahr so krass verschlechtert, sondern dies ein schleicher Prozess ist, der sich über fast zwanzig Jahre hinweg, und davon seit 2010 unter tätiger Mithilfe des jetzigen Vorstandsvorsitzenden als Chefcontroller der Bahn entwickelt hat, ist die Schuldzuweisung auf die Infrastruktur ein geschickter Schachzug. Denn die Bahninfrastruktur wird im Wesentlichen aus dem Bundeshaushalt finanziert und damit kann man die Verantwortung auf die Politik abschieben, die keine ausreichenden Finanzmittel für die Erneuerung der Bahninfrastruktur zur Verfügung gestellt habe.
- 3 Und **die Politik hat trotz vieler Worte kein Konzept, wie die DB AG zu steuern ist.** Darauf hat der Bundesrechnungshof mehrfach, erneut im Dezember 2024, hingewiesen. Weder wurde nach einem Jahr der Existenz der DB InfraGO AG der lange angekündigte Infraplan vorgelegt, noch für den Sektorbeirat eine Aufgabenstellung erarbeitet, obwohl das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Geschäftsstelle betreibt. Der Sektorbeirat soll der Erhöhung der Transparenz und Beteiligung sowie dem fachlichen Austausch dienen, aber DB-kritische Verbände und Bürgerinitiativen bleiben ausgeschlossen.
- 4 Noch nicht einmal eine Debatte über eine Repriorisierung von Großprojekten wurde von der Politik angestoßen. Vielmehr ist ein **krampfhaftes Festhalten an falschen, teuren und immense Ressourcen bindenden Großprojekten** (Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnstammstrecke Hamburg-Altona, Generalsanierung) festzustellen, die wie S 21 und Hamburg-Diebstei teure Tunnelprojekte (Pfaffensteigtunnel, Verbindungsbahntunnel) nach sich ziehen, damit die falsch konzipierten Projekte sich nicht zu neuen Engstellen im Netz der DB entwickeln. Gleichzeitig werden ganze Planungsstäbe damit beschäftigt, neue Megaprojekte (HGV-Strecken Hannover – Bielefeld – Hamm, Würzburg – Nürnberg, 30 km Tunnelneubau zur Unterfahrung des Erzgebirges auf der Strecke Dresden – Prag) vorzubereiten. Sie binden immense Ingenieur- und Planungskapazitäten, die fehlen, wenn es um kleinteilige Engpassbeseitigung, Reparaturen im Bestandsnetz und der Reaktivierung von Nebenbahnen geht.
- 5 Ganz besonders **dramatisch ist Lage bei DB Cargo** mit einem Verlust von mehr als einer halben Milliarde Euro in 2024. Dieser darf aufgrund einer EU-Direktive nicht mehr aus der Konzernkasse ausgeglichen werden. Wenn DB Cargo bis Ende 2026 kein positives Geschäftsergebnis vorlegen kann, wird die bisher aus Konzernmitteln erfolgte Verlustübernahme als unzulässige und damit strafbewehrte Beihilfe gewertet. Es droht der Abbau von 5.000 Stellen. Es droht die Umwandlung von DB Cargo in einen reinen Logistiker, der die Erbringung der Transportleistungen an private Güterverkehrsunternehmen als Dienstleister outsourced.



Quelle: unsplash/Kay Gradert

6

Ganz bedrohlich ist das Geschäftsgebaren der DB InfraGo, resultierend zum einen aus der Führung der Gesellschaft in der Rechtsform einer AG im Konzernverbund der DB AG, zum anderen aus der Politik der Bundesregierung, die DB Infrastruktur nicht in ausreichendem Maße aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren, sondern die DB AG auf den Kapitalmarkt zu verweisen. Angesichts des, nachdem Verkauf von DB-Schenker, faktisch halbierten Umsatzes des Konzerns DB AG, musste der Bund erhebliche Eigenkapitalzuführungen leisten, um die DB auf den internationalen Kapitalmärkten weiterhin kreditwürdig zu halten. Die DB InfraGo versucht die hohen Kosten dieser Finanzierungsstrategie über eine drastische Erhöhung der Trassenpreise um bis zu 30% auf DB Fernverkehr und den Güterverkehr abzuwälzen. Eine Reform des Trassenpreissystems und eine langfristige Absicherung der Finanzierung von Bahninfrastruktur muss ganz oben auf der Prioritätenliste einer neuen Bundesregierung stehen. Vermutlich fällt eine Lösung dieses Problems der Finanzierung weiterer Aufrüstung zum Opfer.

7

Sollten der DB InfraGo AG aus dem geplanten **500 Milliarden Infrastruktursondervermögen** substanzielle Mittel zufließen, angestrebt werden mindestens 100 Milliarden im Zeitraum von 10 Jahren, **gibt es keinen Reformdruck und es drohen sich die vorgenannten Zustände zu perpetuieren**. Schlüsselfrage für die DB wird sein, werden diese via Schuldenaufnahme generierte Mittel der DB InfraGo als Zuschüsse kostenfrei zur Verfügung gestellt oder werden das weitere, die Bilanz der DB AG belastende, Kredite mit entsprechenden Zinsen sein.

8

Andererseits bietet das Infrastruktursondervermögen die Chance die Bahn Infrastruktur in Deutschland grundlegend zu sanieren und auf den Stand der Nachbarländer Schweiz und Österreich zu bringen. Dafür ist aber **eine Bahnreform 2.0 erforderlich**. Diese muss einen vollständigen Austausch des für die gegenwärtige Krisenlage verantwortliche Top Management, die Umwandlung der DB AG in die Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts, eine sofortige Beendigung der sich finanziell als Fass ohne Boden erweisenden Großprojekte sowie eine generelle Repriorisierung der Investitionsstrategie der DB umfassen unter den Kriterien: Sanierung vor Neubau, Engpassbeseitigung und Reaktivierung von Strecken. Die Bahn muss wieder zur Flächenbahn werden.

1
1.1

1 Welche Themen sind uns wichtig:

Michael Jung

1 Kernaufgabe des Alternativen Geschäftsberichts ist eine Kritik der Politik und des Geschäftsgebarens der DB. Dieses schlägt sich nirgends so klar nieder wie in den Geschäftszahlen. Die aktuellen 2024er Zahlen werden erst in einigen Tagen veröffentlicht, daher beschränkt sich unsere Analyse auf die Zahlen des 1. Halbjahres 2024. Das Ergebnis für das Gesamtjahr dürfte ähnlich desaströs aussehen. Ganz im Gegensatz dazu können die Bahngesellschaften der Nachbarländer Deutschlands (DSB, CD, ÖBB, SBB) über hervorragende Geschäftszahlen und neue Passagierrekorde in 2024 berichten. Gründe dafür legt B. Weibel, der ehemalige Chef der SBB und langjähriger Aufsichtsratsvorsitzender einer erfolgreichen privaten Bahngesellschaft dar und erläutert das Erfolgsrezept von ÖBB und SBB (unter 19). Die Ursachen für die Misere der DB AG sind vielfältig. Wir versuchen einige davon zu beleuchten. Dazu der Artikel von H. Monheim (unter 0.1) „Jahr der Krisen“, von M. Jung zum Zustand der DB (unter 1.0) und zur wirtschaftlichen Lage und den Perspektiven des Bahnverkehrs (unter 2.0). Dazu auch der Artikel „DB AG ein Fass ohne Boden“ von D. Doege (2.1), warum hohe Mittelzuweisungen aus dem geplanten Infrastruktursondervermögen ohne eine substanzielle Reform der DB AG kontraproduktiv sind. Eine Analyse der Entschädigungszahlungen im DB-Fernverkehr (3) von D. Doege beleuchtet die dramatisch gestiegene Unpünktlichkeit der DB und was diese für die Passagiere bedeutet. Das Selbstverständnis von Bürgerbahn aus dem heraus wir die DB kritisieren und u. a. diesen Bericht erstellen, legt H. Monheim unter 0.2 dar.

2 Dreh- und Angelpunkt für ein störungsfreies Funktionieren der Bahn ist der Zustand der Bahninfrastruktur. **Die DB hat ihre Ingenieur- und Baukapazitäten im Wesentlichen auf die schon häufig kritisierten Großprojekte konzentriert**, die unterschiedliche Verfasser einem kritischen Review unterziehen (siehe Punkte 5.1-5.11). Als Konsequenz davon bleiben keine Kapazitäten für die Beseitigung der notorischen Engpassstellen mehr übrig. Wir haben die von Bürgerbahn vor zwei Jahren identifizierten größten Problemstellen im DB Netz einer Nachschau unterzogen und festgestellt, dass sich so gut wie nichts getan hat. (siehe Artikel von M Jung: 13 Engstellen – Revisited unter 4.0).

3 Die **falsche Investitionsstrategie der DB im Fernverkehr** hat in 2024 zum Passagierrückgang in diesem Marktsegment beigetragen. In dem boomenden Segment des Nachtzugverkehrs hält sich die DB vornehm zurück und betätigt sich für die ausländischen Anbieter, die erfolgreich in diesem Segment unterwegs sind, als Bremser (siehe Artikel von J. Holstein von Back on Track unter Punkt 6).

4 **Das Deutschlandticket ist das einzig erfolgreiche Produkt der Verkehrswende** der Ampelkoalition. Durch seine ungesicherte Finanzierung ist sein Fortbestand nach 2025 extrem gefährdet. Dazu haben aber auch die reformunwilligen Aufgabenträger und Verkehrsverbünde sowie die bürokratischen Vergabestrukturen im Schienenpersonennahverkehr beigetragen. Siehe dazu die Artikel von J.G. Koenig, H. Monheim, M. Jung unter Punkt 7)

5 Kritisch setzen wir uns auch mit den **strukturellen ideologischen Scheuklappen** auseinander, die zu den Fehlentwicklungen bei der DB beigetragen haben. Das betrifft sowohl den Fahrzeugbau wie auch die Infrastruktur und die Bahnhöfe als zentrale Zugangspunkte zum System Bahn. (Siehe dazu die Artikel von H. Monheim zur Standardisierung im Fahrzeugbau (13), zur notwendigen Transformation der Autoindustrie (11), zur Wiederentdeckung der Bahnhöfe (15) und zur Relevanz von Geschwindigkeit bei der Systemplanung der Bahn (12). In letzterem Artikel werden die überzogenen Vorgaben für die Höchstgeschwindigkeiten analysiert, die die fatalen Grundlagen für die fehlgeplanten Großprojekte



Quelle: Pixabay/hbl_media

te bilden. Diese wiederum fließen dann in den verkorksten 3. Zielfahrplanentwurf für den Deutschlandtakt ein (siehe dazu den Artikel von Reich/Grimm: Deutschlandtakt in weiter Ferne unter Punkt 8.) Kritisch setzen wir uns auch mit der derzeit gängigen Methodik der Nutzenermittlung als Grundlage von Investitionsentscheidungen für Bahnprojekte auseinander, die in hohem Maße manipulationsabhängig ist und aufgrund falscher Bewertungskriterien zu falschen Investitionsentscheidungen führt (siehe Artikel von D. Doege dazu unter 9.)

6 Aus dem DB Alltag kommen Beiträge zum Nachtzugverkehr (6.), der sträflichen vernachlässigten Bordgastronomie im Fernverkehr vom Gastronomieexperten A. Kleber (unter 14.) und der Verdrängung relevanter Probleme des Brandschutzes in Eisenbahntunneln, die durch die rasant anwachsende Zahl von Tunnelstrecken im Netz der DB künftig eine noch größere Bedeutung gewinnen werden (siehe den Artikel von C. Engelhardt unter 18.). Gleichermäßen diskussionsbedürftig ist die Aufarbeitung der schweren Eisenbahnunglücke von Burgrain und Rönneburg. Entsprechende Fragen stellen D. Doege und U. Dübgen (unter 10).

7 Das Umweltthema treibt uns umso mehr um, je häufiger durch die Planung neuer HGV- und damit verbunden gigantischer Tunnelstrecken Belange des Umwelt- und Klimaschutzes immer wieder missachtet werden. Dazu die Artikel zum Greenwashing der DB von M. Jung (16.1.) und dem notwendigen Beitrag, den der Bahnverkehr zur CO₂ Reduktion des Verkehrssektors leisten muss, aber nicht leistet, weil der CO₂-Rucksack bei der Evaluation von Neubauprojekten keine Rolle spielt (Artikel von W. Reich und C. Grimm unter 16.2).

8 Last but not least wagen wir einen **Blick in die Zukunft, die für die Deutsche Bahn DB eher grau aussieht**. Eine neue Bundesregierung, die –wie es derzeit aussieht– wieder mehr dem Straßenbau zugeneigt ist und gerne die DB zerschlagen will, um den Fernverkehr leichter zur Finanzierung der Aufrüstung an Hedgefonds verscherbeln zu können. Siehe die Auseinandersetzung um die Zukunftsperspektive der DB in den Beiträgen von Arno Luik über „Die nicht rettbare Bahn“ (20.1), von M. Jung zu: „Was getan werden muss um die Bahn zu retten“ (20.2) und H. Monheim: „Visionen einer guten Bahn“ (20.3).

2
2.1

Zur wirtschaftlichen Lage der DB im Jahr 2024

Michael Jung

Das Desaster kann kaum größer sein

Die wirtschaftliche Lage der DB ist schlechter als allgemein in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Ein geschickter Werbeauftritt und eine kreative Buchhaltung bei der DB kaschieren gut die traurige Realität.

Bilanztricks rund um Arriva- und Schenker-Verkäufe

Wurde im Integrierten Jahresbericht des DB-Konzerns für 2023 noch der Umsatz der im September 2023 verkauften Geschäftsaktivitäten der Auslandstochter Arriva mit aufgeführt, weil die Transaktion formal erst im ersten Halbjahr 2024 vollendet wurde, wählt die DB in Ihrem Bericht 2024 genau das gegenteilige Vorgehen. So wurde die Logistiktochter DB-Schenker im September 2024 an das dänische Logistikunternehmen DSV A/S, an dem pikanterweise auch der US-Hedgefonds Blackrock (gab es nicht einen prominenten CDU-Politiker, der Aufsichtsratsvorsitzender des deutschen Ablegers von Blackrock war?) beteiligt ist, verkauft. Die Abwicklung des Verkaufes wird sich noch bis ins 1. Halbjahr 2025 hinziehen. Daher wäre zu erwarten gewesen, dass der 2024er Geschäftsabschluss der DB noch die (positiven) Geschäftszahlen von DB-Schenker enthalten würde. Weit gefehlt. Denn durch diesen Darstellungstrick gelingt es, die nackten 2024er DB-Zahlen besser gegenüber den um das positive DB-Schenker-Ergebnis bereinigten DB-Vorjahreszahlen aussehen zu lassen. So konnte der Bahnvorstand auf seiner Bilanzpressekonferenz verkünden: „**Die DB hat das Geschäftsjahr 2024 mit einem operativen Verlust von 333 Mio. Euro abgeschlossen [...] und konnte damit seinen Verlust im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 Mrd. Euro reduzieren.**“ Der Bilanzverlust konnte mit dieser Rechenmethodik um eine knappe Milliarde auf **1,77 Mrd. Euro** reduziert werden. (2023: -2,7 Mrd. Euro; inkl. der gewinnbringenden Aktivitäten von DB-Schenker jedoch nur -974 Mio.). Insoweit eignete sich der Ergebnisbeitrag von DB-Schenker ideal dazu, die Misere der reinen Bahnaktivitäten zu vertuschen. Und die Verringerung des Verlustes der DB-Bahnaktivitäten konnte vom DB-Management als Erfolg verkauft werden und Vorstandschef Dr. Lutz bekam für diese „hervorragende Managementleistung“ noch einen Extrapbonus von 2,1 Mio. Euro!

Hoher Schuldenberg

Die **Nettofinanzschulden verharren mit 32,6 Mrd. Euro** auf einem hohen Stand und entsprechen mittlerweile 125 % des Umsatzes der DB. Die Reduktion der Nettofinanzschulden gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Mrd. Euro resultiert einzig aus der **Zufuhr von 5 Mrd. Euro frischem Eigenkapital durch den Bund**, sodass die DB die eingeräumten Kreditlinien nicht voll nutzen musste. Ohne die Aufstockung des Eigenkapitals und ohne die Bewertung der DB durch die Ratingagenturen als de facto 'Staatsrisiko Deutschland' hätte die DB allein auf Basis ihrer Bilanzzahlen keinen Zugang zu den Kreditmärkten mehr und wäre innerhalb kürzester Zeit pleite.

Summarische Investitionssummen ohne Details zu den desaströsen Großprojekten

Die Investitionen der DB AG beliefen sich 2024 auf 18,2 Mrd. Euro, wovon nur etwas weniger als ein Drittel (5,9 Mrd. Euro) eigenfinanzierte Investitionen waren, zum Beispiel für die Erneuerung der Fernverkehrsflotte. Mehr als 16 Mrd. Euro kamen aus Investitionszuschüssen und durch Eigenkapitalerhöhungen für Infrastrukturinvestitionen vom Bund. Leider legt die DB in ihrem Zahlenwerk keine Details offen, welche Investitionen aus öffentlichen und aus DB eigenen Mitteln in welchen Jahrestanchen in welche Investitionsprojekte geflossen sind. So bleibt nach wie vor unklar, wie die von den Investitionskosten völlig aus dem Ruder gelaufenen Großprojekte Stuttgart 21 und 2. S-Bahnstammstrecke München schlussendlich finanziert wurden/werden.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont

Umsatzrückgang durch Herausnahme von Schenker- und Arriva-Zahlen

Der **Umsatz der DB AG** (jetzt ohne DB-Schenker) stieg 2024 **leicht um 0,4% auf 26,2 Mrd. Euro**. Aber im Vorjahr entfielen vom Gesamtumsatz des DB-Konzerns in Höhe von noch 45,2 Mrd. Euro allein 19,1 Mrd. Euro oder 42% auf DB Schenker. Dieser Umsatz wurde auch mehrheitlich im Ausland erzielt. Pauschal gesagt ist nach dem Verkauf von Arriva und DB Schenker der Bahnkonzern nur noch halb so groß wie 2022, als der DB-Konzern, dank der durch Corona bedingt exorbitanten Frachtraten im internationalen Speditionsgeschäft einen Umsatz von 52 Mrd. Euro erzielte und das Bahnmanagement sich und die DB als „Global Player“ sah und mittelfristig in die Liga von Post/DHL (Umsatz 2024: 84,2 Mrd. Euro) und Deutsche Telekom (Umsatz 2024: 115,8 Mrd.) aufsteigen wollte.

Tabelle 1: Finanzkennzahlen 2018 bis 2024
Deutsche Bahn AG (Konzern)

	2018	2020	2021	2022	2023	ohne Schenker	2024
Umsatz bereinigt	44.024	39.902	47.250	56.300	45.191	26.087	26.203
Ergebnis vor Steuern	1.172	-5.484	-788	930	-1.959	-2.701	-1.770
EBIT bereinigt	2.111	-2903	-1.552	1.250	-964	-2.180	-333

Aufschlussreich ist die Betrachtung der Gewinne und Verluste in den einzelnen Geschäftsfeldern der DB AG.

Starke Verluste im Fernverkehr legen Überprüfung der Angebots- und Infrastrukturstrategie nahe

Im Fernverkehr verdoppelte die DB in 2024 ihren operativen Verlust gegenüber dem Vorjahr auf 96 Mio. Euro und transportierte mit 133,4 Mio. Reisenden knapp 7 % weniger Fahrgäste als im Vorjahreszeitraum. Ohne Entschädigungszahlungen für Verspätungen in Höhe von mehr als 200 Mio. Euro wäre das Geschäftsergebnis allerdings positiv gewesen. Im Klartext: pro Tag haben durchschnittlich 20.000 Fahrgäste weniger den Fernverkehr der DB benutzt. Die Reisendenzahl liegt damit exakt auf dem Niveau von 2015. Die angebliche Angebotsoffensive ist nur eine Werbenummer, hat also bisher nichts gebracht. Die Verkehrsleistung sank um 3 Prozent auf 44,1 Mrd. Personenkilometer. Laut DB ist dafür ursächlich die um 6 Prozentpunkte auf 62,5 % weiter verringerte Pünktlichkeit im Fernverkehr. Das dürfte nicht die alleinige Erklärung dafür sein. Denn gleichzeitig kürzte die DB das Angebot an Fernverkehrszügen im Berichtsjahr um 100 pro Tag oder 6,1 %, und es wurden 22 Lokomotiven und 342 Reisezugwagen, davon allein 266 alte Intercity/EC und Speisewagen aus dem Verkehr gezogen und verschrottet, an die Inlandskonkurrenz (Flixtrain) oder ins Ausland verkauft. Damit verringerte sich das Sitzplatzangebot um 13.000 Plätze pro Tag oder 4,4 % allein gegenüber dem Vorjahr. Die längerfristige Entwicklung ist unten stehender Tabelle zu entnehmen.

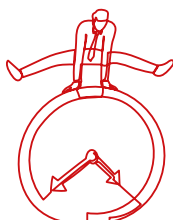
Black Box BahnCard mit enttäuschenden Zahlen

Interessant ist auch immer wieder, welche Zahlen die DB veröffentlicht und welche nicht. Früher wurde auch immer die Zahl der BahnCardnutzer berichtet, aufgeteilt nach BahnCard 25, 50 und 100. Daraus war ersichtlich, wie vergleichsweise wenige Kunden die BahnCard 100 mit ihrem hohen Preis besitzen. Jetzt wird nur noch die Gesamtzahl berichtet, und die ist um 332.000 oder 6,6 % auf nur noch 4.687 Mio. BahnCardinhaber zurückgegangen. Dazu hat neben dem Deutschlandticket vor allem die nur noch digitale Verfügbarkeit der BahnCard beigetragen. Rechnet man die Nutzerzahl des Schweizer Generalabos, das der BahnCard 100 entspricht, auf die Bevölkerungszahl Deutschlands hoch, dann müsste es rund 4,5 Mio. Inhaber einer BahnCard 100 geben. 2023 (neue Zahlen rückt die DB nicht raus) waren es gerade einmal 42.700, also weniger als 1 % des Niveaus der Schweiz!

Anteilseignern im DB AG Konzernaufsichtsrat die fachliche Eignung abgesprochen werden (siehe dazu die Ausführungen im Alternativen Geschäftsbericht 2023). Insoweit kann das Management der DB AG quasi unbeaufsichtigt vor sich hin werkeln mit den bekannten Ergebnissen, dass der Anteilseigner quasi am Nasenring durch die Manege gezogen wird und dafür auch noch bezahlen darf.

Tabelle 2: Konzernbestandteile der Deutschen Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2018 bis 2024
Fernverkehr

DB Fernverkehr	2018	2020	2021	2022	2023	2024
Außenumsatz (Mio €)	4.528	2.753	2.792	4.845	5.729	5.674
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	417	-1.681	-1.790	-39	-43	-96



Nachfragegewinn im Nahverkehr, trotzdem Angebotsrückgang

Im Regionalverkehr profitierte die DB vom Deutschlandticket, wo sie mit 1.733 Mio. Reisenden 2,1 % mehr Fahrgäste transportierte als im Vorjahr bei gleichzeitig um 5,9 % gestiegener durchschnittlicher Reiseweite, was die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, um 8,3 % ansteigen ließ. Dies trotz der weiter auf 90,7% gesunkenen Pünktlichkeit, wobei ausgefallene Züge nicht in die DB-Pünktlichkeitsstatistik eingehen. Parallel dazu erfolgten Angebotskürzungen, indem durchschnittlich pro Tag 813 (-3,7 %) Nahverkehrszüge weniger verkehrten, sodass die Betriebsleistung im Regionalverkehr um 3,3 % sank. Aus der DB-Statistik geht nicht hervor, ob diese Zahl auch die unplanmäßig ausgefallenen Züge beinhaltet, vermutlich aber nicht. Gleichzeitig wurden durch die Ausmusterung von 133 Nahverkehrswagen im Tagesdurchschnitt 8.000 Sitzplätze weniger zur Verfügung gestellt. Die Fahrgäste merken diese Rationalisierungsmaßnahmen an immer häufiger überfüllten Nahverkehrszügen. So konnte die DB aus einem operativen Verlust im Vorjahr nunmehr 2024 einen Gewinn von 108 Mio. Euro machen, allerdings auf Kosten des Reisekomforts für die Fahrgäste. DB Regio muss wieder besser wettbewerbsfähig werden

Da rund zwei Drittel der Umsatzerlöse im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus den steuerfinanzierten Regionalisierungsmitteln der Aufgabenträger stammen, stellt sich hier die Frage nach der richtigen Konzeption der Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Es widerspricht der sparsamen Verwendung von Steuermitteln, wenn daraus die Gewinne der DB im Regionalverkehr zu großen Teilen gespeist werden. Mittlerweile erbringt die DB nur noch rund 60 % der gesamten Verkehrsleistungen im SPNV, die anderen 40 % entfallen auf dritte EVUs, häufig Tochterunternehmen ausländischer Staatsbahnen. (Siehe dazu den Artikel von G. Koenig zur Auftragsvergabe im SPNV). Eine Gesamtberichterstattung für die Verkehrsleistungen im SPNV von DB und Dritten Anbietern, die öffentlich zugänglich wäre, gibt es leider nicht.

Tabelle 3: Konzernbestandteile der Deutschen Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2018 bis 2024
Nahverkehr

DB Nahverkehr	2018	2020	2021	2022	2023	2024
Außenumsatz (Mio €)	8.862	7.553	7.929	8.921	9.536	10.096
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	492	-451	-417	-31	22	108

Zur Korrelation von Reisendenzahlen und Pünktlichkeit die nachstehende Tabelle.

Tabelle 4: Reisende und die Pünktlichkeitsquote im Fern- und Nahverkehr 1997, 2005 und 2018-2024;
Zielvorgaben für 2028

	1997	2005	2018	2020	2021	2022	2023	2024	Ziele 2028
Reisende Fernverkehr (DB)	152,2	119,9	147,9	79,9	81,3	132	140,3	133,4	300*
Reisende Nahverkehr (DB Regio)	1.489	1.172	1.940	1.215	1.121	1.605	1.697	1.733	3.900 > 2.500*
Pünktlichkeit Fernverkehr	...	...	74,9 %	81,8 %	75,2 %	65,2 %	64,0 %	62,5 %	85 % 80 %*
Pünktlichkeit Nahverkehr	...	...	94,0 %	95,6 %	93,6 %	91,8 %	91,4 %	90,7 %	95 % 92-94 %*

*2024 reduziert auf ...

Tabelle 5: Grunddaten Personenverkehr der Deutschen Bahn 1994 bis 2024

	1994	1998	2000	2014	2018	2023	2024	Vergleich 2024 zu 2000
Sitzplätze DB gesamt (in Tsd.)	1.147	1.360	1.463	1.255	1.226	1.257	1.236	- 15,5-
Sitzplätze DB Nahverkehr (in Tsd.)*	... ***	1.084	1.182	1.052	997	963	955	19,2 %****
Sitzplätze DB Fernverkehr (in Tsd.)	...	258	281	203	229	294	281	+/-0 0
Züge je Stichtag Nahverkehr*	32.05	31.00	28.99	23.44	22.55	22.70	20.93	-27,8****
Züge je Stichtag Fernverkehr	1.119 **	rd. 1.000	1.557	1.290	1.476	1.617	1.518	-2,5

* Ab 1998 = DB Regio

** 1993 (= letztes Jahr vor der Bahnreform waren es noch 1368 Züge je Tag

*** 1993 1.288 Mio

**** diese Zahlen reflektieren auch der Verlust von Nahverkehrskonzessionen der DB an Wettbewerber

Alle Zahlen aus Daten & Fakten, welches die DB AG parallel zu den Integrierten Konzernberichten herausgibt.

DB-Cargo braucht neue Angebots- und Infrastrukturstrategie

Ganz trübe sieht es bei DB Cargo aus, die mit 179,8 Mio. Tonnen 9 % weniger Fracht transportierte und mit minus 357 Mio. Euro der größte Verlustbringer im DB-Konzern ist, obwohl es gelang, den Verlust um 140 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr zu reduzieren. Die Verkehrsleistung von DB Cargo in Deutschland, gemessen in Tonnenkilometer, ging sogar um 10,5 %, die Betriebsleistung gemessen in Trassenkilometer um 10,8 % zurück. Dies mag partiell auch durch die häufigen Streckensperrungen (siehe Artikel zum Thema Generalsanierung) bedingt sein, die zu einer Rückverlagerung von Transporten auf die Straße geführt haben. Angesichts des nicht marktgerechten Güterwagenbestandes bei DB Cargo (dort wurden 9,5 % der Güterwagenflotte ausgemustert, die damit auf 71.177 Waggons schrumpfte, die aggregierte Ladekapazität sank sogar um 15 %), dürfte es für die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn schwierig werden, künftig – wie von der EU gefordert – ab 2026 Gewinne einzufahren, zumal die bisherigen privaten Waggonvermieter zunehmend ganzheitliche Logistikkonzepte anbieten und mittlerweile auch über eine ausreichende Zahl von Lokomotiven verfügen. Ganz offensichtlich haben die privaten Waggonvermieter in größerem Umfang Mietverträge mit der DB gekündigt oder nicht erneuert, denn die Zahl der von der DB angemieteten Wagen ging um ein Drittel auf nur noch 7.756 Stück zurück. Daran dürfte auch das neue Konzept der Aufspaltung von DB Cargo in Branchengesellschaften (Liquid für die Chemieindustrie, Steel für den Montanbereich, Transfracht für den Containerverkehr) nichts ändern. Es steht eher zu befürchten, dass die weitere Segmentierung die Inflexibilität dieser Sparte erhöht. Jedenfalls zwingen eigentlich die endlos länger werdenden Lkw-Staus zu einer Neupositionierung der Güterbahn mit stärkerem Engagement für die regionalen Güterverkehre und schnell steigenden Volumina im Stückgutbereich und Bereich der kurzen und mittleren Transportdistanzen.

Tabelle 6: Konzernbestandteile der Deutschen Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2018 bis 2024
Schienengüterverkehr

DB Cargo	2018	2020	2021	2022	2023	2024
Außenumsatz (Mio €)	4.177	3.854	4.195	4.998	5.279	5.058
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	-190	-728	-481	-665	-497	-357

Bedrohliche Trassenpreisspirale

DB InfraGO erzielt 2024 einen Gesamtumsatz von 8,1 Mrd. Euro (+ 4 % gegenüber dem Vorjahr), der zu mehr als drei Vierteln (76 %) aus Trassenentgelten stammt. Die restlichen Umsätze stammen aus den Stationsentgelten. Der Außenumsatz, das heißt der Umsatz mit Nicht-DB-Eisenbahnunternehmen betrug 37,8 % oder über 3 Mrd. Euro und stieg parallel zu den Marktanteilsverlusten der DB im Nah- und Güterverkehr um beachtliche 8,3 %. Nach einem Verlust von 1,25 Mrd. Euro 2023 konnte DB InfraGO 2024 einen operativen Gewinn von 226 Mio. Euro verzeichnen. Dieser Turnaround ist nur zu einem Teil durch die Erhöhung der Trassenentgelte um 3,4 % im Jahre 2024, zum anderen durch die Erstattung von durch DB InfraGO vorfinanzierten Investitionen erklärlich.

Die Betriebsleistung im Netz der DB reduzierte sich um 1,3 % auf 1.103 Mio. Trassenkilometer, dabei stieg der Marktanteil der nicht-DB-eigenen Eisenbahngesellschaften auf 40,7 %. Im Güterverkehr liegt dieser bereits bei über 60 %. Angesichts stagnierender oder gesunkener Betriebsleistungen bleibt unverständlich, wieso die DB dauernd von überlasteten Strecken spricht, die Ursache für die Verspätungen seien..

Tabelle 7: Konzernbestandteile der Deutschen Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2018 bis 2024
Fahrweg (DB Netz) ab 2024 DB InfraGO

DB InfraGO	2018	2020	2021	2022	2023	2024
Außenumsatz (Mio €)	1.559	1.808	1.975	2.035	2.157	3.054
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	840	409	334	601	-1.098	266

Tabelle 8: Konzernbestandteile der Deutschen Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2018 bis 2024
Bahnhöfe

DB Station und Service	2018	2020	2021	2022	2023	2024
Außenumsatz (Mio €)	569	525	520	593	662	*
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	221	24	1	29	-150	

* kein separater Ausweis von Zahlen für DB Station & Service in Zahlen von DB InfraGO enthalten

InfraGO um DB-Energie erweitern

Bei einer richtigen Organisation der DB AG müsste die DB Energie GmbH eigentlich in die DB InfraGo integriert werden, ist doch die reibungslose Energieversorgung des Bahnnetzes ein zentraler Bestandteil der Bahninfrastruktur. Daher sei hier das Geschäftsvolumen von DB Energie dargestellt.

Tabelle 9: Konzernbestandteile der Deutschen Bahn AG nach Umsatz und Gewinn 2018 bis 2024
Energie

DB Energie GmbH	2018	2020	2021	2022	2023	2024
Außenumsatz (Mio €)	1.350	1.297	1.808	2.451	1.952	1.492
Gewinn/Verlust (Mio €) [EBIT bereinigt]	21	5	169	103	163	65

Wo bleiben der Netzausbau und die Reaktivierungsoffensive?

Trotz aller vollmundig angekündigten Programme, das Bahnnetz auszubauen und Strecken zu reaktivieren, kann man auf der ganzen Linie nur Stillstand oder weiteren Infrastrukturabbau feststellen. Besonders krass ist angesichts aller Diskussionen um die Verkehrswende der weitere Rückgang der Infrastrukturanschlüsse (früher Industriegleise genannt) um 13 auf nunmehr nur noch 2.305 gegenüber 13.185 im Jahre 1991, was in den 30 Jahren seit 1994 einen Rückgang um 80,4% bedeutet. Von wegen Ausbau der Infrastruktur, Streckenreaktivierungen! 2024 wuchs die Betriebslänge des Netzes um gerade einmal 14 Kilometer, die Gleislänge um 21 Kilometer und die Länge der elektrifizierten Bahnstrecken um nur 19 km. Die Zahl der Weichen nahm, entgegen aller Ankündigungen, zur Reduzierung von Störfällen mehr Weichen und Überleitstellen einbauen zu wollen, weiter um 25 Stück ab. Die nachstehende Tabelle fasst die wesentlichen Kernzahlen zusammen.

Tabelle 10: Die Entwicklung Infrastruktur im Schienennetz auf deutschem Boden seit 1991

	1991	1994	2000	2020	2022	2023	2024	Entwicklung 1994-2024
Betriebslänge Netz in km	41.100	41.300	35.755	33.399	33.356	33.351	33.365	-19,3
Länge aller Gleise in km	90.000	78.073	65.005	60.969	60.678	60.748	60.769	-32,5
Weichen und Kreuzungen	156.568	131.968	85.999	65.732	64.756	64.468	64.443	-51,2
Infrastruktur- anschlüsse Anzahl	13.185	11.742	4.336	2329	2.323	2.318	2.305	-80,4

Damit gerät die Bahn immer weiter auf die Verliererstraße im Vergleich zum stürmischen Ausbau der Straßennetze.

Zur Beschäftigungslage im DB-Konzern: Der Fachkräftemangel ist hausgemacht

Die DB AG vermeldet für 2024, dass allein in Deutschland knapp 32.000 Neueinstellungen vorgenommen wurden, nach 34.000 im Vorjahr. Diese Zahlen enthalten dummerweise noch die von DB Schenker eingestellten Personen. Insgesamt weist die DB per Ende 2024 knapp 226.000 Beschäftigte aus (ein Zuwachs von 5.800 gegenüber dem Vorjahr). Davon entfallen mehr als ein Viertel auf Mitarbeiter:innen, die erst in den letzten zwei Jahren eingestellt wurden, zusammen mit den 50.000 in den Jahren 2021 und 2022 erfolgten Neueinstellungen wären damit rund die Hälfte aller DB-Beschäftigten weniger als 4 Jahre im Unternehmen. Das heißt nichts anderes, als dass sich große Teile der Belegschaft de facto noch in der Ausbildung befinden. Kein Wunder, dass bei vielen Beschäftigten der DB keine intime Kenntnis des Eisenbahnbetriebes mehr vorhanden ist und auftretende Probleme strikt nach Arbeitsanweisung erledigt werden. Wie hoch die Fluktuation unter den neu eingestellten Mitarbeiter:innen ist, wie hoch die altersbedingten Abgänge sind und welche Kündigungen frustrierter Bahner es gibt, verschweigt die DB. Augenscheinlich ist die Personalfluktuation groß, darunter leidet die Motivation der Mitarbeiter:innen. Die DB brüstet sich mit einer angeblich hohen Mitarbeiterzufriedenheit (Durchschnittsnote 3,8 auf einer 5-teiligen Skala, wobei 5 der beste Wert darstellt). Da dieser Wert in die Kalkulation der Boni der Vorstände und Führungskräfte eingeht, ist er sicher manipulationsanfällig. Aussagekräftiger ist da die Entwicklung der Krankenstände, die die DB auch regelmäßig veröffentlicht. Diese sind anhaltend hoch und lagen im Konzerndurchschnitt 2024 bei 6,2 %, wobei diese zwischen den Konzernunternehmen auffällig variieren von 3,9 % bei DB Energie und 7,7 % bei DB Cargo, was einen Hinweis auf die Problemlagen in den Konzernunternehmen gibt.

Tabelle 11: Mitarbeitende und Struktur der Mitarbeitenden 2000 2024 – per 31.12

	2000	2010	2020	2021	2022	2023	2024
DB Fernverkehr	30.293	15.270	18.794	18.790	19.139	20.966	21.236
DB Regio	52.769	38.017	37.159	37.220	37.730	39.587	42.405
Cargo	38.555	32.618	30.052	30.753	31.167	31.359	29.483
Fahrweg	53.554	40.354	50.330	51.290	52.510	56.084	68.197
Bahnhöfe	5.015	4.636	6.507	6.793	6.978	7.786	DB InfraGO
Summe der o.g. Bereiche*	180.186	130.896	142.842	144.846	147.524	158.782	161.321
»Systemverbund Bahn«	...	...	202.599	205.109	209.486	219.713	...
Deutsche Bahn weltweit	234.507	276.319	322.768	323.716	324.130	292.423	225.560**

* „produktiver Bereich“ wie oben mit den fünf Sparten definiert

**ohne DB-Schenker

2

2.1

Fazit:

Das Jahresergebnis mit einem Verlust von 1,77 Mrd. Euro entspricht 10 % des Eigenkapitals bzw. fast 7 % des Umsatzes der DB AG! Da nach dem Verkauf von DB Schenker die wahre Lage des DB-Konzerns nicht mehr schöngefärbt werden kann, ist nach dem Ende der verlustreichen Ausflüge ins Ausland nun harte Sanierungsarbeit angesagt. Da sind der Anteilseigner Bund wie auch das Management der DB gleichermaßen gefordert. Allein durch die Auszahlung der ersten Tranche der zugesagten Eigenkapitalerhöhung von 3,02 Mrd. Euro im Juni 2024 konnte die Kapitalmarktfähigkeit und damit das Rating auf den Kapitalmärkten erhalten bleiben. Nur durch diese Zufuhr frischer Liquidität konnte die Netto-Verschuldung des DB-Konzerns bei knapp 33 Mrd. Euro gehalten werden. Ob eine angekündigte Reduzierung der Nettofinanzschulden auf 26–28 Mrd. Euro bis Ende 2025 gelingt, darf angesichts rasant gestiegener Kapitalmarktzinsen bezweifelt werden. Wenn das DB-Management kryptisch in seiner Presseerklärung zum Jahresergebnis 2024 ausführt, dass die Prognosen „vom geopolitischen Entwicklungen abhängig sind“, erkennt man die Vorbereitung der nächsten Ausrede, wenn das angestrebte Ziel „ein operatives Ergebnis in der Gewinnzone“ doch nicht erreicht werden sollte.

Wenn erst einmal der Verkauf von DB-Schenker vollzogen ist, haben wir es mit einer deutlich kleineren und dazu noch hoch defizitären Bahn zu tun. Die Träume des globalen Players im Logistikbereich und Personentransport sind jetzt zu beerdigen und die Managementstrukturen an einen deutlich kleineren Konzern, der nur noch maximal 26 Mrd. Umsatz erzielen wird, anzupassen. Diese Botschaft ist sicher bei vielen im oberen DB-Management noch nicht angekommen.

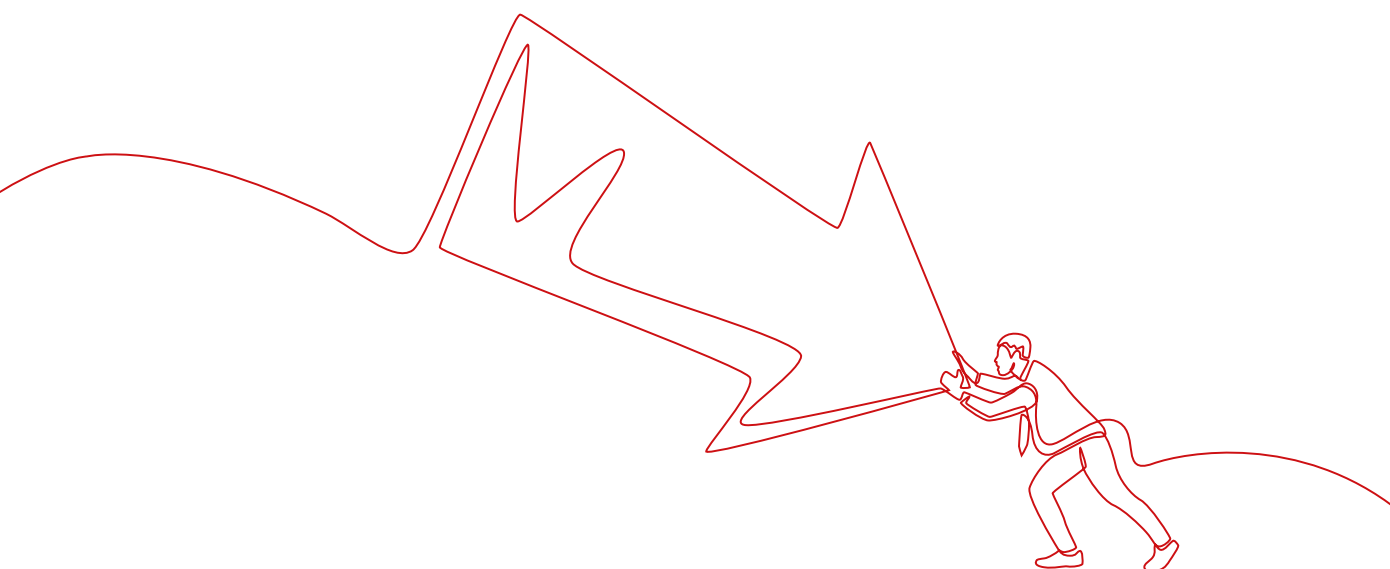
Die klamme Finanzlage macht die DB noch abhängiger als bisher von der Politik. Diese ist allerdings konzeptionslos, was viele Eigenmächtigkeiten der DB begünstigt. In dem Maße, wie die DB als Verlustunternehmen aus dem Bundeshaushalt alimentiert werden muss, ist auch die Rechtsform als Aktiengesellschaft obsolet. Ein grundlegender Neuanfang bei der Bahn kann nur in einer öffentlichen Rechtsform (Körperschaft öffentlichen Rechts), mit einem neuen Management und einem klaren Plan der Politik Erfolg haben.

Aber dieser fehlt. Der Bundesrechnungshof (BRH) stellte in seinem Kurzbericht zum Jahr 2024 über das BMDV und den Einzelplan 12 am 11.12.2024 schonungslos und unverblümt fest: **„Seit über 30 Jahren keine Eigentümerstrategie – Bund in Dauerkrise der DB AG ziellos. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat es versäumt, der DB AG mit einer Eigentümerstrategie Leitplanken vorzugeben. Damit hat es die gegenwärtigen Probleme begünstigt. [...] Die eisenbahnpolitischen Ziele des Bundes sind weiterhin nicht klar definiert. Damit verstößt das BMDV fortwährend gegen die Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes. [...] Es hat keine ausreichende Grundlage für eine ressortübergreifend abgestimmte Eigentümerstrategie vorgelegt. Dies betrifft sowohl Geschäftstätigkeiten „jenseits der Schiene in Deutschland“ als auch die Frage, „wie viel Bahn zu welchen Kosten“ vom Bund gewünscht ist. Ohne Eigentümerstrategie kann der Bund die Beteiligung weder steuern, noch den Beteiligungserfolg angemessen überwachen. [...] Ungeachtet des Steuerungsvakuums hat das BMDV bereits Entscheidungen zur Struktur des DB AG-Konzerns vorweggenommen (Gründung der InfraGO AG; M.J.) und stellt immer höhere Bundesmittel bereit.“**

Gleichauf mit Bürgerbahn kritisiert der BRH: „*Das BMDV hat es versäumt, den Gemeinwohlauftrag des Bundes mit Leben zu erfüllen. [...] Mit Blick auf die finanzielle und politische Bedeutung der DB AG ist das nicht hinnehmbar. Es fehlen nach wie vor die Leitplanken, die weiteren Fehlentwicklungen der DB AG vorbeugen sollten. [...] Auch hinsichtlich der Konzernstruktur agiert der Bund ziel- und planlos. Die heutigen Probleme sind auch auf die unzureichende Ausrichtung auf den Gemeinwohlauftrag zurückzuführen. [...] Damit kann die DB AG losgelöst von den Interessen des Bundes agieren.*“

Der BRH ist seit Jahren ein scharfer Kritiker der DB AG und des aufsichtführenden Verkehrsministeriums. Gleichauf mit Bürgerbahn kritisierte der BRH seit Jahren das Auslandsengagement der DB AG und wies darauf hin, dass dies strategisch nicht sinnvoll sei. *„Die bahnfremden und internationalen Expansionen waren zudem oft wirtschaftlich erfolglos. Zu einem Inbegriff der fehlgeleiteten Entwicklung wurde das Engagement der DB AG beim britischen Nahverkehrsanbieter Arriva. Diese Beteiligung führte zu milliardenschweren Verlusten und beeinträchtigte die wirtschaftliche Lage des Konzerns spürbar.“*

Ausdruck der mangelnden Bereitschaft des BMDV, die politische Verantwortung für die Ausrichtung der DB AG zu übernehmen, ist die Besetzung des Aufsichtsvorsitzenden, den der Bund als 100 %-Anteilseigner stellt, mit einem entlassenen ehemaligen Staatssekretär aus dem Finanzministerium, obwohl im Grundgesetz klar festgelegt ist, dass das BMDV die Fachaufsicht führt und den Bund gegenüber dem Unternehmen vertritt. Leider muss auch den anderen Vertretern des Anteilseigners im Konzernaufsichtsrat der DB AG die fachliche Eignung abgesprochen werden (siehe dazu die Ausführungen im Alternativen Geschäftsbericht 2023). Da nach der vorgezogenen Bundestagswahl und der Regierungsbildung der Aufsichtsrat auf der Anteilseignerseite neu besetzt werden muss, sind von ihm derzeit keine Impulse zur Überwindung der Krise der DB AG zu erwarten. Insoweit kann das Management der DB AG quasi unbeaufsichtigt vor sich hin werkeln mit den bekannten Ergebnissen, dass der Anteilseigner quasi am Nasenring durch die Manege gezogen wird und dafür auch noch bezahlen darf.



2

2.2

Deutsche Bahn AG Ein Fass ohne Boden

Dieter Doege

„Durch nichts in der Welt ist so viel Unsinn verhindert worden wie durch fehlendes Geld.“

Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord (1754 – 1838)
war einer der bekanntesten französischen Staatsmänner.

Die Deutsche Bahn ist in ihrem Gestrüpp von hunderten Einzelgesellschaften praktisch undurchschaubar. Und solange die Deutsche Bahn aus eisenbahntechnischer Sicht viele höchst fragwürdige Projekte weiter vorantreiben lässt und dabei ihr Kerngeschäft, nämlich die Pflege und Instandhaltung ihrer Infrastruktur zur zuverlässigen Beförderung von Fahrgästen völlig vernachlässigt, wären neue Finanzmittel aus ebenso fragwürdigen Quellen der größte anzunehmende Unfall. Schließlich beschreibt das Zauberwort „Sondervermögen“ gar kein Vermögen, sondern ist die Umschreibung von Schulden in fast unvorstellbarer, bislang nicht gekannter Größenordnung.

Und obwohl diese Art einer beschönigenden Wortschöpfung eigentlich perfekt zum undurchsichtigen Geschäftsgebaren der Deutschen Bahn AG und ihrer zahllosen Untergesellschaften passt, darf zur Gesundung des größten deutschen Verkehrskonzerns „schlechtem“ Geld nicht auch noch „gutes“ hinterher geworfen werden. Zunächst muss der auf allen Ebenen undurchsichtige Sumpf trockengelegt werden und die bisherige Maxime des grenzenlosen Vertrauens und der unberechtigten Hoffnung in die Geschäftsführung der Deutschen Bahn durch rigorose und nachhaltige Kontrolle zum Zwecke einer umfassenden Gesundung ersetzt werden. Alles andere wäre praktisch Insolvenzverschleppung.



Dazu bedarf es einer neuen, neutralen Instanz, die aus Sicht der Kunden und Fahrgäste der Deutschen Bahn die Wirksamkeit und den möglichen Erfolg der geplanten Projekte und Bauvorhaben abseits der politischen Zwänge und ohne den Handlungsdruck der von diesen Projekten profitierenden Unternehmen abzuwägen hat. Nur das Ausbleiben weiterer finanzieller Mittel würde die anzustrebende heilende Wirkung garantieren.

Parallel dazu muss sich diese neue, neutrale Instanz im Sinne eines Insolvenzverwalters auf die dringend notwendigen Sanierungsvorhaben konzentrieren. Und zwar im klassischen und über viele Jahrzehnte bei der Eisenbahn erprobten und bewährten Modus:

1. Weg mit unübersichtlichen Großbaustellen, mit denen den Fahrgästen über etliche Monate eine zumutbare Beförderungsbasis entzogen wird und wo nach „Abschluss“ der Bauarbeiten immer noch diverse Nacharbeiten erfolgen müssen. Stattdessen müssen die Sanierungen der maroden Strecken wieder unter dem rollenden Rad erfolgen, was den Reisenden geringere Einschränkungen abverlangt und aufgrund des partiell kleineren Umfangs der Baustellen die Übersichtlichkeit verbessert und die Fehlerquote reduziert.
2. Weg mit dem größtenwahnsinnigen Denken, was die Planungsphasen verlängert, damit die wirksame Fertigstellung verzögert und auch die Kosten in die Höhe treibt. Statt einer Neubaustrecke erfüllen beispielsweise die um Potenzen kostengünstigeren Ausweich- und Überholstrecken den gleichen Zweck: Meistens sind nicht zu viele Züge auf einem Gleis unterwegs, sondern unterschiedlich schnell fahrende Züge behindern sich gegenseitig. Das gilt insbesondere bei Verspätungen, wo auch bei eingleisigen Strecken ohne ausreichende Ausweichstellen der Fahrplan zu Makulatur wird.
3. Weg mit den vielen unsinnigen, kontraproduktiven Planungen und Neubauvorhaben, wo beispielsweise ein hervorragend mitten in der Stadt und ohne technische Hilfsmittel barrierefrei erreichbarer Bahnhof Altona in die „Prärie“ nach Diebsteich verlegt werden soll. Anlass für solche „Schnapsideen“ – ähnlich wie bei Stuttgart 21 – sind meist Grundstücksgeschäfte, die nicht nur nichts mit dem Bahnverkehr zu tun haben, sondern diesen auch noch hochgradig schädigen.
4. Weg mit einem willfährigen Bahnvorstand, der die vielfältigen Benachteiligungen der Bahn durch die Politik nicht nur hinnimmt, sondern daraus auch noch Geschäfte generiert. Wie beispielsweise beim Zugunglück in Burgrain, wo die Abgabe von Bahngrundstücken zu einem schmäleren Bahndamm mit steilerer Böschung ursächlich für die Schwere der Unglücksauswirkungen war.
5. Weg mit dem „Weiter so“ bei der Deutschen Bahn AG, wo unvorstellbar umfangreiche Finanzmittel ohne erkennbaren volkswirtschaftlichen Nutzen einfach „verschwinden“. Neue Mittelzuweisungen aus einem „Sondervermögen“ würden den Schlendrian im Bahnkonzern mit den unzureichend kontrollierbaren und in der Regel kontraproduktiven Handlungsweisen des Bahnvorstands stärken und das längst fällige Insolvenzverfahren für einen Neuanfang der Deutschen Bahn weiter verschleppen.

Das gerade auch im Sinne zur Bewältigung des Klimawandels dringend notwendige, leistungsfähige Unternehmen Deutsche Bahn muss neu aufgestellt werden: Dazu ist ein verbindlicher, nach eisenbahntechnischen Gesichtspunkten belastbarer Plan zur Gesundung der Bahn in volkswirtschaftlich nützlichem Sinne erforderlich und erst dann darf die Bahn die dafür erforderlichen finanziellen Mittel bekommen.

Übrigens: Bei nachgewiesener volkswirtschaftlicher Nützlichkeit wirken die in die Bahn investierten Finanzmittel als wirtschaftlich sinnvolles Konjunkturprogramm, was sogar den eigentlichen Sinn eines „Sondervermögens“ rechtfertigen würde.



Pünktlichkeit der Deutschen Bahn

Analyse der Entschädigungs- und Verspätungsstatistik im Fernverkehr und Folgerungen für die Infrastrukturmaßnahmen

Dieter Doege

Rekord im Fernverkehr der Deutschen Bahn: Insgesamt rund 149 Millionen Fahrgäste fuhren im Jahr 2024 mit einem IC-, EC- oder ICE-Zug. Diese Zahl ist allerdings nicht besonders aussagekräftig und definiert keine vergleichbare Beförderungsleistung, weil beispielsweise eine lange Strecke wie von Hamburg nach München ebenso für einen Reisenden gezählt wird wie eine kurze Strecke von Stuttgart nach Mannheim.

Präziser ist die nachfolgende Meldung der Deutschen Bahn AG und weckt in Verbindung mit dem geplanten Sondervermögen falsche Hoffnungen:

„Insgesamt wurden 6,9 Millionen Entschädigungsanträge eingereicht. 196,8 Millionen Euro musste die DB dafür an Entschädigungen auszahlen. Hauptgründe für Verspätungen waren das marode Schienennetz. Das soll jetzt endlich – wenn die neue GroKo sich einigt – mit Mitteln aus dem 500-Milliarden-Sondervermögen – saniert werden.“¹

Wenn für das Jahr 2024 rund 6,9 Mio. Entschädigungsanträge gestellt wurden, entfallen auf jeden Antrag durchschnittlich 28,52 Euro. Die Entschädigungszahlungen beginnen ab einer Stunde Verspätung, wobei dann 25 Prozent des bezahlten Fahrpreises erstattet werden. Ab zwei Stunden Verspätung werden dagegen 50 Prozent des Reisepreises zurückgezahlt. Diese durchschnittlichen 28,52 Euro repräsentieren also bei einer einstündigen Verspätung einen Fahrpreis von rund 114 Euro – was etwa einer Normalfahrkarte Hamburg – Leipzig oder Hannover – Frankfurt (Main) entspricht – und bei einer zweistündigen Verspätung die Hälfte, wobei man vermuten kann, dass die zweistündigen Verspätungen eher bei längeren Reisen aufgetreten sind.

Die genannten 6,9 Mio. Reisenden mit Entschädigungsanträgen machen 4,6 Prozent des gesamten Reisenaufkommens aus, wobei es auch Reisende gibt, die keinen Entschädigungsantrag stellen und daher nicht in die Statistik einfließen können. Und Verspätungen bis zu sechs Minuten werden überhaupt nicht als Verspätungen erfasst, ebenso wenig wie die ausgefallenen Züge. Insofern ist die von der DB für das Jahr 2024 verkündete Pünktlichkeit von 62,5 Prozent der Züge ein noch viel niederschmetterndes Ergebnis als die blanke Prozentangabe vermuten lässt.

Nun lässt die DB bei jeder Gelegenheit verlauten, dass der Grund für die Verspätungen ihr marodes Schienennetz sei. Konkret ist es aber so gewesen, dass bislang der Tiefstwert bei 64 Prozent im Jahr 2023 nach 65,2 Prozent im Jahr 2022 lag. Bestwert waren 84,3 Prozent im Jahr 2004. *„80 Prozent aller Verspätungen im Fernverkehr sind auf die veraltete und störanfällige sowie überlastete Infrastruktur zurückzuführen“²*, sagte ein Sprecher der Bahn dazu.

Man könnte dagegensetzen, dass die restlichen 20 Prozent der Verspätungen nichts mit dem maroden Schienennetz zu tun haben und allein in den DB-Strukturen zu suchen sind. Als eifriger Reisender muss man allerdings an dieser 80-Prozent-Aussage erhebliche Zweifel haben, denn die Verspätungsbegründungen der Bahnhofsdurchsagen sind zur Hälfte Schäden am Fahrzeug, Verspätung aus vorangegangener Fahrt, verspätete Bereitstellung des Zuges, verspätete Übergabe aus dem Ausland, und fehlendes oder nicht rechtzeitig eintreffendes Zugpersonal. Auch Personen im Gleis, doch die hat die DB nur selten zu verantworten.

¹ Zitat: <https://www.bild.de/politik/inland/bahn-zahlt-rekordsumme-an-reisende-197-millionen-euro-entschaedigung-fuer-verspaetungen-67cbe454b06bda52c53696cb>

² Zitat: <https://www.deutschlandfunk.de/37-5-prozent-der-fernzuege-in-2024-zu-spaet-schlechtester-wert-seit-mindestens-21-jahren-104.html>



Quelle: Pixabay

Zurück zu den 6,9 Millionen Entschädigungsanträgen: Die 37,5 Prozent der nach DB-Definition unpünktlichen Züge betrafen – überschlägig gerechnet – rund 56 Millionen Fahrgäste. Nach Abzug der 6,9 Millionen mit mindestens einstündiger Verspätung verbleiben rund 49 Millionen Reisende mit Verspätungen zwischen 6 und 59 Minuten am Zielort. Und das Ganze mit in den letzten Jahren um 10 bis 15 Prozent verlängerten Reisezeiten, um das Fahrplangefüge insgesamt weniger störanfällig zu machen.

Laut Deutschlandfunk³ – will nun der Konzern 41 viel befahrene Korridore bis zum Jahre 2030 grundlegend sanieren. Den Anfang machte die Bahn 2024 mit dem Abschnitt zwischen Frankfurt und Mannheim – der sogenannten Riedbahn. Die Generalsanierungen sollen auch für pünktlichere Züge sorgen. *„Bis Ende 2027 will die DB die Pünktlichkeit der ICE- und IC-Züge auf 75 bis 80 Prozent steigern“*, behauptete jüngst die Deutsche Bahn. Allerdings hatte der zuständige Manager der Deutschen Bahn, Philipp Nagl die Hoffnung der Fahrgäste auf eine schnelle und breite Wirkung der Riedbahn-Sanierung im Fernverkehr gedämpft. Der Effekt auf den Nahverkehr werde zwar merklich sein. Mit Blick auf die Fernverkehrszüge und die 10.000 Schienenkilometer, die sie befahren, sagte er jedoch: *„Da werden die 70 Kilometer natürlich jetzt nicht die Welt verändern. Aber sie sorgen für eine gute Portion Stabilität im System.“*

Eine erstaunlich realistische Aussage, die sich wohltuend von den sonst verkündeten „Jubelarien“ der Bahn abhebt. Doch werfen wir einen Blick auf jene Fahrgäste, die als sogenannte Vollpreiszahler das meiste Geld in die Fernverkehrskassen der DB spülen. Bei diesen Premiumkunden sind die statistisch in mehrfacher Hinsicht hochzurechnenden Verspätungsszenarien ohne Bedeutung. Da zählt als einziges Argument die Zuverlässigkeit der Zugverkehre und genau die liegt bei der Deutschen Bahn am Boden und der hoffnungsfrohe Blick auf das Jahr 2030 nützt einem Geschäftsmann, der in diesen Tagen seinen Termin pünktlich wahrnehmen will, überhaupt nichts, wenn er, um seinen Termin auch im Fall der sehr wahrscheinlichen Bahnverspätung auf keinen Fall zu verpassen, stets eine Stunde früher losfahren muss.

Die Deutsche Bahn täte deshalb gut daran, neben der unstrittigen Sanierung ihres Schienennetzes mit meist geringem Aufwand und möglichst zeitnah die bekannten Problemstellen ihres Netzes zu entschärfen, indem die vielen, vorzugsweise in der Mehldorn-Ära entfernten Ausweich- und Überholgleise schnellstens wieder eingebaut werden, um damit die Hauptursache der Verspätungen, nämlich die ständige gegenseitige Behinderung von langsameren und schnelleren Zügen deutlich zu reduzieren.

Diese Arbeiten kosten nur einen winzigen Bruchteil einer neuen Schnellfahrstrecke, benötigen einen vergleichsweise geringen Planungsvorlauf und können ohne jede Streckensperrungen, also unter dem rollenden Rad erfolgen.

³ <https://www.deutschlandfunk.de/37-5-prozent-der-fernzuege-in-2024-zu-spaet-schlechtester-wert-seit-mindestens-21-jahren-100.html>

4
4.0

Engpassstellenbeseitigung – revisited

Michael Jung

Für den Alternativen Geschäftsbericht 2022 stellte Bürgerbahn eine Liste von 47 relevanten Engpassstellen im deutschen Eisenbahnnetz zusammen. Aus dieser Liste wurden die 13 wichtigsten Engpassstellen extrahiert, die sich mit einem begrenzten Aufwand, der kleiner ist als die geschätzten Kosten von 2,2 Mrd. Euro für die Generalsanierung der Strecken Hamburg-Berlin, beseitigen ließen. Das sind Streckenabschnitte auf Hauptstrecken oder Nebenstrecken, die als wichtige Ausweichstrecken bei Reparaturarbeiten auf Hauptstrecken genutzt werden und/oder für temporäre Umleitungsverkehre eine hohe Bedeutung haben. Gegenwärtig fokussiert die DB alle ihre Planungs-, Ingenieur- und technischen Kapazitäten auf überflüssige Neubauprojekte oder Projekte der sog. Generalsanierung von Strecken im Kernnetz.

Ausweich- und Nebenstrecken, oder auch Strecken, die eine bessere Erschließung weniger dicht besiedelter Räume mit Fernverkehrsleistungen ermöglichen würden, kommen bei der Allokation der Ressourcen zu kurz bzw. werden überhaupt nicht bedacht. Bürgerbahn hat die Projektliste von 2022 daraufhin untersucht, was sich bei den Projekten getan hat, ob sie fertiggestellt wurden und/oder andere Engpassstellen in der Wichtigkeit für einen gut funktionierenden Betrieb im Hauptnetz in der Priorität hochgestuft wurden. Gerade beim Konzept der auch von Bürgerbahn massiv kritisierten Generalsanierungen zeigen sich besonders die Schwächen der Ausweichstrecken und des Umleitungsnetzes. So werden bei der geplanten Generalsanierung auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin die Zahl der direkten Zugverbindungen im Fernverkehr halbiert, die Fahrzeit verlängert sich um 45 Minuten. Fahrzeitverlängerung und Kürzung des Zugangebotes resultieren einzig und allein daraus, dass auf der Umleitungsstrecke immer noch ca. 60 Kilometer eingleisige Strecken existieren. Würde die Strecke komplett zweigleisig sein, käme es kaum zu Fahrzeitverlängerungen und auch die angebotenen Fahrten müssten kaum reduziert werden. Besonders negativ sind die Auswirkungen für den Nahverkehr. Der Nahverkehr auf der gesperrten Hauptstrecke wie auch auf der Ausweichstrecke(!!!) wird komplett als Schienenersatzverkehr mit 175 Bussen und einer täglichen Laufleistung von 86.000 Kilometern(!!!) (Präsentation der DB zum SEV bei der Generalsanierung Hamburg-Berlin vom 18.2.25) abgewickelt. Das bedeutet für viele Pendler eine Verlängerung des Weges zur Arbeit um mindestens eine bis zwei Stunden pro Richtung!

Insgesamt soll die Generalsanierung Hamburg-Berlin mit insgesamt 9-monatiger Sperrung 2,2 Milliarden Euro kosten. Keiner hat bisher nachgefragt, wofür das Geld überhaupt verwendet wird. Laut DB sollen während dieser Generalsanierung 200 Weichen erneuert und sechs neue Überleitstellen eingerichtet und Bahnhöfe saniert werden. Nun wurden bereits vor 10 Jahren die Bahnhöfe (bis auf Ludwigslust) auf dieser Strecke grundlegend saniert und sämtliche höhengleiche Bahnübergänge beseitigt. Ansonsten geht die Strecke durch ebenes Gelände ohne große Kunstbauten. Eine Vorabertüchtigung der Ausweichstrecken, die leider nicht vorgesehen ist, ist in den Kostenschätzungen nicht enthalten.

Geht man die vor zwei Jahren veröffentlichte Liste durch, dann muss man feststellen, dass, abgesehen von wohlfeilen Absichtserklärungen für die Elektrifizierung einiger dieser Strecken, sich nichts Konkretes getan hat. Weder wurden konkrete Planfeststellungsverfahren eingeleitet, wobei zu hinterfragen ist, ob es für die Elektrifizierung einer Bestandsstrecke eines Planfeststellungsverfahrens bedarf, noch wurden entsprechende Finanzmittel zugewiesen. Da keine der Strecken dem sog. Kernnetz zuzuordnen ist, die Sanierung des selbigen aber Vorrang hat und alle Finanzmittel darauf konzentriert werden, besteht zu befürchten, dass diese Projekte der Engpassbeseitigung hinten runterfallen werden.

Sehen wir uns die Projekte im Einzelnen an:

- ▶▶ **Hamburg Altona – Westerland/Sylt:** Die Elektrifizierung des 173 Kilometer langen Abschnittes Itzehoe – Westerland soll nach neuesten Informationen ab Anfang der 2030er Jahre in Betrieb gehen, in Klartext nicht vor 2035. Die Aufträge für die Vorplanung wurden jetzt vergeben, aber das Projekt steht noch unter Finanzierungsvorbehalt. Eine Beseitigung der zwei eingleisigen Brücken und der insgesamt rund 30 km langen eingleisigen Streckenabschnitte, die Hauptursache für die Verspätungen auf dieser Strecke sind, ist nicht vorgesehen. Noch 2023 war vom vollständigen Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten bis spätestens 2030 ausgegangen worden.
- ▶▶ **Bad Oldesloe – Neumünster:** Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der ursprünglich schon zweigleisig trassierten 45 km langen Strecke ist im aktuellen Landesnahverkehrsplan von Schleswig-Holstein enthalten, Kostenpunkt 200 Mio. Euro, aber weder mit einem konkreten Zieldatum noch mit ausreichender Finanzierung versehen. Eine ursprünglich angedachte Fertigstellung bis 2030 dürfte Makulatur sein. Die gleichzeitig geplante Erhöhung der Geschwindigkeit von 120 auf 160 km/h macht das Projekt unnötig aufwendig.
- ▶▶ **Rotenburg/Wümme – Verden:** Herstellung der Zweigleisigkeit auf 21 Kilometer ist als Projekt zwar im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthalten, aber ohne jegliche Terminsetzung und Finanzierungszusagen.
- ▶▶ **Ludwigslust – Wittenberge:** Bau eines dritten Gleises. Dieser Abschnitt liegt im Bereich des Generalsanierungsprojekts Hamburg – Berlin, für das die Strecke für 9 Monate von August 2025 bis Mai 2026 komplett gesperrt wird. Gemäß DB-Projektinfo werden in dieser Zeit für 2,2 Mrd. Euro mehr als 180 Kilometer Gleise und rund 200 Weichen erneuert und sechs zusätzliche Überleitstellen eingebaut, die künftig mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb schaffen sollen. Vom dritten Gleis ist nicht mehr die Rede.
- ▶▶ **Nienburg – Minden (sog. NATO-Bahn):** Herstellung Zweigleisigkeit der für den Güterverkehr wichtigen Strecke auf 45 Kilometern. Der zweigleisige Ausbau der Strecken Rotenburg–Verden (Aller) und Nienburg (Weser)–Minden war im Bundesschienenwegeausbaugesetz als vordringlicher Bedarf enthalten. Das Investitionsvolumen für die 77 km lange Gesamtmaßnahme bis Verden mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h beträgt laut Bundesverkehrswegeplan 348 Mio. Euro. Das war Stand 2013. Bisher sind keine weiteren konkreten Planungen erfolgt. Das Projekt könnte aber im Rahmen der militärischen „Ertüchtigung“ der DB plötzlich Vorrang bekommen.
- ▶▶ **Uelzen – Salzwedel – Stendal:** Beseitigung von eingleisigen Abschnitten auf einer im Prinzip zweigleisig trassierten Strecke. Mehrfach verschoben. Sollte als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 eigentlich schon in 2000 fertig sein. Jetzt wird angeblich Fertigstellung bis 2029 angestrebt. Im DB-Projektinfo Ostkorridor heißt es dazu blumig: „Ab 2025 bauen wir 70 Kilometer der Strecke zweigleisig elektrifiziert aus – ein wichtiger Lückenschluss, da bisher nur Teilabschnitte mit einem zweiten Gleis ausgestattet sind. Darüber hinaus passen wir die Verkehrsstationen, Kreuzungen und die Infrastruktur im Knoten Stendal an die Erfordernisse des Verkehrs der Zukunft an.“ Bisher sind lediglich die Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Eine Beseitigung dieses Engpasses wäre vor der sog. Generalsanierung Hamburg-Berlin vordringlich gewesen.
- ▶▶ **Knoten Frankfurt:** 2. Gleis Niederrad-Louisa. Lt. DB Projektinfo wird fleißig am Knoten Frankfurt gearbeitet, ein Abschluss ist vor 2030 nicht in Sicht. Der Fokus in Frankfurt liegt auf dem unrealistischen Fernbahntunnelprojekt, statt die Ertüchtigung des Knotens durch kleinteilige Maßnahmen voranzutreiben. Es ist zu befürchten, dass der Fernbahntunnel einen erneuten Umbau des Westkopfes des Frankfurter Hauptbahnhofes erfordert und damit jetzige Umbaumaßnahmen obsolet macht.

Auflistung der größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz

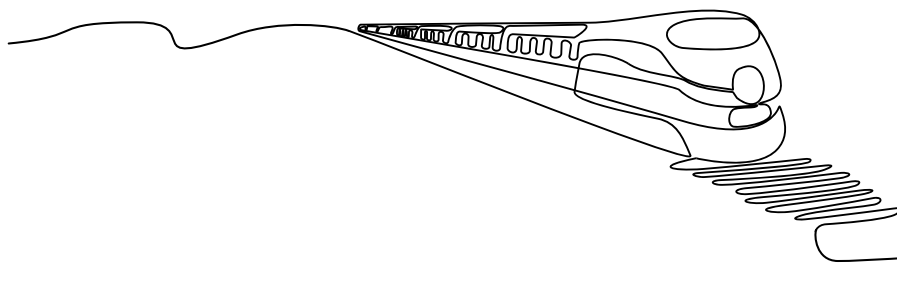
Strecken Nr.	Strecke	Eingleisige Abschnitte	Länge in km	Kosten der Beseitigung Mio. Euro
1210	Hamburg-Altona – Westerland	Eiderbrücke bei Friedrichstadt Brücke bei Husum Bredstedt – Hattstedt Niebüll – Klanxbüll Morsum – Westerland	1 0,5 10 12 9	130 für Elektrifizierung 66 für 2. Gleis 40 für Beseitigung eingleisiger Brücken
1023	Lübeck – Kiel	Bad Schwartau – Eutin + Malente – Kiel	24 36	50 für 2. Gleis 75 für 2. Gleis
1100	Lübeck – Puttgarden	gesamte Strecke	75	
6322	Rostock – Stralsund	gesamte Strecke	65	130 für 2. Gleis
1720	Harburg – Cuxhaven	Abschnitt Himmelpforten – Hechthausen mit Ostebrücke	5	60 für Elektrifizierung 30 für 2. Gleis + Brücke
1310	Cuxhaven – Bremerhaven	Eingleisigkeit reicht für Verkehr		30 für Elektrifizierung
1043	Bad Oldesloe – Neumünster	gesamte Strecke	40	80 für 2. Gleis 40 für Elektrifizierung
1121	Lübeck – Lüneburg	gesamte Strecke	72	140 für 2. Gleis 100 für Überwerfung 75 für Elektrifizierung 100 für Elbbrücke
1520	Oldenburg i.O. – Leer	gesamte Strecke	50	100 für 2. Gleis
1503	Hude – Nordenham	Hude – Brake (mit Huntebrücke) Rodenkirchen – Nordenham	28 10	80 für 2. Gleis 20 für Brücke
1575	Ihrhove – Nieuweschan	gesamte Strecke bis Groningen	15	30 für 2. Gleis 20 für Brücke
2200	HH-Harburg – Bremen			100 für Überwerfung
1745	Rotenburg/Wümme – Verden	gesamte Strecke	21	45 für 2. Gleis
1960	Uelzen – Soltau	gesamte Strecke	105	210 für 2. Gleis 105 für Elektrifizierung
1151	Lüneburg – Dannenberg-Ost – Salzwedel	gesamte Strecke	85	85 für Elektrifizierung 100 für Wiederaufbau
6100	Ludwigslust – Wittenberge	zweigleisig	45	90 für 3. Gleis

708,5 ... 2.131 ...

Strecken Nr.	Strecke	Eingleisige Abschnitte	Länge in km	Kosten der Beseitigung Mio. Euro
			708,5	2.131 (Übertrag)
6328	Passow – Gumience/Polen	gesamte Strecke	36	75 für 2. Gleis 40 für Elektrifizierung
1502	Oldenburg i.O. – Osnabrück	gesamte Strecke	90	180 für 2. Gleis 90 für Elektrifizierung
1741	Nienburg – Minden (Natobahn)	gesamte Strecke	45	90 für 2. Gleis
1711	Langenhagen Walsrode – Solttau – Buchholz/Nordheide	Bissendorf – Buchholz	85	170 für 2. Gleis 85 für Elektrifizierung
1720	Celle – Lehrte			100 für Überwerfung
6899	Uelzen – Salzwedel – Stendal	Uelzen – Salzwedel Hohenwulsch – Stendal	30 18	100 für 2. Gleis
6078	Bliesdorfer Kreuz – Küstrin Kietz	Blisdorfer Kreuz – Strausberg – Trebritz Seelow-Gusow – Küstrin Kietz	45 15	120 für 2. Gleis 75 für Elektrifizierung Gesamtstrecke von 75 km
1820	Löhne – Hameln – Elze/Hannover	gesamte Strecke	50	100 für 2. Gleis 50 für Elektrifizierung
1761	Haste – Seelze	Haste – Egestorf Deister	15	45 für 2. Gleis
1940	Altenbeken – Kreiensen	Ottbergen – Stadtoldendorf Vorwohle – Kreiensen	30 18	100 für 2. Gleis
2000	Münster – Dortmund	Münster – Lünen	40	80 für 2. Gleis
2651	Köln – Betzdorf/Sieg	Hennef im Siegbogen – Merten/ Sieg	3	6 für 2. Gleis 50 für 3 Brücken/Sieg
6300	Erfurt – Sangerhausen	Sömmerda – Artern	30	60 für 2. Gleis
6366 + 6385	Leipzig – Chemnitz	Leipzig – Geithain + Narsdorf – Hartmannsdorf	40	80 für 2. Gleis 60 für Elektrifizierung
5210	Gemünden – Waigolshausen	Wernfeld – Waigolshausen	28	60 für 2. Gleis
3826	Schlüchtern – Elm	Schlüchtern – Ziegenberg – Elm	6	12 für 2. Gleis
3520	Frankfurt Hbf. – Neu-Isenburg	Ffm. Niederrad – Ffm. Loisa	7	14 für 2. Gleis
4080 + 4020	Mannheim – Karlsruhe	Waghäusel – Graben-Neudorf	6	12 für 2. Gleis
			1.345,5 ...	3.985 ...

Strecken Nr.	Strecke	Eingleisige Abschnitte	Länge in km	Kosten der Beseitigung Mio. Euro
			1.345,5	3.985 (Übertrag)
4931 + 4930	Ludwigsburg – Backnang – Schwäbisch-Hall (Murrbahn)	Benningen – Backnang Backnang – Schwäbisch-Hall	15 30	90 für 2.Gleis
4900	Bad Friedrichshall – Osterburken	Züttlingen – Möckmühl	4	10 für 2.Gleis
4940	Aalen – Crailsheim (Remsbahn)	Goldshöfe – Crailsheim	30	60 für 2.Gleis
5381	Neuoffingen – Donauwörth – Ingolstadt	Neuoffingen – Donauwörth	86	172 für 2.Gleis
5851	Ingolstadt – Regensburg (Donaubahn)	Ingolstadt – Regensburg-West	65	130 für 2.Gleis
4400	Stuttgart – Singen (Gäubahn)	Horb – Tuttlingen – Hattingen- Abzweig	81	162 für 2.Gleis
4540	Sigmaringen – Herbertingen	Sigmaringen – Herbertingen	18	36 für 2.Gleis
4530	Friedrichshafen – Lindau	Friedrichshafen – Lindau	20	40 für 2.Gleis 20 für Elektrifizierung
5600	München – Mühldorf	Markt Schwaben – Ampfing	45	90 für 2.Gleis 45 für Elektrifizierung
5700 + 5723	Landshut – Mühldorf – Freilassing	Landshut – Freilassing	110	220 für 2.Gleis 110 für Elektrifizierung
5400	Memmingen – Neu-Ulm	Memmingen – Neu-Ulm	48	96 für 2.Gleis 48 für Elektrifizierung
5370	Mering – Geltendorf	Mehring – Geltendorf	18	36 für 2.Gleis
5552	Holzkirchen – München	Holzkirchen – München-Giesing	30	60 für 2.Gleis
			1946,5 km	5.410 Mio. Euro

Eine ausführlichere Tabelle aller Engpässe kann auf buerbahn-denkfabrik.org heruntergeladen werden



- **ICE-Strecke Münster – Dortmund:** Beseitigung der Eingleisigkeit auf 40 Kilometern zwischen Münster und Lünen. Wichtig für die Erhöhung der Streckenkapazität von Norddeutschland ins Ruhrgebiet. Wann mit dem Bau begonnen werden soll, ist noch offen. In einer Mitteilung der NRW Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 3.12.2024 heißt es: „Die Planungen für den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Münster und Lünen können beginnen: Mit Unterzeichnung der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung haben das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn den Weg für die Umsetzung des Projektes geebnet und damit einen wichtigen Baustein der Modernisierung des Schienenverkehrs gelegt. Der Streckenabschnitt soll als Teil der Schienenmagistrale Nord-West von Nordrhein-Westfalen über Bremen nach Norddeutschland in Teilbereichen zweigleisig ausgebaut werden. Neben dem Fernverkehr profitiert auch der Nahverkehr. [...] Für die Finanzierung des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; d.V.)-Anteils stellt das Land eine Förderung über landeseigene Mittel bis zu 160 Millionen Euro bis 2035 zur Verfügung.“ Im Klartext: Fertigstellung nicht vor 2035 und Zweigleisigkeit nicht auf der ganzen Strecke, sondern nur auf 24 Kilometern. Also wieder Stückwerk, genauso wie die Spaghetti-Finanzierung, die hier zur Anwendung kommt.
- **Murrbahn, Ludwigsburg – Backnang – Schwäbisch Hall:** Auf 45 Kilometer fehlt das zweite Gleis. Die Strecke ist wichtig als Querverbindung und Ausweichlinie von Stuttgart nach Nürnberg. Das Projekt taucht in der Liste der für den Deutschlandtakt wichtigen Projekte interessanterweise nicht auf. Die Arbeiten derzeit beschränken sich auf die Beseitigung von Unwetterschäden aus dem Sommer 2024. Von einem zweigleisigen Ausbau der hauptsächlich von der S-Bahn genutzten Strecke ist nicht mehr die Rede.
- **Bad Friedrichshall – Osterburken:** Dort fehlt auf vier Kilometer Länge zwischen Züttlingen und Möckmühl ein zweites Gleis, weil die Brücke über die Jagst nur eingleisig ist. Die Strecke ist wichtig für die Verbindung zwischen Stuttgart und Würzburg. Abgesehen von wohlfeilen Erklärungen der Verkehrsminister Bayerns und Baden-Württembergs aus dem Jahr 2022, in der der Ausbau der sog. Frankenbahn gefordert wird, hat sich seitdem nichts getan.
- **Gäubahn, Stuttgart – Singen:** Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Strecke durch die französische Besatzungsmacht linearisiert. Das wurde bis heute noch nicht rückgängig gemacht. Lediglich kurze zweigleisige Abschnitte sind derzeit in der Planung. Schlimmer noch, die DB plant für das milliardenschwere und überflüssige Projekt Pfaffensteigtunnel, dem auch noch der Brandschutz fehlt, die Einbindung der Gäubahn in den Stuttgarter Hauptbahnhof zu kappen.
- **Friedrichshafen – Lindau:** Auf dieser wichtigen Bodenseerandstrecke fehlt auf 20 Kilometern das zweite Gleis. Im Rahmen der Elektrifizierung der Südbahn von Ulm nach Lindau wurde einst auch ein zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Friedrichshafen – Lindau geplant. Aufgrund der zu teuer geratenen Elektrifizierung wurde der Abbau dieser Engpassstelle, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis aufzubessern, aus dem Projekt ausgeklammert. Das ist nicht nur peinlich, sondern auch schädlich für die dynamische Region Bodenseeraum.
- **München – Mühldorf – Freilassing:** auf dieser besonders für den Güterverkehr wichtigen Strecke fehlt zwischen Markt Schwaben und Ampfing auf 45 Kilometern das zweite Gleis und auf der Gesamtstrecke von 85 Kilometern bis Freilassing die Elektrifizierung. Laut der nicht sonderlich aktuellen DB-Projektseite heißt es, dass die Entwurfsplanung für einen (überzogenen) Ausbau der Strecke auf 200 km/h bis Ende 2020 abgeschlossen sein soll. Aktuellere Infos stellt die DB nicht bereit. Das heißt, das auch für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr nach Salzburg wichtige Projekt wird nicht ernstlich vorangetrieben.

5
5.1

Vom sinnvollen Streckenausbau zum überteuerten Megaprojekt

oder: verfehlte Netzstrategie der DB am Beispiel der Strecke Stuttgart – Singen – Grenze Schweiz

Roland Morlock

„Die Vorhabenträgerin hat dargestellt, dass sie im Hinblick auf die langfristig zu erwartende Markttöffnung eine unternehmensneutrale Angebotsplanung für die Schieneninfrastruktur betreiben muss. Auf kurzfristige Angebotsstrategien von z. B. DB Reise und Touristik [Anm: Fernverkehr] kann es dabei nicht ankommen, da diese keine langfristig wirksamen Betriebsprogramme liefern können. Der Netzbetreiber hat die Aufgabe, seine Anlagen in möglichst flexibler Nutzungsstruktur für alle langfristigen Entwicklungen des Marktes zu bemessen und eine zukunftsfähige Infrastruktur zu bauen. Da die Vorhabenträgerin von einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer der neu zu bauenden Bahnanlagen von rund 100 Jahren ausgeht, wäre eine Bemessung allein für ein spezielles Zugprogramm oder für kleinräumige Veränderungen der Nachfragestruktur nicht angemessen.“¹

Abgesehen davon, dass das Eisenbahnbundesamt im gleichen Verfahren genau das Gegenteil dessen genehmigt hat, was es mit diesem Absatz vom Betreiber vorgeblich einfordert, muss betont werden, wie richtig diese Aussage ist. Anhand der Strecke Stuttgart-Zürich (hier im Abschnitt Stuttgart-Singen als „Gäubahn“ bezeichnet) lässt sich außerordentlich gut darstellen, welche Diskrepanz beim Netzausbau zwischen der gestellten Anforderung und der Strategie der DB besteht. Die Bedeutung der Gäubahn als kürzeste Verbindung Hamburg-Mailand ist seit ihrer Eröffnung 1879² stetig gestiegen. Bis vor wenigen Jahren fuhren von Stuttgart auch Züge bis Mailand durch. Stetig anwachsender Bedarf führte dann bis 1941 zu mehreren Ausbaumaßnahmen³. Doch gleich nach dem Krieg ließ die Französische Besatzung das zweite Gleis wieder abbauen⁴. Bis heute fehlt dieses zweite Gleis (obwohl die Gäubahn Teil des europäischen TEN-Netzes ist), ein erster zaghafter Schritt ist der kürzlich vollendete Wiederaufbau des zweiten Gleises von Horb bis Neckarhausen über knapp 6 km bei verbleibenden 75 km Eingleisigkeit.

Pudels Kern

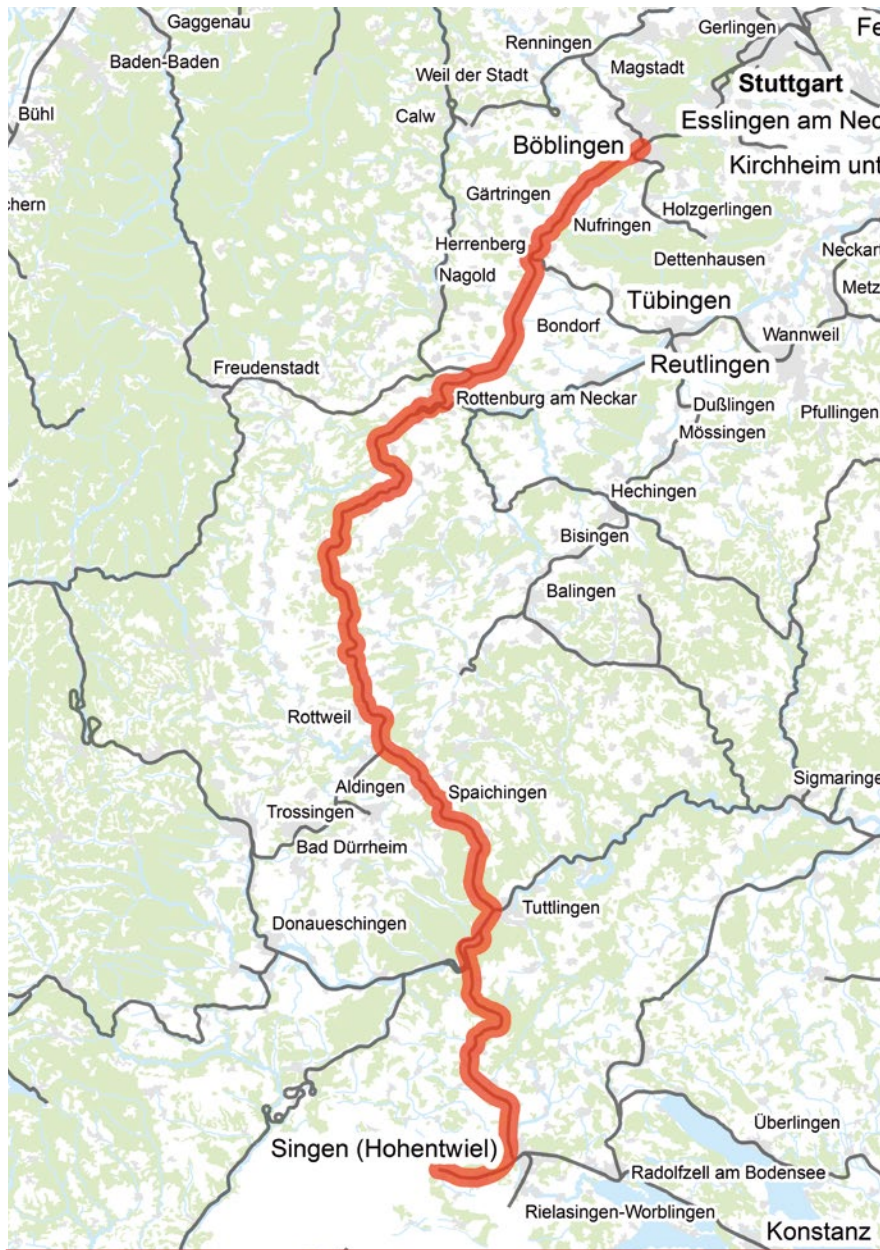
Ausgedehnte Eingleisigkeit einer Hauptstrecke bedeutet: zahlreiche Zwangspunkte, die bei der Konstruktion von Fahrplänen bzw. Trassen zu berücksichtigen sind. Eingleisige Abschnitte wirken wie Flaschenhälse, verlängern unnötig die Fahrzeit und schränken die Kapazität ein wie die Festigkeit einer Kette, die alleine über deren schwächstes Glied definiert ist. Darunter leiden alle betrieblichen Faktoren, die Zahl der pro Zeiteinheit durchführbaren Zugfahrten, die Flexibilität der Fahrpläne (wichtigste Voraussetzung für den angestrebten Deutschland-Takt) und die mögliche Zahl zusätzlich zum Personenverkehr durchführbarer Gütertransporte. Deutlich spürbar war dies 2017, als sich der Tunnelbruch bei Rastatt ereignet hatte und wegen der Eingleisigkeit der Gäubahn eine leistungsfähige Ausweichstrecke fehlte⁵. Umso mehr erwuchs die Erkenntnis, wie wichtig ein durchgehender zweigleisiger Ausbauzustand der Gäubahn für Wirtschaft und Volkswirtschaft wäre. Weitere Gesichtspunkte wie die Stärkung des Schienenverkehrs für die Mobilitäts- und Verkehrswende und die elementare Aufgabe des Klimaschutzes sind geeignet, genau diesen Ausbau in die oberste Priorität zu heben. Der Begriff „Starke Schiene“ definiert sich als erstes über hoch priorisierte Beseitigung von Engpässen und Flaschenhälsen im Schienennetz.

¹ Alle Planfeststellungsbeschlüsse zu Abschnitten von Stuttgart21 (2005/2006) enthalten diesen Absatz.

² Einweihung des letzten Bauabschnittes zwischen Stuttgart und Eutingen, zuvor verlief die Hauptstrecke Stuttgart-Singen über Plochingen, Reutlingen, Tübingen, Rottenburg nach Horb.

³ Zweigleisiger Ausbau Horb-Tuttlingen und Querspange Tuttlingen-Hattingen zur Vermeidung von Fahrtrichtungswechseln in Immeningen, vgl. Wikipedia Strecke Plochingen-Immeningen

⁴ Als Reparationsleistung für die Strecke Belfort-Besançon



Verlauf der Gäubahn, erstes Ausbaudossier 2018⁶

Erste Ausbaupläne 2018

Der Bedarfsplan des Bundes⁶ sah zunächst zweigleisige Ausbauten in mehreren Abschnitten der Gäubahn vor, darüber hinaus Maßnahmen zur Aufweitung von Tunneln (notwendig wegen des zu engen Profils für die zwischenzeitlich elektrifizierte Bahnstrecke) und zusätzliche Umfahrungsmaßnahmen für den Güterverkehr, außerdem Streckenertüchtigungen, um insgesamt eine Fahrzeitverkürzung von 11 Minuten zu erreichen. Im Hinblick auf die anzustrebende Zielsetzung allesamt richtige Schritte, die durch die diesem Artikel vorangestellte Aufgabenstellung allesamt gedeckt sind. Auch die volkswirtschaftliche Einstufung stimmte, denn mit einem Nutzen-Kosten-Index von 2,7 war dargestellt, wie sehr sich diese Ausbaumaßnahmen volkswirtschaftlich lohnen würden und wie prioritär diese Ausbaupläne zu verfolgen seien.

Ein Kritikpunkt trübt dieses Ausbaudossier: Es fehlte entweder an Mut, Kraft, Wille oder an Geld, die durchgehende Zweigleisigkeit des Gesamtabschnittes im Bedarfsplan festzuschreiben. Denn durch die geplanten Maßnahmen würden in Summe nur knapp 25 km von gut 80 km Eingleisigkeit behoben, ca. 55 km Eingleisigkeit verbleiben im System. Von einer Starken Schiene ist dies noch weit entfernt.

Dem gegenüber steht der sehr hohe Nutzen der durchgehenden Zweigleisigkeit, der sich hier analog bei 2,7 bewegen sollte. Statt Weitblick und Ambition lediglich das Minimum dessen, was gemäß 1. Gutachterentwurf Deutschlandtakt unbedingt notwendig gewesen ist. Ändert sich dieser Entwurf, so steht man planerisch vor ganz anderen Aufgaben, ändert sich der Bedarf, fängt man planerisch wieder von vorne an. Man tappt in die Falle, wenn es an der erforderlichen Weitsicht fehlt, und der Kreis zur Einleitung schließt sich⁷.

⁵ vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Rastatt: Schadensausmaß noch immer nicht abschließend geklärt und Kritik an Trassierung

⁶ <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-040-v01/2-040-v01.html> zuletzt abgerufen 02/2025

⁷ <https://dserver.bundestag.de/btd/19/285/1928568.pdf> (Antwort auf Frage 6 zeigt keine flexible Ausbaustrategie)

Modifikation der Pläne⁸ 2021

Im März 2021 tauchten dann neue Pläne für die Gäubahn mit wesentlichen Unterschieden auf:

1. Der Ausbau der Zweigleisigkeit wurde dem 3. Gutachterentwurf zum sogenannten Deutschlandtakt angepasst und hat nun ganz andere Knoten- und Kreuzungspunkte zu berücksichtigen als noch 2018. Die vorstehende Kritik zum Plan 2018 bestätigt sich damit, außerdem stehen einer Zielerreichung trotz Verbesserungen noch immer ca. 45 km verbleibende Eingleisigkeit entgegen.
2. Neu ins Spiel kommt eine Neubaustrecke von Böblingen-Goldberg zum Flughafen Stuttgart, die über 11 km im Tunnel verlaufen soll und die nach den Regeln^{9,10} des Hochgeschwindigkeitsverkehrs trassiert werden soll (sogenannter „Pfaffensteigtunnel“).

Folgen: Die Projektkosten im Rahmen dieses Ausbaudossiers schnellen (2100 Mio) in die Höhe, der Nutzen-Kosten-Index stürzt auf 1,2 dramatisch ab. Der Verantwortliche ist schnell gefunden: Der neue Tunnel. Bei diesem muss es sich um ein Teilprojekt handeln, das trotz hoher Kosten nur einen geringen Nutzen aufzuweisen hat und vom hoch rentablen Rest des Ausbauprojektes den Nutzen einem Parasiten gleich in sich aufsaugt.

Festzuhalten ist: Nur 919 Mio wurden für den Gesamtausbau Goldberg-Flughafen bei 11 km Tunnel-Neubaustrecke veranschlagt; dies ist bei weitem unrealistisch zu niedrig. Zwischenzeitlich sind anderen Geldbeträge von 1,5 Mrd¹¹ (Nov. 2023) und 2,7 Mrd¹² (2025) im Spiel. Dabei liegen die 2700 Mio von 2025 in einer Höhe, die Kritiker des Tunnelprojektes bereits beim Aufkommen der Idee 2020¹³ geschätzt hatten¹⁴. Hätte man die Nutzenberechnung für den Pfaffensteigtunnel statt mit 919 Mio mit 2700 Mio durchgeführt, so läge dessen Nutzen-Kosten-Index lediglich bei 0,41. Der Tunnel entpuppt sich als volkswirtschaftliche Pleite, die haushaltsrechtlich vom Bund nicht gefördert werden darf.

Ein weiterer Aspekt, den es bei der Nutzenbetrachtung unbedingt zu beachten gilt: Im Planfall 040 b gilt die Fertigstellung des Teilprojektes Abschnitt 1.3 b Stuttgart21 bereits als unterstellt. Das heißt, im Dossier wird davon ausgegangen, dass eine Direktverbindung von Böblingen-Goldberg nach Stuttgart-Flughafen im Rahmen von Stuttgart21 bereits gebaut wurde. Somit wäre der Pfaffensteigtunnel verkehrlich unnötig und nur eine zusätzliche extrem teure Neubaustrecke parallel zum bereits unterstellten Bestand 1.3 b.

Auf der anderen Seite bringt dieses Tunnelprojekt die Gäubahn ihrem Ausbauziel (vgl. nochmals einleitender Absatz) keinen Schritt näher, kein einziger Meter an Eingleisigkeit wird beseitigt. Hingegen bewirkt die Flughafenführung sogar eine signifikante Kapazitätsminderung, da die Strecke nicht mehr über eine alleinige zweigleisige Einführung in den Hauptbahnhof Stuttgart verfügt, sondern am Flughafen endet. Ab dort müssen sich Züge aus Richtung Singen die Zufahrt nach Stuttgart mit dem Fern- und Nahverkehr aus Ulm und Tübingen teilen.

Noch zu erwähnen: Es gibt noch einen Tunnelplan zwischen Neckarhausen und Sulz/Neckar, auf den hier leider nicht näher eingegangen werden kann: 3,5 km lang, eingleisig mit Rettungstollen. Wegen einer Fahrzeiteinsparung von 2 bis 3 Minuten würde die Eingleisigkeit für über 300 Mio auf Dauer zementiert und zudem ein Bahnhof abgehängt. Zum Vergleich: Ausbau des Bestandes trotz längerer Strecke zu weniger als 30 % der Kosten. Auch dieser Tunnel ist für das Ausbauziel Zweigleisigkeit kontraproduktiv und mehr als verzichtbar.

⁸ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRINS.PDF zuletzt abgerufen 02/2025

⁹ „Der Pfaffensteigtunnel nimmt Gestalt an“, aus „Der Eisenbahningenieur“, Juni 2024

¹⁰ Insbesondere §7 (1) EBO maximale Längsneigung, hingegen Unterschreitung Mindestbogenhalbmesser von 300 m

¹¹ Schwarzwälder Bote, 3.11.2023, Berichterstattung über Podiumsdiskussion M. Theurer/R. Morlock

¹² FAZ 12.4.2024, Seite 4, <https://de.wikipedia.org/wiki/Pfaffensteigtunnel> (Textzitat Nr. 34)

¹³ www.kontextwochenzeitung.de/politik/483/tunnel-ohne-ende-6850.html

¹⁴ www.kontextwochenzeitung.de/debatte/517/tunnelprobleme-noch-mehr-tunnel-7338.html

¹⁵ Antrag auf Planfeststellung PFA 1 Pfaffensteigtunnel, Erläuterungsbericht Teil 3, Abschnitt 2.2 (Projektziele)



Quelle: Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe

Was braucht die Gäubahn für den Deutschland-Takt (nicht)?

Vonseiten der DB wird im Rahmen der Planbeantragung argumentiert, der Pfaffensteigtunnel sei für den Deutschland-Takt erforderlich. Er bringe eine Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten und ermögliche es, den Halbstundenknoten in Stuttgart zu erreichen¹⁵.

Bei genauerem Hinsehen entpuppt sich diese Aussage in mehrfacher Hinsicht als falsch:

1. Schaut man zurück auf die Planungen 2018, so ergaben sich bereits dort unter vergleichbar geringen Ausbaubedingungen Fahrzeitverkürzungen von 11 Minuten. Bei Vollausbau der Gäubahn auf Zweigleisigkeit würde alleine der Entfall von Pufferzeiten für Zugkreuzungen den angeblich notwendigen Effekt beibringen oder gar überkompensieren.
2. Vergleicht man dann die Fahrzeiten Böblingen-Stuttgart zwischen dem unterstellten Abschnitt 1.3 b und dem Pfaffensteigtunnel, so ist diese nur um 4 Minuten kürzer¹⁶.
3. Im aktuellen Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt verfehlen die Gäubahnzüge in beiden Richtungen den behaupteten Halbstundenknoten. Würde man die dem Pfaffensteigtunnel zugeschriebene Fahrzeitverkürzung herausnehmen, wäre die Fahrplanlage zum Deutschlandtakt hingegen kompatibel¹⁷.
4. Darüber hinaus ist der Pfaffensteigtunnel als Hochgeschwindigkeitsstrecke trassiert (bis zu 35 Promille Steigung) und unterschreitet außerdem die Mindestvorgaben der EBO zum erforderlichen Mindest-Bogenhalbmesser von 300 m. Dies erstaunt, denn die Entwurfsgeschwindigkeit wurde kürzlich sogar von 160 km/h auf 200 km/h heraufgesetzt. Man rast also mit Hochgeschwindigkeit auf eine Haarnadelkurve zu. Die unterstellte Fahrzeit von 7 Minuten Böblingen-Flughafen erscheint vor diesem Hintergrund eher ambitioniert. Unstrittig schlecht hingegen sind Energie- und Umweltbilanz.

Der Pfaffensteigtunnel ist im Gegenteil kontraproduktiv zum von der DB im Planantrag behaupteten Halbstundenknoten in Stuttgart. Warum sollte also der Bund eine Parallelstrecke zu einer bereits als realisiert unterstellten Verbindung für ca. 3 Mrd. Euro finanzieren, deren Nutzen-Kosten-Index bodenlos schlecht ist?

¹⁶ Vergleich der Netzgraphiken 1. Gutachterentwurf zu 3. Gutachterentwurf, Abschnitt Böblingen-Flughafen-Stuttgart

¹⁷ https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1ssn0Eht8g8050FF5Vb027/2eae782f035704938a49617b82294726/Netzgrafik_3._Entwurf_Baden-Wu__rttemberg.pdf (erreichbar über www.deutschlandtakt.de 02/2025)



Quelle: Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe

Fazit

Das derzeit von der DB verfolgte Ausbaukonzept für die Gäubahn ist volkswirtschaftlich eine Pleite und verhindert in großem Stile wichtige und sinnvolle Maßnahmen anderswo im Eisenbahnnetz: Es bindet Milliarden an Investitionsmitteln für eine Baumaßnahme mit extremen Kosten bei gleichzeitiger Minderung der Streckenkapazität und blockiert gleichzeitig enorme Kapazitäten im Bereich Planung und Bauausführung, die anderswo im Netz händeringend fehlen. Mit den Mitteln, die alleine der Pfaffensteigtunnel verschlingt, könnte man mit dem zweigleisigen Vollausbau der Gäubahn alle für die Strecke notwendigen Ziele (vgl. nochmals Einleitung) vollumfänglich erreichen. Darüber hinaus blieben Milliarden übrig, um an anderer Stelle wichtige Ausbauprojekte mit positiver Netzwirkung zu realisieren. Beispielsweise fehlen der Strecke Heilbronn-Würzburg zur durchgängigen Zweigleisigkeit nur 4 km einschließlich einer Brücke über die Jagst (Abschnitt Möckmühl – Züttlingen). Etwa 4 % der Kosten für den Pfaffensteigtunnel würden hier sämtliche Probleme lösen.

Folgen und Ausblick

Über das gesamte Schienennetz in Deutschland existieren zahlreiche hier nicht genannte Engpässe und Flaschenhälse, deren Beseitigung einen Bruchteil dessen kosten würde, was derzeit von der DB an Mittelbedarf für den Bau ihrer Hochgeschwindigkeitspläne kommuniziert wird. Mit deren Beseitigung wäre sofort eine Vielzahl an Zwangspunkten aus dem Netz, die heute die Fahrplankonstruktion für einen sinnvollen Deutschlandtakt erschweren oder unmöglich machen. Anstatt systemische Schwachpunkte im Netz gezielt zu beseitigen, baut die DB lieber extrem teure Hochgeschwindigkeitsstrecken mit noch teureren Tunneln, sicher sehr zur Freude einschlägig bekannter Bau- und Tunnelfirmen. Ein grundlegender Strategiewechsel bei der Netzentwicklung ist bereits seit Jahren überfällig.

Erfolgt dieser Strategiewechsel, bestehen Chancen auf die Einführung eines sinnvollen und finanzierbaren Deutschlandtaktes und den dafür erforderlichen Netzausbau. Erfolgt dieser Strategiewechsel nicht, ist fraglich, ob Godot wirklich bis 2070¹⁸ kommen wird.

¹⁸ <https://www.deutschlandfunk.de/deutsche-bahn-deutschlandtakt-zeitplan-100.html> (zuletzt abgerufen 02/2025)

Die Gäubahn – Versuch der Zerstörung einer Magistrale

5
5.2

Klaus Gietinger

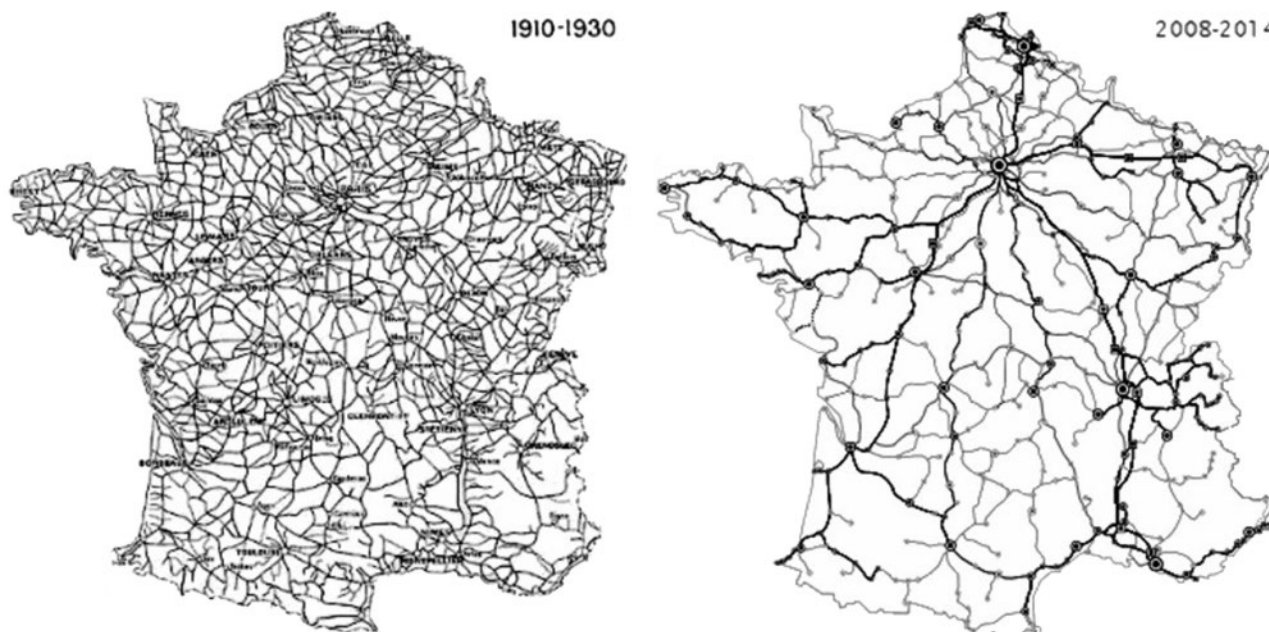
Die Gäubahn ist mehr als ihr Name verspricht. Sie ist Teil einer Magistrale, die einst aus der Tiefe Italiens über die Schweiz bis in den deutschen Nordosten oder so man will von Rom nach Berlin und zurück führte. Sie ist aufgrund von Immobilienspekulation, Wühlarbeit von Tunnel- und anderen Bau-firmen, automobilen Interessen, sowie mittels Irrglauben an digitale Wunder und des Unvermögens vieler Politiker in Baden-Württemberg zu erkennen, dass 8 Gleise weniger Kapazität haben als 17, extrem gefährdet.

Geschichte

- ▶▶ Die Industrialisierung Deutschland führte ab Mitte des 19. Jahrhunderts zum Aufbau eines weit-verzweigten Schienennetzes. Schon 1869 führte die Gäubahn von Stuttgart bis Tuttlingen. In der Weimarer Republik und Anfang der 30er Jahre wurde sie zweigleisig ausgebaut und ging längst bis nach Italien.
- ▶▶ Der von Nazi-Deutschland losgetretene Zweite Weltkrieg führte 1940 zur Besetzung Frankreichs. Um den Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion führen zu können, demonitierte die deutsche Besatzungsmacht u. a. die Bahnstrecke von Besançon nach Belfort.
- ▶▶ Nachdem dieser bislang beispiellose Krieg 1945 für Deutschland erneut verloren ging, revan-chierte sich das befreite Frankreich u. a. mit dem Abbau des zweiten Gleises der Gäubahn zwi-schen Horb und Tuttlingen.
- ▶▶ Da die 1949 gegründete Bundesbahn für die Kriegsschäden selbst aufkommen musste, führte dies nicht nur zur Verschuldung, sondern auch zum Fortbestand der Eingleisigkeit der Gäubahn.
- ▶▶ Da alle Bundesregierungen ausnahmslos auf das Auto setzten, wurden in der BRD immer mehr Strecken stillgelegt und die Gäubahn humpelt so bis auf den heutigen Tag auf einem Bein.
- ▶▶ Immerhin gelang in den 60er Jahren die Elektrifizierung. Und die Strecke bewährte sich nach wie vor als wichtige Nord-Südverbindung, nicht nur für Baden-Württemberg.
- ▶▶ Dann kam die Deutsche Einheit. Die Reichsbahn wurde einverleibt und Bahnchefs, die ihr Hand-werk von der Pike auf in der Auto- und Flugzeugindustrie gelernt hatten, versuchten den Kahlfraß der Flächenbahn

1994 – Konterrevolution statt Bahnreform

Die Reform von 1994 war keine Revolution, wie versprochen, sondern eine Konterrevolution. Der DB Vorsitzter Heinz Dürr, bezeichnete das Streckennetz als pures Gold, allerdings nicht für die Fahrgäste, sondern für die Immobilienbranche. Dürrs Nachfolger Hartmut Mehdorn entließ Zehntau-sende Bahnmitarbeiter, zerstörte fast sämtliche Güteranschlüsse und riss außer tausenden Weichen und Schienen auch das Herz des Ganzen heraus: Die Bahnhöfe. Alles angeblich aus Rentabilitäts-gründen.



Das französische Bahnnetz 1930 und 2014

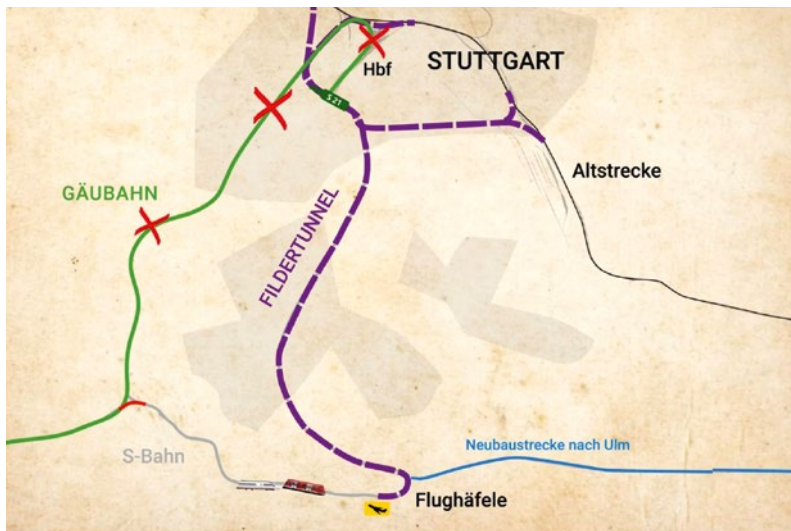
Ein neues, so versprach man, zukunftsweisendes Spielzeug für dienstwagenprivilegierte, durchs Land hetzende Wichtig-Männer wurde schon 1991 vorgestellt: Der Hochgeschwindigkeitszug. Der war und ist zwar völlig unrentabel, benötigte allerdings ein neues, hauptsächliches klimafeindliches Tunnel-Netz. Und der superschnelle ICE ist weder ein Feind des Autos, noch des Flugzeugs, sondern der Flächenbahn. Frankreich machte es mit dem TGV vor. Ein paar superschnelle Züge von und nach Paris und statt 70 000 Kilometer Bahnstrecken nur noch 30 000. Das Land, sowie die Klein- und Mittelstädte hatten das Nachsehen. Deutschland ist jedoch ein dicht besiedeltes Gebiet mit vielen Ballungsräumen. Superhochgeschwindigkeitszüge (250 – 300 km/h) sind hier überflüssig. Der Interregio (160 – 200 km/h) war 1988 der ideale neue D-Zug für kleine Groß- und große Kleinstädte. Weil er den ICEs Fahrgäste wegschnappte, wurde er in den Nullerjahren abgeschafft. Und viele Städte hatten das Nachsehen

Um schneller zu fahren, was ja bis 160 km/h nicht grundsätzlich falsch ist, sollte auch die Gäubahn beschleunigt werden. Man traf internationale Vereinbarungen. Die Schweiz hielt sich daran, Deutschland in keiner Weise. Bis heute, also seit 80 Jahren, haben es Bahn und Politik nicht geschafft der Gäubahn ihr zweites Gleis wiederzugeben. Im Bau sind gerade mal 6 Kilometer und geplant ist ein eingleisiger (!) Tunnel bei Sulz.

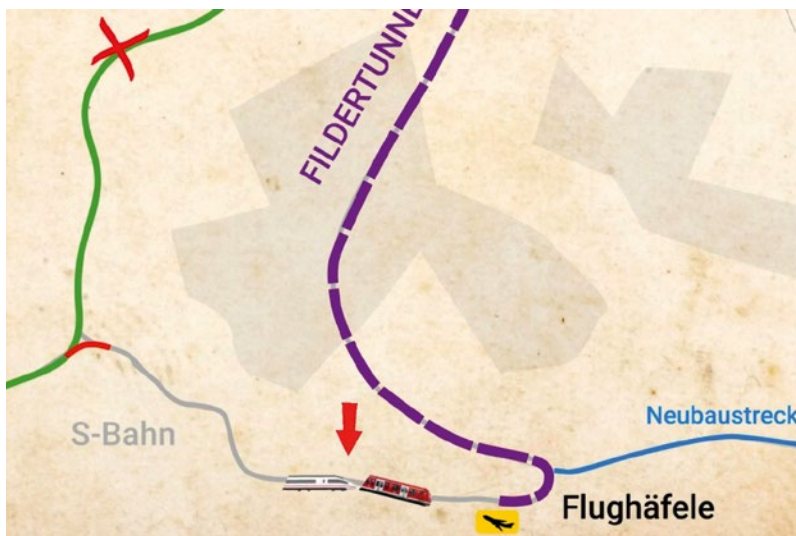
Schon 1994 hatte Ministerpräsident Erwin Teufel zwei schwäbische Autonarren um sich geschart. Heinz Dürr, Hauptaktionär des größten Autolackierers der Welt, war inzwischen Bahnchef und Matthias Wissmann, zu der Zeit Verkehrsminister, später Vorsitzender des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie. Mit ihnen versprach er ein neues Maulwurfprojekt gegen besseren Bahnverkehr: Stuttgart 21 (S 21)

Eine Jahrhundertchance für Immobilien- und Baufirmen und vor allem für eine Tunnelbaufirma. Nicht zuletzt profitierte die Automafia. Ein Lugabeitl nach dem Anderen versprach das Eisenbahnparadies. Doppelt so viele und schnellere Züge und für die Gäubahn die durchgehende Zweigleisigkeit, die Rückkehr der europäischen Magistrale mit kürzeren umsteigefreien Fahrzeiten. Und das alles mit Fertigstellung von S 21 im Jahr 2010 (!). Nichts davon ist eingetroffen. S 21 ist ein brandgefährliches Milliardengrab ohne Boden, viel zu klein, nicht deutschlandtaftfähig, klima- und menschenfeindlich in hoher Potenz.

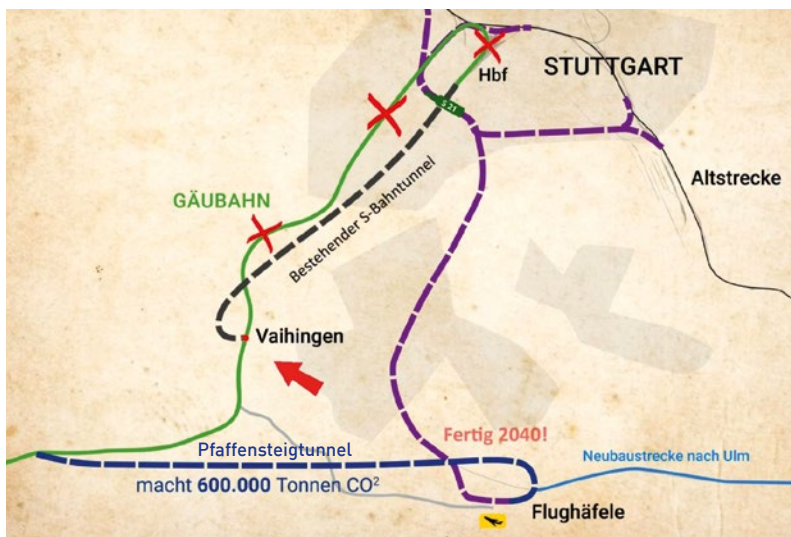
Paradiesisch sollte es nur für das Stuttgarter Provinz-Flughäfele werden. Dem wollte man Bahnfahrergäste zwecks Steigerung des „klimafreundlichen“ Flugverkehrs zuführen. Zu dem Zweck sollten die Züge nicht, wie seit Jahr und Tag, direkt über die wunderschöne Panoramastrecke zum Hauptbahnhof fahren, diese also geopfert werden.



Und man versprach alle Fernzüge aus dem Süden über einen Umweg und hinter der S-Bahn zuckelnd, zum Provinzflughafen und erst dann zum Tunnelgrab S 21 zu führen (der sogenannte Plan 3.1b). Die Fernzüge von der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen kommend genügten ihnen nicht.

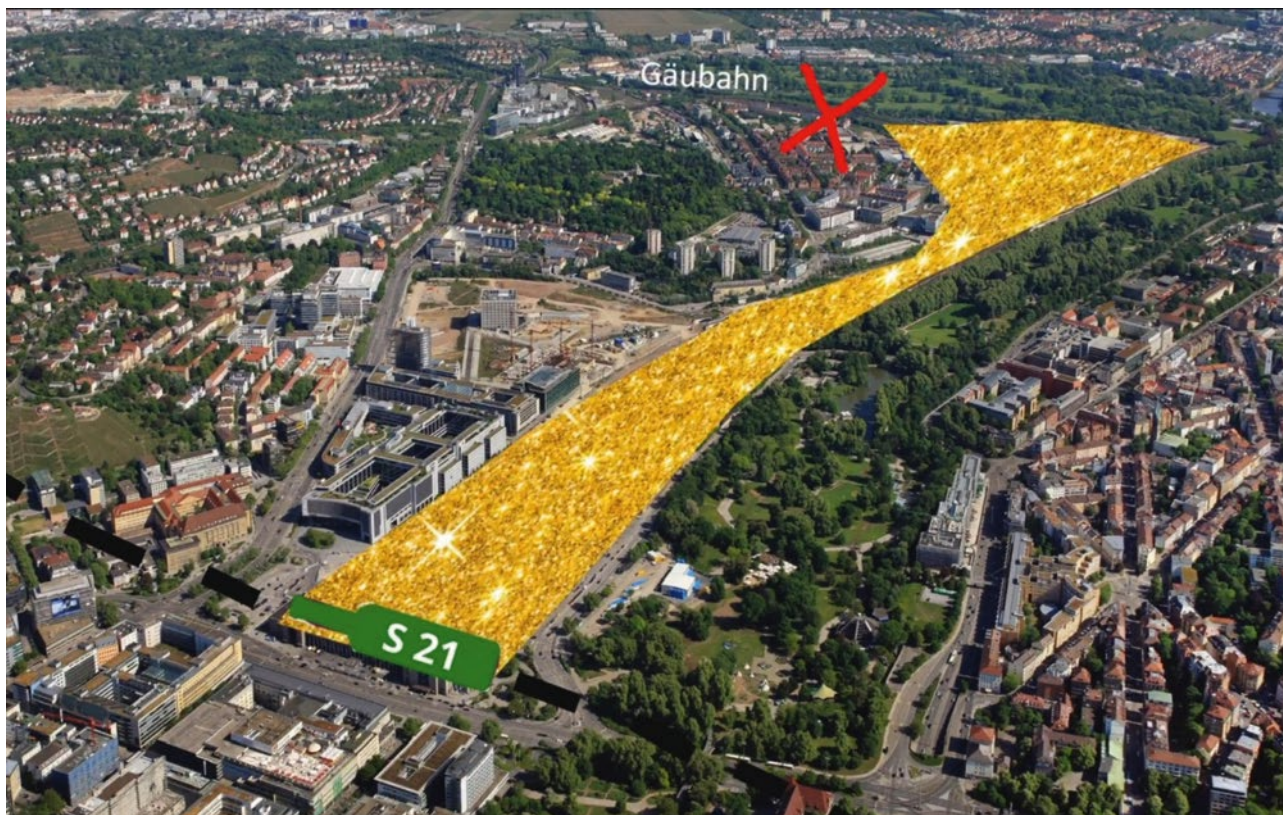


Als das sich aber nach 30 Jahren intensiver Planung merkwürdigerweise als völlig unsinnig herausstellte, hatte ein christlicher Förderer des Autoverkehrs namens Steffen Bilger (CDU) 2018 eine neue geniale Idee: Wir planen noch einen zusätzlichen, den größten Tunnel Deutschlands und lassen das Land südlich Stuttgarts und den Bodensee, die Schweiz und Italien jahrzehntelang hängen, bzw. in Vaihingen und dann wieder im Tiefbahnhof umsteigen, bis das Monster fertig ist.



Auf mehrfache Anfrage von Roland Morlock gab die Flughafengesellschaft zu, dass von den täglich 5000 Fahrgästen der jetzigen Gäubahn nur 70 – 75 (!) zum Flughafen wollen. Dabei gäbe es ganz einfache und sehr preiswerte Lösungen: Eine Express-S-Bahn über die Panoramastrecke, mit einem Halt in Vaihingen-Rohr, wo die Fahrgäste aus dem Süden kommend zusteigen könnten. Der Flughafen wäre optimal angebunden.

Damit kommen wir nochmal zur Stadt Stuttgart, sie begehrt die von Bahnchef Heinz Dürr versprochenen zu Gold verwertbaren Bahnflächen. Die Stadt brauche dringend Wohnungen und winkt auch noch mit angeblich billigem Wohnraum (50 % Sozialwohnungen auf dem abgeräumten Bahngelände) mitten in der Stadt.



Dabei nutzt sie bislang nicht einmal die vorhandenen zahlreichen Brachflächen, den gigantischen Büro-leerstand oder die 11 000 Wohnungen, die in Stuttgart leer stehen (EnBW, Eiermann-Campus, W&W, Erwin Schöttle-Areal).

Drei weitere Probleme kommen auf die Stadt zu. Sie hat gar nicht die Milliarden, die zum Abriss der Bahn-flächen und zum Bau der Wohnungen nötig wären. Außerdem steht inzwischen und immer noch die Ände-rung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) § 23 entgegen, das keine Entwidmung von Bahnflächen für Wohnungsbau zulässt.

Zudem verdichtet sich der Widerstand aus der Region gegen die Kappung der Gäubahn. Immer mehr Bürger, alle Bürgermeister aus den Anrainerstädten, egal ob CDU oder Grüne, sowie die dortigen IHKs, als auch die Uni Konstanz, sprechen sich dagegen aus, sogar Landesgrößen der CDU wollen keine Kappung. Und die Landesversammlung der Grünen, inklusive Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Her-mann sprach sich im Dezember 2024 für den Anschluss der Gäubahn an den Kopfbahnhof, also oben, aus. Das hinderte die teils gleichen Grünen im Gemeinderat Stuttgart aber nicht, der Kappung zuzustimmen, ebenso wagt es Hermann nicht den Grünenbeschluss umzusetzen. Sondern er fordert, wider besseren Wis-sens (13.2.25), lieber das Phantom Pfaffensteigtunnel, das der Bund zügig finanzieren müsse. Vor fast drei Jahren hatte er noch behauptet, die Finanzierung des Pfaffensteigtunnels „sei unter Dach und Fach“. Und vor 15 Jahren fiel sein Urteil über Stuttgart 21 noch ganz anders aus, es sei „das dümmste Bahnprojek-t der Eisenbahngeschichte“. Da war er aber noch nicht Ba-Wü-Verkehrsminister, im Würgegriff der Auto-, der Bau- der Immobilienlobby, des bahnerstörerischen Bahnmanagements, der Stuttgarter Betonköpfe im Gemeinderat und Bürgermeisteramt und des katholisch gewordenen Alt-Maoisten und Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann. Die Grünen sind die Schizo-Partei schlechthin.

Wie sagte doch einer der Bahnmanager in meinem Kino-Railroadmovie „Heinrich der Säger“ (D 2000, geschrieben 1997) zu einem wohlgenährten Grünen: *„Es wird Zeit, dass die Grünen mal das Verkehrsministerium übernehmen!“* Und flüstert dann dem Bahnchef ins Ohr: *„Dann können wir noch viel mehr Strecken stilllegen!“*

Aber eine Stilllegung bedeutet nicht, dass das Klima dadurch geschädigt wäre, behaupten die vier Richter-Damen und der eine Herr vom Verwaltungsgericht Stuttgart am 13./14. Februar dieses Jahres, indem sie sich an einen Paragraphen klammerten, der den Klimaschutz nicht erwähnt, aber auch nicht negiert. Dieter Reicherter vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart, ehemaliger Vorsitzender am Landgericht Stuttgart, bezeichnete ein solches Klammern als „aus der Zeit gefallen“. Das Gericht jedoch ließ erst mal den Landesnaturschutzverband Ba-Wü (LNV) deswegen aus dem Verfahren fallen. Er sei aus diesem Grund nicht klageberechtigt. Doch der LNV geht nach Mannheim zur nächsten Instanz.

Der Deutschen Umwelthilfe (DUH) wollte das Gericht eine Klageberechtigung nicht absprechen, wies die Klage aber trotzdem ab. Mit dem Ergebnis, dass es laut Gericht völlig egal ist, ob der als Ersatz für die gekappte Gäubahnführung zum Hauptbahnhof noch nicht einmal planfestgestellte Pfaffensteigtunnel in 7 oder 70 Jahren fertig wird. Die Bahn darf nach diesem erstinstanzlichen Urteil den Gäubahndamm kappen, weil das planfestgestellt sei. Dabei ist es auch völlig unwichtig, ob die Bahn die Kappung überhaupt noch benötigt. Denn ihr Anwalt gab zu, dass das gar nicht mehr sein müsste. Und es ist auch egal, ob die Testfahrten des Tiefbahnhofs zeigen, ob der überhaupt ohne Zusatzgleise oben funktioniert. **Die Bahn darf mutwillig Eisenbahninfrastruktur zerstören, sie darf kaputt machen was das Klima nicht kaputt macht und darf einen Tunnel bauen, der das Klima kaputt macht.**

Dies ist auch einem dreisten Auftreten der als siamesische Zwillinge erschienen Anwälte von DB AG und Eisenbahnbundesamt (EBA) sowie übervorsichtigen Richterinnen geschuldet, die sich gegenüber solchen Hengsten nur noch an die Buchstaben von Paragraphen klammerten, statt in "weiblicher Produktionsweise" die Weite des Spielraumes von europäischem und deutschem Umweltrecht zu betreten.

Dr. Hans-Jörg Jäkel, Vorsitzender des Gäubahnkomitees Stuttgart: *„Das Verwaltungsgericht hat eine Entscheidung getroffen, die jeglicher Logik und dem gesunden Menschenverstand widerspricht. Denn es gibt keinen sachlichen Grund für die Kappung. Das Gericht hat sich auf einen Planfeststellungsbeschluss berufen, der längst durch eine andere Bauausführung überholt ist. Sowohl die im Planfeststellungsbeschluss noch vorgesehene provisorische Verlegung von S-Bahn-Gleisen auf dem Gäubahndamm, als auch der Anschluss der Gäubahnstrecke über den Flughafen gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs werden nicht umgesetzt.“*

Juristisch ist noch nichts verloren. Das Verwaltungsgericht hat einen Teil der Klage des LNV bindend zur Entscheidung an den Verwaltungsgerichtshof verwiesen. Dort müssen die Klimafolgen der Kappung zwingend berücksichtigt werden. Der auch für die Berufung der Deutschen Umwelthilfe e.V. zuständige Verwaltungsgerichtshof hat wiederholt entschieden, dass alle Abschnitte des Großprojekts S 21, auch wenn sie in verschiedenen Planfeststellungsbeschlüssen geregelt werden, in einer Gesamtschau zu prüfen sind (Gesamtplanrechtfertigung). Dass wegen der Kappung der Gäubahn, die etwa 20-mal länger als geplant dauern soll, Reisende den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht mehr umsteigefrei erreichen können, widerspricht eklatant der Rechtsprechung des VGH.

Und die DUH reagierte prompt:

- ▶▶ Sie fordert das EBA zu einem „befristeten Teilwiderruf des Planfeststellungsabschnittes 1.5 von Stuttgart 21“ auf, der die bauliche Abtrennung der Gäubahn regelt.
- ▶▶ Sollte es diesem Antrag nicht entsprechen wird die DUH noch im März dieses Jahres neben dem Berufungsverfahren zum Stuttgarter Urteil von vergangener Woche eine weitere Klage vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim einleiten.
- ▶▶ Und sie stellt den Antrag auf einstweilige Anordnung, damit die Gäubahn nicht vor der Hauptverhandlung zerstört wird.

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH: „*Der aggressive Kampf der Deutschen Bahn vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart um eine bedingungslose Kappung der Gäubahn ohne dafür betriebliche Gründe vorlegen zu können macht deutlich, dass eine dauerhafte Kappung der 145 Jahre bestehenden Gäubahn geplant ist. Das Urteil des Gerichts bestätigt aber nicht nur unsere Klagebefugnis in dieser für 1,5 Millionen Anwohnern entscheidenden Rechtsfrage. Es ermöglicht uns, zusätzlich zur Berufung ein weiteres Rechtsverfahren zur Erhaltung der Gäubahn zu eröffnen. Die angesichts fehlender Finanzierung und noch nicht einmal vorliegender Planfeststellungsbeschlüssen absehbaren dauerhaften Kappung der europäisch bedeutsamen Bahnstrecke gefährdet das öffentliche Interesse mehr als einer Million Menschen im südlichen Baden-Württemberg und der Schweiz. Ich bin zuversichtlich: Entweder korrigiert der Verwaltungsgerichtshof den richterlichen Freibrief für eine dauerhafte Kappung der Gäubahn – oder das Eisenbahn-Bundesamt muss der Bahn dessen Fortbetrieb und den direkten Anschluss an den Stuttgarter Hauptbahnhof auferlegen.*“

Die Gäubahn wird dahin fahren, wo sie hingehört, zum Stuttgarter Hauptbahnhof, der oben bleibt!



Ausführlich behandelt wird das Thema in den Filmen

- **DAS TROJANISCHE PFERD – STUTTGART 21 – DER FILM (D 2022–2024, 90 min.)** und
- **DER KAMPF UM DIE GÄUBAHN IST EIN KAMPF UM DIE BAHN (D 2024, 58 Min.).**

Die Filme sind als DVD oder zur Vorführung erhältlich über:

info@buengerbahn-denkfabrik.com

München – von allen guten Geistern verlassen

Wolfgang Hesse

5
5.3

Auch vom vorangegangenen Jahr 2024 lässt sich auf dem Gebiet des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) aus München kaum Erfreuliches vermelden. Das gilt in besonderem Maße für die S-Bahn, die nach der Erfolgsgeschichte zu ihrer Eröffnung anlässlich der Olympischen Spiele 1972 in die Jahre gekommen ist und sich zunehmend zu deren ständig überforderten Stiefkind entwickelt hat.

Als Herzstück, aber auch Haupt-Nadelöhr des Netzes stellte sich zunehmend die sogenannte „erste Stammstrecke“ heraus. Hier teilen sich 5 bzw. 7 Linien eine 2-gleisige Tunnelstrecke im Innenstadtbereich zwischen Haupt- und Ostbahnhof. Spätestens in den 1990-er Jahren wäre es notwendig gewesen, der S-Bahn allein wegen der ständig wachsenden Fahrgastzahlen durch substanzielle Ausbauten und Erweiterungen einen neuen Schub zu verleihen. Auf der Hand liegende Pläne, die weitgehend vorhandenen oberirdischen Bahnstrecken über den Süd- und Nordring schrittweise für S-Bahnbetrieb auszubauen wurden verschleppt und später systematisch torpediert.

Denn ähnlich wie in Stuttgart konnte sich zu Beginn der 2000-er Jahre eine Beton- und Tieftunnelfraktion durchsetzen und erreichte 2016 einen Beschluss zur „2-Stammstrecke“ – parallel zum vorhandenen S-Bahntunnel, nur um mehr als 40 Meter tiefer. Sogenannte „Kosten-/Nutzen-Analysen“ sorgten für geschönte Kosten und Bauzeiten während die viel naheliegendere und kostengünstigere Südring-Alternative verworfen wurde, so dass bis heute kein Bypass für das innenstädtische Nadelöhr existiert. Allen Warnungen vor unkalkulierbaren Risiken, Kostensteigerungen und Bauverzögerungen zum Trotz wurden 2017 per „Spatenstich“ die offiziellen Bauarbeiten begonnen und das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs wurde kurzerhand abgerissen – **seitdem klappt inmitten des Portals der Millionenstadt München eine Bauruine.**

Neun Jahre später nähern sich die täglichen Fahrgastzahlen der Millionen-Grenze, aber bei der S-Bahn und den Baustellen sind außer Stillstand und Verwaltung des Mangels kaum Fortschritte erkennbar. Regelmäßig wird die vorhandene erste Stammstrecke zu allfälligen Wartungsarbeiten über ganze Wochenenden gesperrt, dazu kommen unvorhergesehene Ausfälle.

Noch am 11.2.2025 ließ die Presse verlauten: *Zweite Stammstrecke in München: Teurer, aber im Zeitplan. ... über sieben Milliarden Euro teuer und eine unendliche Geschichte? Beim Zeitplan für die zweite Münchner Stammstrecke hat die Bahn immerhin gute Nachrichten. Erste Züge könnten 2035 rollen. Verbesserungen soll es aber schon dieses Jahr geben. ...*

Aber auch diese „guten Nachrichten“ (!) sind bereits durch den neuen Bericht des SPIEGEL vom 3.3.2025 obsolet: Münchens OB Reiter hat kein Vertrauen mehr in Zeitplan der Bahn. Wann geht in München die zweite S-Bahn-Stammstrecke in Betrieb? Angedacht war ... für zunächst 2028, mittlerweile geht die Bahn von 2035 bis 2037 aus. Oberbürgermeister Dieter Reiter reagiert auf die Planung mittlerweile gereizt. »... *Er bezweifelt, dass die zweite S-Bahn-Stammstrecke unter der Innenstadt wie geplant bis 2037 fertig wird ...*« und er habe »... *den Glauben in die Planung der Bahn aufgegeben*«. Dass der Bau auf einmal fast zehn Jahre länger dauern solle, habe er bei der Bekanntgabe »*nicht fassen können*«, sagte Reiter. »*Deswegen habe ich wirklich gar kein Zutrauen in die Planungen. Nur ständigen Ärger, weil das alle Münchnerinnen und Münchner einfach nur nervt.*«

(Quelle: DB Netze, 2.stammstrecke-muenchen.de, türkisfarbene Ergänzungen WikiReal)

Tunnelverlauf



Offizieller Plan des Tunnelverlaufs und Ergänzungen. Es werden keine neuen Verknüpfungen geschaffen. Nur 3 von 9 bisherigen Stationen werden bedient. Die neuen Stationen liegen in großer Tiefe mit weiten Wegen für die S-Bahn-Nutzenden

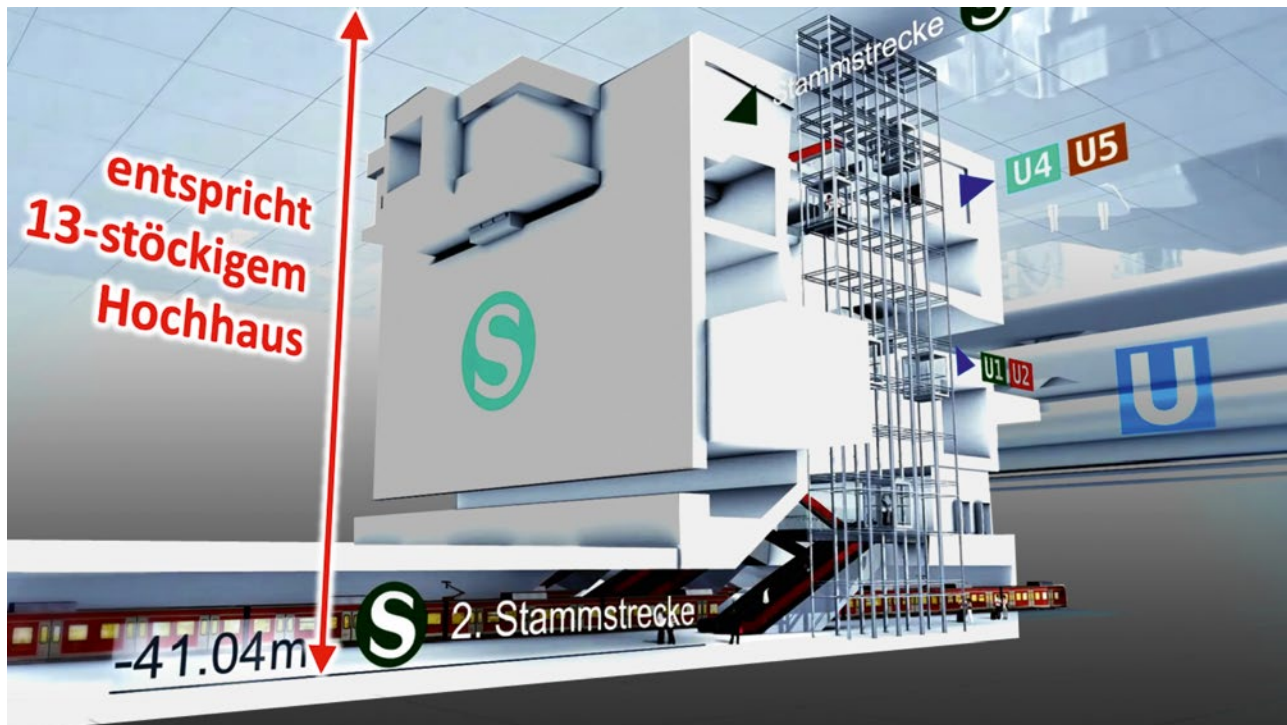
Die Bahn plant nach derzeitiger Prognose eine Inbetriebnahme 2035, hatte aber diese schon vorher um zusätzliche zwei Jahre relativiert. Die Kosten lagen nach Bahn-Angaben zuletzt bei mehr als sieben Milliarden Euro, nach Berechnungen des Freistaats von März 2023 bei 8,5 Milliarden Euro – „sofern das Projekt wirklich 2037 fertiggestellt wird“.

Auch der Neubau am Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs soll sich nach Bahn-Angaben auf 2037 verzögern – was der OB sarkastisch als »einen Quell reiner Freude« bezeichnet, »Wir haben einen Bahnhof, der ewig lang dauert, neu hergerichtet zu werden. Das macht das Entree in diese Stadt nicht besser.«

Des Weiteren verweist der Bericht auf die Olympia-Bewerbung für 2036 oder 2040. „Sollten Hauptbahnhof und zweite Stammstrecke bis dahin noch im Bau sein, würden wichtige Kapazitäten im Nahverkehr fehlen.“ Übrigens: Bei der U-Bahn wird zur Zeit die U5 nach Pasing verlängert – im Prinzip ein sinnvoller Ausbau und Lückenschluss, der pikanter Weise einen einfachen Bypass für die S-Bahn durch die Innenstadt eröffnen wird. Das heißt: Hätte man diesen Plan (der auch damals schon im Gespräch war) verwirklicht, hätte man mindestens 15 Jahre und 6 Mrd. Kosten einsparen können, die größte Quelle für den ständigen S-Bahn-Verdruss wäre längst beseitigt.

Aber nicht nur die „zweite Stammstrecke“, sondern eine ganze Reihe weiterer Kostenexplosionen und Zerstörungen stehen München nach den fatalen Entscheidungen der letzten Jahre noch bevor,

- ▶▶ sei es der Plan für eine Nord-Süd-U-Bahn-Strecke „U9“ durch die Innenstadt, welche die bestehenden Strecken z. T. kannibalisieren soll, statt dass man eine viel billigere und das Umfeld besser erschließende Trambahn ausbaut;
- ▶▶ sei es das Kulturzentrum „Gasteig“, das seit fünf Jahren ruiniert und geschlossen einer angeblichen „Sanierung“ durch immer noch fehlende „Investoren“ harret;
- ▶▶ sei es ein gigantisches Hochhaus-Projekt neben der ungenutzt brachliegenden riesigen Paketposthalle;
- ▶▶ sei es die historische „alte Akademie“, die man für einen inzwischen Bankrott gegangenen „Investor“ entkernt und ruiniert hat;
- ▶▶ sei es, sei es ... alles Projekte, mit denen München seine Mega-Weltmeister-Fähigkeiten beweisen will, aber vorwiegend Bauruinen und Ratlosigkeit produziert.



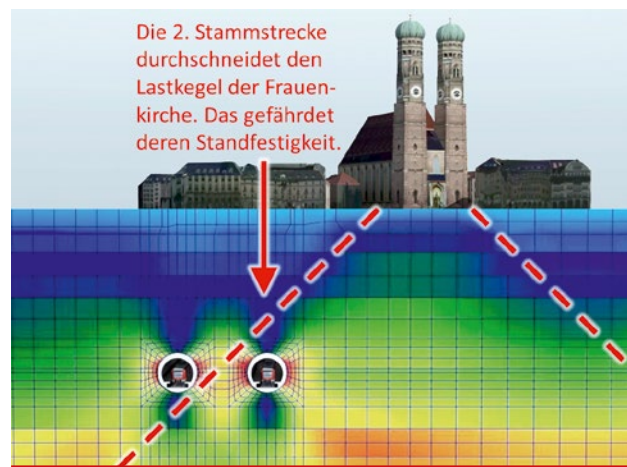
Die 2. Stammstrecke verläuft 41 Meter, rund 13 Stockwerke unter der Oberfläche

(Quelle: WikiReal.org)

Zum Schluss soll am S-Bahn-Beispiel ein Weg zu einem Befreiungsschlag für München aufgezeigt werden – ein ebenso notwendiger wie schmerzhafter (und deshalb für „Realo“-Politiker leider völlig undenkbarer) Weg – heraus aus der Weltmeister-Mentalität des „mia san mia“ zu einer soliden Realität des Vernünftigen und bezahlbar-Machbaren:

Der Bau der „2. Stammstrecke“ wird umgehend gestoppt und auf Eis gelegt. Die Verbauungen für Süd- und Nordring des S-Bahn-Ausbaus werden (soweit etwa schon erfolgt) rückabgewickelt und der Ausbau des Südrings wird (nach der notwendigen Planungszeit) unverzüglich in Angriff genommen. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2030 vorgesehen (eigentlich hätte sie 2020 längst erfolgt sein können). Gleichzeitig werden die geplanten Ausbauten für die Außenstrecken und den Nordring schrittweise realisiert, so dass spätestens in zehn Jahren München wieder über ein modernes und dauerhaften Schnellbahn-System verfügt.

Dazu könnten auch die anderen guten Geister wiederbelebt und zu neuem Leben erweckt werden. Am Ende könnte man dann sogar wieder über die Stadt schwärmen: „*München leuchtet*“.



Die Standsicherheit der Frauenkirche ist gefährdet. Lage der 2. Stammstrecke zur Frauenkirche

(Quelle: WikiReal.org)

Bahnhof Altona/Diebsteich/ Verbindungsbahnentlastungstunnel

Bahnhof Altona – immer wieder bedroht durch Hybris und Kapitalinteressen

Martin Schwager

Vorgeschichte

Die lange Zeit dänische Stadt Altona erhielt 1844 den ersten Bahnanschluss durch eine Verbindung mit Kiel. 1867 kam Altona zu Preußen und erhielt eine eigene „königliche Eisenbahndirektion“. In den 1890er Jahren entstanden ausgedehnte neue Bahnanlagen mit einer Verbindung nach Hamburg und einem Bahnhof an heutiger Stelle, der 1898 eröffnet wurde.

Bereits 1941, auf dem Höhepunkt des Größenwahns der Machthaber, gestaltete der Architekt Konstanty Gutschow ein Modell der „Führerstadt Groß-Hamburg“. Es beinhaltete u. a. eine Elbuferbebauung, ein 250 m hohes Hochhaus, statt der Bahntrasse einen repräsentativen Boulevard mit Volkshalle für 50 000 Menschen – und eine Verlegung des Bahnhofs nach Norden. Immerhin: Dort sollte ein großzügiger „Knotenpunkt West“ entstehen, mit optimaler Verkehrsanbindung – und sogar eine zweite Elbquerung in Form einer westlich zu errichtenden Hochbrücke.

50 Jahre später – der Neoliberalismus glaubte „das Ende der Geschichte“ eingeläutet zu haben, das Auto hatte anscheinend den Siegeszug angetreten – träumte die börsenorientierte Bahn von einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz und schielte auf Investoren. Man schaute nach Stuttgart, erinnerte sich an alte Pläne und erdachte einen geschrumpften Bahnhofersatz im Niemandsland am Diebsteich: Klein, für schnelle, durchgehende Züge. 6 statt der bisherigen 8 (+2 Durchfahrts-)Gleise, nicht erweiterbar an einer Engstelle und mitten in einer wichtigen Frischluftschneise für die Innenstadt. Zunächst blieb es bei den Ideen.

In den 2010er Jahren kam Deutschland besser als viele andere aus der Krise des Finanzkapitalismus. Hamburg hatte wieder einen SPD-Bürgermeister, der sich zu Höherem berufen fühlte. Als Erstes stoppte er die Wiedereinführung der Straßenbahn und ersetzte sie durch eine aufwändige U-Bahnplanung. Dann reaktivierte er den Diebsteich-Entwurf – und setzte ihn als Immobilienprojekt unter dem Deckmantel des Wohnungsbaus („Neue Mitte Altona“) um. Die DB freute sich, versprach sich Rationalisierungsgewinne und sparte sich Sanierungsinvestitionen. Investoren hofften auf weitere lukrative Innenstadtareale. 2023 sollte alles fertig sein.

Es kam wieder anders.

Der zuvor politisch fast vergessene Klimawandel erforderte gegen Ende des Jahrzehnts ein rasches Umdenken. Wesentlich mehr Personen und Güter sollten auf die Schiene. **Dafür war Diebsteich zu klein – und weder DB noch Hamburg hatten eine Strategie.**

Enak Ferlemann (CDU) ersann deshalb die Idee, zur vermeintlichen Rettung einen neuen Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Altona zu bauen, um auch die oberirdischen S-Bahngleise für den Regional- und Fernverkehr zu nutzen. Vermutlich augenzwinkernd präsentierte er den Vorschlag mit den Worten „Hamburg verstehe sich ja auf Tunnelbau“ und meinte damit wohl die lokale Hoffnung, sich einen U-Bahn-Neubau (U5) überwiegend vom Bund bezahlen zu lassen. **Seither sitzt Hamburg in der Falle – und auch dem Bund fehlt inzwischen das Geld.** Mit dem Ampel-Aus fällt auch die Hoffnung weg, ein der Stadt wohlgesonnener und erinnerungsfähiger Kanzler könnte helfen.



S-Bahnhof Diebsteich 2020

Aktueller Stand

Der Bahnhof Altona lebt!

Er ist weiterhin das Herz eines bunten Stadtteils: zu Fuß und barrierefrei (!) erreichbar von über 70 000 Menschen, angeschlossen an 20 hochfrequentierte Bus- und drei S-Bahnlinien, im direkten Umfeld viel besuchter Einkaufsstraßen. Eine aktuelle Online-Umfrage von Prellbock ergab, dass 78% der Menschen im Umfeld sich weiterhin den Erhalt des Bahnhofs an gewohnter Stelle wünschen. Bei Betriebsstörungen in Hamburg leistet er häufig wertvolle Dienste zur Aufrechterhaltung der Verbindungen von und nach Schleswig-Holstein. Aber der Eindruck entsteht, dass die DB versucht, vermehrt Fernzüge am ohnehin völlig überfüllten Hauptbahnhof enden oder starten zu lassen – oder zumindest den Halt am Dammtor oder in Altona einzusparen – **eine Zumutung für die Fahrgäste!**

Und: Als nächster Bauabschnitt am **Diebsteich** ist der **Abriss des wichtigen Überwerfungsbauwerks Langenfelde** geplant. Dieses sichert die kreuzungsfreie Ausfädelung des Verkehrs von und nach Norden. Von den westlichen fünf Gleisen des bestehenden Bahnhofs müssten Züge dann umständlich den gesamten Verkehr kreuzen, um an die östlich des Betriebshofs Langenfelde gelegene Hauptstrecke zu gelangen. Das bedeutet eine empfindliche Kapazitätseinschränkung des bestehenden Altonaer Bahnhofs, die in seinerzeitigen Schlichtungsvereinbarungen mit Verkehrsinitiativen ausdrücklich ausgeschlossen wurde.

Der Bau des S-Bahnhofs Diebsteich konnte nach mehreren Verzögerungen von insgesamt fast anderthalb Jahren am 7.2.2025 vorerst abgeschlossen werden. Im Oktober 2022 geschlossen, Wiederinbetriebnahme geplant für 10/2023, dann verschoben auf 8/2024, zuletzt auf den 31.1.2025. Auch dieser Termin konnte nicht gehalten werden. Der Bahnhof ist ein Torso: nur ein Zugang und dieser nicht einmal barrierefrei, keine Rolltreppe. Diese und einen Aufzug wird es erst mit Fertigstellung des gesamten Bahnhofs geben, also nicht vor 2028 oder mit den DB üblichen Verspätungen vielleicht ab 2030.

Die DB hält weiterhin am Eröffnungstermin 2027 für das Gesamtprojekt „Fern- und Regionalbahnhof Diebsteich“ fest. **Allerdings ohne Empfangsgebäude, ohne Umfeld, in einem Gewerbegebiet an einem Friedhof ...** Der Investor (ProHa Altona GmbH & Co KG, Procom-Gruppe), der zwei Hochhäuser als Zugang zum Bahnhof plante, hat sich zurückgezogen und wurde im Juli 2024 von der Stadt Hamburg mit einer geheimen, vermut-



S-Bahnhof Diebsteich Januar 2025

lich erheblichen Summe für seinen Planungsaufwand abgefunden. Die fehlende Entscheidung über den „Verbindungsbahntlastungstunnel“ (VET, s. o.) dürfte der Grund für den Rückzug sein. Auch dürfte der Investor angesichts des gewandelten Immobilienmarktes zwischenzeitlich die Lust verloren haben einen Hotel- und einen Büroturm zu bauen.

In Anbetracht der Erfahrungen beim S-Bahn-Bau dürften alle Zeitplanungen schnell nach oben korrigiert werden, was auch die Kosten erheblich steigern dürfte. Darüber herrscht allseits großes Schweigen.

Der „Verbindungsbahntlastungstunnel“ (VET)

Mit dem VET hat das **Diebsteich-Projekt endgültig Stuttgarter Dimensionen angenommen**. Ein Tunnel für die S-Bahn durch die Hamburger Innenstadt, Stationen, die riesige Baugruben mit bis zu 50 m Tiefe, 250 m Länge und 50 m Breite erfordern, ein riesiges dreistöckiges unterirdisches Verzweigungsbauwerk in Altona, das in geologisch problematischem Gebiet entstehen soll, ein Anschluss am Hauptbahnhof unter historischen Bauten und mit Beeinträchtigung der City-S-Bahn, ein unterirdischer Anschluss am Diebsteich unter den geplanten Hochhäusern bei einer jetzt gerade fertiggestellten oberirdischen Station. Und alles ohne die geringste Kapazitätssteigerung für die S-Bahn!

Es lohnt sich, den fast 384 Seiten umfassenden „Erläuterungsbericht“ der Ingenieurgemeinschaft (SSF AG/ GRE Dorsch Gruppe/ Amberg Engineering) durchzuarbeiten.

Wie meist wird am Ende alles als zwar machbar dargestellt, aber bei genauem Durchlesen fallen viele Risiken auf, die als „hoch“ bewertet werden. Eine Bauzeitprognose spricht von ca. 10 Jahren, aber nur, wenn „keine unvorhergesehenen Ereignisse eintreten“. Über die Kosten gibt es auch keine sicheren Angaben. Die Umweltbelastungen werden als „hoch“ bewertet, eine klimapolitische Betrachtung fehlt.

Nach unseren Gesprächen mit DB-Führungskräften und dem Verkehrssenator kommt der Eindruck auf: **Niemand will dieses Projekt eigentlich noch wirklich**, aber keiner gibt es zu. Unseren Argumenten, dass ein solches Riesenprojekt völlig aus der Zeit gefallen und weder wirtschafts- noch klimapolitisch zu verantworten sei, wurde nichts Substanzielles entgegengesetzt.

Risiken		Einschätzung
Geo- und Hydrologische Risiken		Mittel
Technische Risiken	Schildvortrieb	Gering
	Großrohrschirm	Mittel
	Baugruben für Stationen und Tunnel in offener Bauweise	Mittel
	Baulogistik	Mittel
	Risiken im Bestand	Hoch
Risikobehaftete Bereiche mit Sonderbauweisen	Trassierung	Gering
	Tunnelstrecken	Hoch
	Stationen	Mittel
Verkehrliche Risiken	Bahn-Betrieb, Straße	Hoch
Genehmigungsrechtliche Risiken		Hoch
Termin- und Kostenrisiken		Hoch

Beurteilung der übergeordneten Risiken

Aktuell stockt das Projekt am Geld. Hamburg vertritt die Meinung, der Bau sei Sache des Bundes, aber dieser ist weder entscheidungsfähig noch finanzierungswillig. **Wäre das nicht genau der Moment, an dem ein generelles Umdenken einsetzen sollte?** Momentan sieht es nach Aussitzen aus. Im Hamburger Wahlkampf befürworten offiziell alle größeren Parteien den Bau des VET. Hoffentlich hat sich dabei jemand die Mühe gemacht, die Unterlagen durchzusehen ...

Was wäre die Alternative?

- ▶ **Eine westliche Elbquerung in Höhe der A7 wäre technisch machbar**, das hat eine Untersuchung der TU Harburg zusammen mit dem renommierten Schweizer Beratungsunternehmen SMA ergeben. Allerdings waren falsche Voraussetzungen (nur Zusatzverkehre dürfen in die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingehen) dafür verantwortlich, dass die Elbquerung als „nicht förderungswürdig“ bezeichnet wurde. **Nicht untersucht wurde der Gedanke, dass diese den VET ersetzen könnte.** Dieses wäre finanziell günstiger, würde die Resilienz des Bahnverkehrs erhöhen (anstehende Elbbrückensanierung!), wäre schneller realisierbar – und hätte zusätzlich noch eine dringend erforderliche Entlastung des Hauptbahnhofs zur Folge.
- ▶ **Schluss mit dem Unsinn am Diebsteich!** Dieser Bahnhof könnte ggfs. noch als Regionalbahnhalt für Umsteigezwecke fertiggebaut werden.
- ▶ **Sanierung des bestehenden Altonaer Kopfbahnhofs als „Bahnknotenpunkt West“** mit Anschluss an die westliche Elbquerung.
- ▶ **Zweigleisiger Ausbau der Güterumgehungsbahn** mit zusätzlicher Nutzung für einen Regionalbahnring um Hamburg.

Eine Politik der Vernunft könnte riesige Investitionskosten sparen, Risiken vermeiden, der Innenstadtverkehr könnte weiter fließen, Klimaziele würden weniger gefährdet ... und am Ende wäre der Bahnknoten Hamburg schneller für den Mehrverkehr der Zukunft gerüstet. Sogar für den Wohnungsbau ließen sich noch viele Areale nutzen, wenn man nur wollte.

Noch ist ein Umdenken möglich! Dafür muss aber die drohende Zerstörung bestehender Infrastruktur unbedingt vermieden werden.

5

5.5

Quo vadis Bahn-Großprojekt Hannover – Bielefeld?

Claudia Grimm

Status quo

- ▶ Massiver Engpass im entscheidenden Doppel-Knotenbahnhof Hannover
- ▶ Hochbelasteter Engpass auf dem Abschnitt Wunstorf – Minden
- ▶ Bedarf an Kapazitätserweiterung im Abschnitt Hannover – Bielefeld
- ▶ Konstruktive Vorschläge aus der Region
- ▶ Gewollter Integraler Taktfahrplan für Deutschland
- ▶ Paradebeispiel für die Qualitätsfehler des 3. Zielfahrplans
- ▶ Fahrzeit des 3. Zielfahrplans zu eng auf Kante genäht
- ▶ DB-Katzenjammer, sie setze nur die Vorgaben des Verkehrsministeriums um

▶ Milliarden-Grab zulasten der Sanierung und Modernisierung der Bahn

Die Strecke Berlin – Ruhrgebiet ist ein wesentlicher Bestandteil des gesamtdeutschen und europäischen Schienennetzes. Daher nimmt der seit Jahrzehnten in der Projektregion gewollte und nunmehr gestartete Prozess des Bauens neuer Gleise endlich Fahrt auf. Eine Fahrt in die richtige Richtung? Leider nein!

Die gesamte Projektregion setzt sich für eine mensch-natur-umwelt-klima-raum-betriebs-verträgliche Variante der Kapazitätserweiterung ein. Anwohner und Fahrgäste zählen dabei gleichermaßen als Menschen ... um besonders obskuren Vorhaltungen gegen diese Aufzählung zu begegnen. Dazu passt aber so gar nicht die 3. Zielfahrplan-bedingte Fahrzeit und die daraus abgeleitete Fahrgeschwindigkeit von „Vmax“ 300 km/h.

Der 3. Zielfahrplan sei iterativ entwickelt worden? Selbstverständlich! Die Bahnbranche hatte die Gelegenheit sich zu äußern; allen voran die Deutsche Bahn AG. Die Fahrzeit des 3. Zielfahrplans ergibt sich aus dem maßlosen Gesamtergebnis, an dem die Deutsche Bahn AG mit ihren Wünschen an Reisezeitverkürzungen, Angebotserweiterungen und wirtschaftlichem Eigennutz maßgeblichen Anteil hat. Der Haken an der Sache: die Umsetzung des aktuellen Zielfahrplans ist zu teuer, zu theoretisch, zu spät und trotz einer Etappierung¹ unrealistisch. Die planerischen und finanziellen Fehlstellen sind am Bahn-Großprojekt Hannover – Bielefeld wie eine Uhr ablesbar.

¹ Glossar <https://www.deutschlandtakt.de/blog/bund-laender-db-vorhabenkonferenz-deutschlandtakt-akteure-bereiten-weitere/>



Quelle: Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee

Das Großprojekt befindet sich aktuell in der Grundlagenermittlung und lässt erahnen, welche Milliardenbeträge nur dieses Deutschlandtakt-Mosaiksteinchen Hannover – Bielefeld verschlingen würde: Stand 2024 10 Milliarden Euro. Dessen CO₂-Bilanz sowie die Nutzen-Kosten-Berechnung (BVWP-PRINS des Verkehrsministeriums) sind nur Pseudo-Berechnungen aus Vorkriegszeiten. Vorkriegszeiten, in denen billiges Gas und Öl aus Russland, eine extrem niedrige Zins- und Inflationslage und das permanente Fahren auf Verschleiß vorgaukeln konnten, Deutschland könne sich das ITF-Projekt in Gestalt des 3. Zielfahrplans wirtschaftlich leisten.

Die Projektregion von Hannover bis Bielefeld fordert

- ▶ die grundlegende Überarbeitung des Zielfahrplans
- ▶ mit realistischen, moderaten Prämissen und
- ▶ unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Naturschutzverbände.

Ein interessanter Ansatz ist der Antrag zur Neuberechnung des Zielfahrplans vom Aktionsbündnis der Bahn-Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD]² !

Insgesamt muss ein realistisches und vernünftiges Konzept in allen Belangen für ein stabiles, zuverlässiges und pünktliches Schienennetz erarbeitet und dann umgesetzt werden.

Erst der Zielfahrplan ergibt die dafür notwendige Infrastruktur!



² www.abbd.info

5

Hannover – Bielefeld: Wir brauchen eine bessere Bahn!
Heute statt übermorgen!

Forderungen

5.5

Gemeinwohl laut Grundgesetz

► Instandsetzung und Modernisierung vor Ausbau und vor Neubau

► Knotenzeit-Struktur systematisch 00/30 und 15/45

► Geschwindigkeit $V_{\max}$ 250 km/h

► **Neuberechnung des Zielfahrplans unter den ABBD-Prämissen²**

Generalsanierung nutzen zur Optimierung der Bestandsstrecke

► Oberleitungen

► Digitalisierung bzw. Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik

► Bahnsteige

► Lärmsanierung

► Weichen und Spurplanverbesserungen

► Gleisanschlüsse planen zum bestandsnahen Neubau

► **Alle Maßnahmen ohne Planfeststellung berücksichtigen § 18 AEG³**

Lärmsanierung gemäß der Förderrichtlinie 2022⁴

Forderungen

► Beantragung beim Eisenbahnbundesamt durch die DB Netz AG

► **Bestandsstrecke zusammen general- und lärmsanieren**

³ Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Strecke 1700 laut Allgemeinem Eisenbahngesetz

⁴ Eisenbahn-Bundesamt Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes Stand 2022

Forderungen

5
5.5**2-gleisiger bestandsnaher Neubau an der Strecke Wunstorf – Minden**

- ▶ Gesetzlich vorgeschriebene Engpassbeseitigung PEK 1700 § 59 EReg⁵
- ▶ Volkswirtschaftlichen Nutzen schneller realisieren
- ▶ Planung, Finanzierung und Bau in Abschnitten schaffen eine schnellere Kapazitätserweiterung für die Gesamtstrecke
- ▶ Gesellschaftlichen Nutzen schneller realisieren
- ▶ Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Mittelverwendung § 9 BUV⁶
- ▶ DB-eigene Grundstücke am Bestand nutzen/reaktivieren
- ▶ Resilienz durch Weichenverbindungen zwischen Bestand – Neubau schaffen und die Vorteile des Gleiswechselbetriebs nutzen
- ▶ Vermeidung von Tunnelbauwerken spart Zeit, Geld, CO₂ und Nerven
- ▶ Verkehrsbündelung Bestand – Neubau zur Trennung von Fern-, Nah- und Güterverkehr nutzen
- ▶ Gesetzlicher / Übergesetzlicher Lärmschutz am Neubau nützt auch dem Bestand
- ▶ Kommunen und Bürgerinnen / Bürger im Landkreis Schaumburg stimmen dem zu

▶ Zeitnahe Teil-Inbetriebnahme im Landkreis Schaumburg

Nur eine laufend instandgesetzte optimierte Infrastruktur schafft die Voraussetzungen für die Mobilitätswende und für die Einhaltung der Klimaziele. Durch den Verzicht auf einen Maximal-Wolkenkuckucksheim-Zielfahrplan **zugunsten eines realistischen, wirtschaftlich rentablen und finanziell tragbaren Zielfahrplans** und durch sinnvollen Ausbau und Neubau schaffen wir die Basis für eine mobile, leistungsfähige und zufriedene Gesellschaft.



Initiative Pro-Ausbau –
Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg



⁵ Eisenbahnregulierungsgesetz

⁶ Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

Gefordert:

Alternative Planung für die Ausbaumaßnahme Rheintalbahn im Streckenabschnitt Hohberg-Buggingen

Roland Diehl

Zielstellung und Umsetzung der Ausbaumaßnahme

Verkehrspolitisches Generalziel in Deutschland ist die „Verkehrswende – mehr Menschen und Güter auf die Schiene“. Mit dem Klimaneutralitätsziel der EU, dass der Verkehrssektor seine CO₂-Emissionen bis 2050 um 90 % senken muss, ist damit auch eine umweltpolitische Zielsetzung verbunden. Die Fahrzeit von Karlsruhe nach Basel auf 74 min begrenzen zu wollen kann allein kein verkehrspolitisches Ziel sein, keine irgendwie geartete Vorschrift verlangt seine Umsetzung. Damit ist es allenfalls ein Eigenziel der Deutschen Bahn. Verkehrspolitische Ziele standen z. B. im Koalitionsvertrag 2021: „Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln“ – sicher nach wie vor aktuell! Dieses Ziel ist zwar vollständig formuliert, die Erreichbarkeit vom Zeithorizont her unrealistisch, gibt aber klar die Stoßrichtung vor: „Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern“.

Das Ziel ist klar, der Weg dorthin ist strittig. Heftig diskutiert wird nach wie vor die Ausbauplanung der Rheintalbahn im Streckenbereich Mahlberg-Buggingen mit den davon zu erwartenden Auswirkungen auf die davon betroffenen Kommunen an der bestehenden Rheintalbahn. Sie sind sich darin einig, keinen Höchstgeschwindigkeits-ICE-Verkehr durch ihre Ortslagen akzeptieren zu wollen, ebenso wenig wie aufwändige Baumaßnahmen, die dazu beitragen. Das Problem mit der Höchstgeschwindigkeit nördlich Freiburg setzt sich nach Süden fort. Der Bau eines Batzenbergtunnels, ebenfalls wieder ein DB-eigenes Ziel, wird abgelehnt. Hohe Kosten, hoher CO₂-Fußabdruck durch massive Betonbauwerke und Unverhältnismäßigkeit angesichts geringen Fahrzeitgewinns sind wesentliche Argumente, den Tunnelbau zu unterlassen. Der Ruf nach einer Planungsalternative wird lauter: NBS/ABS-Maßnahme Rheintalbahn nicht verhindern, sondern verbessern!

Da 90 % der Bahnfahrten im Nahverkehr stattfinden, müssten also Planungs- und Finanzkraft auf den Nahverkehr konzentriert werden, die DB konzentriert sie aber auf den Fernverkehr. Das Argument, dass die geplante Maßnahme auch der Verbesserung des Nahverkehrs dient, ist nicht überzeugend, da bei großem Unterschied der Fahrgeschwindigkeit unter Zuggattungen auf derselben Infrastruktur die Fahrplanstabilität abnimmt. Das ist gesichertes Wissen der Verkehrswissenschaft. Dazu belasten erhöhter Energiebedarf, hohe Lärmpegel und Erschütterungen Mensch und Umwelt. Die Höchstgeschwindigkeit ist also für die Zielerreichung nicht prioritär. Ziele aus Bahnkundensicht sind in erster Linie ein funktionierender hinreichend dichter Takt, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit bei Anschlussverbindungen, Sauberkeit und Komfort. In Koalitionsverträgen wird gemeinhin für dialogorientierte Umsetzung verkehrspolitischer Ziele geworben. Die Erfahrung zeigt, dass Veranstaltungen zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der DB InfraGO lediglich Bekanntmachungen über die Bahnplanungen sind, eine echte Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere hinsichtlich einer vertiefenden Untersuchung und Bewertung von Planalternativen, ist nicht erwünscht. Festzustellen ist Hartnäckigkeit in Bezug auf den einmal eingeschlagenen Weg, wenig Beweglichkeit in Bezug auf das Ziel.

Wir Bürgerinitiativen in der IG BOHR sind hartnäckig in Bezug auf das Ziel. Den Weg dorthin stellen wir uns im Hinblick auf Bau und Betrieb der erforderlichen Schieneninfrastruktur mit geringeren Kosten, früherer Verfügbarkeit und deutlich weniger Belastung für Mensch und Umwelt vor, ohne übergeordnete verkehrspolitische Ziele in Frage zu stellen.



Bürgerinitiativen beim Erarbeiten eigener Vorschläge

Der viergleisige Ausbau Mahlberg-Kenzingen und der Bau des Batzenbergtunnels sind nicht erforderlich. Alternativ wird der ICE- und Güterverkehr auf der mit 200 km/h ertüchtigten zweigleisigen A5-parallelen Neubautrasse einschließlich des Baus eines ICE-Halts „Europa Park“ gebündelt („Bündelungslösung“). Mit dem gebündelten Güter- und Fernverkehr durch den Katzenbergtunnel gibt es dazu bereits ein funktionierendes Modell. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der ABS von Hohberg bis Buggingen wird auf 180 km/h begrenzt.

Die vorgelegte Planung der DB InfraGO erfüllt die Kernforderung der Region Südlicher Oberrhein, die neue Güterzugtrasse an die Autobahn A5 zu verlegen. Nichtsdestotrotz zeigt sich bei deren Umsetzung, dass es viele offene Fragen und noch erhebliche Erweiterungs- und Verbesserungsmöglichkeiten gibt, deren Auslotung sich lohnt. Die Vorgaben für eine Planalternative stellen keine generelle Infragestellung des Projekts dar, sondern sollen der zügigen menschen- und umweltverträglichen Realisierung des Projekts dienlich sein. Gefordert ist eine vertiefte infrastrukturelle und fahrplantechnische Untersuchung hinsichtlich Kosten und Auswirkungen durchzuführen und das Ergebnis mit den Planungen der DB InfraGO zu vergleichen und zu bewerten. Ein Appell ergeht an die DB InfraGO, diese Untersuchung in Zusammenarbeit mit DB-unabhängigen Facheinrichtungen durchzuführen. Die IG BOHR beteiligt sich an den Kosten.

Von der Alternative versprechen wir uns folgende Vorteile:

- ▶ Der vorgesehene viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel ist nicht erforderlich,
- ▶ die Streckensperrung von 6 - 7 Jahren wird es nicht geben,
- ▶ ein Schienenersatzverkehr ist nicht nötig,
- ▶ sämtlicher Schienennahverkehr kann unverändert weiterfahren,
- ▶ auf den Batzenbergtunnel kann verzichtet werden,
- ▶ ertragreiche Rebflächen bleiben erhalten,
- ▶ ein Abriss von Häusern ist nicht erforderlich,
- ▶ mächtige Schallschutzbauwerke mit 6 m und höher können entfallen,
- ▶ Erschütterungskorridore bleiben schmal,
- ▶ es werden erhebliche finanzielle Mittel eingespart,
- ▶ frühere Fertigstellung ist zu erwarten,
- ▶ eine Aufstockung aller Zugzahlen ist problemlos möglich,

Im Schienennetz für den Fernverkehr bedeutet der Streckenabschnitt Karlsruhe-Basel eine Randlage in der Südwestecke Deutschlands und enthält keinen Verkehrsknoten. Im Konzept des Deutschlandtakts gibt es daher Flexibilität hinsichtlich einzuhaltender Fahrzeiten. Eine starre Vorgabe ist nicht erforderlich. Der Anschluss an das Schweizer Schienennetz im Bahnhof SBB setzt bei 14 Zuganschlüssen pro Stunde, davon 7 im Fernverkehr, keinen minutengenauen Zwangspunkt. Viel wichtiger ist die verlässliche Einhaltung der fahrplanmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten.

Tunnelmania – Das Beispiel Fernbahntunnel Frankfurt

Klaus Gietinger

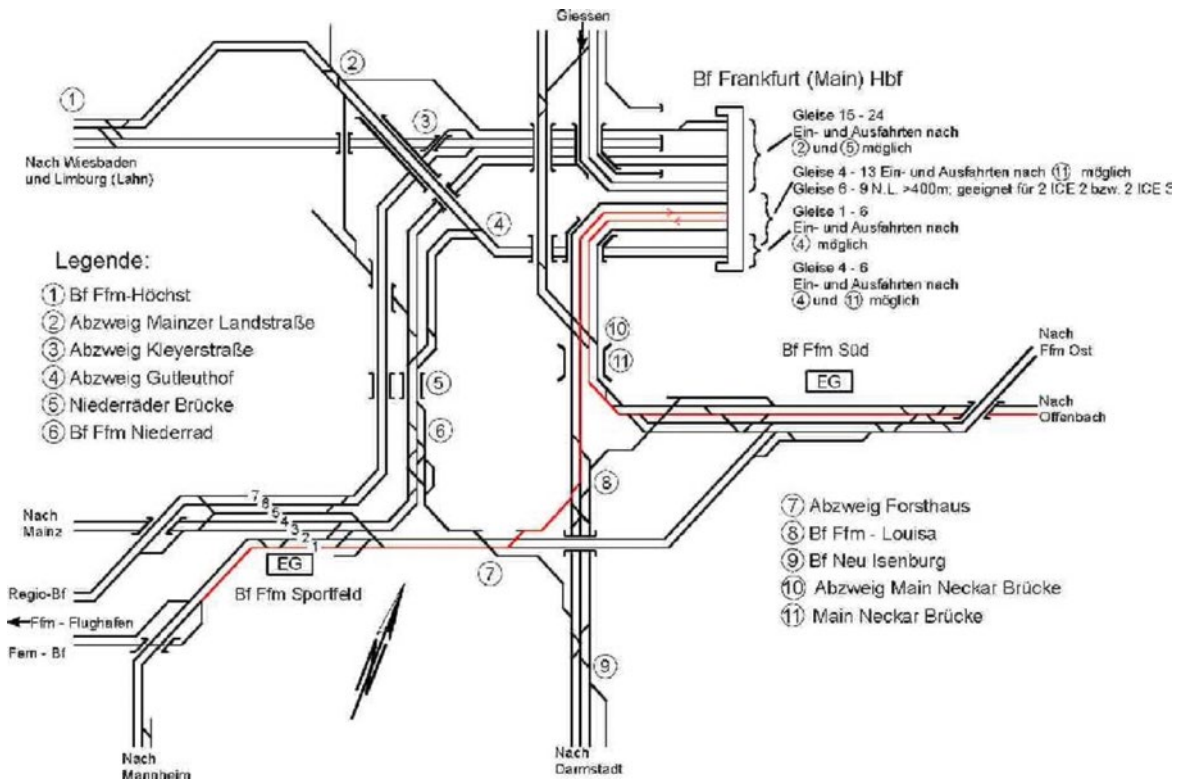
In Deutschland werden derzeit Bahn-Tunnel ohne Ende geplant (Stuttgart, München, Hamburg, Frankfurt-Fulda, Dresden-Prag). Das ist in der Geschichte der Eisenbahn ein beispielloser Vorgang. Und hat verschiedene Gründe:

- 1.** Beim Superhochgeschwindigkeitsverkehr ist die deutsche Mittelgebirgslandschaft im Weg, man muss sie durchbohren um 250 oder gar 300 Km/h fahren zu können.
- 2.** Die Bau- und Tunnelbaulobby hat ein Interesse so teuer, so aufwendig und so viel wie möglich Stahl-Beton zu verbauen und damit hohe Profite zu machen. Ähnlich geht es der DB, die prozentual an den hohen Baukosten – die der Bund (also die Steuerzahlerin) im Wesentlichen trägt - beteiligt ist.
- 3.** Anwohnerproteste sind bei Tunnelprojekten weniger als bei oberirdischen Strecken zu erwarten, zumal man propagandistisch auch noch behaupten kann, Tunnelprojekte seien oberirdisch gar nicht bemerkbar. Was natürlich nicht stimmt.
- 4.** Die DB interessiert sich seit der Bahnreform 1994 faktisch nur noch für den Fernverkehr mit schnellen ICEs. **Der Regionalverkehr ist Stiefkind, obwohl 90 Prozent der Menschen im Regionalverkehr unterwegs sind.** Was für die DB zählt sind die Personenkilometer, also das möglichst weite Reisen von möglichst vielen Personen.
- 5.** Tunnel ermöglichen oft, wie die 21-Projekte (Stuttgart 21, München 21 und Frankfurt 21) **Immobilienprofite** bei denen oberirdisch Flächen frei werden, „pures Gold“, wie sich der erste gesamtdeutsche Bahnchef Heinz Dürr mal ausdrückte.

Nun, in Frankfurt war vor 25 Jahren mal ein ähnliches katastrophales Projekt geplant Frankfurt 21: 12 unterirdische Gleise sollten die 25 oberirdischen Kopfbahnhofgleise ersetzen. Alle größeren Parteien, SPD, CDU und der Großteil der Grünen im Römer waren für dieses Projekt. **Der BI Frankfurt22 ist es mit zu verdanken, dass dieses Projekt abgeblasen und durch ein tragbares oberirdisches Konzept ersetzt wurde: Frankfurt Rhein-Main-Plus.** Die Zuläufe im Westen und Osten sollten ab 2005 jeweils viergleisig plus wenige Überwerfungen ausgebaut werden. Das alles sollte 2010 fertig sein. Doch die Bahn verschleppte das Projekt jahrzehntelang. Bis die grandiose Idee des Fernbahntunnels 2018 aus dem Hut gezaubert wurde.

Der Fernbahntunnel für 3,6 statt 20 Milliarden?

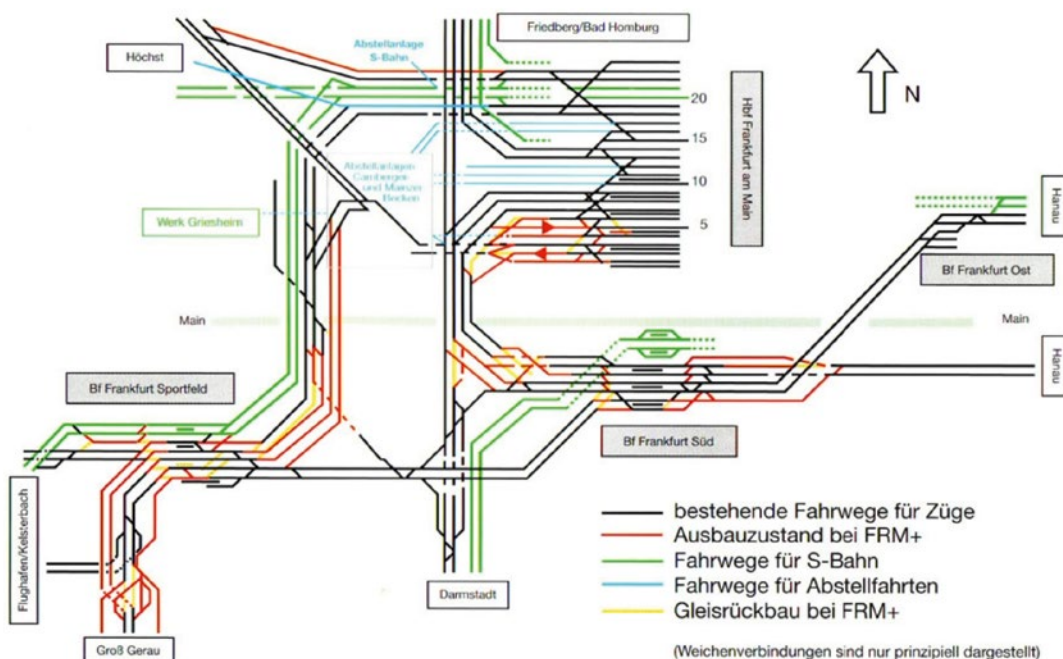
Im Westen wird nun tatsächlich oberirdisch ausgebaut, allerdings gemächlich und mit einigen Fehlern. Doch im Osten soll nun ein Tunnel, der sich auch noch wie ein Ypsilon nord- und südmainisch verzweigen soll, gebaut werden. Immer noch ist die Peanuts-Summe von 3,6 Milliarden im Raum. Neuere unabhängige Untersuchungen gehen von 10 – 20 Milliarden aus. Das wird inzwischen komplett verschwiegen, wie auch die Geschichte von Frankfurt 21 aus dem historischen Gedächtnis verschwunden scheint. Niemand will sich mehr daran erinnern, das wäre ja auch höchst peinlich. Im Gegenteil, während der Minibahnhof Stuttgart 21 mit 8 Gleisen auskommen soll, wird beim Frankfurter Hauptbahnhof plötzlich erzählt, die 25 Gleise reichten nicht aus. Übrigens könnte man an der Nord- wie der Südseite zwei Gleise dazu bauen und hätte so fast 30 Bahnsteigkanten.



Rot markiert ist der heutige ICE-Weg von und nach Osten, mit ebenen Kreuzungen und eingleisigen Kurven

Grafik: Andersen

Ein Nachteil des Frankfurter Kopfbahnhofes besteht darin, dass er kein so ausgeklügeltes Überwerfungsbauwerk im Vorfeld hat, wie der jüngere Stuttgarter Kopfbahnhof. Züge von Südwesten, nach Osten, also von der Riedbahn in Richtung Fulda, Hannover, Hamburg oder Leipzig, Berlin oder Würzburg und umgekehrt, müssen eingleisige Abschnitte befahren. Es kommt zu Verstopfungen bzw. Verspätungen. Das wollte man mit Rhein-Main-Plus (konsequente viergleisige Zuläufe von Westen wie Osten) lösen. Das Problem war also nicht der Kopfbahnhof mit 25 Gleisen, sondern der Zulauf.



Endzustand Kopfbahnhof. Lösung Rhein-Main-Plus. Rot der Viergleisige Zulaufausbau

Quelle: DB 2003

Im Zuge der angeblichen Fernbahntunnellösung wurde plötzlich von DB-Netz behauptet, die Ostzuläufe könne man nicht viergleisig ausbauen, weil sonst zahlreiche Häuser hätten abgerissen werden müssen. Außerdem wurden fehlerhafte Untersuchungen angeführt, in denen man passend prognostizierte, der oberirdische Ausbau bringe nur 5 Prozent mehr Kapazität. Diese Untersuchungen sind geradezu lächerlich, so wurde angeführt eine zusätzliche Kurve von Osten in den Hauptbahnhof (die sogenannte Kraftwerkskurve) wäre nicht machbar, weil da das Lager eines Kraftwerkes im Wege liege. Allerdings ist das Kraftwerk auf Gas umgestellt worden, das Lager also obsolet.



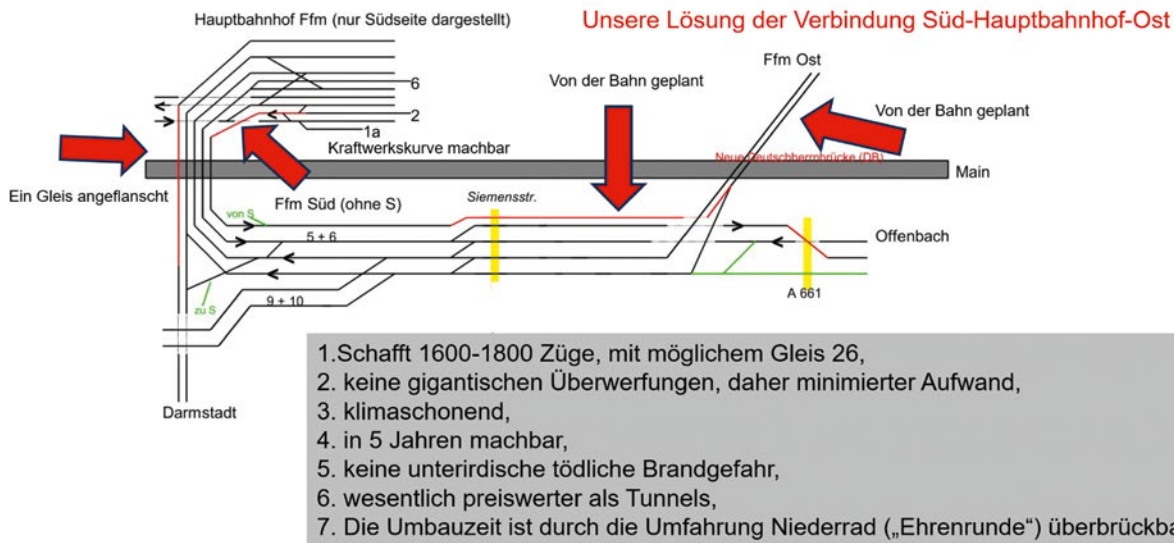
Eine Erweiterung der Main-Neckarbrücke wiederum wurde nur isoliert untersucht ohne den ausgebauten Zulauf. Die DB arbeitete schlicht mit faulen Tricks.

2040+ X

Gleichzeitig wurde von der Bahn zugegeben, dass nicht vor 2030 gebaut werden könne und der Tunnel frühestens 2040+X fertig sei. Was aber sollte bis dahin mit dem verstopften Zulauf passieren? Und siehe da, plötzlich waren oberirdische Maßnahmen möglich. Eine neue Brücke im Osten (Deutschherrnbrücke) wurde anvisiert und ein drittes Gleis von Osten her geplant.

Die oberirdische Chance

Das sahen wir als Chance und haben ein oberirdisches Lösungsmodell vorgeschlagen, das alle Nachteile des Tunnels nicht hat und mindestens genau so viel Kapazitätswachst bringt wie der Tunnel.



Oberirdisches Lösungsmodell

Quelle: Markus Schmidt, Frankfurt22

Die Nachteile des Tunnels:

1. Hohe Brandgefahr durch extreme Steigungen, zu weit auseinanderliegende Rettungstollen und zu schmale Wege.
2. Starke Tieflage des Tunnelbahnhofs mit langen Rolltreppenfahrten und Umsteigewegen, ca. 11 Minuten.
3. Gigantischer CO₂-Ausstoß (840 000 Tonnen) durch die Stahlbetonherstellung. Die Neutralisierung durch den Bahn-Mehrverkehr liegt damit im Jahr 2065 + y!
4. Verlust der Kultur des oberirdischen Reisens. Ein weitaus unterschätzter Faktor.
5. Der Tunnel ist für einen besseren Taktverkehr völlig unerheblich, weil kein Reisezeitgewinn aufgrund der langen Umsteigewege erzielt werden kann. Der Deutschlandtakt profitiert also nicht davon. Außerdem ist Frankfurt kein Nullknoten!
6. Der Tunnel dient hauptsächlich dem Fernverkehr und damit der Raser-Ideologie der Bahn. Die behaupteten Verbesserungen im Regionalverkehr sind marginal.

Die oberirdische Lösung ist:

1. Wesentlich preiswerter.
2. Wesentlich früher zu erreichen (5 Jahre).
3. Wesentlich sicherer.
4. Optisch angenehmer.
5. Wesentlich klimaschonender und gesünder (kaum Bremsfeinstaub).

Brenner Nordzulauf: Bürger fordern Alternativvariante

Christoph Ohliger

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird eine Maßnahme ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden-Grenze D/A(-Kufstein) mit geplanten Gesamtkosten von 1.320,8 Mio. Euro 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 230 km/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:

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

1. Kufstein – Rosenheim

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 Südzulaufes die prognostizierten Zugzahlen (400 Züge pro Tag) erreicht werden, kann die bestehende zweigleisige Strecke ohne Probleme weiter ertüchtigt werden.

2. Knoten Bahnhof Rosenheim

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.

3. Weiterführung ab Rosenheim nach Norden ins Netz der Bahn

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 Gesetzeswidrigkeiten. Damit könnte und sollte sofort begonnen werden!

Alternativvariante

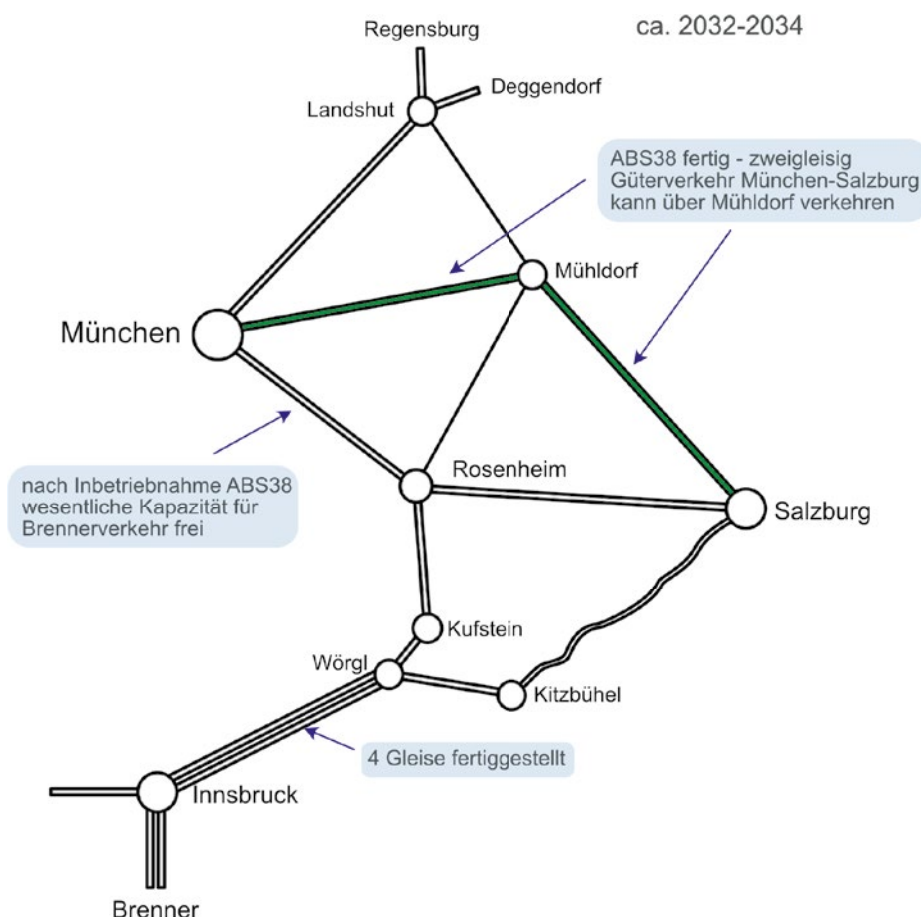
Stufe 1: Fertigstellung der ABS 38 und Optimierung der Bestandsstrecke

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 Grafring – 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.



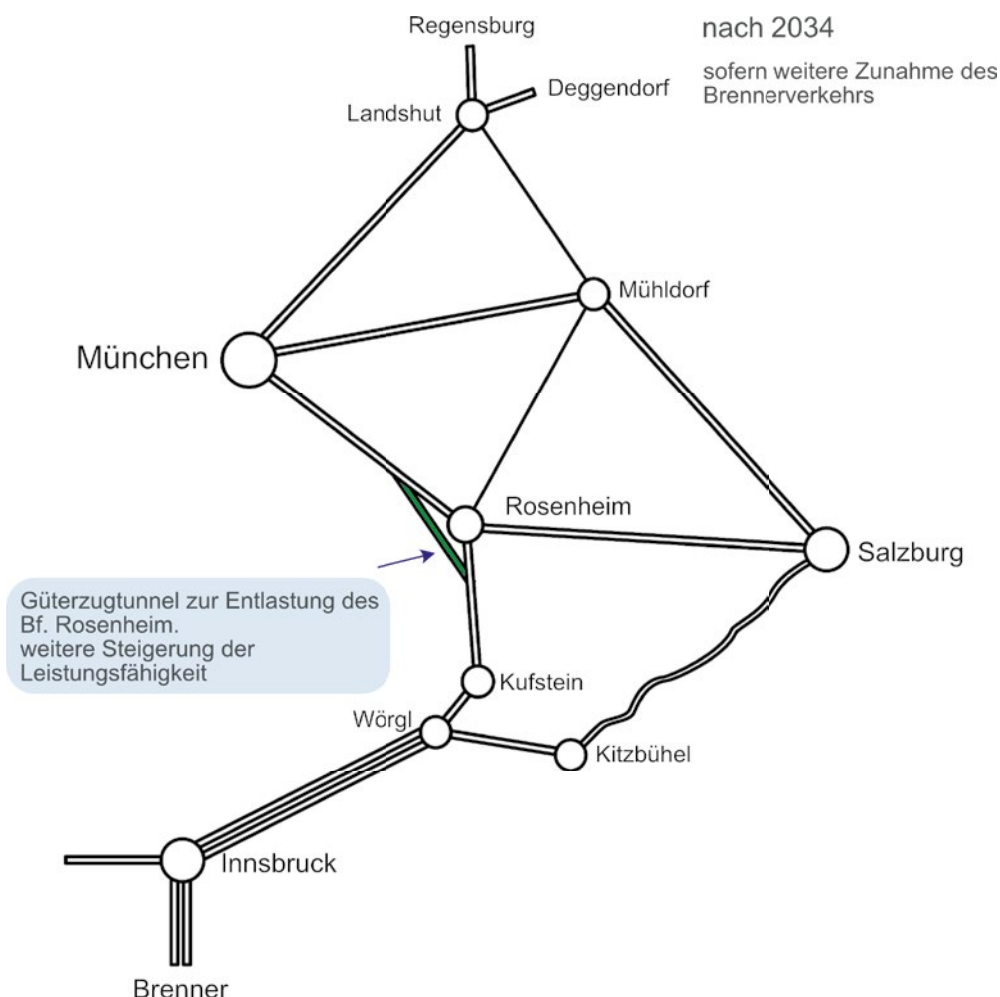
Alternativvariante

Stufe 2: Optimierung des Bahnhofs Rosenheim für den Güterverkehr

Erst wenn der Südzulauf vollständig viergleisig 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: (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.

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

Fazit

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*



*Bürgerinitiative
Nordzulauf
Kolbermoor*



*Bund
Naturschutz
in Bayern*



*Bürgerforum
Inntal*



*Brennerdialog
Rosenheimer Land*

5 Generalsanierung Riedbahn – ein GAU (größter anzunehmender Unsinn)?

Michael Jung

Mit einem gigantischen medialen Dauerfeuer hyppte die DB die Totalsperrung der 74 km langen Riedbahn von Frankfurt bis nach Mannheim zwischen Anfang Juli und Mitte Dezember 2024 zur umfassenden Erneuerung von Schotter, Schwellen, Gleisen und Leittechnik (Generalsanierung genannt) als den Problemlöser für alle Malaisen der DB. Allein der Marketingetat für die mediale Begleitung der Riedbahnsanierung betrug 10 Mio. Euro, davon mehrere Millionen für einen Imagefilm (Süddeutsche Zeitung 30.11.2024). Generalstabsmäßig war sicher die Planung dieser Großbaustelle, die, da 24/7 gearbeitet wurde, ohne die bahnüblichen Verzögerungen bei Baustellen, nahezu rechtzeitig fertig wurde, wenn auch die Aufnahme des vollen Betriebes sich noch bis Ende Januar 2025 hinzog und nur ein Teil der neuen Signaltechnik eingebaut wurde. Angesichts dieses Kommunikationsaufwandes ist es sehr erstaunlich, dass es kaum kritische Debatten zum Konzept der Generalsanierungen gegeben hat, weder in den Medien noch in der Fachwelt noch in den bahnpolitischen „Arenen“ der Parlamente von Bund und Ländern und den betroffenen Regionen, vor allem bei den regionalen Aufgabenträgern des SPNV. Stattdessen wurden die Darstellungen der DB „lammfromm“ übernommen. Eine Diskussion der Alternative einer minimal invasiven Sanierung unter bzw. neben rollendem Rad fand nicht statt. Deswegen ist es angesichts von 40 weiter geplanten Totalsperrungen wichtiger Bahnkorridorabschnitten dringend erforderlich, die Erfahrungen mit der Riedbahnsperre kritisch zu diskutieren. Dies geschieht in den folgenden Kritikpunkten:

1. Das ist zu allererst die umfassende Beeinträchtigung für die Fahrgäste, besonders im Nahverkehr. Bekanntermaßen sind 90% der Bahnreisenden im Nahverkehr unterwegs. Aber während der Bauarbeiten wird gerade der Nahverkehr auf den betroffenen Strecken komplett eingestellt. Es steht ein sogenannter Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen zur Verfügung, allerdings mit erheblich längeren Fahrzeiten. Dafür hatte die DB extra 150 Busse angeschafft. Viele Pendler fanden und finden die langen Fahrzeiten im SEV indiskutabel und stiegen aufs Auto um. Ob die je wieder zur Bahn zurückfinden werden, ist fraglich. Zahlen dazu werden entweder nicht erhoben oder nicht rausgerückt.
2. Für die Nachteile, die Pendler durch den SEV erleiden müssen, gibt es keine Preisnachlässe bei den Monatskarten. Die DB geht schlichtweg davon aus, dass die sowieso schon leidgeprüften Dauerkunden der Bahn schon nicht dauerhaft abwandern werden.
3. Im Fernverkehr kam es zu umfassenden Zugumleitungen, Fahrzeitverlängerung und der kompletten Streichung von Verbindungen. Die Beeinträchtigungen für den Güterverkehr waren ebenfalls umfangreich, da es für den volumenstarken Zulaufverkehr für die Chemieindustrie im Rhein-Main-Gebiet nicht ausreichend leistungsfähige Umleitungsstrecken gibt. Genauso wenig wie die Pendler werden die Güterverkehrsunternehmen für die längeren Umwegfahrten mit entsprechend abgesenkten Trassengebühren für die zusätzlichen Streckenkilometer auf den Umleitungsstrecken von der DB entschädigt, ganz zu schweigen von den Zeitverlusten.
4. Die monatelange Totalsperrung einer einzelnen Strecke des sogenannten Kernnetzes hat auch deswegen so weitreichende – für langlaufende Reise- und Güterzüge sogar bundesweite – Auswirkungen, weil es die Strategie der DB in den vergangenen Jahrzehnten war, immer mehr Verkehre über das Kernnetz zu leiten. So nehmen 25 % aller in Deutschland verkehrenden Fernverkehrszüge ihren Laufweg über die Riedbahn, daher die Auswirkungen bis nach Hamburg und München. Wären die Umleitungsstrecken ausreichend leistungsfähig, ließen sich die Probleme reduzieren. Häufig fehlt es nur an der Beseitigung kurzer Engpassstellen auf den Umleitungsstrecken, die aber nicht vor Beginn der Totalsperrungen zur Generalsanierung beseitigt wurden.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

5. Die Generalsanierung ist eine enorme Ressourcenverschwendung, da viele Bauteile vor dem Ende ihrer technisch-wirtschaftlichen Lebensdauer ausgebaut und verschrottet werden. Sicherheitshalber wird auch keine CO₂ Bilanz für das jeweilige Generalsanierungsprojekt erstellt. Das Konzept passt zur Mentalität der „Wegwerfgesellschaft“ und widerspricht dem Werben der DB mit einer hervorragenden Ökobilanz.
6. Die „Generalsanierung“ wurde und wird nur erforderlich, weil die DB zuvor über Jahre hinweg systematisch selbst standardmäßige Instandhaltungsarbeiten entweder minimiert oder gar gänzlich unterlassen hat, im Hinblick auf die kommende „Generalsanierung“.
7. Die Bündelung von so viel Baukapazitäten zu einem Hochleistungseinsatz hat natürlich seinen Preis. Zum einen können nur große Bahnbauunternehmen, davon gibt es ganze sechs in dieser Republik, es sich leisten, sich an den Ausschreibungen zu beteiligen, zum anderen ist auch eine 24/7 Baustellenlogistik sehr aufwändig und teuer. Gleiches gilt für die Ingenieur- und Planungsbüros. So sind die Kosten der Riedbahnsanierung weit über den ursprünglichen Kostenansatz von 500 Mio. Euro hinausgeschossen. Und die zuletzt genannte Kostenschätzung von 1,3 Milliarden Euro, d. h. fast 18 Mio. Euro/Kilometer dürfte nach der Endabrechnung, die sicher nicht vor Ende 2025 vorliegen dürfte, noch deutlich um mehrere hundert Millionen Euro steigen. Schon jetzt wird eingeräumt (FAZ 12.3.25), dass die Riedbahnsanierung über alle Maßen teuer geworden ist und bei mindestens 1,5 Mrd. Euro, also über 20 Mio. Euro/km liegen wird. Bei wenig Anbietern und einem hohen Leistungsdruck können die Gleisbauunternehmen auch entsprechende Preise fordern, die weit über die üblichen Kostensteigerungen hinausgehen. Das treibt die Kosten immens.
8. Für den gigantischen technischen und Kostenaufwand dürfte man dann eine Luxusbahnstrecke erwarten. Weit gefehlt. Berichte von erfahrenen Lokführern zeigen, dass sich schon wenige Wochen nach Wiederinbetriebnahme dieser Strecke das übliche Störfallniveau wiedereingestellt habe.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

9.

Bei den hohen Kosten hätte man auch erwarten könne, dass alte Brücken gleich mitsaniert würden. Wiederum weit gefehlt. Brückenbauwerke wurden nicht angefasst, weil dafür der Planungsvorlauf nicht ausgereicht habe. Ebenso konnte nicht die gesamte Strecke mit dem neuen europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet werden. Das soll jetzt später erfolgen. Insoweit kann auch nicht wie geplant die gesamte Strecke mit der ursprünglich vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahren werden. Also wird dann auch nichts daraus, dass, wie werbewirksam verkündet, die DB nach einer Generalsanierung die Strecke zehn Jahre lang nicht mehr anfassen müsse. Dieser Marketingsprech lässt jedem erfahrenden Betriebseisenbahner die Haare zu Berge stehen, denn der weiß, dass auf hochbelasteten Strecken, und dazu zählt die Riedbahn, die Herzstücke und Zungen der Weichen alle drei Jahre getauscht und spätestens alle fünf Jahre die Gleise nachgestopft werden müssen.

10.

Der Bundesrechnungshof vermutet gar, dass das Generalsanierungskonzept nur gewählt wurde, damit mehr Geld (hier öffentliche Zuschüsse) in das überschuldete Unternehmen DB fließt. Denn die DB bekommt pauschal bis zu einem Viertel der Baukosten für Planung und Bauüberwachung. Und die Gewinne aus den Planungskosten beziffert der vom Handelsblatt interviewte Experte (Handelsblatt 7.1.25: „Die Sanierung der Riedbahn war überflüssig“) auf 5 bis 10 Prozent der Gesamtbaukosten. Bei einem Bauvolumen von 1,3 Mrd. Euro für die Riedbahnsanierung kommt man dann auf ein Abgreifen staatlicher Gelder von bis zu 130 Mio. Euro!



Quelle: Deutsche Bahn AG/Stefan Wilddhirt

Nach den Plänen der DB sollte die Riedbahnsanierung nur die Ouvertüre und der Testfall für die Sanierung des Kernnetzes sein, das zu einem Hochleistungsnetz ausgebaut werden soll. Als nächstes kommt die Strecke Hamburg-Berlin dran, die dann gleich für neun Monate von August 2025 bis April 2026 komplett gesperrt werden soll, mit dem „erprobten“ Konzept: Verlagerung des Nahverkehrs auf Busse und Umleitung/Zugstreichungen im Fernverkehr mit großen Fahrzeitverlängerungen. Letztere entstehen vor allem dadurch, dass auf der Umleitungsstrecke über Uelzen-Stendal immer noch 60 Kilometer eingleisig sind, obwohl ein zweigleisiger Ausbau dieser Strecke schon 2009 hätte abgeschlossen sein sollen. Und im Nahverkehr betragen wegen der Länge der gesperrten Strecke z. B. die Pendelzeiten von Wittenberge nach Berlin statt einer Stunde im ICE jetzt drei Stunden im SEV. Für die „Sanierung“ dieser Strecke wird gar mit einem Finanzaufwand von 2,2 Mrd. Euro gerechnet. Allerdings fragt sich jeder, was auf dieser Strecke, die zuletzt von April bis August 2024 komplett gesperrt war, denn nun schon wieder saniert werden soll. Denn in den letzten dreißig Jahren wurde die Strecke schon dreimal für Gesamtkosten von bald mehr als 5 Mrd. Euro ertüchtigt und grund-saniert. Die DB nennt jetzt als vorzunehmende Arbeiten den Einbau von sechs Überleitstellen und die Erneuerung von 200 Weichen. Dafür würde man unter normalen Umständen nicht mehr als 200 Mio. Euro veranschlagen. Wieso aber diese Arbeiten 2,2 Mrd. Euro verschlingen sollen, bleibt das Geheimnis der DB. Es ist zu hoffen, dass der Bundesrechnungshof es lüften wird, denn hier werden zu 100 Prozent Steuergelder verbaut.

Leider steht zu befürchten, dass, sollte sich der Geldsegen aus dem Infrastruktursondervermögen materialisieren, der Generalunsinn der Generalsanierung zu neuer Höchstform (=Abgreifen von Steuergeldern) aufläuft.

Tunnelmania in Köln

Andrea Bankert

Mit dem Bau von Stadtbahntunneln hat Köln schon bisher miserable und tragische Erfahrungen gemacht. Stürzte doch 2009 das Stadtarchiv beim Bau der Nord-Süd-Stadtbahn ein und riss zwei Menschen mit in den Tod. Es hätte nicht viel gefehlt, und eine Schule oder ein Karnevalsumzug wären betroffen gewesen.

Das hält so manche Ratspartei aber nicht davon ab, weiterhin die Untertunnelung der Stadt voranzutreiben. Die Ratsfraktionen von CDU, FDP und SPD treten an, einen möglichst langen Stadtbahntunnel quer durch die Innenstadt durchzusetzen. Das Tauziehen dauert schon jahrelang an. Nicht zuletzt wegen des erheblichen Widerstands in der Zivilbevölkerung.

Das Projekt Nord-Süd-Stadtbahn ist übrigens bis heute nicht fertiggestellt und hat über dem Stadtarchiv-Unfall hinaus weitere tiefe Spuren in der Stadt hinterlassen:

- ▶ Zu Baubeginn wurde die Kosten des Projekts auf 550 Millionen Euro veranschlagt. Und da man ja Fördergelder bis zu 90 Prozent bekäme, so hieß es, koste das die Stadt nur 55 Millionen Euro. Tatsächlich wurde der städtische Haushalt laut offizieller Mitteilung der Verwaltung bisher mit 1,1 Milliarden Euro belastet. Denn der Großteil der Mehrkosten blieb bei der Stadt hängen, die dafür Kredite aufnehmen und bedienen musste. So kamen statt 55 Millionen 1,1 Milliarden zustande. (Dies ohne die Kosten des Unfalls, die separat erfasst und über einen außergerichtlichen Vergleich mit den Baukonzernen abgewickelt wurden).
- ▶ Durch die Konzentration der Ressourcen auf dieses eine Projekt lag der oberirdische Ausbau der Kölner Stadtbahn fast brach. In den vergangenen 20 Jahren wurden oberirdisch nur 3,5 Schienenkilometer gebaut. Köln hat einen enormen Rückstand beim Schienennetz im Vergleich zu anderen Großstädten. Viele Stadtteile warten auf Anschluss, dort zockeln nur Busse.

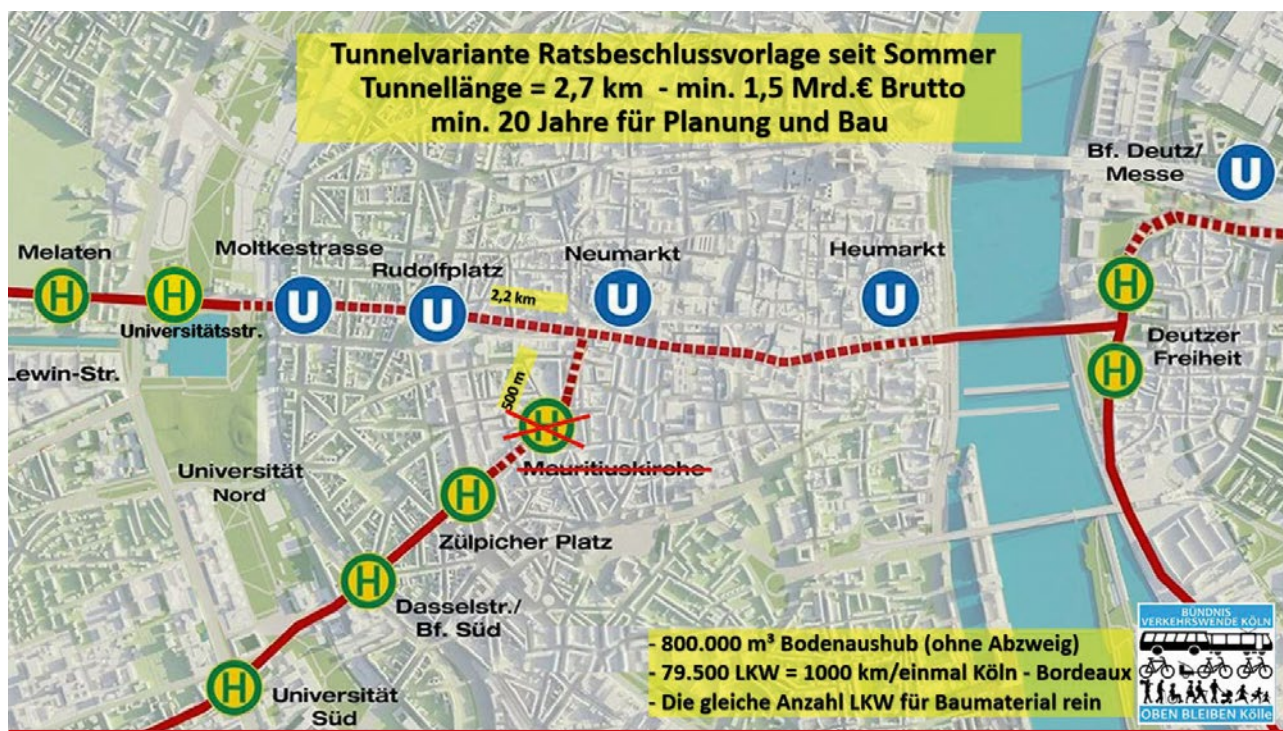
Trotz alledem erhielt die Verwaltung 2018 vom Stadtrat den Auftrag, sich wieder auf ein Projekt in der Innenstadt zu konzentrieren, nämlich zwei Alternativen zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse auszuarbeiten: ein oberirdischer Ausbau mit Verlängerung einer Stadtbahnlinie für 90m-Langzüge, um mehr Kapazitäten zu schaffen. Und eine unterirdische Variante, welche die Langzüge sowie zwei weitere Linien in einen 2,7 km langen Innenstadt-Tunnel legt; dieser soll unter einem bereits vorhandenen Tunnel in der 3. und 4. Tiefetage verlaufen. Beide Planungen (bis Leistungsphase 2) wurden Ende Mai 2024 vorgelegt.

Jahrelanges Tauziehen

Nach Veröffentlichung der beiden Beschlussvorlagen ging das Tauziehen zwischen den Parteien los, denn keine der beiden Alternativen hat eine Mehrheit im Rat. Das regierende Mehrheitsbündnis aus Grünen, CDU und VOLT hatte Abstimmungsfreiheit zu diesem Thema vereinbart.

CDU und FDP waren von Beginn an für einen Tunnel, Grüne, Linke, Klimafreunde dagegen. Kleinere Fraktionen wie VOLT, die PARTEI entschieden sich mit der Zeit auch für ‚Oben Bleiben‘. Innerlich zerrissen war insbesondere die SPD, die sich aber inzwischen auf die Seite der Tunnelparteien geschlagen hat.

Die drei Tunnelparteien CDU, FDP und SPD legten im Dezember 2024 plötzlich einen komplett neuen Antrag vor, der einen noch längeren Tunnel vorsieht: 7,4 Tunnelkilometer vom Deutzer Bahnhof unter dem Rhein her bis weit in den Kölner Westen und ein unterirdischer Abzweig in den Südwesten. Zusätzlich soll die oberirdische Trasse erhalten bleiben.



Ratsbeschlussvorlage 2024

Das Verkehrsdezernat teilte dazu umgehend mit, dass dies eine ganz neue Planung, neue Berechnungen des Kosten-Nutzen-Faktors, eine erneute Anmeldung für Fördermittel bei Land und Bund und damit viele Jahre Stillstand bedeuten würde.

Bis Redaktionsschluss hatte der Stadtrat noch nicht entschieden, sondern zum wiederholten Mal das Thema von der Tagesordnung genommen. Nach wie vor bleibt strittig, ob man oben bleiben oder tatsächlich diesen langen Rheintunnel als Projekt beim Fördermittelgeber anmelden will. Oder ob es aus Zeitgründen doch bei der kürzeren Tunnelvariante bleibt, die sechs Jahre lang von der Verwaltung ausgearbeiteten wurde.

Die Tunnellobby leistet in Köln regelmäßig ganze Arbeit. Kein Wunder, haben wir doch vor Ort den Bundesverband der Tunnelbauer sitzen: die „Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen – STUVA“. Darin versammeln sich alle großen Baukonzerne, wie Hochtief, Bilfinger Berger, Strabag, Züblin, etc., natürlich Deutschlands größter Tunnelbohr-Maschinenbauer Herrenknecht, sowie Hochschulen und großen Ingenieurbüros mit Expertise im U-Bahn- und Tunnelbau.

Die Beziehungen zu Kölner Entscheidern sind besonders eng: die amtierende Stadtdirektorin und Ex-Verkehrsdezernentin sitzt im siebenköpfigen Vorstand, im Beirat sind die Amtsleiterin für Tunnel- und Stadtbahnbau und der KVB-Technikvorstand vertreten. Der KVB-Vorstand beteiligt sich ebenso an der pro Tunnel-Propaganda wie die Stadtspitze und die örtliche Presse.

Widerstand der Zivilgesellschaft

Aus der Zivilgesellschaft gibt es massiven Widerstand, der bis heute dazu beigetragen hat, viel Sand ins Getriebe der Tunnelbefürworter zu streuen. Das Bündnis Verkehrswende gründete sich 2018 aus Anlass der Tunnelpläne und organisiert seitdem regelmäßig Informationsveranstaltungen, Protestaktionen und Demonstrationen sowie eine Petition gegen den Tunnelwahn.

Die fachliche Öffentlichkeit wie VCD, ADFC, BUND oder Fuss e.V sind ganz klar für ‚Oben Bleiben‘, ebenso die FridaysForFuture, der Arbeitskreis Barrierefreies Köln, die Stiftung Nachhaltige Energieeffizienz, die Scientists for Future, viele Bürgervereine und eine Reihe prominenter Kölner. Denn die Abwägung der hohen Kosten gegenüber dem geringen Nutzen fällt eindeutig aus: Kosten, Bauzeit, CO₂-Ausstoß durch Beton, Barrierefreiheit, Archäologie, Gelder und Personal über Jahrzehnte gebunden zu Lasten des oberirdischen Ausbaus – all das fällt negativ ins Gewicht.

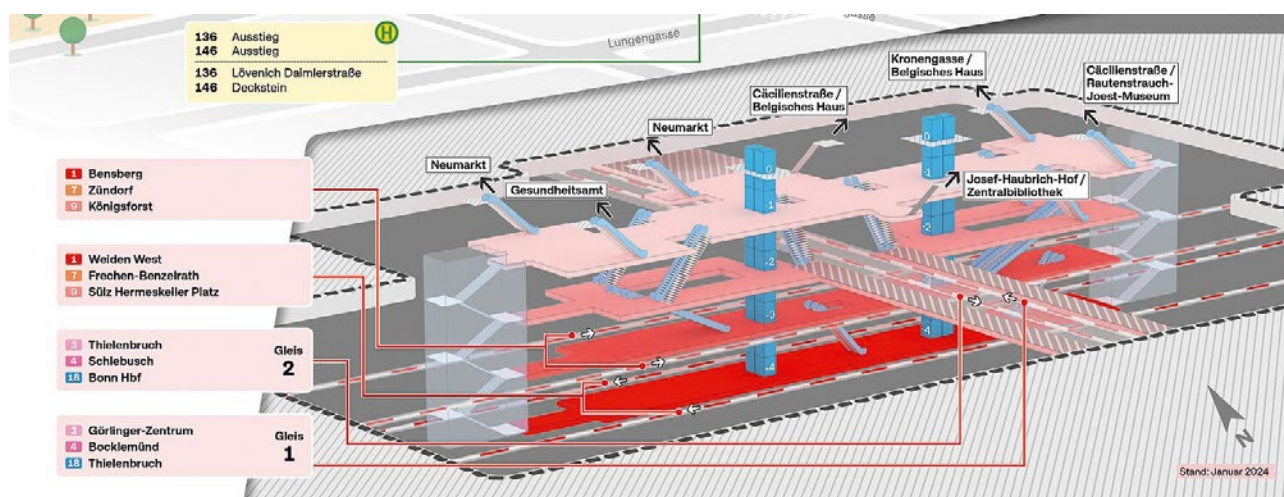
Der Nutzen ist demgegenüber gering. Die Fahrtzeit verkürzt sich nur um wenige Minuten, dies nur für Fahrgäste, die über die Innenstadt hinausfahren; wer in die City will, dessen schnellere Fahrzeit wird durch die langen Wege aus bis zu vier Tiefetagen aufgefressen. Und da Köln keine echte Metro hat, sondern eine Straßenbahn, die nur zu einem Fünftel des Netzes unter Pflaster fährt, ist die Störanfälligkeit für die meisten Strecken nach wie vorgegeben.

Selbst der stark einseitige Kriterienkatalog, den die Verwaltung der Politik als Entscheidungshilfe an die Hand gegeben hat, ergibt 31 von 51 Kriterien für den oberirdischen Ausbau.

Konzepte der 50er Jahre

Darum ergehen sich die Tunnelbefürworter auch eher in blumigen Argumenten: man wolle Köln ‚zukunfts-fähig‘ machen, eine Metropole brauche eine Metro. Doch in den letzten zwei Jahrzehnten geht der Trend weg von U-Bahnen, modern ist die Renaissance der Tram. Weltweit haben über 100 Städte sich bewusst gegen U-Bahnen und für die Wiederbelebung ihrer Straßenbahn entschieden, auch dort, wo sie längst abgeschafft war. In Europa ist Frankreich der Vorreiter. In 26 Metropolregionen fährt dort wieder eine moderne Tram und wird das Netz oberirdisch ausgebaut, begleitet durch Reduzierung des MIV in den Innenstädten und Ausbau von Radwegen.

Urbane Mobilität der Zukunft wird durch die Straßenbahn gefördert, nicht durch eine Verkehrspolitik, die heute noch den autozentrierte U-Bahnbau des vorigen Jahrhunderts nachholen will. Moderne schlanke Niederflur-Straßenbahnen vertragen sich mit Fuß- und Radverkehr. In etlichen Städten fahren sie gar durch die Fußgängerzonen. Die Straßenbahn ist das preiswerteste, effektivste, ökologischste und Barriere freieste Transportmittel im ÖPNV.



Ratsbeschlussvorlage 2024

Taktverdichtung versus Langzüge

Zum Leidwesen vieler Tunnelgegner ist auch die oberirdische Variante der Verwaltung nicht gelungen. Denn hier sollen 90m-Longzüge auf die Strecke gebracht werden, um mit dem gleichen Personal mehr Menschen zu transportieren.

Dafür müssten auf der Kölner Ost-West-Achse 34 Haltestellen verlängert werden. Und der wichtigste innerstädtische Platz, der Neumarkt, soll mit mehr Schienen belegt werden. Diese Langzüge brauchen eigene Gleiskörper, um überhaupt eine Sondergenehmigung für den Regelbetrieb zu erhalten. Auf der ganzen Strecke quer durch die Stadt würde sich durch Langzüge und lange Haltestellen eine verstärkte stadträumliche Barrierewirkung ergeben.

Die Tunnelparteien wollen dies noch mal toppen, indem sie eine Reihe von Linien zu sog. ‚Metrolinien‘ zusammenfassen, mit absoluter Vorrangschaltung auch vor Trams, mit eigenen Gleiskörpern für Langzüge quer durch die Stadt, die in den City-Tunneln gebündelt werden sollen. Dies würden eher S-Bahn-ähnliche Linien werden, die nicht zu urbanem Nahverkehr passen.

Langzüge scheinen auch andernorts ein Trend zu sein: Statt besserer Arbeitsbedingungen und Bezahlung des Fahrpersonals will man lieber die Bahnen verlängern und lange Ungetüme durch die Städte rollen lassen.

Das Bündnis Verkehrswende beschränkt sich nicht aufs Nein sagen, sondern hat eine Alternative erarbeitet

- 1.** Taktverdichtung auf der Ost-West-Achse, bei Beibehaltung der 60m-Bahnen. Dafür ist der Ausbau nur von den zwei Haltestellen nötig, wo alle drei Ost-West-Linien in der City zusammenkommen. Wenn hier eine Haltestelle je Richtung mit Mittelbahnsteig gebaut würde, dann wäre das Nadelöhr beseitigt und ein 5-Minuten-Takt auf allen drei Linien möglich.
- 2.** Ausbau des Schienennetzes in der Fläche, Lückenschlüsse, Schienenanschluss für die Stadtteile.
- 3.** Weitere Rheinquerungen im Norden und Süden für die Stadtbahn durch den Bau von Umweltbrücken, die nur für Stadtbahn, Rad- und Fußverkehr ausgelegt und dadurch preiswerter und schneller zu errichten sind. Vorbild ist die Umweltbrücke von Kehl nach Straßburg.

Die oberirdischen 60 m-Straßenbahnen können zudem auf Sicht und in dichter Taktfolge fahren, während im Untergrund (wie auch bei 90m-Langzügen) nur signalgesteuert und mindestens im Zwei-Minuten-Abstand gefahren werden kann.



Aktionstag Tunnel



Prof. Volker Stöltzing, Verkehrs- und Schienensystemplaner an der TH Köln, hält die Taktverdichtung auf der Ost-West-Achse durch zwei Doppelhaltestellen im City-Abschnitt für eine machbare und sinnvolle Alternative; ebenso empfiehlt das Büro Vieregg & Rössler eine ernsthafte Prüfung dieses Vorschlags.

Um den Umstieg von Autofahrenden auf den ÖPNV zu befördern, braucht es keinen Fokus auf Geschwindigkeit, darauf, dass Stadtbahnen ein paar Minuten schneller von A nach B kommen. Zum Umstieg sind die Menschen nur bereit, wenn Bus & Bahn zuverlässig, pünktlich und in akzeptabler Taktfolge kommen – zu erschwinglichen Preisen.

Korridorsanierung – regionaler Nutzen statt Leuchttürme!

Jürgen Zimmermann

Seit mehreren Jahren treibt das Neubauprojekt Ulm-Augsburg (UL-A) die Region Bayerisch-Schwaben um. Nach zunächst vier Trassenvarianten hat sich die DB InfraGo im Juni 2024 auf eine Vorzugstrasse festgelegt, die schon sehr früh in der neuen Legislatur in die parlamentarische Befassung des Bundestags gehen soll. Eine Fertigstellung der Strecke – die mehr als fragwürdige Finanzierbarkeit vorausgesetzt – wäre aber nicht vor Mitte der 40er Jahre zu erwarten. Da der Deutschlandtakt etappenweise umgesetzt wird, ist selbst dann noch nicht zu erwarten, dass die Neubaustrecke ihren vollen Nutzen entfaltet.

Die Bürgerinitiative Schwabentrasse (BISCHT) setzt sich seit Jahren gegen den Neubau in der aktuell geplanten Form ein und fordert mehr Nutzen für die Region statt milliardenschwerer Leuchtturm-Projekte. Hinsichtlich der Gesamtkosten ist bei UL-A aktuell von 5,5 Milliarden Euro die Rede. Das entspricht einer Verdreifachung seit der letzten Kostenprognose von 2016 (1,9 Milliarden Euro) und damit fast exakt dem Faktor 3, den der BISCHT-Vorsitzende Jürgen Zimmermann in seinem Beitrag zum Alternativen Geschäftsbericht aus dem Vorjahr vorhergesagt hatte.

Die Chance, der Region anstelle eines teuren und überdimensionierten Großprojekts eine schnellere und bessere Lösung zu bieten, steht ohnehin vor der Tür: Im Zuge der Korridorsanierung will die Bahn in den nächsten Jahren insgesamt 41 Strecken in Deutschland ertüchtigen und modernisieren. Für die Riedbahn Frankfurt-Mannheim ist dies bereits erfolgt. Die Strecke Ulm-Augsburg soll 2030 an der Reihe sein. Um auf die Notwendigkeit einer gut durchdachten und gründlichen Korridorsanierung hinzuweisen, lud die BISCHT zusammen mit dem Verkehrsexperten und ehemaligen Chef der Münchner Verkehrsbetriebe Herbert König Anfang Februar zu einer Pressekonferenz ein. Im Beisein von MbB Alexander Engelhard (CSU) wurden den anwesenden Medienvertretern detailliert konkrete Vorschläge unterbreitet, verbunden mit dem Aufruf an die Politik, sich jetzt aktiv in die beginnenden Planungen der DB einzumischen.

Mit insgesamt 15 konkreten Vorschlägen, die auch dem bei der Pressekonferenz vorgestellten Flyer zu entnehmen sind, geht die BISCHT ins Rennen – ohne Anspruch auf Vollständigkeit, wie König bei der Vorstellung betonte. Die vier Kategorien, in denen die BISCHT Verbesserungen fordert, sind:

- ▶ Leistungsfähigkeit und Resilienz,
- ▶ Barrierefreiheit,
- ▶ zusätzliche Halte
- ▶ und Lärmschutz.





Entlang der geplanten Strecke bildeten sich viele Bürgerinitiativen

Die Punkte Barrierefreiheit und Lärmschutz sprechen für sich. Im Bereich der Leistungsfähigkeit und Resilienz greift die BISCHT unter anderem Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene auf, die fünf zusätzliche Überleitverbindungen mit hoher Geschwindigkeit entlang der Strecke fordert. Auch können verkürzte Blockabschnitte und dynamische Zugabstände dazu beitragen, die Zugfolge zu erhöhen. An den Bahnhöfen Nersingen, Burgau und Westheim ist es sinnvoll, das Überholgleis von der Seite in die Mitte zu legen, damit dieses aus beiden Fahrtrichtungen genutzt werden kann. Zudem müssen Stellwerke und Weichen überholt und mit moderner Technik aufgerüstet werden.

Die BISCHT fordert zudem, den viergleisigen Ausbau im Streckenabschnitt Neu-Ulm/ Unterfahlheim, der im Zuge der Neubaustrecke vorgesehen wäre, in einem separaten Verfahren vorzuziehen. Dieser Streckenabschnitt weist entlang der Bestandsstrecke die höchste Auslastung auf. Wichtig ist, auch hier entsprechende Verbindungen zwischen den Gleisen einzuplanen, um die Flexibilität und Resilienz zu erhöhen. Zusätzliche Bahnhalte entlang der Strecke können sich positiv auf das Fahrgastaufkommen auswirken. Im Flyer werden hier der stillgelegte Bahnhof Augsburg-Hirblingerstraße sowie ein neuer viergleisiger Bahnhof Diedorf-Vogelsang genannt, der zeitgleich als Überholbahnhof genutzt werden könnte. Auch weitere Haltepunkte können sinnvoll sein, etwa die bereits geplanten Stationen in den Ortsteilen der Stadt Neu-Ulm.

Alle genannten Maßnahmen sind auf Streckenpunkte bzw. -abschnitte begrenzt und können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Wenngleich dies von den politischen Vertretern der Region nicht erkannt wird, so könnte dennoch eine sorgfältig geplante und gründliche Korridorsanierung die Neubaustrecke vollständig ersetzen, ohne die Funktionsfähigkeit des Deutschlandtaktes zu gefährden. Hierauf hat Herbert König in zahlreichen detaillierten Stellungnahmen immer wieder hingewiesen.

Doch ganz gleich, wie man über die Notwendigkeit und Realisierbarkeit der Neubaustrecke denkt: Fest steht, dass ihr Nutzen in sehr weiter Ferne liegt. Es ist maßgeblich dem Wirken der BISCHT zu verdanken, dass aufgrund des Zeithorizonts in der Region langsam ein Umdenken stattfindet. Während man noch vor ein bis zwei Jahren von Politikern auf sehr viele Fragen die gleichlautende Antwort bekam, dass durch die Neubaustrecke ja ohnehin bald alles besser würde, reift in der Politik nach und nach die Erkenntnis, dass die Region früher spürbare Verbesserungen braucht. Deshalb kann nicht deutlich genug betont werden: Die Korridorsanierung ist eine Chance und der Zeitpunkt, sich aktiv in die Planung einzubringen, ist jetzt!

Es bleibt zu hoffen, dass dieses Umdenken auch bei der DB InfraGo stattfindet. Dass der Projektleiter für die Neubaustrecke auch für die Korridorsanierung verantwortlich ist, ist ein Umstand, der es nicht einfacher macht. Aus diesem Grund wird die BISCHT verstärkt versuchen, im direkten Kontakt mit dem Projektleiter Markus Baumann das Bestmögliche aus der Korridorsanierung herauszuholen.



Nachtzüge – vom Bahntower nichts Neues

Joachim Holstein

Als Einführung ins Thema zunächst eine vollständige Aufzählung aller Maßnahmen, die die Deutsche Bahn AG 2024 zur Erweiterung des Nachtzugverkehrs durchgeführt hat:

“

”

Demgegenüber würde eine Liste derjenigen Maßnahmen der DB, die dem Nachtzugverkehr (auch) 2024 geschadet haben, mehrere Seiten umfassen. Die schlimmsten Fehler und Versäumnisse sind meines Erachtens:

1. Die DB und ihre Eigentümerin, die BR Deutschland, weigern sich nach wie vor, neue Fahrzeuge für eigene Nachtzüge anzuschaffen. Begründung: »Wenn jeder nur ein bisschen Nachtzug macht, wird das nichts.«
2. Die DB und ihre Eigentümerin weigern sich zugleich, Geld für »gemeinschaftliches« Rollmaterial beizusteuern, sei es für zusätzliche Nightjet-Garnituren, auf denen auch jetzt schon neben dem Logo der ÖBB die Logos der DB, der SCNF und anderer Bahnen prangen, sei es für einen überregionalen, europäischen Wagenpool, aus dem sich jede Bahn bestellen könnte, was sie braucht – solange der Vorrat reicht. Die Begründung für diese Weigerung lautet ironischerweise auch: »Wenn jeder nur ein bisschen Nachtzug macht, wird das nichts.«
3. Die DB legt der planmäßigen Durchführung von Nachtzugfahrten jede Menge Steine in den Weg. Dies betrifft die Trassenvergabe vor allem bei Baustellen. Dadurch werden manche Relationen wochenlang nicht bedient.
4. Es besteht bei der DB anscheinend kein auch nur annähernd ausreichendes Wissen über die Anforderungen und Besonderheiten des Nachtverkehrs – die »Management Attention« ist auf Hochgeschwindigkeitszüge und bauliche Prestigeprojekte gerichtet. Das zieht sich dank der unzureichenden Informationsweitergabe hinunter bis zur Ebene der Fahrdienstleiter, von denen sich manch Zugführer eines »hängengelassenen« Nachtzuges bei der Frage, wann man denn endlich seine 700 Reisenden weiterfahren lassen könne, ein überraschtes »Oh, ich dachte, die Zugnummer wäre ein Güterzug« anhören durfte.

Bei der Fahrzeugbeschaffung hat die DB – als größte Eisenbahngesellschaft westlich von Russland in besonderer Stellung – nach dem Kauf von 42 Schlafwagen der Baureihe 173 (»Comfortline«) Anfang/Mitte der Nullerjahre keine weiteren Fahrzeuge beschafft. Bei den Liegewagen wäre entweder das x-te Facelifting der alten Karossen fällig gewesen (aber mit jeder Menge Strom- und USB-Anschlüssen in den Abteilen) oder der Bau neuer Liegewagen mit modernen Raumkonzepten. Bezüglich der preiswertesten Kategorie hätte man die uralten und rumpeligen Ruhesesselwagen aus dem Verkehr ziehen müssen und bis zum Bau neuer, an den Nachtverkehr angepassten Sitzwagen durch Übernahme von Großraum- und Abteilwagen 1. und

2. Klasse aus der InterCity-Flotte ersetzen müssen: in den letzten Jahren der DB-Nachtzüge, also in der ersten Hälfte der 2010er Jahre, war immer wieder festzustellen, dass Fahrgäste liebend gerne von Ruhesesselwagen in einen klassischen Sitzwagen wechselten, wenn einer mitgeführt wurde. Man hätte damit auch genügend Platz für Fahrradmitnahme gehabt, und vielleicht hätte man dank einiger IC-Steuerwagen sogar Wendezüge fahren können, und sei es nur auf der »letzten Meile« in touristischen Zielgebieten.

Man muss der Kritik an der DB leider auch Kritik an anderen Bahngesellschaften bzw. Ländern hinzufügen: Vor allem Frankreich mit der SNCF und Spanien mit RENFE haben den Sektor systematisch vernachlässigt (ehe Frankreich wieder in Nachtzüge investierte), aber auch die Schweiz, Belgien, die Niederlande und Dänemark hatten mit der Haltung »unser Land ist zu klein für Nachtzüge, sollen doch die anderen welche betreiben« Lücken gerissen. Nun besteht in diesen Ländern durchaus wieder der Wille, Nachtzüge zu ermöglichen und zu fördern, aber es wäre extrem unwirtschaftlich, wenn etwa die Schweiz zwölf, Belgien zehn, die Niederlande acht und Dänemark sechs Schlafwagen und die doppelte Menge an Liegewagen bestellen würde, womöglich noch mit landesspezifischen Merkmalen, die dann die Zulassung in anderen Ländern erschweren und verteuern. Sinnvoll wäre hingegen ein Fahrzeugpool – im genannten Beispiel wären das immerhin 36 Schlaf- und 72 Liegewagen – mit entsprechenden Synergieeffekten.

Mit der fehlenden »Management Attention« hatten wir zu Zeiten der DB-Nachtzüge unheilvolle Erfahrungen gemacht. Nachdem die Mitropa-Techniker abgeschafft worden waren, mussten die Schlaf- und Liegewagen von den DB-Werkstätten für lokgespannte Züge gewartet werden – und wurden als Exoten, die außerdem nicht gleich, sondern erst in acht bis zwölf Stunden wieder auf die Reise mussten, ganz ans Ende der Prioritätenliste gesetzt. Und oh Wunder: oft standen sie dann nach acht bis zwölf Stunden immer noch unrepariert herum, weil man kurz vor Schichtwechsel erst festgestellt hatte, dass ein Ersatzteil gar nicht vorrätig war. Das war doppelt fatal, denn wenn ein ICE ausfällt, fährt der nächste 30 bis 60 Minuten später. Aber wenn der Nachtzug stehenbleiben muss, dann sind die Fahrgäste bis zum Vormittag oder gar bis zum nächsten Abend aufgeschmissen, wodurch Reisepläne sehr unsanft platzen können.

Viel zu oft wurde mit Baustellen so umgegangen, dass Tageszüge mit möglichst geringen Umwegen und Zeitverlusten Richtung Ziel befördert wurden, während Nachtzüge eine riesige Schleife fahren mussten, weil auf den Ausweichstrecken – angeblich – keine Trassen mehr frei waren. Wer schon mal auf dem Weg von Berlin via Polen nach Wien erst ins südliche Brandenburg und dann nach einem scharfen Schwenk Richtung Ostsee den planmäßigen Grenzbahnhof Frankfurt/Oder erreichte, weiß, wovon ich rede. Und unsere damaligen Fahrten durch den »Grand Est« Frankreichs hinter einer Diesellok waren zwar landschaftlich ganz interessant, aber bei Ankunftszeiten von 12 Uhr in Paris und Abfahrtszeiten um 18 Uhr ebendort kann man nachvollziehen, dass der SNCF-Chef seinerzeit sagte, dass solche Nachtzüge ihren Zweck nicht erfüllten.

Von Sperrungen und Umleitungen gebeutelt sind natürlich auch Züge von Dritten, etwa die beiden Züge zwischen Stockholm und Berlin von SJ, DSB und RDC einerseits und Snälltåget andererseits. Bei Sperrungen der Rendsburger Hochbrücke fielen diese Züge an diversen Wochenenden aus, teilweise sogar über Ostern, und während der unseligen »Generalsanierung« der Strecke zwischen Hamburg und Berlin wird es für diese beiden Züge auch ungemütlich. Das niederländisch-belgische Unternehmen European Sleeper wiederum hat sich nach Brüssel-Amsterdam-Berlin-Prag 2025 an die extrem herausfordernde Verbindung Brüssel-Venedig via Eindhoven, Köln und München gewagt: ein Zug mit rund 24 Stunden Fahrzeit pro Richtung und einem Rollmaterial, das noch die Zeiten erlebt hat, in denen die Bahngesellschaften verschiedener Länder miteinander kooperierten, anstatt sich gegenseitig Konkurrenz zu machen und damit das Angebot und den Komfort für die Fahrgäste zu verschlechtern.

Die DB, die sich bisher bei der Nachtzug-Renaissance einen sehr schlanken Fuß macht nach dem Prinzip **»Lass andere die Waggonen bezahlen – Du, glückliche Deutsche Bahn, kleb Dein Logo drauf und kassier die Trassengebühren«**, muss endlich umschwenken und kooperieren, indem sie Rollmaterial in Größenordnungen finanziert. Damit es auf Strecken wie Frankfurt-Barcelona, Berlin-Rom, Amsterdam-Warschau oder Malmö-Brüssel endlich wieder Alternativen zu Auto und Flugzeug gibt und Reisende die Möglichkeit haben, sich für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel zu entscheiden.

7 Deutschlandticket erhalten – Finanzierung langfristig absichern

Michael Jung

Nach der mühsamen Einigung zwischen Bund und Ländern auf die Fortführung des Deutschlandtickets (D-Ticket) für 2025 – was nur angesichts der bevorstehenden Bundestagswahlen gelang –, allerdings zum fast um 20 Prozent erhöhten Preis von 58 Euro pro Monat, kommt jetzt ausgerechnet aus dem reichsten Bundesland Bayern ein erneuter Vorstoß, aus der Finanzierung des Deutschlandtickets auszusteigen. Auch aus der Bundes-CDU unter Führung des Privatflugzeugbesitzers Merz kommen Stimmen, die Finanzierung des Deutschlandtickets zum Jahresende aufzukündigen. Damit steht ab Ende 2025 der Fortbestand des D-Tickets erneut auf dem Spiel.

Dabei bleibt festzuhalten:

1. Das D-Ticket ist das einzige für große Teile der Bevölkerung spürbare positive Mobilitätsprojekt der Ampelregierung. Das D-Ticket hat mittlerweile mehr als 13,5 Millionen Abonnenten!
2. Es hat zu einer sofort wirksamen deutlichen finanziellen Entlastung für sehr viele Pendler geführt. Insbesondere Fernpendler aus strukturschwachen Regionen sparen bis zu 250 Euro pro Monat bzw. 3.000 Euro im Jahr. Das ist deutlich mehr als alle von CDU/CSU angekündigten Steuerentlastungsmodelle für den Mittelstand.
3. In Gestalt des Job-Tickets hat das D-Ticket zu „mehr Netto vom Brutto“ geführt, was ein erklärtes Ziel der FDP ist. Viele Arbeitgeber zögern aber noch mit der Einführung von Job-Tickets, weil bisher die langfristige Planungssicherheit fehlt.
4. Die Einnahmen beim D-Ticket können noch deutlich gesteigert werden, wenn mehr Menschen umsteigen. Dafür sollten flächendeckend preislich reduzierte Varianten des D-Tickets für Rentner und Sozialleistungsbezieher, Schüler und Studenten eingeführt werden.
5. Das D-Ticket sorgt durch den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn für einen positiven Klimaeffekt, für weniger Staus und weniger Flächenverbrauch. Es steigert die Lebensqualität.
6. Ein attraktiver ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge und muss daher zwingend aus den öffentlichen Haushalten von Bund und Ländern finanziert werden und darf nicht der Mittelbeschaffung für den verschärften Aufrüstungskurs geopfert werden. Daher dürfte die langfristige finanzielle Absicherung des D-Tickets zum heutigen Preis mindestens bis 2030 zentraler Bestandteil von Koalitionsverhandlungen nach den Bundestagswahlen werden.
7. Eine ausreichende Finanzierung ist Basis dafür, dass nicht einzelne Verkehrsbetriebe besonders in strukturschwachen ländlichen Regionen das D-Ticket verlassen und ein Flickenteppich der Gültigkeit des D-Tickets entsteht.
8. Gleichmaßen ist eine ausreichende finanzielle Absicherung auch Voraussetzung, dass nicht immer mehr Aufgabenträger aus Haushaltsgründen Verkehrsleistungen, besonders in den Randstunden, abbestellen und damit den ÖPNV, vor allem im ländlichen und kleinstädtischen Raum immer unattraktiver machen.
9. Ein großer Spielraum für eine Preissteigerung für das D-Ticket besteht nicht. Untersuchungen haben ergeben, dass es eine relativ hohe Preissensibilität gibt und eine von vielen Akteuren geforderte Preisanhebung auf 69 Euro/Monat zu einer massiven Kündigungswelle führen könnte, so dass am Ende der finanzielle Nettoertrag für die Verkehrsbetriebe negativ sein könnte.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont

10. Die Einfachheit des D-Tickets eröffnet auch große Potenziale zur Kostensenkung bei den Aufgabenträgern, Verkehrsverbünden und Verkehrsbetrieben. Dieses Potenzial liegt aber wegen der ungesicherten, langfristigen Finanzierung bisher auf Eis, weil nicht auszuschließen ist, dass nach Ende des Jahres 2025 wieder die bisher gültigen Ticketstrukturen benötigt werden. Aber wer ein bundesweit gültiges Ticket hat, braucht keine Tarifzonen, Waben, Sektoren oder Ringe mehr. Die drastische Vereinfachung der Tarifstruktur ermöglicht Rationalisierungen und Fusionen bei den Verkehrsverbünden, die Abschaffung vieler wartungs- und serviceintensiver Ticketautomaten. Statt für unproduktive Bürokratie können Beschäftigte in der Mobilitätsberatung für die Kundschaft in Schulen und Betrieben und im Fahrdienst eingesetzt werden. Bei der notwendigen Fahrzeugbeschaffung können weitestgehende Standardisierung zu größeren Stückzahlen und niedrigeren Stückkosten führen.

Daher muss die Zivilgesellschaft die nachstehenden Forderungen an die Politik herantragen und für ihre Umsetzung mobilisieren:

- ▶ Absicherung der Finanzierung des D-Tickets langfristig bis mindestens 2030, damit Aufgabenträger, Verkehrsverbünde, Verkehrsbetriebe und die Fahrzeugindustrie eine stabile Planungsgrundlage haben.
- ▶ Dynamisierung der Regionalisierungsmittel durch den Bund entsprechend den gestiegenen Kosten der Verkehrsbetriebe für Personal und Treibstoff, auch um die internationalen klimapolitischen Verpflichtungen umzusetzen. Die derzeitige Steigerungsrate ist eindeutig zu gering.
- ▶ Bundesweite Ergänzung des D-Tickets um Angebote zur Fahrradmitnahme und um eine Familienkarte jeweils gegen Aufpreis, sowie um ein Sozialticket, wie es in manchen Verkehrsverbünden bzw. Bundesländern schon existiert, um es noch mehr Menschen zugänglich zu machen.
- ▶ Gegenfinanzierung der Aufwendungen für das D-Ticket durch Kürzungen bei den umweltschädlichen Subventionen im Verkehrssektor: Im Vergleich zu den jährlich 65 Mrd. Euro Mindereinnahmen beim Bund durch Dienstwagenprivileg, Steuerrabatt für Diesel, Steuerbefreiung für Flugbenzin usw. sind 3 Mrd. Euro/Jahr, die das D-Ticket die öffentlichen Haushalte kostet, geradezu ein Supersparpreis.

Als Fazit bleibt: Eine langfristig stabile und mindestens entsprechend der Inflationsrate dynamisierte Finanzierungszusage des Bundes an die Länder für das Deutschlandticket sowie für Investitionen im ÖPNV ist Grundvoraussetzung dafür, dass Busse und Bahnen die ihnen zugeordnete Rolle im Rahmen der Mobilitätswende einnehmen können. Jetzt das Deutschlandticket zur Finanzierung weiterer Aufrüstung zu opfern, wäre eine klare Absage an die Gestaltung moderner, klimafreundlicher Mobilität und würde darüber hinaus eine Umverteilung von unten nach oben darstellen.

7
7.1

Von wegen „Wettbewerb“ im Schienenpersonennahverkehr

Johann-Günther König

Vor zwei Jahrzehnten nahm die politisch verordnete Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Fahrt auf. Mit der durch die „Bahnreform“ vollzogenen Öffnung des deutschen Netzes für Konkurrenten der Deutschen Bahn AG ging die Verantwortung für den SPNV auf die Bundesländer über. Dafür erhalten sie vom Bund seit 1996 zweckgebundene Regionalisierungsmittel bzw. Ausgleichszahlungen. Ein Großteil dieser Steuergelder fließt in den Einkauf von Zugleistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, alles andere in Investitionen in die Schieneninfrastruktur, Fahrzeuge und die Bürokratie.

Verhältnisse wie vor 1920

Seitdem die Bundesländer für den Schienenpersonennahverkehr zuständig sind, ist das vor der „Bahnreform“ noch einheitliche System von Nah- und Fernverkehr passé. Es sind erneut Verhältnisse entstanden, die 1920 mit der Etablierung der Deutschen Reichseisenbahn als einheitliches Staatsunternehmen endgültig überwunden schienen. Und das ist schon deshalb bemerkenswert, weil der Schienenpersonenfernverkehr (SPFK) mit den ICE und IC/EC-Zügen laut der Bundesnetzagentur – Stand 2023 – lediglich einen Anteil von 5 Prozent an allen Eisenbahnfahrten hat. Der SPNV spielt folglich die entscheidende Rolle im politisch sogenannten „Eisenbahnmarkt“, denn ihn nutzen 95 Prozent aller Bahnfahrenden. DB Regio beförderte im Durchschnitt pro Tag 4,65 Mio. Reisende, der DB Fernverkehr hingegen nur 380.000. Die Betriebsleistung im Nahverkehr gerechnet in Trassenkilometern ist trotz der längeren Transportdistanzen im Fernverkehr immer noch dreimal so hoch wie im Fernverkehr. Der in aller Regel unterschätzte SPNV wird auch hinsichtlich der Investitionen stiefmütterlich behandelt. Zwar behauptet die „Allianz-pro-Schiene“: „Mit der Regionalisierung wurde in Deutschland erstmals eine klare und verbrauchernahe Zuständigkeit für den regionalen Schienenverkehr mit einer soliden Finanzierungsgrundlage geschaffen – dank der politischen Einsicht bei allen Parteien, dass der regionale Schienenverkehr als Teil der Daseinsvorsorge eine wichtige öffentliche Aufgabe erfüllt.“ Diese Auffassung aber teile ich nicht. Zwar hat sich der SPNV seit 1996 nahezu verdoppelt. Dennoch geht es auf den sogenannten Nebenstrecken für auf dem Land wohnende Menschen überwiegend bemitleidenswert unzureichend zu.

Im Schienenpersonennahverkehr führen laut der Bundesnetzagentur gegenwärtig mehr als 120 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Verkehre durch. Die mit ihnen ausgehandelten Verkehrsverträge haben eine Laufzeit von zumeist acht bis fünfzehn Jahren. Allerdings sind deren Regionalzüge und S-Bahnen völlig losgelöst vom Schienenpersonenfernverkehr unterwegs, denn der ist ja eigenständig organisiert. Im Rahmen des „Besteller-Ersteller-Systems“ bestimmen die Bundesländer den Umfang ihres regionalen Schienenverkehrsangebots. Dafür betreiben sie insgesamt 27 Aufgabenträgerorganisationen. Je nach Bundesland sind ihre Zahl und die Größe ihres Zuständigkeitsgebietes unterschiedlich – in Sachsen gibt es sogar fünf. Der kleinste Aufgabenträger hierzulande verantwortet rund 2,3 Millionen Zugkilometer, während der größte mehr als 132 Millionen „bestellt“.

Die Regionalisierungsmittel des Bundes beliefen sich 2023 insgesamt auf rund elf Milliarden Euro. Die 27 Aufgabenträger der Länder wiederum sorgen für einen Zuschussanteil am Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen von 64 Prozent, da deren „Markterlöse“ lediglich 36 Prozent der Umsätze ausmachen. Auf Basis der erbrachten Verkehrsleistung versorgt die DB AG mit ihren Töchtern sowie der Usedomer Bäderbahn und der Berliner und Hamburger S-Bahn bislang knapp zwei Drittel des Schienennahverkehrs. Das verbleibende Drittel liegt zu mehr als 70 Prozent in ausländischer Eigentümerschaft, bei Töchtern der italienischen und österreichischen Staatsbahnen sowie öffentlicher Eigentümer – zumeist französischer.



Quelle: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

Den kleinsten Anteil haben Eisenbahnunternehmen von Ländern, Landkreisen und Kommunen. Allerdings zeigte sich in den vergangenen Jahren, dass Linien und „Wettbewerbsnetze“ des SPNV bei Ausschreibungen offenbar von EVUs „gewonnen“ worden waren, die wegen zu optimistischer Kalkulationen nach einiger Zeit in die Insolvenz und in andere zusätzliche Steuergelder verschlingende Schwierigkeiten gerieten und die Aufgabenträger zu Notprogrammen und alternativen Zugangeboten zwangen.

Die Materie des regionalisierten SPNV ist im Hinblick auf die in den sechzehn Bundesländern unterschiedlich praktizierten Vorgehensweisen so komplex wie nur mühsam nachvollziehbar. Die 93 Kilometer lange Strecke zwischen den Hansestädten Bremen und Hamburg zum Beispiel wird sowohl vom SPNV als auch vom SPfV genutzt. Im Rahmen des schnellen Regionalverkehrs sind Doppelstock-Triebwagen mit dem Logo metronom unterwegs. Am Beispiel der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH werden die nach der Bahnreform entstandenen profitheischend verqueren Unternehmens- und Eigentumsstrukturen im deutschen SPNV be-
denklich offenbar.

2002 hatten die Bundesländer Bremen, Hamburg und Niedersachsen eine Eisenbahngesellschaft gegründet, die (nach einem Rechtsstreit) den Namen Metronom erhielt. Die Gesellschafterstruktur bestand ursprünglich aus drei Unternehmen. Nach dem 2018 erfolgten Ausstieg der Bremer Straßenbahn AG halten gegenwärtig die Gesellschaften NiedersachsenBahn (mit 73,58 Prozent) und BeNEX mit 26,42 Prozent die Anteile. Letztere gehört zur britischen International Public Partnerships Ltd., einem Investor in Infrastrukturprojekte weltweit.

Als Betriebsgesellschaft der Marke metronom fungiert die NiedersachsenBahn GmbH mit Sitz in Celle. Sie wiederum ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) aus Celle mit 60 Prozent und der staatlichen Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW) aus Zeven mit 40 Prozent. In diese Realität gehört, dass 2006 die Mehrheit an der OHE vom Land Niedersachsen, der Bundesrepublik Deutschland und der DB Regio an die Arriva-Bachstein GmbH verkauft wurde. Dieses Unternehmen operiert inzwischen als Netinera-Bachstein GmbH und hält 87,5 Prozent der OHE-Anteile – die restlichen 12,5 Prozent gehören einigen Landkreisen und Gemeinden. Nicht zu vergessen: An der EVW in Zeven sind mit 59 Prozent die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen, mit 24 Prozent das Land Niedersachsen und mit 17 Prozent Landkreise und Gemeinden aus der Elbe-Weser-Region beteiligt.

Entscheidend ist, dass die Netinera GmbH, der exakt 95,33 Prozent der Netinera-Bachstein GmbH gehören, indirekt inzwischen 30,7 Prozent des Kapitals der Metronom Eisenbahngesellschaft kontrolliert und deren größter Anteilseigner ist. Es kann also nicht schaden, in die Bücher von Netinera zu schauen – eines der größten Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Zur Netinera-Gruppe gehören u. a. Eisenbahngesellschaften und Marken wie metronom, erixx, erixx Holstein, enno, vlexx, ODEG sowie die Länderbahn DLB mit ihren Marken alex, trilex, vogtlandbahn, oberpfalzbahn und waldbahn. Im Internetauftritt wird übrigens nicht verschwiegen, in welchem Wachstums- und Profitinteresse der Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs in verschiedenen Regionen Deutschlands erfolgt: dem der Muttergesellschaft. Denn Netinera »gehört zur Italienischen Staatsbahn Trenitalia und ist somit Teil des drittgrößten Verkehrskonzerns in Europa«.

Bemerkenswerterweise gab im März 2024 die Metronom-Eisenbahngesellschaft bekannt, sie habe sich wegen finanzieller Verluste mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) über einen vorzeitigen Ausstieg aus dem bis 2033 abgeschlossenen Verkehrsvertrag »Hanse-Netz« zum Juni 2026 geeinigt. Zum weiteren Geschehen lässt das Unternehmen wissen: »Sämtliche Arbeitsverträge werden in einen neuen Verkehrsvertrag übernommen, egal welches Verkehrsunternehmen diesen dann erhält. Und wir gehen fest davon aus, dass es der metronom sein wird.« Finanzielle Verluste? Und das trotz der vom Netinera-Konzern für sich reklamierten »innovativen Expertise«? Wie es scheint, geht die Metronom-Eisenbahngesellschaft von nicht eintreffenden oder unzureichenden Konkurrenzangeboten aus.

Die vorgeschriebene EU-weite Ausschreibung von Bahnverkehren gipfelte ab 1996 in einem Unterbietungswettbewerb um deutsche Linien, bei dem manche EVUs hohe Risiken eingingen, um Verkehrsleistungen zu gewinnen. Weil seitdem jedoch die Vorgaben der Aufgabenträger immer detaillierter und strikter geworden sind, gerieten sie für so manches Unternehmen zu einer Kostenfalle. Die Margen sanken bei einigen so sehr, dass sie den Eisenbahnverkehr einstellen mussten bzw. den Verkehrsvertrag auflösten. So hatten zum Beispiel nach der Pleite der ausländischen Staatsbahn-Töchter Abellio (NS) und Keolis (SNCF) die Aufgabenträger in gleich vier Bundesländern einen dreistelligen Millionenbetrag aus Steuergeldern für aus der Not erfolgte Neuvergaben und Nachverhandlungen bereitzustellen. Jüngst erfolgte etwa die Übernahme von Abellio durch BeNEX und begannen Diskussionen über eine Übernahme der eurobahn durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Seit Längerem gibt es den „Wettbewerb“ unter den konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nur noch als Fiktion. Jedenfalls betrug 2023 die durchschnittliche Bieteranzahl bei wettbewerblich vergebenen Verträgen mit einer Vertragslaufzeit von bis zu zehn Jahren nur 1,5 und bei einer Vertragslaufzeit ab zehn Jahren 1,6. Da eine durchschnittliche Bieteranzahl unter 2 nichts anderes bedeutet, als dass es nur einen einzigen Bieter gibt, kann von Wettbewerb keine Rede sein.

Die Regionalisierung hat nicht zur Stärkung, sondern zur Schwächung des deutschen Eisenbahnwesens geführt. Dirk Schlömer, der Vorsitzende von mobifair, vermerkt ernüchtert, **„dass die so oft behauptete Erfolgsgeschichte des Wettbewerbs im deutschen SPNV, der zu besserer Qualität und billigeren Preisen führen sollte, eben doch nur ein schlechtes Märchen ist.“** Vor allem ist der aus vielen räumlichen und zeitlichen SPNV-Monopolen bestehende „Markt“ ein unnötig teures Unterfangen. Weil jedes der vielen Eisenbahnunternehmen Werkstätten und anderes mehr unterhalten muss, entfallen die zeit- und kostensparenden Synergieeffekte einer mit historisch gewachsenen Organisationsstrukturen agierenden Staatsbahn

¹ Vgl. Johann-Günther König: Pünktlich wie die deutsche Bahn? Eine kulturgeschichtliche Reise bis in die Gegenwart, Springer 2017, S. 84 ff.

² <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/personenverkehr/nahverkehr/>

³ <https://www.netinera.de/>

⁴ Vgl. Angaben der Gesellschaft: <https://www.der-metronom.de/wir-bleiben/>

⁵ Dirk Schlömer: Abellio: Pleite zeigt Folgen des Wettbewerbszwangs auf der Schiene, <https://www.unsere-bahnen.at/2023/12/14/abellio-pleite-zeigt-folgen-des-wettbewerbszwangs-auf-der-schiene/>

7
7.1

aus den Tagen vor der Bahnreform. Da die Nahverkehrsverträge nicht länger als fünfzehn Jahre laufen, sind nicht zuletzt die mit einer Nutzungsdauer von bis zu dreißig Jahren kalkulierten Züge ein Kostenrisiko – je nach Wiedereinsatzgarantie des Aufgabenträgers. Eben deshalb stellen die Bundesländer verstärkt sogenannte Fahrzeugpools zusammen, deren Züge von dem jeweils beauftragten EVU betrieben werden.

Die Finanzinvestoren legen nur zu gern das Kapital von Versicherungen und Rentenfonds in den Fahrzeugflotten des SPNV an, um aus den Leasingforderungen, die aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes beglichen werden, ihre Gewinne zu ziehen.

Aber ist es wirklich sinnvoll, mit unseren Steuergeldern zahlreiche im SPNV gegeneinander konkurrierende und teils unseriös gemanagte und fragwürdig vorgehende Eisenbahnunternehmen zu finanzieren? Und das mittels enorm verschwurbelter Vertragskonstrukte, die nur mit kostenschwerer Hilfe externer Berater und Rechtsanwälte zustande kommen? Zumal durch die vielen unterschiedlichen Unternehmen und die organisatorische Trennung von Netz und Betrieb so gravierende wie unnötige Probleme im Betriebsablauf entstehen. Heutzutage existiert in jedem Bundesland und in diversen Regionen ein eigenständiges Bahnsystem mit enorm aufgeblähten Verwaltungs- und Marketingkosten sowie ganz unterschiedlichen und nicht kuppelbaren Triebfahrzeugtypen. Hinzu kommt ein Wirrwarr von Tarifen. Immerhin sorgt seit 2023 das Deutschland-Ticket dafür, dass Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Regional- und Nahverkehrs sich bundesweit nicht mit den jeweils gesonderten Tarifzonen, Fahrpreisen und der häufig umständlichen Fahrkartenbeschaffung vertraut machen müssen.

Da gegenwärtig auch im SPNV der Verspätungsanteil bei mehr als 15 Prozent liegt, entsteht eine neue Kultur: die des Zuspätkommens. Die Quote der Zugausfälle steigt seit Jahren zudem auch. 2023 fielen 7,7 Prozent der SPNV-Züge teils und 3,9 Prozent vollständig aus. Gründe für diese Malaise sind insbesondere die marode Infrastruktur, Bauarbeiten, der Mangel an qualifiziertem Bahnpersonal und Triebfahrzeugführerinnen und -führern sowie zu kurze Wendezeiten an den Endhaltepunkten. Nach wie vor sorgen Fahrzeug- und Personalmangel dafür, dass in einigen Regionen der Bundesländer das Angebot und die Sitzplatzkapazitäten von den beauftragten EVUs nur eingeschränkt erbracht werden. Eben deshalb leisten die Bahnunternehmen stetig höhere Strafzahlungen wegen Zugausfällen, Unpünktlichkeit und Qualitätsmängeln – im Jahr 2023 flossen gut 414 Millionen Euro an Pönalen und Strafzahlungen an die Aufgabenträger.

Ob die seit 1996 immerhin erreichte Verdopplung der Verkehrsleistung des SPNV sowie die erhöhte Zugtaktung auf der Schiene nicht auch von einer neu aufgestellten und gemeinnützigen Deutschen Staatsbahn hätte erreicht werden können, ist durchaus keine rein rhetorische Frage. Sie sei hiermit gestellt.

7
7.2

Eine Reform der Verkehrsverbünde ist überfällig

Nachbemerkung zur ebenfalls in der nächsten Legislatur zu klärenden Zukunft der Verkehrsverbünde in Deutschland

Heiner Monheim

Zur Entwicklung der Verkehrsverbünde

Das sinnvolle Deutschlandticket mit seiner einheitlichen bundesweiten Tarifierung wirft nicht nur die Frage auf, wie es mit den komplizierten Aufgabenträgerstrukturen im SPNV weitergehen soll. Noch komplizierter ist die Struktur der Verkehrsverbünde in Deutschland. Auch sie erfordert dringend eine Reform. Die Hauptaufgabe der Verkehrsverbünde war bisher, für ihre Zuständigkeitsgebiete und die dort tätigen Verkehrsunternehmen die jeweiligen Tarife zu regeln. Vorher hatte es bis in die 1980er Jahre sehr kleinteilige Tarifstrukturen gegeben, durch die Vielfalt von Verkehrsunternehmen mit jeweils eigenen Tarifen. Damals sollten größere, regionale Verkehrsverbünde in ihren Bereichen eine Vereinheitlichung der Tarife ermöglichen. Hinzu kamen dann noch Aufgaben im Bereich des Marketings und der Werbung und der Fahrplangestaltung sowie der regelmäßigen Marktbeobachtung, insbesondere für die schwierige Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen. Präjudiziert wurde die Angebotsplanung der Kommunen und Verkehrsunternehmen durch die alle fünf Jahre erstellten Nahverkehrspläne, ausgehend von den Nahverkehrsgesetzen der Länder. Diese komplizierten Parallelstrukturen zwischen kommunaler Nahverkehrsplanung, konkreter Angebotsgestaltung durch die Verkehrsunternehmen und regionaler Aufgabenträgerschaft für den SPNV war in den letzten Jahrzehnten sicher einer der Gründe, warum der Öffentliche Verkehr immer wieder in die Defensive geriet und seine zentrale Rolle für die Mobilitätssicherung nur unzureichend erfüllen konnte.

Völlig neue Lage durch das Deutschlandticket für die Verkehrsverbünde

Mit dem bundeseinheitlichen Deutschlandticket wurde ziemlich disruptiv ohne lange parlamentarische Debatten ein völlig neuer Rahmen geschaffen. Allerdings fehlt bislang eine langfristige fiskalische Absicherung des Deutschlandtickets zwischen Bund und Ländern. Dass es wieder abgeschafft wird, ist aber kaum vorstellbar. Allenfalls schrittweise Anpassungen des Tarifs wie schon in den letzten Jahren mit der Stufung von 9 €, 49 € und jetzt 58 € sind vorstellbar.

ÖV als Stütze der Verkehrswende und Klimapolitik

Der öffentliche Verkehr sieht sich jetzt aber in Zeiten der Klimakrise konfrontiert mit der Erwartung, den wichtigsten Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätswende zu leisten. Dazu gehört zwingend eine massive Erweiterung seiner Angebote: hinsichtlich der Netz- und Haltestellendichte, der Taktdichte und der Kapazitäten. Das betrifft dann auch die Angebote des SPNV. Und dabei muss die Polarität zwischen Stadt und Land abgebaut werden, auch der ländliche Raum braucht attraktive Angebote für Bus und Bahn.

Schlanker Staat und Entbürokratisierung als Herausforderungen

Zwei allgemeine Trends sind für die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs wichtig: überall wird eine Entbürokratisierung gefordert. Und parallel dazu wird auch ein „schlanker Staat“ gefordert. Der öffentliche Verkehr ist von diesen beiden Forderungen doppelt betroffen. Erstens ist er in seinen bisherigen Strukturen sehr schwerfällig, wegen seiner komplizierten Entscheidungs- und Finanzierungsstrukturen. Sie bedingen bis jetzt einen „aufgeblähten Overhead“ mit hohem administrativen Personalbedarf und langen politischen Entscheidungswegen. Und zweitens entfällt mit dem Deutschlandticket die komplizierte Aufgabe der Tarif-



Quelle: Alexander Bagno/unsplash

findung mit allem, was daran hängt, wie den komplizierten Automaten. Den personalintensiven Vertriebsstrukturen. Den personalintensiven Kontrollprozessen. Und das Alles mit vielen Parallelstrukturen. Hier ist dringend eine „Flurbereinigung“ erforderlich. Und eine grundlegende Finanzreform, die den öffentlichen Verkehr befähigt, die nötigen Investitionen und Betriebskosten aufzubringen.

Frühere Reformimpulse als Vorbild für die neue Legislatur

Nur zweimal hat es in Deutschlands jüngerer Verkehrsgeschichte ähnliche Herausforderungen gegeben: Ende der 1960er Jahre, als das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG als Gemeinschaftsaufgabe zwischen Bund und Ländern etabliert wurde, ausgehend von einem Bericht an das Parlament zur Lage der kommunalen Verkehrsentwicklung. Und Anfang der 1990er Jahre, als die Bahnreform vorbereitet und dann verabschiedet wurde. Beide Male gab es keine breiten politischen Debatten zu den Reformen. Jetzt besteht eine vergleichbare Situation. Bund und Länder sowie die kommunalen Spitzenverbände und Fachverbände des Öffentlichen Verkehrs müssen gleich zu Beginn der Legislatur entsprechende grundlegende Reformprozesse einleiten, um die Aufgaben und Strukturen der Verkehrsverbünde der neuen Lage anzupassen. Und diesmal darf die Reform nicht nur Thema in Expertenkreisen bleiben. Es geht um eine zentrale Zukunftsaufgabe, die einer breiten politischen Debatte auf allen Ebenen bedarf.

Deutschlandtakt in weiter Ferne – zur Revision des 3. Zielfahrplans

Claudia Grimm – Wolfgang Hesse – Jürgen Zimmermann

Deutschlandtakt am Scheideweg¹

40 Jahre nach dem Beginn der Schweizer Erfolgsgeschichte wurde die Idee zu einem landesweiten Taktfahrplan unter dem Motto **Deutschlandtakt** von den deutschen CSU-Verkehrsministern Ramsauer, Dobrindt und Scheuer aufgegriffen und unter Minister Wissing fortgesetzt. Zurzeit dümpelt das Projekt als 3. Zielfahrplan² weiter. Neben den Bundesländern setzten sich die „Stakeholder“ aus der Bahn-Lobby zusammen³, allen voran die Deutsche Bahn AG. Und so wird auch aktuell die Arbeit fortgesetzt. Das Ergebnis: ein Zielfahrplan, der die Abarbeitung einer Wunsch-Dir-Was-Liste der beteiligten Interessenvertreter darstellt. Nicht beteiligt an der Entwicklung eines Deutschlandtakts waren und sind unabhängige Wissenschaftler bzw. Institutionen, Natur- und Umweltschutzverbände sowie die Öffentlichkeit. Es wird interessant sein, wer in der neuen Regierung für die deutsche Verkehrspolitik zuständig sein wird und wie der Deutschlandtakt von den Verantwortlichen gefördert oder weiter unter die Räder gefahren wird.

5 vor 12 – Revision des Deutschlandtakts

Wir richten den **dringenden Appell** an die Politik, dem Projekt „Deutschlandtakt“ einen neuen Impuls zu geben. Der Integrale Taktfahrplan (ITF) in Deutschland steckt im Moment offenkundig in einer höchst bedrohlichen Phase – zusammen mit der Deutschen Bahn. Um den Deutschlandtakt zu retten, müssen wir eine **verlässliche, realistische Zukunfts-Perspektive** anbieten.



Bild: © Claudia Grimm & Jürgen Zimmermann

Überarbeitung des Zielfahrplans

Das bedeutet: aufwachen aus dem Wolkenkuckucks-heim der Zielfahrpläne! Es bedarf für den 3. Zielfahrplan dringend einer **Überarbeitung**, die über „Anpassungen im Minutenbereich“ und „Nachjustierungen in regionalen Bereichen“ hinausgeht. Angesichts der politischen und wirtschaftlichen Gesamtlage und der vielfach veränderten Umfeldbedingungen ist eine solche Überarbeitung **unverzichtbar**.

Dazu liegt unser „ABBD-Antrag“ zur Überarbeitung des Zielfahrplans⁴ vor

Der immense Investitionsbedarf für den Schienenverkehr stellt die Gesellschaft für Jahrzehnte vor schier unlösbare finanzpolitische Aufgaben. Das können weder die Bundesregierung noch das Bundesverkehrsministerium ignorieren.

Der 20. Deutsche Bundestag forderte, die Öffentlichkeitsarbeit und die Dialogprozesse für einen Deutschlandtakt zu stärken. Dieser Forderung wird der **„Antrag zum Deutschlandtakt und der Weiterentwicklung des 3. Zielfahrplans“** gerecht. Das Aktionsbündnis [ABBD] findet eine breite Unterstützung von Bürgerinitiativen und Vereinen aus ganz Deutschland zu verschiedenen Bahnthemen – das stellt ein Novum dar

Wir fordern den 21. Deutschen Bundestag auf, die Umsetzung eines Deutschlandtakts infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform abzusichern. Die Verkehrswende muss schnellstmöglich und finanziell tragbar erreicht werden. Ein Deutschlandtakt trägt maßgeblich dazu bei.

Das Ziel ist die schnelle Umsetzbarkeit eines bedarfsgerechten und belastbaren Fahrplans, um eine sichere Planbarkeit einer komfortablen Bahnfahrt zu gewährleisten. **Mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden die Reisequalität und die Erreichbarkeit der Region insgesamt verbessert und der Betrieb leistungsfähig, stabil und effizient.** Die Bedürfnisse von Mensch, Umwelt und Klimaschutz stehen im Mittelpunkt! Daseinsvorsorge und Gemeinwohl stehen über den wirtschaftlichen Interessen der Deutschen Bahn.

Etappierung – trübe Aussichten oder realistische Perspektive?

Die Etabpierung zur Umsetzung eines Deutschlandtakts ist unausweichlich. So ein Projekt ist nicht kurzfristig umsetzbar. **Aber** ... dieser Begriff wird derzeit missbräuchlich benutzt, um über die Nicht-Umsetzbarkeit des 3. Zielfahrplans hinwegzutäuschen! Die „Hirngespinnste“⁵, die sich die Dichter und Denker dieses Zielfahrplans für dessen mögliche Umsetzung jenseits der 2070er Jahre ausgedacht haben, sind für die dringende Verkehrswende zu spät. Eine Mehrheit der heutigen Fahrgäste wird das nicht mehr erleben. Für die notwendige Klimaneutralität im Jahr 2045 ist der Zug eh abgefahren. Um den Deutschlandtakt als Idee zu retten, braucht es jetzt eine überzeugende Initiative und dazu ein zündendes Schlagwort!

Bahn-Takt 2035

Zielsetzung sollte eine **realistische Perspektive für das Jahr 2035** sein. Dazu gehören¹

- ▶ die **Konsolidierung** der wichtigsten zu sanierenden Strecken und Bahnhöfe
- ▶ **ein Stopp aller Großvorhaben**, die das Gesamtsystem eher schädigen statt ihm zu nutzen
- ▶ die **Konzentration** auf die erreichbaren Projekte
- ▶ in **überschaubarer Zeit** und
- ▶ zu **bezahlbaren Kosten**
- ▶ die **Überarbeitung** und Festlegung der wichtigsten **Zielzeiten** für die Knotenbahnhöfe, die für die folgenden 10 – 20 Jahre Bestand haben – solide, verlässlich und für die Fahrgäste attraktiv
- ▶ Ankündigung von **Bahn-Takt 2035 als erste Etappe** für einen pünktlichen, verlässlichen Betrieb – nach der Devise **Takt vor Tempo**

Weder die Deutsche Bahn noch der Deutschlandtakt dürfen als parteipolitische, ideologische oder wirtschaftliche Spielbälle dienen. Das Grundgesetz gibt vor, dass die Bahn dem Gemeinwohl zu dienen hat. Davon sind wir jedoch heute weit entfernt – das Ziel müssen wir wieder in den Fokus rücken! Nur ein sofortiges Umsteuern auf realistische Zielsetzungen kann das Projekt Deutschlandtakt zum Erfolg führen.

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

² BMDV Abschlussbericht Deutschlandtakt vom 01.09.2022 Internetseite deutschlandtakt.de

³ Stakeholder Internetseite deutschlandtakt.de

⁴ [ABBD] „Antrag zum Deutschlandtakt und der Weiterentwicklung des 3. Zielfahrplans“ www.abbd.info

⁵ F. Berschin in Fahrgast 2/2024, Seite 12

Schluss mit der Schönfärberei bei der Nutzen-Kosten-Analyse

Die unzureichenden Kriterien für die Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) am Beispiel der Studie zur Machbarkeit einer Westquerung der Elbe in der Freien und Hansestadt Hamburg und deren Auswirkungen auf den Deutschlandtakt

Dieter Doege

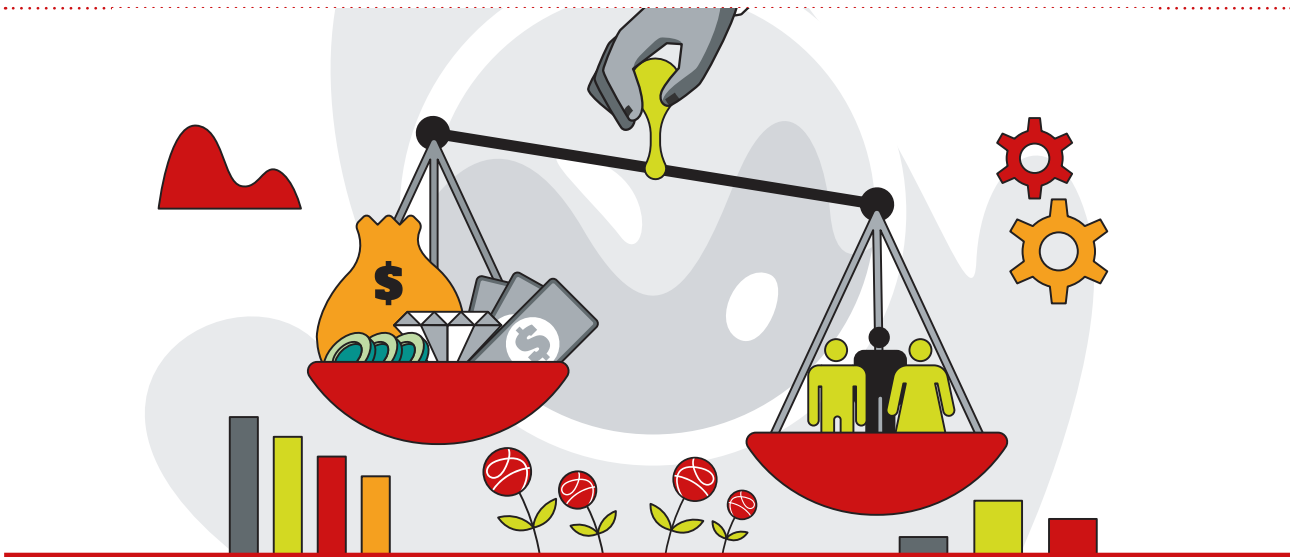
Die Grundlage für die Ausschüttung von Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist die sogenannte standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV). Dies ist das gebräuchliche Verfahren zur **gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung** von SPNV-Projekten in Deutschland.

Länder können für investive Vorhaben im Bereich der örtlichen SPNV-Infrastruktur nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Zuschüsse beim Bund beantragen. Gemäß einer Vereinbarung des Bundesverkehrsministeriums mit den Verkehrsministerien der Länder muss dabei eine standardisierte Bewertung erfolgen, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 10 Millionen Euro übersteigen. Förderfähig nach dem GVFG sind insbesondere Neu- und Ausbau von Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sowie Seilbahnen. Außerdem ist die Reaktivierung, Kapazitätserhöhung und Elektrifizierung von Schienenstrecken förderfähig. Aufgrund der Wechselwirkung von Nah- und Fernverkehr sollten eigentlich nicht unter das GVFG-Gesetz fallende Fernverkehrsstrecken in gleichem Sinne betrachtet werden.

Die standardisierte Bewertung soll zeigen, **ob das Vorhaben gesamtwirtschaftlich vorteilhaft ist, der Nutzen also die Kosten übersteigt**. Das Ergebnis ist der sogenannte **Nutzen-Kosten-Faktor (NKF)**, wo Nutzen und Kosten gegeneinander ins Verhältnis gestellt werden. Ein NKF größer Eins bedeutet, dass der Nutzen größer ist als die Kosten und dass das Projekt grundsätzlich – das heißt, vorbehaltlich des Vorhandenseins von Bundesmitteln – förderfähig ist. Die Höhe eines positiven NKF soll die Nützlichkeit der Projekte im Vergleich untereinander bewerten und ein NKF kleiner Eins schließt eine Förderung des Projektes grundsätzlich aus.

Dieses standardisierte Verfahren ist nicht gerade ein Beispiel für Transparenz und viele wichtige Kriterien zur Bewertung der Nützlichkeit eines Verkehrsvorhabens sucht man vergebens. Oft entscheidet bereits der Ansatz der Berechnung über die Chance einer Bundesförderung. Bei der Studie zur Machbarkeit einer Westquerung der Elbe lautete beispielsweise die ultimative Vorgabe, dass sämtliche Verkehre, die derzeit den Hamburger Hauptbahnhof bedienen, diesen auch zukünftig – das heißt, auch nach Fertigstellung der westlichen Elbquerung – anfahren müssten. Mit der Folge, dass der Betriebskostenaufwand aller zusätzlichen den Tunnel durchquerenden Zugverkehre der Kostenseite des Bauvorhabens zugerechnet werden mussten. **Damit war dieses an sich nützliche Projekt mit einem NKF deutlich kleiner Eins „gestorben“.**

Eines der wichtigsten Kriterien für eine westliche Elbquerung Hamburgs taucht bei der standardisierten Bewertung gar nicht erst auf. Die Rede ist von der sogenannten Resilienz oder auch Rückfallebene, die nötig würde, wenn die derzeit einzige Eisenbahn-Elbquerung nicht mehr nutzbar und Hamburg von den südlich gelegenen Bundesländern abgeschnitten wäre. Eine verkehrliche und wirtschaftliche Katastrophe für Hamburg, die als höchst reales Szenario längst in die standardisierte Bewertung hätte einfließen müssen.



Ein weiterer kritischer Punkt sind die als Berechnungsgrundlage des NKF dienenden tatsächlichen und zukünftigen Verkehre, die sich aus der Beförderungsnachfrage ergeben. Je stärker der Verkehr, umso größer wird der rechnerische Nutzen. Doch die aktuellen Erfahrungen mit der Deutschen Bahn zeigen, dass sich eine Zunahme des Verkehrs ohne entsprechendes Mitwachsen der Infrastruktur kontraproduktiv auswirkt. Das Gleiche gilt für Hochgeschwindigkeitsstrecken. Der vermeintliche Fahrzeitvorteil, der sich in der standardisierten Bewertung in der Regel als positiver Nutzen auswirkt und damit die Förderfähigkeit steigert, fällt in der Praxis oft in sich zusammen, weil der Zeitvorteil nur partiell wirkt und auf die effektive Reisezeit der gesamten Quelle-Ziel-Beziehung gar keinen Einfluss hat.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die Neubaustrecke München – Leipzig. Nur Fahrgäste mit dem Ziel Leipzig profitieren von der Reisezeitverkürzung, während weiterfahrende Fahrgäste durch die gewonnene Fahrzeit längere Wartezeiten auf ihre Anschlusszüge in Kauf nehmen müssen. Man muss konstatieren, dass sich der Detailreichtum des vermeintlich ausgeklügelten GVFG-Bewertungsverfahrens gleich zweifach negativ auswirkt: Die Berechnung wird unnötig erschwert, dadurch unübersichtlich und der tatsächliche, effektive Nutzen für den Fahrgast ist nur schlecht objektiv zu bewerten.

An die Stelle eines detailliert auszurechnenden Nutzens mit einem sehr eingeschränkten Blickwinkel muss endlich eine gesamtheitliche Betrachtungs- und Bewertungsweise treten, wo die Interessen des gesamten, vielfältigen Fahrgastpektrums angemessen gewürdigt werden. Schließlich sind in der Bandbreite der unterschiedlichen Fahrgäste die streckenübergreifend fahrenden Reisenden eindeutig in der Überzahl, für welche die extrem teuren und eigentlich gar nicht ins deutsche Streckennetz passenden Einzelmaßnahmen wie Hochgeschwindigkeitsstrecken kaum Vorteile generieren können.

Extreme Schwächen zeigt die standardisierte Bewertung auch bei Neubauprojekten. Abgesehen davon, dass der Fantasie der Planer bei der Berechnung zukünftig anzunehmender Verkehren kaum Grenzen gesetzt werden, kommt der fundierte Vergleich möglicher Streckenvarianten viel zu kurz. Die Qualität oder besser der Nutzen einer Strecke bemisst sich zunächst nicht an deren Kosten, sondern an der Wirkung der unterschiedlichen Streckenvarianten im übergeordneten Streckennetz. Diese überaus wichtige Wertung findet bei der standardisierten Bewertung überhaupt nicht statt und kann sich demzufolge auch gar nicht auf den Nutzen-Kosten-Faktor auswirken. Mit der Folge, dass eine gut einzugliedernde Streckenvariante einen schlechteren NKF erreichen kann als eine kostengünstigere Variante, die jedoch in der gesamtheitlichen Betrachtung und damit in der verkehrlichen Wirkung (deutlich) schlechter abschneidet.

Unabhängig davon gibt es bei **Neubauvorhaben das Problem mit der Belastbarkeit der Fahrgastprognose.** Solange vergleichbare Fahrgastpotenziale und die Quelle-Ziel-Beziehungen der Fahrgäste wie eine geheime Kommandosache behandelt werden, bestehen an den meist auf zwei Stellen hinter dem Komma „errechneten“ NK-Faktoren begründete Zweifel. Und grundsätzlich wäre es zielführender, wenn dem Verfahren der standardisierten Nutzen-Kosten-Bewertung eine den verkehrlichen Nutzen vergleichende Abwägung vorgeschaltet würde. Bei der Eisenbahn kann sich das auf unterschiedliche Streckenvarianten beziehen und beim Nahverkehr auf einen Verkehrsmittelvergleich.

Justiz – Irrtum oder Irrweg?

Im dritten Jahr nach Burgrain

Dieter Doege

Im Blickwinkel der Justiz stehen oder standen Lokführer, Fahrdienstleiter und Streckenverantwortliche. Nicht im Blickwinkel der Justiz stehen die Planer von Eisenbahn und Straßenbau sowie deren Auftraggeber und die Entscheider für den verhängnisvollen Straßenbau.

Wir erinnern uns: Am 3. Juni 2022 entgleiste ein Regionalbahn-Zug (RB) der DB Regio auf der Bahnstrecke München–Garmisch-Partenkirchen beim Garmisch-Partenkirchener Ortsteil Burgrain mit fünf Toten und 78 zum Teil schwer Verletzten. Die Entgleisung hatte vor allem deshalb so schwere Folgen, weil drei der fünf Doppelstockwagen den steilen Bahndamm heruntergerutscht und teilweise an der Straßenkante der nachträglich zu Lasten des Bahndamms eingefügten Bundesstraße zerschellt sind.

Frage Nr. 1:

Auf Luftbildern ist an der helleren Schwellenfarbe zu erkennen, dass bereits vor dem Unglück in erheblichen Maße Schwellen im Bereich der Unfallstelle ausgetauscht wurden. Warum spielt diese Tatsache bei den strafrechtlichen Ermittlungen anscheinend keine Rolle? Wenn es sich angeblich um produktionsbedingt schadhafte Schwellen gehandelt haben soll, warum wurden nur einzelne Schwellen ausgetauscht und nicht alle Schwellen des Unglücksbereichs?

Frage Nr. 2:

Ein anerkannter Weg, die schwerwiegenden Folgen einer Entgleisung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu verhindern, wäre im vorliegenden Fall die Montage von Zwangs- oder Führungsschienen an der Innenseite des Gleisbogens gewesen. Zwar ist dieser Entgleisungsschutz nur auf und unter Kunstbauwerken wie beispielsweise Brücken vorgeschrieben, doch die Entgleisung von Burgrain hat bewiesen, dass die Folgen dieser Waggonabstürze nicht schlimmer hätten sein können. Und da bei der Deutschen Bahn diese Fangschienen gelegentlich auch abseits von Kunstbauwerken montiert werden, drängt sich die Frage auf, warum die Folgen der Entgleisungsgefahr und damit der unbedingte Zwang zur Montage der Fangschienen nicht vorhergesehen wurde und wer dieses Sicherheitsdefizit zu verantworten hat?

Frage Nr. 3:

Vor dem Bau der Bundesstraße war der Bahndamm im Unglücksbereich ein Bahndamm wie viele andere: Sanft im Verlauf, ohne steile Abhänge und ohne massive Hindernisse, an denen entgleiste und in der Folge herunterrutschende Wagen hätten zerschellen können. Wer also trägt die Verantwortung, zu Lasten des Bahndamms und damit zu Lasten der Sicherheit des Zugbetriebes diesen Bahndamm zu Gunsten eines Straßenbaus massiv geschwächt und darüber hinaus mit der Verlegung eines Baches zwischen Straße und Bahndamm zusätzliche Erosionsgefahren an letzterem in Kauf genommen zu haben?

Frage Nr. 4:

Schon Tage vor diesem Zugunglück wurde wiederholt berichtet, dass sich die Unglücksstrecke in einem besorgniserregenden Zustand befindet. Warum wurde diese Strecke daraufhin nicht gesperrt oder wenigstens eine Langsamfahrstelle eingerichtet, die, sofern es überhaupt zur Entgleisung gekommen wäre, die kinetische Energie der den Zug nachschiebenden elektrischen Lokomotive deutlich reduziert hätte? Durch eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit wäre der Absturz der Wagen vom Bahndamm mit hoher Wahrscheinlichkeit glimpflicher ausgegangen oder hätte vielleicht sogar verhindert werden können.

Fazit 1:

Die bisher bekannt gewordenen Ermittlungen greifen viel zu kurz und beschränken sich auf die Strafverfolgung der im Zeitraum des Zugunglücks unmittelbar Verantwortlichen. Doch darf ein mögliches Informationsdefizit, was die Warnung des ins Unglück fahrenden Triebfahrzeugführers nur wenige Minuten vor der folgenschweren Entgleisung verhindert haben könnte, der anscheinend einzige Ansatzpunkt für die juristische Aufarbeitung sein? Schließlich entsteht ein Gleisschaden durch Materialermüdung, der irgendwann zur Entgleisung führt, nicht von heute auf morgen.

Fazit 2:

Die Luftbilder der Strecke von vor dem schweren Unglück beweisen, dass es schon häufiger und an mehreren Stellen Gleislagefehler gegeben hat, die über die Jahre offensichtlich eine mehrfache Auswechslung von Schwellen erforderlich gemacht haben. Die Konzentration dieser Erneuerungsarbeiten auf diesem kurzen Streckenabschnitt ist auffällig und lässt die Vermutung aufkeimen, dass die Ursache dieser Gleisschäden, welche in letzter Konsequenz zu diesem schweren Eisenbahnunglück geführt haben, sich nicht allein mit fehlerhaft produzierten Betonschwellen begründen lässt.

Kommentar:

Das Luftbild zeigt, wie in Deutschland und Bayern verkehrspolitische Prioritäten gesetzt werden. Da wird ein gigantisches Straßenbauprojekt zu Gunsten der Leichtigkeit und Schnelligkeit des Autoverkehrs zu Lasten einer trotz hoher Verkehrsbedeutung nicht ausreichend ausgebauten Bahnstrecke realisiert. Die Straße rückt der Bahn dicht auf die Pelle, verhindert damit für alle Zeiten den eigentlich dringend notwendigen zweigleisigen Streckenausbau und man quetscht dann noch einen Wildbach dazwischen, der den Bahndamm erosionsgefährdet, zumal bei Hochwasser. Also müsste hier eigentlich über die fehlerhafte Prioritätensetzung in der Mikroverkehrsplanung beim Detailprojekt und in den höheren Ebenen über falsche verkehrspolitische Priorisierungen geurteilt werden, weil die Verkehrsentwicklung zu Lasten des umweltverträglichen Schienenverkehrs das Hauptproblem ist.

Verkehrsplaner Prof. Dr. Heiner Monheim

Nachtrag:

Nachdem die Bahn seit dem Zeitpunkt des Unglücks in Burgrain beharrlich versucht, die Unglücksursache von sich weg auf fehlerhaft produzierte Schwellen zu schieben, ist jetzt bei der Bahn laut Weiler Zeitung vom 7. März 2025 offenkundig ein Sinneswandel eingetreten: <https://sse.c44a704c-6bf4-4d03-a9a8-2cdd9bd10436.html>, Zitat: „Hintergrund dieser Inspektionen ist das Zugunglück zwischen München und Garmisch-Partenkirchen im Jahr 2022, bei dem fünf Menschen starben. Es sei nicht auszuschließen, dass defekte Schwellen mitursächlich für den Unfall gewesen sein könnten“, heißt dazu in der Pressemitteilung der Bahn von 2023. Damit wird indirekt das in Zusammenarbeit mit Prellbock e. V. erarbeitete Gutachten zur Unglücksursache bestätigt, was schon damals der Vermutung defekter Schwellen als primäre Unglücksursache eine klare Absage erteilt hatte.

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/bgb1/1/2023/409/VO.html

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

Offene Fragen zum ICE-Zugunglück in Rönneburg am Bahnübergang Reller

Ulrich Dübgen (in Zusammenarbeit mit Dieter Doege)

Ein ICE von Harburg in Richtung Bremen prallte am 11.2.2025 auf dem Bahnübergang Reller kurz nach einer lang gestreckten Rechtskurve in einem mit Schienen beladenen Sattelzug, weil sich dessen hinterer Teil noch auf dem Gleisbereich befand. Dieser Bahnübergang gleicht mit der scharfen Kurve vor und hinter dem direkten Bahnübergang einer Haarnadelkurve und ist mit einem bis zu 19,5 Meter langen Sattelzug (bei gesetzlich erlaubter Überlänge) kaum problemlos passierbar – selbst, wenn es nach dem letzten Zugunglück am 13. Dezember 2022 am gleichem Bahnübergang im Rahmen einer Sonderverkehrsschau mit Bahn, Gemeinde, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Eisenbahn-Bundesamt und zuständiger Polizei und Bundespolizei andere Einschätzungen gegeben haben sollte.

Dabei ist allein schon der Anfahrtsweg über die Straße Reller zur Firma Vossloh bereits vor dem (mit Halbschranken) beschränkten Bahnübergang für Transporte mit langen Lkw offensichtlich vollkommen ungeeignet. Führt diese Straße doch durch ein Wohngebiet mit einer 30-er Zone, in der sich auch ein Kindergarten befindet. Um so mehr überrascht es einen, wenn nach dem offiziellen Ende der Straße Reller mit einer Kehre und einem links abgehenden Weg zum einem Kleingartenverein eine schmale Stichstraße zur Firma Vossloh führt. Zwar gibt es das Verkehrsschild „Durchfahrt verboten“ mit der Ergänzung des Zusatzschilds „Anlieger frei“, doch ein Schild „Verbot für Fahrzeuge über angegebenes tatsächliches Gewicht“ sucht man hier vergebens.

Es ergeben sich folgende Fragen:

Kam es bereits in der Vergangenheit bei solchen Sattelzug-Transporten über diesen Bahnübergang Reller zu Schwierigkeiten und wenn ja: Waren diese der Firma Vossloh bekannt? Und warum wurden die Transporte von Schienen über die Straße und nicht über den Schienenweg vorgenommen, zumal ein Sattelzug in derartiger Länge die Haarnadelkurve dieses Bahnübergangs kaum zügig und möglicherweise auch nicht „in einem Rutsch“ durchfahren kann?

Gab es bereits vor dem ICE-Zugunglück **Schleifspuren an den Leitplanken in der Innen- und Außenkurve**, die ein Beweis dafür sein könnten, dass schon früher Lkw-Fahrzeuge mit ihrem Auflieger oder Anhänger an diesen Leitplanken entlang geschrammt sind?

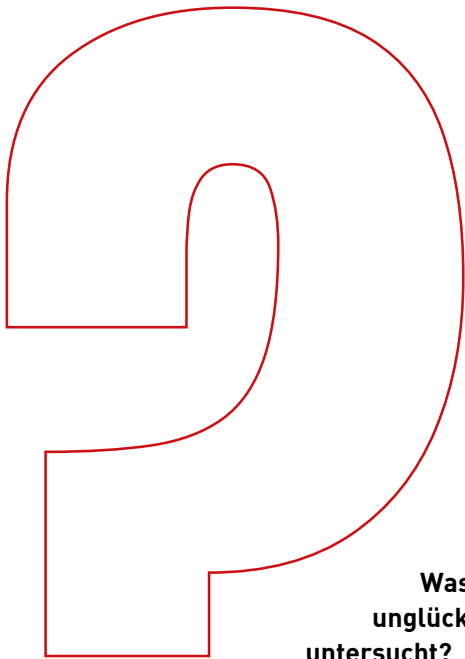
Wie viele Sekunden dauerte es (bis zum Zeitpunkt dieses ICE-Unfalls) jeweils nach dem Einschalten des akustischen und optischen Warnsignals, **bis sich die Halbschranken schließen?**

Welche Sicherheitsmaßnahmen werden ausgelöst, wenn sich nach dem Absenken der Halbschranken der hintere Teil des Sattelzuges wegen der langsamen Kurvenfahrt noch auf den Bahngleisen befinden sollte?

Mit welcher Geschwindigkeit kann der Bahnübergang mit einem Sattelzug passiert werden und wie viel Zeit braucht dieser, um den Bahnübergang mit der dahinter liegenden Haarnadelkurve vollständig frei zu machen?

Gibt es Absprachen zwischen der Firma Vossloh und der Deutschen Bahn AG, wie solche Transporte stattfinden haben und welche Sicherheitsregeln dabei zu beachten sind?

Gibt es andere Maßnahmen oder Absprachen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Firma Vossloh, um solche Transport problemlos durchführen zu können?



Gibt es eine Notruf-Nummer, um in Notfällen Alarm auslösen zu können?

Gab es entsprechende Sicherheitsunterweisungen für das Lkw-Fahrpersonal?

Wie war es möglich, dass nach der Untersuchung der Kollision eines ICE mit einem Baustellenfahrzeug am 13. Dezember 2022 am selben Bahnübergang es keine Konsequenzen gab? Die Mopo schreibt am 12.2.2025 dazu: „In der Folge wurde die Unfallstelle extra einer Untersuchung unterzogen. Konsequenzen gab es keine.“

Was wurde im Einzelnen und mit welchen Beteiligten nach dem Zugunglück im Dezember 2022 im Rahmen der Sonderverkehrsschau wirklich untersucht?



Womit wurde begründet, dass dieser Bahnübergang keine weitere Gefahr darstelle – insbesondere, wenn dort Transporte mit Sattelzügen durchgeführt werden? Wo sind die damaligen Untersuchungsergebnisse einsehbar? Siehe auch hierzu: https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/nordheide-wochenblatt/c-blaulicht/ice-unfall-war-nicht-der-erste-an-dieser-stelle_a348670?ref=curate

Warum wurde diese einzige Zufahrtsstraße zur Firma Vossloh nicht für Kraftfahrzeuge auf ein bestimmtes maximal zulässiges Gesamtgewicht beschränkt, wenn schon die Deutsche Bahn AG auf einem Zusatzschild darauf hinweist, dass grundsätzlich eine Unfallgefahr auf ihrer „Bahnanlage“ bestehen würde, dass „bei Schnee und Eis nicht gestreut und nicht geräumt“ werde und wegen einer nicht genau definierten Unfallgefahr ein „Betreten für Unbefugte verboten“ sei?

Worin konkret besteht aus Sicht der Deutschen Bahn AG **die Unfallgefahr**, vor der über dieses Schild explizit gewarnt wird?

Welche Länge hatten die einzelnen geladenen Schienenstränge und überragten diese die hintere Ladekante des Aufliegers? Welche konkrete Länge hatte der bei dem Unfall am 11.2.2025 in der Länge verstellbare Auflieger des Sattelzuges der Harburger Spedition, die von der Firma Vossloh beauftragt wurde. Hatte wegen einer eventuellen Überschreitung der gesetzlich noch erlaubten Überlänge des Aufliegers ein genehmigungspflichtiger Schwertransport stattgefunden? Wenn ja: Welche Auflagen hätten bei Fahrten mit Überlänge des gesamten Sattelzuges berücksichtigt werden oder erfüllt sein müssen?

Wäre ein etwaiger Transport mit Überlänge nicht nur genehmigungspflichtig gewesen, sondern hätte womöglich ein zusätzliches Begleitfahrzeug erfordert?

Darüber hinaus stellt sich auch die Frage, ob die bei dem Bahnübergang Reller verwendeten bahneigenen Sicherheitssysteme überhaupt sachgerecht funktioniert haben. Die Zeiten zwischen der Schließung der Schranken und der Durchfahrt eines Zuges am Bahnübergang betragen nach eigenen Messungen ca. 1,5 bis 2,5 Minuten. Nach Expertenmeinung hätte mit einem durch ein im Gleisbereich bestehendes Hindernis ausgelösten Alarm – beispielsweise über eine nicht vollständige geschlossene Schranke, durch eingebaute Sensoren in einer zerbrochenen Schranke oder aufgrund der Raumüberwachung im Gleisbereich – selbst ein auf dieser Strecke mit der dort erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 160 h/km fahrender Zug durchaus noch rechtzeitig vor dem Hindernis auf dem Bahnübergang anhalten können.

Abschließend bleibt die Frage, ob eventuell seitens der Firma Vossloh Druck auf die zuständige Genehmigungsbehörden ausgeübt wurde, den einzigen Anfahrtsweg zu ihrem Firmengelände trotz der bestehenden Risiken – insbesondere auch für Lkw-Sattelzüge – uneingeschränkt aufrecht zu erhalten?

Zukunft der Autoindustrie

Heiner Monheim

Vorwort

„Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ schaut auch „über den Tellerrand“ und macht sich Gedanken zur aktuellen Krise der deutschen Autoindustrie. Und fragt sich, wie eine klima- und verkehrswendepolitisch motivierte Transformation der Autoindustrie möglich wird und ob dadurch eine bessere Verkehrsentwicklung und eine angemessene Beschäftigungssicherung in der Fahrzeugindustrie erreicht werden kann?

Aktuelle Probleme der deutschen Autoindustrie

Die deutsche Autoindustrie hat aktuell große Probleme mit dem Absatz ihrer Marken und der Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Importautos aus Billiglohnländern. Die deutschen Autos sind zu schwer, zu schnell, zu teuer und zu wenig elektrisch. Angesichts der wirtschaftlichen Relevanz der deutschen Autoindustrie sind diese Probleme politisch äußerst brisant. Es drohen Werksschließungen und ein massiver Arbeitsplatzabbau. Dieses Szenario erfordert innovative Antworten, die auch den umwelt- und klimapolitischen Kontext beachten.

Aktuelle Probleme der deutschen Schienenfahrzeugindustrie

Umgekehrt hat die deutsche Schienenfahrzeugindustrie derzeit für die Verkehrswende keine ausreichenden Produktionskapazitäten. Die Lieferzeiten für Busse und Bahnen sind viel zu lang. Wenn sich die mit Massenproduktion von Fahrzeugen erfahrenen Autokonzerne verstärkt in der Herstellung von Bussen und Bahnen, vor allem des Nah- und Regionalverkehrs, engagieren würden und hier ihre Ingenieurs- und Konstrukteurskunst und Erfahrungen mit seriellen Produktionsstraßen einbringen, dann haben die von Freisetzung bedrohten Autowerker wieder eine blühende Zukunft. Die weltweite Renaissance des öffentlichen Verkehrs mit Bussen und Bahnen wird hier neue Märkte öffnen.

Noch aber gibt es bei den Verkehrsunternehmen lange Wartezeiten für neue Straßenbahnen, Elektrobusse, Regionaltriebwagen oder IC- und ICE-Einheiten, teilweise von bis zu drei Jahren. Und die meisten dieser Produkte sind wegen ihrer manuellen Einzelfertigung und geringen Stückzahlen zu teuer.

Abhängigkeit des Marktes von der Politik

Der Markt für Busse und Bahnen ist maßgeblich determiniert von den politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen. So lange Bund und Länder in ihrer Gesamtverkehrsplanung und den darauf basierenden Haushaltsansätzen nicht in eine klimapolitisch motivierte Verkehrswendeeffensive einsteigen und die Kommunen und Verkehrsunternehmen mit der Aufgabe der lokalen und regionalen Verkehrswende fiskalisch zu wenig unterstützen, wird es keinen Boom an Neubestellungen für Busse und Bahnen geben. Dabei ist der Bedarf für bessere Angebote im öffentlichen Verkehr riesengroß. Das wurde zuletzt bei den Erfahrungen mit dem 9 €- und 49 €-Ticket klar erkennbar. Wo es kein ausreichendes Angebot für die Alternativen zur Autonutzung gibt, kann der Verkehrsmarkt nicht im erforderlichen Maß verändert werden.



Quelle: moia

Transformation der Autoindustrie

Wenn es eine fiskalische Entfesselung der Angebotspolitik für Busse und Bahnen gäbe, könnte eine schrittweise Transformation der Autoindustrie beginnen, die alle Optionen einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Mobilitätspolitik nutzt. Dieser Prozess wäre dann vergleichbar der Transformation der Energiewirtschaft weg von Kohle, Öl und Gas hin zu erneuerbaren Energien. Diese Transformation erfordert das Zusammenspiel von staatlichen Regulierungen der mobilitätsrelevanten Gesetzesbereiche, neuen Finanzierungssystemen und unternehmerischer Umorientierung der Autoindustrie und Fahrzeugindustrie für Busse und Bahnen zu neuen Produktlinien und Mobilitätskonzepten.

Vom Autohersteller zum Mobilitätskonzern

Die bislang favorisierten Produktlinien der Verbrennerautos mit immer teureren, schwereren und schnelleren PKW-Modellen (SUV) sind nicht zukunftsfähig. Sie müssen abgelöst werden durch ein anderes PKW-Leitbild kleinerer, leichter, weniger teuer und durchweg elektrischer Autos. Der massenhafte Absatz von individuell genutzten PKW führt immer mehr in die Ineffizienz der Staus. Auch aus diesem Grund müssen die Autokonzerne über eine Transformation zu Mobilitätskonzernen nachdenken und hierfür geeignete Konzepte und Fahrzeuge entwickeln. Mehr Mobilität mit weniger Autos, die effizienter als bisher eingesetzt werden, sollte das Ziel sein.

Einstieg der Konzerne beim Car Sharing und Ride Sharing

Viel gewonnen für die Klima- und Verkehrspolitik wäre schon, wenn die Effizienz des Autoverkehrs gesteigert würde. Durch eine Abkehr vom Konzept des massenhaften Stehzeugs, das derzeit 160.000.000 Stellplätze erfordert. Die blockieren den Umbau des öffentlichen Raumes für die Stadtbegrünung, Verkehrsberuhigung und mehr Platz für Fuß- und Radverkehr sowie Busse und Bahnen. Wenn die Autokonzerne massiv in das Car Sharing und Ride Sharing einsteigen, vor allem auch in ländlichen Regionen, könnte viel Platz zum Leben gewonnen werden. Bislang ist das Engagement der Autokonzerne für solche Effizienzprogramme minimal und dient mehr dem „Greenwashing“ als der dringend erforderlichen Problemlösung raus aus dem Stau. Dafür müssen die passenden Fahrzeugtypen (einfache elektrische Universalautos) gebaut werden und geeignete Betreibermodelle unter Nutzung der dezentralen Vertriebsstrukturen der Autokonzerne aufgebaut werden. Ein dezentrales, leistungsfähiges System „öffentlicher Bürgerautos“ kann gestützt auf leistungs-

fähige Kommunikations- und Dispositionssoftware die Effizienz des Autoverkehrs im ganzen Land massiv steigern. Motto: mit weniger Autos mehr Mobilität ermöglichen! Auch dafür ist die Schweiz mit ihrem Mobility-System vorbildlich, das auch im ländlichen Raum und Kleinstädten für Car-Sharing-Angebote sorgt.

Ausbau von Bussystemen

Im Öffentlichen Verkehr ist im ganzen Land und vor allem in den ländlichen Regionen eine massive Verdichtung der Angebote (Netzdichte, Fahrplandichte) erforderlich, wenn dort die bisherige Abhängigkeit vom Auto abgemildert werden soll. Dafür müssen in großer Zahl neue Mini- und Midibusse mit elektrischem Antrieb und Ausstattung für autonomen Betrieb gebaut und in Betrieb genommen werden. Dafür sollen die Auto-konzerne neue Produktlinien für ÖV-taugliche Nutzfahrzeuge aufbauen. Und damit diese Fahrzeuge auch abgesetzt werden, sollen sich die Autokonzerne zur Förderung der Intermodalität und Multimodalität auch beim Aufbau entsprechender Angebotssysteme engagieren. Sie könnten dafür gut ihre dezentralen Vertriebsstrukturen nutzen. So werden die Grenzen zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr durchlässig.

Ausbau der Bahnsysteme

Der Schienenverkehr ist derzeit konzeptionell immer noch viel zu sehr auf die großen Formate von ICE und IC und auf die Hauptachsen der Hochgeschwindigkeitsstrecken fixiert. In diesem Bereich sind die Fahrzeuge extrem teuer. Für eine Flächenbahn, die im ganzen Land klimafreundliche Mobilität ermöglicht, braucht man viel mehr kleine und mittlere Fahrzeugformate, die für mittlere Geschwindigkeiten konstruiert sind und eine flexible Zugbildung mit Ganzzügen, Halbzügen und Drittelzügen erlauben. Damit wird die Flügelung von der Ausnahme zum Normalfall.

Für ein dezentraleres, engmaschigeres Schienennetz, das im dichten Taktverkehr bedient werden soll, braucht man einen viel größeren und differenzierteren Fuhrpark. Der vor allem im Nahverkehr und Regionalverkehr viel größere Kapazitäten in die Netze bringt.

Umorientierung der ÖV-Fahrzeughersteller

Die Produktlinien der ÖV-Fahrzeughersteller müssen viel stärker als bisher die mittleren und kleinen Formate bedienen. Das betrifft bei der Schiene Light Rail, Schienenbusse, Straßenbahnen, S-Bahn-Fahrzeuge und Inter-Regio-Fahrzeuge. Hier umfasst der Bedarf passende Fahrzeuge für die vielen anstehenden Reaktivierungen und die vielen neuen kleinen S-Bahnsysteme und die Renaissance des kommunalen Schienenverkehrs mit Straßen- und Stadtbahnen sowie Tram-Train-Fahrzeugen. Und bei den Bussen wird ein großer Bedarf für Midi- und Minibusformate entstehen, die in den neuen Dorf-, Orts- und Landbusnetzen eingesetzt werden. Für alle diese Aufgaben haben die deutsche Schienenfahrzeug- und Bushersteller bislang keine ausreichenden Produktionskapazitäten. Die Lieferzeiten sind viel zu lang. Das liegt auch an der überwiegend nicht seriellen Produktion der Fahrzeuge mit ihrer traditionellen Einzelfertigung.

Hier können die ÖV-Fahrzeughersteller viel von den in der Serien- und Massenproduktion erfahrenen Autokonzernen lernen. Es gab mal eine Zeit, in der Daimler im Portfolio des Konzerns mit ADTRANZ auch die Herstellung von Schienenfahrzeugen hatte. Und Mercedes hat auch eine eigene Sparte für Busse. Vor allem für die Fahrzeuge des Nah- und Regionalverkehrs bietet es sich an, sich auf die Herstellung großer Serien vorzubereiten. Und dafür Lösungen für den Einsatz standardisierter Module zu suchen, die auf Plattformen zu verschiedenen Fahrzeugformaten komponiert werden. Dadurch können die Preise je Einheit deutlich verringert werden.

Auf diese Weise können die Ingenieurs- und Konstrukteurs- sowie Produktionsskills der Autofabriken produktiv die Herstellung von Bussen und Bahnen beflügeln. Das erlaubt den von Schließungen und Freisetzen bedrohten Autofabriken wieder eine bessere Zukunft. Die weltweite Renaissance für Busse und Bahnen wird hier neue Märkte öffnen. Diese Geschäftsfelder sind für die Transformation im Verkehrssektor entscheidend.

11
11.0

Die Relevanz von Geschwindigkeitsfragen bei der Systemplanung für die Bahn

Heiner Monheim

Tempowahn der Entscheidungsträger auf allen Ebenen

In der Verkehrspolitik und Planung spielen Fragen der Geschwindigkeit eine zentrale Rolle. Dabei fixieren sich technikverliebte und wenig systemorientierte Entscheidungsträger gern auf die jeweils mit einem Verkehrsmittel erzielbare Höchstgeschwindigkeit. Daraus resultiert im Fernverkehr die Begeisterung für Hochgeschwindigkeitszüge und – Strecken. Und im Nahverkehr dominiert bei vielen geschwindigkeitsfixierten Entscheidungsträgern die Begeisterung für schnelle U-Bahnen und Stadtbahnen. In den projektbezogenen Kosten-Nutzenanalysen wird suggeriert, dass durch die hohen Geschwindigkeiten sehr viel Zeit eingespart werden könne. „Time is Money“, lautet die Devise. Doch das paradoxe Ergebnis ist, dass wir trotz immer schnellerer Verkehrsmittel immer mehr Zeit im Verkehr verbrauchen. Wir kommen nicht wirklich früher an, wir sparen keine Zeit. Denn im bundesweiten Durchschnitt aller Fahrten und Wege brauchen wir Jahr um Jahr mehr Zeit für unsere Mobilität.

Der Teufelskreis von Beschleunigung, räumlicher Konzentration und Rückzug aus der Fläche

Die Grundproblematik ist der Konflikt zwischen schneller Fahrt einerseits und guter Erschließung andererseits. Das Ziel schnelle Fahrt verteuert auf der Fahrzeugseite die Kosten wegen der mit der Geschwindigkeit wachsenden Anforderungen an die Sicherheit und damit Steifigkeit der Fahrzeuge. Sie werden immer schwerer, leistungstärker und größer. Und das hohe Tempo verteuert auch die Kosten für die Fahrwege, denn alle Trassierungsparameter (Radien, Steigungen und Neigungen, Querschnitte, Festigkeit des Fahrweges) wachsen mit der Geschwindigkeit. Die Trasse muss dann frei von Hindernissen bleiben und gegen störende Einflüsse von außen abgeschirmt werden.

Korridoreffekt hoher ÖPNV-Geschwindigkeiten

Diese Zusammenhang gilt zunächst für die Straße und die Schiene. Aber bei der Schiene wird der Teufelskreis besonders stark wirksam. Im Innerortsverkehr hat er beim Wechsel der noch relativ langsamen „guten alten Straßenbahn“ zur immer schnelleren U-Bahn oder Stadtbahn zur starken Netzausdünnung geführt. Denn die schnellen Trassen sind immer schwerer städtebaulich integrierbar. Deswegen neigt dann die Planung dazu, solche Trassen lieber gleich unter die Erde zu verlegen. Dadurch explodieren aber die Kosten für solche Trassen. Und daraus resultiert dann, dass man sich keine dichten Netze mehr leisten kann. Aus weit verzweigten alten Straßenbahnnetzen werden dann reine Korridornetze. Dieser Prozess ist in fast allen deutschen Straßenbahnstädten in der Netzgenese ablesbar. Aus großen, weit verzweigten Netzen werden kleine Rumpfnetze mit wenigen Achsen.

Korridoreffekt hoher Fernbahngeschwindigkeiten

Und im Fernverkehr zwingt die hohe Geschwindigkeit zu einer immer weniger landschaftsintegrierten Trassierung. Der Anteil von Tunneln und Brücken wird immer größer. Dadurch explodieren erst Recht die Trassenkosten. Daraus resultiert für die Fernbahn, dass die Netzdichte immer mehr abnimmt. Es gibt immer mehr Oberzentren ohne Fernbahnanschluss mit dem ICE und ganz viele Mittelzentren haben jeden



Quelle: DB AG/Max Lautenschläger

Fernbahnanschluss verloren, weil der Interregio IR der Hochgeschwindigkeitsbahn geopfert wurde. Aus der Flächenbahn früherer Jahrzehnte wurde so immer mehr eine „kleine, feine“ Korridorbahn.

Hohe Folgekosten hoher Geschwindigkeiten

Für die Betriebskosten sind die hohen Geschwindigkeiten extrem negativ, weil sich die Physik ja nicht betrogen lässt. Hohes Tempo bedeutet eine schnelle Steigerung des spezifischen Energieverbrauchs je gefahrenem Kilometer. Und hohes Tempo bedeutet einen viel stärkeren Verschleiß der Fahrzeugräder und der Fahrwege. Und hohes Tempo bedeutet auch eine schnelle Steigerung der Lärmemissionen. Dadurch entstehen zusätzliche hohe Kosten für die nötige Lärmabschirmung. Im bebauten Gelände resultieren daraus schnell so große Akzeptanzprobleme längs der geplanten Trassen, dass daraus immer mehr zusätzliche Forderungen nach Tunnelstrecken resultieren. Das kann man gerade beim Netzausbau im Oberrheintal und im Inntal verfolgen.

Unterschied von Höchstgeschwindigkeit und Systemgeschwindigkeit

Nun muss man die Frage sinnvoller Geschwindigkeiten über die genannten Aspekte hinaus vor allem systemisch betrachten. Für die Attraktivität und den Markterfolg spielen die Netzdichte und Haltestellendichte eine zentrale Rolle. Je schneller gefahren werden soll, desto störender sind alle Zwischenhalte unterwegs. Ein System, das seltener hält, erreicht damit eine geringere Erschließungswirkung. Dieser Teufelskreis bestimmt seit Jahrzehnten den Niedergang des öffentlichen Verkehrs und der Güterbahn. Werner Brög von der Münchener Firma Socialdata war der erste, der diesen fatalen Zusammenhang mit der ersten KONTIV-Erhebung (heute heißt sie MiD) für den Innerortsbereich empirisch gesichert hat. Auf der Basis der damals erhobenen Mobilitätsprotokolle konnte er zeigen, dass der Anteil der Tür-Tür-Reisezeit, die im Fahrzeug selbst verbracht wird, nur bei knapp 60 % liegt, der Rest wird für die Zu- und Abgangswege sowie die Wartezeiten und Umsteigezeiten an der Haltestelle verbraucht. Wer Tür-Tür-Reisezeiten minimieren will und in diesem Sinn den ÖV schnell machen will, muss also nicht primär Hochgeschwindigkeitsstrecken oder schnelle U-Bahntunnel bauen, sondern dichtere Netze mit viel mehr Haltestellen und dichtere Takte anbieten. Nur so werden die Zeitverluste beim Zu- und Abgang und beim Umsteigen minimiert.

Takt vor Tempo und Fläche vor Korridor

Daraus folgt das von Bürgerbahn und Klimabahn verfolgte Postulat: „Takt vor Tempo“ und „Fläche vor Korridor“. Gegen diese beiden Grundsätze erfolgreichen öffentlichen Verkehrs wird seit nunmehr 60 Jahren immer mehr verstoßen. Die Netzdichten im Fernverkehr und im Nahverkehr haben sich zunehmend verringert. Aus der Flächenbahn wurde eine Rumpf- oder Korridorbahn. Dadurch ist die Systemgeschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs immer schlechter geworden. Und das, obwohl die Fahrzeuge immer schneller

wurden und die Neu- und Ausbaustrecken für immer höheres Tempo ertüchtigt wurden. Deswegen hat der öffentliche Verkehr kontinuierlich seine „metrische“ Kundennähe verloren. Das hat ihn in der Konkurrenz mit dem Autoverkehr immer mehr zum Verlierer gemacht. Wo weit und breite kein öffentliches Verkehrsangebot mehr „nahe liegt“, gelten Pkw und Lkw als alternativlos und werden maximal genutzt. Das ist der heutige Alltag in vielen ländlichen Regionen und vielen Klein- und Mittelstädten.

Expandierende Netzdichte im Straßennetz

Dramatisch wurde dieser Prozess durch den fortschreitenden Straßennetzausbau. Im System der autoorientierten Verkehrspolitik gab es nie Rationalisierungs- und Sparprogramme. Straßenabbau und Renaturierung werden überall verweigert. Im Bundesverkehrswegeplan wimmelt es von Straßenbauprojekten, ebenso in den Landesstraßenbedarfs- und Ausbauplänen. Und die Netzstandards für die Querschnitte und Entwurfsgeschwindigkeiten wurden immer geschwindigkeitsfixierter. Diese sich immer weiter öffnende Schwere zwischen Straßen- und Schienennetz ist besonders fatal für die Konkurrenzfähigkeit der Güterbahn. Ihre Präsenz in der Fläche und damit ihre Kundennähe wurde massiv beschädigt. Mit dem Ergebnis einer Explosion des Lkw-Verkehrs auf der Straße, der maßgeblich zu den vielen Autobahnstaus beiträgt.

Am klarsten dominiert das Ziel der „Hochgeschwindigkeitsstraßen“ beim Autobahnausbau. Sie sollen eine maximale, möglichst nicht limitierte Geschwindigkeit garantieren. Daraus resultieren dann die typischen Folgeprobleme für die schlechte landschaftliche und städtebauliche Integrierbarkeit von Autobahnen, die immer mehr hinter hohen Lärmschutzwänden versteckt werden müssen oder in Ballungsräumen immer öfter unter die Erde verlegt werden müssen.

Massiver Straßennetzausbau versus minimalem Schienennetzausbau

Der Ausbau des klassifizierten Straßennetzes sichert dem Pkw- und Lkw-Verkehr eine optimale Verankerung in der Fläche. Diese Netzentwicklung wurde seit Bestehen der Bundesrepublik perfektioniert mit immer ehrgeizigeren Netz und Ausbaustandards, die im Laufe der Jahrzehnte immer geschwindigkeitsfixierter geworden sind. Im Straßensystem hat die Geschwindigkeitsfixierung nicht wie im Schienensystem zur abnehmenden Netzdichte geführt, weil der Straßennetzausbau bei Bund und Ländern absolute Priorität hatte und nach dem BVWP auch weiter haben soll. Immer noch gibt es zahlreiche Neu- und Ausbauprojekte bei Fernstraßen. Und bei der Schiene ist fast keine Netzverdichtung vorgesehen, trotz der teuren Hochgeschwindigkeitsprojekte und der Projekte der Generalsanierung. Im Schienennetz ändert sich nichts an der viel zu geringen Netzabdeckung.

Geschwindigkeitsexplosion der Autoflotte und Tabu der Tempolimits

Parallel dazu werden die fahrzeugtechnisch erreichbaren Geschwindigkeiten immer höher. In den 50er Jahren war bei vielen Pkw schon bei 80 km/h Schluss. Mittlerweile haben sich die konstruktionsbedingten typischen Geschwindigkeitspotenziale mehr als verdoppelt. Dadurch kam das Thema Tempolimit immer wieder auf die Agenda, weil auch die Physik des Autofahrens unerbittlich ist: schneller bedeutet immer gefährlicher, verbrauchsintensiver, lauter und in Verbindung mit dem Straßenbau immer flächenverbrauchender und immer schlechter landschaftlich und städtebaulich integrierbar. Trotz dieser verheerenden physikalischen Logik blieben Tempolimits und gedrosselte Ausbaustandards in Deutschland weiter tabu.

Hohes Tempo kostet Leistungsfähigkeit der Fernstraßen

Dabei reduzieren hohe Geschwindigkeiten die Leistungsfähigkeit der Straßen, weil dann die Harmonisierung der Abläufe immer schwieriger wird und der Verkehrsfluss durch Raserei immer mehr gehemmt wird. Viele „Staus aus dem Nichts“ resultieren aus ungebremster Raserei. Abgesehen davon wachsen mit der Geschwindigkeit die Unfallrisiken und die Unfallschwere, was dann ein weiterer Grund für die vielen Staus ist.



Hochgeschwindigkeitsstrecke: Blick aus dem Führerstand

Quelle: DB AG/Volker Emersleben

Auch auf der Schiene kostet Hochgeschwindigkeit Leistungsfähigkeit

Ein ähnlicher Zusammenhang besteht auch für die Schiene. Auch hier reduzieren die Hochgeschwindigkeitszüge die Netzleistungsfähigkeit, weil sie die langsameren RB-Züge, RE-Züge, früher auch IR-Züge und heute ganz besonders Güterzüge ausbremsen. Eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten auf mittlerem Geschwindigkeitsniveau dagegen sichert die höchste Streckenleistungsfähigkeit. Natürlich gehören zu einem leistungsfähigen Bahnsystem dann auch viele Weichen, Kreuzungsstellen und Überholgleise und eine moderne Leit- und Sicherungstechnik. Und wie bei der Autobahn mit ihren inzwischen oft sechs- und achtspurigen Abschnitten in Ballungsraumregionen braucht auch die Bahn auf hochbelasteten Strecken einen vielgleisigen Ausbau.

Strategische Folgerungen für den öffentlichen Verkehr und die Bahnentwicklung

Angesichts dieser Diskrepanz muss sich vor dem Hintergrund der Verkehrswende mit ihren umwelt- und klimapolitischen Herausforderungen die Strategie für den öffentlichen Verkehr und Bahnverkehr grundlegend ändern. Die Kundennähe und die Kapazität muss auf allen Netzebenen massiv gesteigert werden, wenn Busse und Bahnen große Teile des heutigen Autoverkehrs ersetzen sollen. Und das müssen sie! Das geht nur durch einen engagierten Netzausbau auf allen Maßstabsebenen.

Vom der Bündelungsphilosophie des „Massenverkehrs“ zur Angebotsplanung für „Flächenverkehr“

Die Fixierung auf den negativ besetzten Begriff „Massenverkehr“ für den öffentlichen Verkehr ist maßgeblich daran schuld, dass die Netz- und Systemplaner nur noch in Kategorien von Hauptachsen und Bündelung denken und die ganze Feinverteilung kampflos dem Pkw und Lkw überlassen. Verkehrswende darf sich nicht nur auf die großen Ströme und Massen beschränken, sie muss auch mit kleinen Fahrzeugformaten und kleinen Netzen arbeiten, um die Dominanz des Autoverkehrs zu brechen.

Ein neues Bundesamt für Gesamtverkehrsplanung als Brain Trust für die Bahnreform 2.0

Die richtige Adresse für die strategische Vorbereitung der Verkehrswende muss ein neu zu schaffendes Bundesamt für Gesamtverkehrsplanung sein. Das eine Strategie für die vielen Streckenreaktivierungen in ländlichen Regionen entwickelt. Das die planerischen Grundlagen für viele neue kleine S-Bahnnetze schafft. Das den Rahmen für viele neue Inter Regio Linien aufspannt. Und das die Grundlagen für eine dezentrale, regionalisierte Güterbahn legt. Und damit die dringend erforderliche Bahnreform 2.0 schafft, an der sich die Bundes- und Landesverkehrspolitik und die Strategien der Verkehrsunternehmen, allen voran der neu zu organisierenden DB ausrichten.

Bahn ohne kapitalintensive und umweltschädliche Hochgeschwindigkeit

Der Deutschlandtakt funktioniert BESSER ohne Rennstrecken

Roland Diehl

Teuer und umweltschädlich

Wie viele Bahninitiativen in Deutschland so sehen auch die Bürgerinitiativen der IG BOHR den Neubau und den Betrieb von Hochgeschwindigkeitsstrecken im deutschen Schienennetz sehr kritisch. Der Bau der Strecken ist extrem teuer und „Betonlastig“ mit hohem umweltschädlichem CO₂-Fußabdruck, die Ausgaben bleiben fast nie im vorgegebenen Kostenrahmen. Das gilt auch für Rennstrecken, auf denen das Etikett „Deutschlandtakt“ klebt. Schnell- und Regionalzüge kommen sich aufgrund des hohen Geschwindigkeitsunterschieds in die Quere. Damit der Fahrplan intakt bleibt, müssen teure Überholstrecken vorgesehen werden.

Die Minute Zeitgewinn ist zu teuer

Hochgeschwindigkeitsstrecken sind selten rentabel zu betreiben. Moderater Fahrzeitverkürzung hat einen hohen Preis. Wenn eine Minute Zeitgewinn einen dreistelligen Millionenbetrag kostet fehlt die reale Verhältnismäßigkeit. Kaum eine Region auf der Welt hat eine relativ hohe Bevölkerungsdichte mit so relativ homogener Verteilung statt Konzentration auf eine oder wenige Metropolen wie Deutschland, so dass es nicht lange bis zum nächsten Bahnhof dauert, an dem sich ein Schnellzughalt lohnt.

Energiemehrverbrauch

Neben der baulichen und betrieblichen Problematik geht von der Hochgeschwindigkeit auf der Schiene eine Reihe erheblicher Nachteile für Menschen und Umwelt aus. Auffällig ist der geschwindigkeitsabhängige Energiemehrverbrauch. Der Strombedarf steigt mit zunehmender Geschwindigkeit nicht einfach linear, sondern exponentiell. Bezogen auf eine Basisgeschwindigkeit von 100 km/h wird er mehr als doppelt so groß bei 150 km/h, vervierfacht sich bei 200 km/h und verneunfacht sich bei 300 km/h. Die Raserei geht also zu Lasten eines enormen Mehrverbrauchs an Elektroenergie, der bezahlt werden muss. Das schlägt sich auch auf die Ticketpreise nieder. Auch wenn die Energie für die Bahntraktion irgendwann rein grün sein wird, sollte nicht übermäßig „grüner“ Strom verschwendet werden.

Hoher Verschleiß

Mit der Hochgeschwindigkeit steigt der Verschleiß immens. Das verkürzt die Lebensdauer aller Materialien vom Zug bis zur Schiene und bedeutet wiederum kurzfristigere Reparaturen, Ersatzinvestitionen und nach kurzer Zeit bereits wieder Korridorsanierungen. Lärmschutzwände an Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn werden durch die Druck-Sog-Wirkungen vorbeifahrender Züge dynamisch belastet, ab 200 km/h wird die Belastung stark, erhebliche Schäden an Lärmschutzelementen sind die Folge. Um regelmäßige Reparaturen zu vermeiden, müssen sie durch entsprechend verstärkte und damit deutlich teurere Schallschutzaufbauten ersetzt werden.

Massive Lärmemissionen

Hohes Tempo bedeutet großen Lärm. An Bahnlärm-Monitoringstationen an Bestandsstrecken zeigt sich, dass an Stellen, wo auch Züge mit 200 km/h vorbeifahren, Personenzüge lauter sind als Güterzüge. Der Strömungslärm, der fahrzeugseitig nicht bekämpft wird, nimmt mit der sechsten Potenz der Fahrgeschwindigkeit zu und



Quelle: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

bedingt riesige und teure Lärmschutzaufbauten in der Wohnbebauung. Schallschutzwände und -galerien bis zu 6,90 m Höhe an Neubaustrecken stören Orts- und Landschaftsbild, zerschneiden nicht nur die Sichtachsen für die Anwohner, sondern verunmöglichen auch für die Reisenden den genießenden Blick aus dem Fenster.

Starke Erschütterungen

Aufgrund der starken Geschwindigkeitsabhängigkeit der Anregungsmechanismen ist die Erschütterungswirkung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (→ 200 km/h) besonders ausgeprägt. Die Höhe der Erschütterungsbelastung hängt ab von der Zusammensetzung des Zugkollektivs, der Zuggeschwindigkeit, dem Fahrbahnzustand, dem Abstand zwischen Gebäude und Trasse, der Bodenverhältnisse und der Gebäudebeschaffenheit. Da der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken mit einer vorgeschalteten Bodenverdichtung einher geht, nimmt die Erschütterungswirkung weiter zu. Maßnahmen zur Erschütterungsdämpfung verteuern den Streckenbau erheblich, schaffen aber dennoch nur begrenzte Abhilfe.

An den Wünschen der Bahnfahrenden vorbei

Regelmäßige Nutzer von Fernzügen in ganz Europa stellen fest, dass der Hochgeschwindigkeitsverkehr als ökologische Alternative zum Luftverkehr keine Schlüsselrolle auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit im Kampf gegen den Klimawandel spielt. Gegen einen Hochgeschwindigkeitsverkehr spricht vor allem das System Schiene als Flächenbahn. Topgeschwindigkeiten sind immer mit einem Abhängen von Regionen verbunden. Die Neubaustrecke Köln-Frankfurt/M. führte dazu, dass Bonn und Koblenz kaum noch in den Fernverkehr eingebunden sind. Die Einführung von Hochgeschwindigkeitsverbindungen wird ausnahmslos von der Streichung etwas langsamerer, aber günstigerer Alternativverbindungen begleitet. Das geht an den Wünschen der Bahnfahrenden vorbei, aber die wurden ja auch nicht gefragt.

Ein eigenes Netz für den Schienengüterverkehr

Wenn schon Milliarden an Euro für den Ausbau des Schienennetzes investiert werden sollen, dann wären sie für den Bau eines eigenen Netzes für den Güterverkehr mit rosigen Zeiten für die Logistikbranche optimal angelegt. Es wäre ein echter Straßenfeger für den Lkw-Verkehr auf den Autobahnen. Großer Profiteur wäre auch der Schienenpersonenverkehr, der mit Menschen und Umwelt schonendem Tempo für den Fernverkehr und dicht getaktetem Nahverkehr die von den Bahnkunden erwartete Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei erwünschtem Komfort gewährleisten könnte.

Die Sprecher der IG BOHR

Karl Bäuerle, Georg Binkert, Roland Diehl, Klaus Gump, Benno Heitzmann, Dietmar Kraske, Claudia Toni

Kontakt:

IG BOHR Geschäftsstelle, Eichenweg 13, 79189 Bad Krozingen;
Tel. 07633 1171, geschaeftsstelle@mut-im-netz.de

Welche Konzepte für Schienenfahrzeuge braucht die Verkehrswende?

Heiner Monheim

Die Ausgangslage: Stagnation bei der Bahn, die nötige Offensive wird nicht vorbereitet

Die geplante Umwandlung des Görlitzer Waggonbaus von der Produktion von Nahverkehrstriebwagen zur Produktion von militärischen Fahrzeugen ist bezeichnend für die Lage der deutschen Verkehrspolitik und Schienenfahrzeugindustrie. Die Verkehrspolitik hat in der Konkurrenz von Straße und Schiene in der zu Ende gehenden Legislaturperiode die dringend erforderlichen Beiträge zur Lösung der Klimakrise krachend verfehlt. **Zwar wurde die Verkehrswende proklamatorisch gern bemüht. Real fand das aber in der Budget- und Infrastrukturpolitik von Bund- und Ländern und DB AG bislang keinen Niederschlag.** Der BVWP und die seiner Fortschreibung dienenden Prognosen und Szenarien gehen weiter von einer Dominanz des Autos (Pkw wie Lkw) in der Verkehrsentwicklung aus und halten weiter viele Fernstraßenneu- und Ausbauten für nötig. Bei der Schiene gibt es keine vergleichbare Netzdynamik mit Tausenden von Neu- und Ausbaustrecken. Die Netzabdeckung soll so bleiben, wie sie sich heute präsentiert. Im Vergleich zum klassifizierten Straßennetz viel zu weitmaschig, vor allem in ländlichen Regionen.

Von der Rumpfbahn zur Flächenbahn

Die Schienennetzinvestitionen der DB konzentrieren sich auf das sog. Kernnetz der ICE- und IC-Hauptstrecken, die für die Hochgeschwindigkeit ausgebaut wurden und weiter ausgebaut werden sollen und auf wenige immobilien spekulative Großprojekte an Hauptbahnhöfen. Die Rumpfbahnstrategie erkennt man aktuell an der als politische Großtat angepriesenen Generalsanierung. Sie beschränkt sich auf 41 Korridorabschnitte. Und verbessert in keiner Weise die Netzdichte und die Infrastrukturqualität im Rest des Netzes. Eine Netzoffensive, die dem weiteren Ausbau des Fernstraßennetzes vergleichbar wäre, mit vielen Neu- und Ausbauprojekten, sucht man vergeblich.

Die Klimabahn braucht viel mehr kleine und mittlere S-Bahnsysteme

Die wichtigste bahnpolitische Aufgabe ist eine viel bessere Verankerung der Bahn in der Fläche durch ein Programm für neue kleine und mittlere S-Bahnsysteme mit vielen neuen Haltepunkten zur Sicherung einer angemessenen Kundennähe. Denn vor allem im Nahverkehr wird sich die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zum Autosystem entscheiden. Vorbilder sind die bereits bestehenden kleinen und mittleren S-Bahnsysteme der Breisgau-S-Bahn oder des Karlsruher Modells und seiner Nachfolgeprojekte in Kassel, Saarbrücken oder Chemnitz mit ihren Tram-Train-Optionen und Zweisystemfahrzeugen. Sie alle folgen der Logik der „Light Rail“. Und bieten dichte Takte und viele Haltestellen.

Die alten Bahnhöfe aus der Gründerzeit folgten in ihrer räumlichen Verteilung ja noch der Logik der alten Kohle-Dampf-Traktion mit schlechter Beschleunigung und langen Bremswegen. Die Kundennähe erfordert stattdessen eine starke Verdichtung der Zugangsstellen um den Faktor 4–5, auch als Reaktion auf die dynamische Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte. Das reduziert stark die Tür-Tür-Reisezeiten, weil die Zu- und Abgangswege verkürzt werden. Die vielen und breiten Türen von S-Bahnen minimieren die Fahrgastwechselzeiten. Und das geringe Gewicht der Leichttriebwagen und die Elektrotraktion erlauben schnelles Beschleunigen und Bremsen.

Wegen des begrenzten Aktionsradius können die Leichttriebwagen mit geringerem Sitzplatzanteil und dadurch mit mehr und breiten Türen ausgestattet werden. Das erlaubt eine Vergrößerung der Mehrzweck-



Quelle: Pixabay/hbl_media

flächen an den Türen für die Mitnahme von Kinderwagen, Einkaufswagen, Fahrrädern und Rollstühlen/Rollatoren. Die kürzeren Fahrzeuge erfordern auch nur kürzere Bahnsteige. Der an der BOStrab orientierte Betrieb erlaubt den Verzicht auf die sündhaft teuren Passagiertunnel und niveaufreien Bahnübergänge.

Bislang wurde ein Großteil der DB-S-Bahninvestitionen für extrem teure Tunnelstrecken (wie der zweiten Stammstrecke in München oder die früheren S-Bahntunnel in Frankfurt oder Stuttgart) verwendet. Auch die aktuellen Bahnhofsgroßprojekte der DB sind wegen ihrer primär immobilienpekulativen Motivation stark auf extrem teure und langwierige Tunnelprojekte fixiert, wie z. B. bei S 21, Hamburg-Altona oder Frankfurt HBF. Diese vielen Tunnelprojekte behindern die Verkehrswende wegen ihrer hohen Kosten, langen Planungs- und Bauzeiten und mit Tunneln verbundenen Engpässen.

Down-Sizing bei S-Bahnfahrzeugen für kleine S-Bahnsysteme

Für die dringend benötigten kleinen S-Bahnsysteme und für die vielen anstehenden Reaktivierungsprojekte muss das Fahrzeugspektrum der Hersteller erheblich erweitert werden. Man braucht neue Fahrzeugkategorien kleiner und mittlerer elektrischer Leichttriebwagen, die sich vom Format her am früheren Schienenbus und an den früheren Straßenbahnwagen orientieren. Die nach der Bahnreform für den Nahverkehr hergestellten Regionaltriebwagen (Typ Talent) gingen zwar schon vom Format her in die richtige Richtung, waren aber überwiegend für die Dieseltraktion konzipiert und für die ländlichen Nahverkehre und anstehenden Schienenreaktivierungen auch immer noch überdimensioniert (zu schwer, zu groß, zu schnell und dadurch auch zu teuer).

Zur Zeit laufen in England (VLR), Frankreich (Drais) und Deutschland (Solar Tram, Schienenbusstudie der RWTH Aachen, Next Generation Train NGT des DLR) erste Versuche, für den ländlichen Schienenverkehr und die dort vielfach notwendigen Reaktivierungen neue Fahrzeugtypen zu entwickeln. Aber dabei handelt es sich bislang eher um ein Randphänomen ohne den nötigen politischen und fiskalischen Rückhalt und entsprechendes Interesse bei der DB. Eigentlich besteht gerade für diesen Einsatz in Stadt-Umlandverkehren und ländlichen Bahnverkehren ein riesiger Fahrzeugbedarf.

Renaissance des IR

Auch im Schienenpersonenfernverkehr braucht die Klimabahn einen Paradigmenwechsel. Die Netz-, Betriebs- und Fahrzeugkonzepte der DB passen nicht zu den Herausforderungen der Verkehrswende. Bislang konzentrieren sich die Neu- und Ausbauinvestitionen der DB auf die Hauptstrecken des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit ICE. Viele Regionen und ihre Mittelzentren sowie kleine Oberzentren bleiben nach aktuellen Netzkonzepten ohne Anschluss. Die Klimabahn muss aber das ganze Land bedienen. Dem dienen in unseren europäischen Nachbarländern und vor allem in der Schweiz die modernen Inter Regio-Systeme: Sie bedienen attraktiv die mittleren Reiseweiten im Fernverkehr. In polyzentrischen Ländern wie Deutschland mit ihren vielen kleinen Großstädten und vielen Mittelstädten besteht ein großer Bedarf für eine neuerliche Anbindung an die Fernbahn.

Trotzdem gibt es in der deutschen Verkehrspolitik und bei der DB eine durchgängige Fehlanzeige beim Inter Regio. Der IR wurde in der Ära Mehdorn abgewickelt, mit massiven Fahrgastverlusten. Im Bestandsnetz muss der IR so schnell wie möglich wieder als eigenes System aufgebaut werden. Darüber hinaus sind für den IR erhebliche Netzerweiterungen mit Neu- und Ausbaustrecken notwendig. Dabei benötigt der IR ein Fahrzeugkonzept, das den verschiedenen Raumstrukturen deutscher Regionen angepasst ist, mit einer Variation von Drittel-, Halb und Ganzzügen je nach der Siedlungsdichte und räumlicher Folge von Ober- und Mittelzentren. Trotzdem braucht der IR ein einheitliches Taktsystem in der Logik des Deutschlandtaktes. Für einen wirtschaftlichen Betrieb des IR Systems ist eine verstärkte Flügelung nötig. Der alte IR der 80er und 90er Jahre – der damals immerhin schon 68 Mio. Fahrgäste hatte – ging zwar schon in die richtige Richtung, blieb aber nach der Zahl der Linien und Dichte der Takte hinter den Notwendigkeiten einer Verkehrswende zurück.

Die Ignoranz der Verkehrspolitik und DB gegen die IR-Optionen hängt psychologisch zusammen mit der starken Fixierung auf die Hochgeschwindigkeit und ihre Neu- und Ausbaustrecken. Sie führt zu extrem hohen Infrastruktur-, Betriebs- und Fahrzeugkosten. Die Tatsache, dass aktuell die DB die ursprünglich geplante Bestellung von 95 ICE Einheiten wegen der fiskalischen Überforderung „auf Eis legen musste“, sollte den Paradigmenwechsel der Fernbahnkonzeption beschleunigen. Für das polyzentrische Deutschland und seine typischen Reiseweiten sind Hochgeschwindigkeiten um die 300 km/h wenig sinnvoll. **Sie verhindern die leistungssteigernde Harmonisierung der Geschwindigkeiten, machen die Bahn extrem stör anfällig und verhindern den dringend nötigen Netzausbau.** Und sie forcieren den Verschleiß der Infrastruktur.

Schienenfahrzeugindustrie für den SPFV verstärkt auf IR ausrichten

Angesichts der bedauerlichen Netz- und Systemstagnation wundert es nicht, dass die deutsche Schienenfahrzeugindustrie Probleme hat. Eigentlich müsste man angesichts von Klimakatastrophe und Verkehrswendeerfordernis ein Aufblühen der deutschen Schienenfahrzeugindustrie erwarten. Aber im regulierten Bahnsystem kaufen ja nicht die Fahrgäste als Kunden die Fahrzeuge, sondern die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Ihre Handlungsspielräume werden maßgeblich durch die Bahnpolitik von Bund und Ländern und das Bestellerverhalten der Verkehrsunternehmen, allen voran der DB bestimmt. Doch diese Akteure gehen bahnpolitisch nicht in die Offensive.

Erwarten müsste man, dass die Kapazitäten im Schienenverkehr schnellstmöglich ausgebaut werden, mit vielen neuen Fahrzeugen auch im Fernverkehr. Doch wenn heute ein Verkehrsunternehmen neue Schienenfahrzeuge bestellen will, wird es mit ewig langen Wartezeiten abgespeist. Es gibt kein stetiges Bestellervolumen und dem zugrunde liegendes Finanzvolumen, das der Industrie als Basis einer Kapazitätsexpansion dienen könnte. Weil es keine zukunftsfähigen Netzkonzepte bei Bund, Ländern und der DB gibt. Und es gibt keine Gesamtverkehrskonzeption, aus der die Fahrzeugindustrie Leitplanken für ihre weiteren Kapazitätskonzepte nach der Menge und Struktur des Bedarfs ableiten könnte.



Quelle: unsplash/Oliver Sand

Von der Einzelfertigung zur Serienfertigung

Noch werden Schienenfahrzeuge sehr umständlich und manufakturmässig gebaut, mit einem hohen Anteil an individueller Handarbeit sowohl im Karosseriebau als auch bei der Elektrik und Innenausstattung. Beim Autoverkehr haben die Vorteile serieller Produktion mit dem Massenausstoß und Preisvorteil gegenüber der früheren Einzelfertigung den Siegeszug des Autos ermöglicht. Erst wenn auch im Schienenfahrzeugbau mehr serielle Fertigung genutzt wird, bei der Herstellung standardisierter Module, die dann für die verschiedenen Modelle zusammengefügt werden, kann das Produktionsvolumen angemessen gesteigert werden. Das ist Voraussetzung, auf der Kostenseite zu deutlich günstigeren Preisen je Fahrzeug zu kommen und das Spektrum der Fahrzeugtypen bedarfsgerecht zu erweitern. Das Marktvolumen wird entscheidend davon abhängen, wie groß das Schienennetz ist und welche Angebotssysteme mit welchen Takten auf einem Zukunftsnetz fahren sollen. Das heutige Netz reicht für die Verkehrswende jedenfalls nicht aus. Eine klimagerechte Schienennetz muss sich am Vorbild der früheren Flächenbahn ausrichten und überall zum Straßennetz konkurrenzfähig werden. Dafür müssen viele stillgelegte Strecken reaktiviert werden. Und viele Neu- und Ausbaumaßnahmen in Angriff genommen werden. Dann kann der Schienenpersonenfernverkehr die dringend nötige Renaissance des IR als ideales Produkt für die mittleren Distanzen und die Anbindung aller Mittelzentren und kleineren Großstädte leisten. Die Fahrzeugkonzepte müssen sich auf das Geschwindigkeitsspektrum um 160 km/h ausrichten und sowohl die Triebzugoption als auch die Option lokbespannter Züge weiter entwickeln. Für den IR besteht jedenfalls ein Riesenbedarf an neuer Fahrzeugkapazität, um wie im Nachbarland Schweiz mit der Zuggattung eines modernen IR einen erheblichen Teil des Fernverkehrs übernehmen zu können, mit einem Halbstundentakt zwischen allen Oberzentren und Mittelzentren.

Dezentralisierung der Güterbahn

Auch die Güterbahn braucht eine viel dezentralere Netzstruktur ihrer Umschlagknoten, damit auch der Güternahverkehr wieder viel stärker über die Schiene abgewickelt werden kann. Und ihre Kapazität angemessen erweitert werden kann, um der Wirtschaft verlässliche Güterbahntakte zu bieten. Die Güterbahn würde in besonderem Maße vom Wiedereinbau vieler Weichen und Überholgleise und von einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten bei der Fernbahn profitieren, durch eine leistungssteigernde Harmonisierung der Geschwindigkeiten. In den letzten Jahrzehnten ist die Güterbahn dadurch marginalisiert worden, dass sie sich immer mehr aus der Fläche zurückgezogen hat. Zur alten Flächenbahn gehörten die vielen Güter-

schuppen, Rangiergleise und Industrie- und Anschlussgleise für viele Gewerbegebiete. Parallel zur geforderten Dezentralisierung der Personenverkehrsbahn mit vielen neuen S-Bahnsystemen und kleineren Fahrzeugformaten ist auch bei der Güterbahn ein Paradigmenwechsel nötig. Mit Langzügen und Branchenzügen und einem hochkonzentrierten System weniger GVZ- und KLV-Anlagen kann sie das nötige Entlasten der Straßen nicht schaffen. Auch die Güterbahn braucht viel mehr dezentrale Güterverkehrs- und -Verteilzentren und KLV-Anlagen und viel mehr Industriegleisanschlüsse, um der Wirtschaft die nötige Kundennähe zu sichern. Und auch sie braucht Fahrzeugkonzepte, die der Logik des Down-Sizing folgen. Und sie braucht ein viel dichteres Netz, das auch die ländlichen Regionen wieder an die Güterbahn anbindet.

Absenkung der Standards für ländlichen Schienenverkehr

Für eine breite Netzoﬀensive zur Wiederherstellung einer Flächenbahn mit hoher Netzkapazität müssen die Standards deutlich reduziert werden. Dafür erweist sich die EBO als großes Hindernis, weil sie das gesamte Eisenbahnnetz mit hohen Standards für Fahrwege, Bahnsteige und Fahrzeuge überreguliert und unnötig teuer macht. Für die Renaissance der Schiene im ländlichen Raum müssen in Anlehnung an die BOStrab die Standards für die Infrastruktur der Fahrwege, Haltepunkte und Fahrzeuge deutlich reduziert werden. Bislang wird das Konzept der „Light Rail“ vor allem auf Schienenfahrzeuge bezogen, aber auch in der Infrastruktur sind ähnliche Strategien nötig. In der Blütezeit der deutschen Bahnentwicklung gab es entsprechende Differenzierungen für die einfachen Feldbahnen, Kleinbahnen, Schmalspurbahnen, Straßenbahnen und Überlandstraßenbahnen. Solche Variationen entsprangen dem Wunsch nach Wirtschaftlichkeit und Begrenzung der Kosten. Für die Zukunft der Bahnen in Deutschland sind solche Prinzipien wieder viel stärker zu nutzen. Zentraler Hebel dafür ist eine maßvolle Begrenzung der Geschwindigkeiten je nach Umfeld auf 50 km/h im angebauten Innerortsbereich oder 80 km/h oder 100 km/h im Überlandbereich und im Fernverkehr mit der Differenzierung von 120 km/h, 160 km/h und für gut ausgebaute Bestandsstrecken des ICE und IC-Netzes auch 200 km/h.

Renaissance der Weichen und Überholgleise

Damit aus diesen geringeren Geschwindigkeiten kein Stau auf der Schiene resultiert, muss gleichzeitig die Flexibilität und Kapazität des Netzes gesichert werden. Dafür muss als richtige Generalsanierung der Kardinalfehler der Ära Mehdorn, der massive Ausbau von Weichen und Überholgleisen, geheilt werden. Weichen und Überholgleise sind das zentrale Element einer optimalen, effizienten Nutzung von Schienen. Hinzu kommt dann moderne elektronische, digitale Stellwerkstechnik. Tausende von Weichen müssen wieder ins Netz kommen, um die nötigen Überholgleise, Ausweichstellen und Anschlüsse zu sichern und auf mehr-gleisigen Strecken die optimale Nutzung der parallel laufenden Gleise zu sichern.

Die Bahnen werden durchgängig elektrisch

Das Zeitalter des fossilen Verkehrs geht zu Ende. Das betrifft auch die Bahnen. Die Zukunft fährt elektrisch. Im deutschen Netz gibt es einen großen Nachholbedarf an Elektrifizierung, der umgehend abgearbeitet werden muss. Als Zwischenlösung mag der Einsatz von batterieelektrischen Schienenfahrzeugen helfen – langfristig sind komplett elektrifizierte Netze nötig. Da aber die Lebensdauer der Schienenfahrzeuge mindestens 30 Jahre betragen sollte, wäre es schlimm, die vielen in den letzten Jahrzehnten angeschafften Dieseltriebwagen zu verschrotten. Hier sind ähnlich, wie im Busbereich, auch bei Schienenfahrzeugen Umrüstprogramme notwendig. Und der Fahrzeugneubau muss vor allem oberleitungsbasierte Elektrofahrzeuge herstellen, in deutlich geringerem Maße auch Batterieelektrische Fahrzeuge oder als Zwischenlösung hybride Fahrzeuge, die vor allem in Tram-Train-Netzen gebraucht werden, die rund um die noch bestehenden Straßen/Stadtbahnnetze nötig sind.

13
13.0

Chancen und Möglichkeit moderner Bord Gastronomie

Andreas Kleber

1957, mit 9 ½ Jahren, wurde ich nach meinem Berufswunsch gefragt: „Oberkellner im Rheinblitz“ war meine Antwort.

War nicht die Gastronomie auf Schienen was Besonderes, nur hochwertige Züge führten einen Speisewagen mit, in welchem gut gespeist werden konnte? Speziell in Zügen der „Polsterklasse“ sowie später in TEE, IC- und EC Zügen diente der Speisewagen auch als Aushängeschild der jeweiligen Bahn.

Die Reisezeiten erlaubten auch ein serviertes Essen, sogar ein mehrgängiges Menü. Ausgebildete und geschulte Mitarbeiter sorgten für Qualität und trugen zum Wohlbefinden der Reisenden bei. Der gepflegte Speisewagen war auch der Grund, warum Reisende auf längeren Strecken ein Frühstück, Mittag- oder Abendessen im Speisewagen so schätzten. Um die lange Fahrzeit kurzweilig zu machen. Bei einer Fahrt entlang des Rheins konnte man ein gepflegtes Essen genießen; ebenso beispielsweise zwischen Köln und Hamburg.



Gepflegte Speisewageneinrichtung



Klassischer Speisewagen in den 1960er Jahren

Und heute?

Die Fahrzeiten sind schneller geworden; von Frankfurt (M) nach Köln fährt man heute 1¼ Stunden; zwischen Stuttgart und Frankfurt, Düsseldorf und Hannover lässt die Fahrzeit kaum ein gemütliches Essen im Speisewagen zu.

Auch das Gästeverhalten hat sich geändert: nur bei längeren durchgehenden Reisen werden die Speisewagen noch aufgesucht. Auch die Bereitschaft der Gäste, mehr für einen Restaurantbesuch auszugeben trifft auch auf die Gastronomie auf Schienen zu. Zudem macht sich auch der Mangel an guten Mitarbeitern in der Branche bemerkbar. Geschulte Fachkräfte bei den unregelmäßigen Arbeitszeiten zu bekommen, ist auch für die Bordgastronomie schwer.

Folgende Kostenblöcke belasten die Gastronomie auf Schienen besonders:

Technische Instandhaltung:

Die technische Unterhaltung eines Speisewagens/Bordrestaurant ist ungleich höher, als die in der stationären Gastronomie. Allein die Kosten für Fristen der Untersuchung und Reparaturen allein an den Wagen für die ICE verschlingt m. W. nach 80.000 € pro Jahr.

Personalkosten:

Mitarbeiter haben oft viel Leerzeit (z. B. in den Morgenstunden ca. 10.00 – 12.00, sowie Mittags 14.00 – 17.00) und müssen zu ihren Einsatz-/Wohnorten zurück. Oft liegen Einsatz- und Wohnort weit auseinander. Bei Zügen, die früh eingesetzt und spät abends enden, müssen für die Mitarbeiter Übernachtungsmöglichkeiten bereitgestellt werden. MA unter einem Bruttogehalt von 2.800 € sind schwerlich zu bekommen, gelernte Fachkräfte mindestens ab 3.500 € brutto. Erschwerend kommt noch hinzu, dass das Dienstleistungsgewerbe in Deutschland nicht gerade im hohen Ansehen bei der Berufswahl steht. Und die Nachfrage das Angebot bei weitem übersteigt. Zugleich sind es noch Arbeitszeiten, die leider viele als unattraktiv empfinden: Wochenende, Sonn- und Feiertage, unregelmäßige Schichtarbeit.

Zubereitung und Anrichten



Speisewagen früherer Zeiten



kleine Häppchen fürs die Theke



Einladung der Vorräte



Mit gezielten Maßnahmen könnte man entgegensteuern:

Freude am Genuss im Speisewagen durch wechselndes Angebot: Warum nicht regionale Gerichte aus Deutschland im Angebot? Die Qualität der Convenience Produkte hat sich in den letzten Jahren verbessert: Neue Möglichkeiten, geschmackliche Inhaltsstoffe beizubehalten haben durch moderne und neuere Geräte und Entwicklungsmöglichkeiten dazu beigetragen. Fertigungsbetriebe, welche auch regionale Gerichte im Sou vide Verfahren in guter Qualität herstellen haben in allen Gegenden Deutschlands zugenommen. Speziell Regionalgerichte von qualitätsorientierten auch Bio-Land Erzeugern anbieten? Z. B. in zweiwöchentlichen oder monatlichem Wechsel

- ▶ Schwäbische und badische Gerichte (u. a. Maultaschen, Kalbsvögele mit Bubaspitzle, Gaisburger Marsch, Saisongemüse mit Kratzede, badisches Schneckasüpple, Sunnawirbelsalat, Apfelkühle)
- ▶ Bayern zu Gast (Brotzeitteller, Weißwurst mit Brezen und süßem Senf, Schweinshaxn mit Knödl, Schweinsbraten, Dampfnudeln)
- ▶ Rheinland und Westfalen (Pfefferpotthast, Lippscher Pickert, westfälische Kartoffelpfanne, Grünkohleintopf mit Mettwurstchen, Herrencrem – Rievkooche, Hemmel ond Ärd, Bohnensuppe, Rheinischer Sauerbraten mit Blaukraut, Rheinische Mutzen, Aachener Printen)
- ▶ Schleswig-Holstein (Labskaus, Krabben, Fischbrötchen, Matjesfilets Hausfrauen Art, Schnüüsch, Schwarzsauer, Birnen Bohnen und Speck, Räucheraal mit Rührei)
- ▶ Thüringen (Thüringer Rostbratwürste, Hefeklöße mit Heidelbeerkompott)
- ▶ wie auch andere Regionen Pfalz, Sachsen, Frankenland, etc...

Getränke:

Deutschland hat viele bekannte und renommierte Weingüter. Warum ausgerechnet hierzulande 58% ausländischer Wein getrunken wird? Zu den regionalen Gerichten kann man auch dementsprechende WEINE aus der Region anbieten, die u. a. auch in kleineren Flaschen abgefüllt wird. Württemberg hat z. B. die größte Rotweinvelfalt Deutschlands, Baden ist für seine Weißen und Roten Burgunderweine sehr bekannt; Rhein- und Mosel ist der Riesling zu Hause, Franken der Silvaner, Sachsen und Saale-Unstrut Weine haben sich sehr positiv entwickelt. In den Zügen Frankreichs, Spaniens und Italiens wird KEIN deutscher Wein angeboten. Warum nicht unseren SEKT statt eines Prosecco? Des Deutschen Lieblingsgetränk ist das Bier. Wenn sich die DB schon vom Faßbier verabschiedet hat, dann sollten lokale Brauereien aus den Angebotsgegenden angeboten werden.

Betriebswirtschaftliche Perspektive:

Küchengeräte:

Auch wenn Konvektomaten heute unverzichtbar sind, sollte man zumindest auf eine Grillplatte oder kleinen Herd nicht verzichten. Auch Kaffeemaschinen und sonstige Küchengeräte (Mixer, Rührgeräte) gehören zur Ausstattung. Die Küchengeräte sollten von einem Hersteller kommen, welcher überall im Land vertreten ist. Und Wartungsverträge mit dem Hersteller abgeschlossen werden. Bei kleineren Reparaturen (wenn z.B. die Kaffeemaschine ausfällt) könnte der Zugchef am nächsten größeren Bahnhof einen Kundendienst anfordern, welcher auch unter der Fahrt die Geräte wieder zum Laufen bringt.

Einrichtung:

Die derzeitige Einrichtung des Bordrestaurants wirkt nicht gerade attraktiv. Warum nicht die Tische mit Dunidecken belegten Holzplatten mit Sets ausstatten? Nur ein kleines Blümchen in einer Vase würde die Wohlfühlatmosphäre steigern.



Moderne Geräte: Konvektomat und Mikrowelle im Bordrestaurant; es wäre auch noch Platz für eine Grillplatte

Ein Problem ist die Inanspruchnahme von Reisenden, die die Bordgastronomie als „Sitzplatz“ für längere Strecken benutzen und bei einem Getränk über längere Strecken für andere konsumfreudigere Gäste blockieren. U. a. mit Laptops etc ... und dabei noch eine Zweierbank mit Gepäck, Kleidungsstücke, etc belegen. Ein Zuschlag von 10 € pro Platz im Bordrestaurant (Familien mit Kindern 20 €), auf den Konsum angerechnet, würde den Fahrgästen, die eine Mahlzeit einnehmen wollen, nicht unnötigerweise den Platz versperren.

Renaissance der Bahnhöfe

Die lange Entwicklungslinie der Bahnhöfe

Heiner Monheim

Die glorreiche Vergangenheit der Bahnhöfe

Generell wächst endlich wieder das Interesse an einer guten städtebaulichen und verkehrlichen Integration der Bahnhöfe, zumal der großen. Das ist gut so, wenn damit keine Immobilienspekulation mit Zerstörung der alten Bahnhofsgebäude und keine absurden Tunnelprojekte verbunden sind. Nötig ist, die Gebäude mit sinnvollen Nutzungen zu füllen und die verkehrliche Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Der Bahnhof braucht sichere Fahrradabstellmöglichkeiten, z. B. in Radstationen. Und sollte ein attraktiver Knoten für die Intermodalität mit Bus, Tram, Taxi, Bike- und Car-Sharing werden.

Traditionell wurden Bahnhöfe mit großem Aufwand für das Gebäude und den Bahnhofsbereich gebaut. Am Haupteingang lag oft ein Schmuckplatz mit viel Grün, Denkmälern, Wasserspielen etc. Das Bahnhofsviertel war eine erste Adresse mit hochherrschaftlicher Architektur.

Die schrittweise Degradierung

Vielfach wurden später diese alten Qualitäten durch die Kfz-orientierte Verkehrsplanung und das sinkende Interesse des DB-Konzerns an seinen Bahnhöfen zerstört. Man überbetonte die Erreichbarkeit für Pkw und Lkw, baute die vorbeiführenden Straßen mehrspurig aus (z. B. in Dortmund oder Münster mit mehrspurigen Straßen, in Bremen mit einer Hochstraße oder in Köln mit einem Tunnel) und schickte oft genug die Fußgänger unter die Erde (z. B. in Stuttgart, München, Frankfurt). Oft wurden die Straßenbahnen stillgelegt oder als U/Stadtbahn in Tunneln vergraben, dann meist verbunden mit einer Ausdünnung des Netzes (z. B. in den großen Ruhrgebietsstädten). Die umgebenden Quartiere wurden schrittweise degradiert. Dazu haben auch die Nutzungskonzepte der DB beigetragen. In Großstadtbahnhöfen wurden Aktualitätenkinos (AKI, WOKI) untergebracht, die später zu Sexkinos mutierten. Das Rotlichtmilieu machte sich breit. Die ehemals gutbürgerliche Gastronomie wich der Imbiss/Express-Gastronomie. Die guten Hotels gaben auf und wurden durch Billig-Hotels und „Absteigen“ ersetzt. Typisch für diese Fehlentwicklung ist das Frankfurter Bahnhofsviertel.

An mittleren und kleinen Bahnhöfen verlor die DB das Interesse, investierte kaum noch, zog das letzte Personal ab und versuchte so viele Bahnhöfe wie möglich zu verkaufen. Es verblieben aber immer noch 5.400 Bahnhöfe und 700 Bahnhofsgebäude. In den Großstadtbahnhöfen wird das gastronomische Angebot täglich von circa 21 Millionen Menschen genutzt. Insgesamt ist die Bahnhofsgastronomie mit Abstand Deutschlands größter Gastgeber.

Erste Verbesserungen

Bei den Bahnhofsvorhaben der 1970er bis 1990er Jahre ging es leider oft nur um die Erweiterung der Kfz-Park-Kapazitäten für P & R. In fast allen deutschen Großstädten mit S-Bahnsystemen gab es großvolumige Programme für P & R, teilweise auch mit großen Parkhäusern oder Parkpaletten. Das verbesserte zwar die Zugänglichkeit mit dem Auto, beeinträchtigte oft aber die städtebauliche Qualität und den Zugang für Fuß- und Radverkehr, denn es war meist verbunden mit neuem Straßenbau rund um die Bahnhöfe. Typische P & R-Regionen waren München, das Ruhrgebiet, Rhein-Main, Köln, Hamburg. Oft haben diese P & R-Angebote paradoxerweise zu mehr Autoverkehr geführt. Erstens im Zulauf auf die P & R-Plätze. So hat P & R die Bussysteme als Zubringer konkurrenziert. Und in den Zentren der Regionen machten der P & R-pendelnde Berufsverkehr Parkfelder frei, die jetzt viel intensiver vom Einkaufsverkehr genutzt wurden.



Dortmund Hauptbahnhof: Typischer Nachkriegsbahnhof

Quelle: DB AG/Michael Neuhaus

Das B & R wurde gegenüber dem P & R lange vernachlässigt. Erst ab den 1980er Jahren wurden in den großstädtischen S-Bahnsystemen auch immer mehr B & R-Anlagen errichtet. Darum kümmerten sich die Verkehrsverbünde wie z. B. der MVV, HWV, RMV, VRR. Einige Länder haben endlich auch eigene Förderprogramme für B & R entwickelt, allen voran NRW. Dort wurde dann 1995 das Programm „100 Radstationen“ aufgelegt. Lange Zeit hat die DB sich aber schwergetan, für Radstationen ausreichende Räumlichkeiten anzubieten. Inzwischen wird der personalbasierte Service der Radstationen angesichts der immer teureren Fahrräder immer wichtiger.

Zur Verbesserung der Zugänglichkeit versuchte man in einigen Großstadtbahnhöfen die sog. Passagiertunnel zur jeweiligen Rückseite durchzubrechen und schuf damit ein zweites Portal. Typisches Beispiel hierfür waren die Bahnhöfe der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen Duisburg und Hamm, die im Rahmen der IBA-Emscherpark in den 1990er Jahren entrümpelt und gestalterisch aufgewertet wurden. Mülheim, Duisburg und Hamm sind dafür gelungene Beispiele. Dort wurden auch für die Barrierefreiheit neuen Aufzüge oder Rolltreppen eingebaut.

In vielen Großstadtbahnhöfen wurden die Passagiertunnel und Bahnhofshallen von billigen Imbissbuden und Verkaufsständen „entrümpelt“. Dunkle Ecken wurden beseitigt, die Beleuchtung verbessert. Neue Wegweisungs- und Infosysteme wurden installiert.

Die Schalterflächen wurden allerdings bei diesen Maßnahmen oft verkleinert, weil immer mehr Automaten eingesetzt wurden. Kleinere Bahnhöfe verloren komplett ihre Schalter und Personalbesetzung. Ihre WCs wurden oft geschlossen. Ebenso die Stückgutannahme. Und wo kein Personal mehr ist, macht sich leider sehr schnell Vandalismus breit. Darunter leiden viele kleine Bahnhöfe.

Es gibt aber auch gute Beispiele für eine Renaissance klein- und mittelstädtischer und ländlicher Bahnhöfe wie z.B. Euskirchen oder Lemgo oder Cochem oder Plön. Sie sind meist Ergebnis einer Kommunalisierung oder Vereinstätigkeit, die die Hereinnahme personalbesetzter Einrichtungen wie Tourist-Info, Beratungsstelle, Volkshochschule oder eine Nutzung für kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte, Ausstellungen ermöglicht.

Der Bahnhof als Spekulationsobjekt

In den 1980er und 90er Jahren machte der fortschreitende Personalabbau und die fortschreitende Aufgabe des Stückguttransports einen Teil der früheren Räume entbehrlich. Dadurch wuchs das Interesse an einer immobilienwirtschaftlichen Verwertung, z. B. für neue Einkaufs- oder Büro- oder Hotelprojekte. Manchmal wurde dafür die Gebäudesubstanz erhalten und modernisiert, manchmal aber auch abgerissen und überbaut.

Anstelle der alten Wartesäle etablierte die DB in einigen Großstadtbahnhöfen neue Lounges mit einem Angebot an Zeitungen, Snacks, WLAN und WC. So z. B. in Berlin, Köln, Hamburg oder Frankfurt. Spätestens da wuchs das Interesse der Bahn an einer lukrativen immobilienwirtschaftlichen Verwertung von Großstadtbahnhöfen und Güterbahnhöfen. Dafür wurden zunächst die oft sehr zentral gelegenen Flächen der alten Güterbahnhöfe für städtebauliche Großprojekte entwidmet. Typische Beispiele sind Köln, Düsseldorf, Hamburg-Altona oder Stuttgart. In einigen Metropolen wie Köln oder Berlin gab es mehrere Güterbahnhöfe, von denen die meisten aufgelassen und durch einen neuen peripheren Groß-Güterbahnhof ersetzt wurden. Viele Standorte wurden sogar komplett aufgegeben, wegen der Rückzugsstrategie der Güterbahn.

Unter Bahnchef Dürr wurden dann die sog. 21er Projekte konzipiert, mit denen alte Kopfbahnhöfe durch neue Tunnelbahnhöfe ersetzt werden sollten und ein Großteil der alten Gleisanlagen überbaut werden sollte. Die Idee erwies sich als extrem schwer umsetzbar und teuer, wie man am deutlichsten am Fiasko rund um Stuttgart 21 sehen kann. Diese tunnellastigen Großprojekte haben fatale Nebenwirkungen auf das restliche Netz. Sie monopolisieren auf Jahrzehnte Investitionen und Planungskapazitäten und stören mit der Bauphase alle beteiligten Netze. Und sie schaffen wegen der Beengtheit in Tunnelröhren immer wieder Flaschenhälse für die wachsenden Kapazitätsanforderungen. München 21 und Frankfurt 21 wurden in den 1990er Jahren von den Städten selber nicht weiterverfolgt. Inzwischen laufen aber leider in beiden Städten trotzdem gigantische Tunnelprojekte, in Frankfurt für den Fernbahntunnel, in München für die zweite Stammstrecke der S-Bahn.

Auch hier werden die von engagierten Initiativen entwickelten, viel kostengünstigeren Alternativprojekte politisch, administrativ und medial ignoriert. Weil gegen die „Tunnelitis“ kein Kraut gewachsen ist.

Die generelle „Tunnelitis“ rund um die Bahnhöfe

Denn an fast allen Großstadtbahnhöfen gibt es mittlerweile Tunnelprojekte. Zunächst führten vor allem S-Bahn- und Stadtbahnprojekte zu Tunnellösungen. Das begann in den 1970er Jahren, als das GVFG solche extrem teuren Investitionen finanzierbar machte.

Hinzu kamen im Zuge der Projekte für die autogerechte Stadt immer mehr Hochstraßen- oder Straßentunnelprojekte, um große, den Bahnhof tangierenden Straßen als Hochstraße oder Tunnel zu führen. Ein Beispiel für die Hochstraßenlösung ist Bremen, ein Beispiel einen kleinen Tunnel ist Saarbrücken, ein Beispiel für mehrere Tunnellösungen ist Köln.

Und an vielen Bahnhöfen wurden fast immer auch Fußgängertunnelprojekte realisiert, sei es zum Untertunneln breiter, viel und schnell befahrener Straßen oder als Zugang zu Straßen-, Stadt- oder U-Bahnen. Damit wurden entgegen der alten Architektur mit großem Portal und ebenerdigen Zu/Ausgang die Fußgänger unter die Erde geschickt, vielfach kombiniert mit unterirdischen Verkaufsflächen für Reisendenbedarf. Beispiele hierfür sind Stuttgart oder Frankfurt. Ähnliche Lösungen wurden auch im Zusammenhang mit dem Bau von mehrspurigen City-Ringen in vielen Großstädten realisiert.

Eine letzte Tunnelkategorie betraf die neuen Tiefgaragen, mit denen versucht wurde, nah am Bahnhof maximale Parkkapazitäten unterzubringen.

Im Laufe der Jahrzehnte sind viele dieser unterirdischen Anlagen zu Problem- und Angsträumen geworden, mit einer Degradierung der dortigen Nutzungen.



Hannover Hauptbahnhof

Quelle: Shutterstock/Alejandro Camacho B

Folgerungen für die städtebauliche und verkehrliche Integration von Bahnhöfen

Aus diesem kurzen historischen Abriss lassen sich ein paar wichtige Grundsätze für Bahnhofsanlagen ableiten:

► Guter Zugang für den Fußverkehr von allen Seiten

Die überwiegende Mehrzahl der Kunden erreicht den Bahnhof zu Fuß. Daher muss der Bahnhof in alle Richtungen fußgängerfreundlich erschlossen werden, mit breiten Gehwegen, evtl. auch Promenaden und einer aufenthaltsfreundlichen Platzgestaltung auf beiden Bahnhofsseiten. Wo die Bahnhöfe noch nicht zur Rückseite geöffnet wurden, ist dies im Interesse des Fuß- und Radverkehrs erforderlich.

Es gibt inzwischen vor allem in Mittel- und Kleinstädten gute Beispiele, wo die Bahnhöfe direkt in Fußgängerbereiche oder Verkehrsberuhigte Bereiche übergehen (z. B. Euskirchen, Siegburg). Die Fußwegverbindungen bei neuen Bahnhofsanlagen sollten nicht unterirdisch geführt werden. Man muss den Bahnhof bei der Annäherung sehen können. Ein Sonderfall ist diesbezüglich Hannover, wo in der – 1 Ebene eine Passarelle quer unter dem Hbf. mit Fortsetzung in beide Richtungen als neue Hauptfußwegachse geschaffen wurde. Aber solche unterirdischen Beispiele müssen die Ausnahme bleiben.

► Guter Zugang für den Radverkehr mit B & R und Radstationen

Der Radverkehr muss attraktiv und sicher an den Bahnhof herangeführt werden. Direkt am Bahnhof braucht es ausreichend Fahrradabstellflächen, ideal als Radstation, die direkt ins Bahnhofsgebäude integriert ist. In den Niederlanden gehören Radstationen zur Grundausstattung städtischer Bahnhöfe, oft auch auf beiden Bahnhofsseiten. Die Stationen haben oft extrem große Kapazitäten mit vielen Tausend Plätzen, z.B. in Utrecht, Groningen oder Amsterdam. Aber in den Niederlanden haben auch alle Mittel- und Kleinstädte eigene Radstationen. In Deutschland erreicht nur das Beispiel Münster mit seinem Glaskubus ähnliche Dimensionen. NRW hatte 1995 ein eigenes Programm „100 Radstationen“ gestartet, es ist bei diesem



Kleinstadtbahnhöfe in Niedersachsen

Quelle: Pixabay



Quelle: Pixabay/Thorsten1970

Thema bundesweit führend. Wichtig ist, dass es neben den Radstationen auch Angebote für das gebührenfreie Kurzzeitparken am Bahnhof gibt. Zudem müssen Reisende, die mit eigenem Fahrrad unterwegs sind, die Bahnsteige mit Hilfe ausreichend großer Aufzüge oder von Rolltreppen oder mindestens von Schiebehilfen barrierefrei erreichen bzw. verlassen können.

► Multimodaler Knoten für Bus und Bahn

Der Bahnhof muss gut mit dem ÖPNV erreichbar sein. In der Regel bildet er einen Verknüpfungspunkt für wichtige Bus- und Straßenbahnlinien. Die ÖPNV-Linien müssen die Vorder- und Rückseite erschließen. Und die Haltestellen müssen nahe zu den Bahnhofsportalen liegen. Die Straßenbahnschienen und Busspuren sollen in die Platzgestaltung integriert werden, als Shared Space-Lösung, damit der Fußverkehr genug Freizügigkeit genießen kann. Gute Beispiele dafür sind die Hbf. Bremen, Hamm oder Basel SBB. Die Taxistände müssen am Rand der Plätze untergebracht werden.

► Verkehrsberuhigung rund um den Bahnhof

Um die Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr zu vermindern, sind Netzeingriffe im Hauptverkehrsstraßennetz sinnvoll. Nicht zwingend benötigte Verbindungen soll man zurückbauen. Verbleibende Verbindungen angemessen verkehrsberuhigt umgestalten als Shared Space- oder Verkehrsberuhigte Bereiche. Der Aufenthalt braucht ausreichend große Kfz-verkehrsfreie Flächen, die als Plätze gestaltet werden sollen und intensiv eingegrünt werden sollen mit Bäumen zur optischen Fassung. Gute Beispiele dafür sind die Hbf. Hamm oder Oberhausen. Der Kfz-Verkehr darf nur moderat bedient werden. Große Parkhäuser und Tiefgaragen sind mit ihren Zu- und Abfahrten am Bahnhof eher störend. Ein moderater Zielverkehr kann bei verkehrsberuhigter Abwicklung toleriert werden. Lade- und Lieferverkehr soll möglich bleiben, aber nur auf multifunktionalen Flächen und bei verkehrsberuhigter Abwicklung. Die alte Tradition der üppigen Begrünung der Bahnhofsplätze mit Baumgruppen und zuführenden Alleen muss wieder aufgegriffen werden.

► Entlastung durch neue Betriebskonzepte und Sekundärstandorte

Immer öfter sind Großstadtbahnhöfe am Ende ihrer Kapazität. Hier überlagern sich Fernverkehr, Regionalverkehr und Nahverkehr mit dichten Zugfolgen. In den Betriebskonzepten muss man künftig jede Kapazitätsreserve „rausquetschen“. Das geht am besten, wenn Großstadtbahnhöfe nicht Endpunkte im Liniensystem sind. Weil sonst wertvolle Gleiskapazität durch abgestellte und auf ihre Wende wartende Züge blockiert wird. Das ist z.B. in Hamburg oder Köln das Problem. Einige Metropolen besitzen mehrere große Bahnhöfe, die dann ein System bilden können. In Berlin sind das Ostbahnhof, Hauptbahnhof und Spandau, hinzu kommen noch Westkreuz, Ostkreuz, Südkreuz und Gesundbrunnen als wichtige SPNV-Knoten. In Köln sind das Hbf. und Deutz. In München sind das Pasing, Hbf. und Ostbahnhof. In Frankfurt der Hbf. und Frankfurt Süd. In Hamburg Hbf., Harburg, Dammtor und Altona. Eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Hbf. und Sekundärknoten kann Entlastung schaffen.



Uelzen

Quelle: wikipedia/Joachim Kohler



Lutherstadt Wittenberg

Quelle: DB AG/Christian Gahl

So oder so müssen im Zuge der Verkehrswende und des Deutschlandtaktes die Gleisbelegungen in fast allen großen Bahnhöfen vermehrt werden, zumal wenn der IR als weiteres Fernbahnprodukt ins Netz kommt und neue S-Bahnssysteme etabliert werden. Daraus resultiert die Notwendigkeit, die Effizienz der Zu- und Abläufe zu optimieren, mit moderner Leit- und Sicherungstechnik und Nutzung aller Bahnsteigkanten. Ggf. müssen zusätzliche Gleise und Bahnsteige errichtet werden. Jedenfalls braucht man mehr Weichen und Überwerfungsbauwerke im Zu- und Ablauf. Was dabei wenig hilft, sind neue Tunnelprojekte, weil sie ja immer wieder die Netzflexibilität begrenzen. Und für die Fahrgäste zu immer komplizierteren Labyrinthen von Zu-, Umsteige- und Abgangswegen führen. Und durch die Verknüpfung der verschiedenen Ebenen extrem viel gebaute Kubatur für riesige Verteilebenen verlangen.

Jedenfalls ist der Knotenausbau jahrzehntelang sträflich vernachlässigt worden, wie man gut am Kölner Knoten sehen kann. Im Fernstraßenbau hat man in den Ballungsräumen immer neue Autobahnen gebaut und ist dabei, bestehende auf 4 oder 6 Spuren je Richtung zu erweitern und neue Autobahnkreuze zu bauen. Im Schienenverkehr gibt es wenig vergleichbare Anstrengungen zur Kapazitätserweiterung.

Sonderprogramm für leistungsfähige, attraktive Bahnhöfe im ganzen Land

Deswegen ist dringend ein Sonderprogramm nötig, das die Bahnhöfe verkehrswendefähig macht. Aber der Ehrgeiz darf sich nicht nur auf die Großstadt-Hauptbahnhöfe beschränken. Auch die Bahnhöfe der Mittel- und Kleinstädte brauchen eine Renaissance. Und für die vielen neuen S-Bahnssysteme in ländlichen Regionen sind viele neue Bahnhöfe und Haltepunkte nötig. Die seinerzeit zu Mehdorns Zeiten eingeführten roten Betonkuben reichen für eine Renaissance der Bahnhöfe nicht aus. Auch in ländlichen Regionen muss wieder viel mehr in Bahnkultur und Bahnhofarchitektur investiert werden. Durch Wiederinbetriebnahme alter Bahnhöfe und durch Bau vieler neuer Bahnhöfe und Haltepunkte für die vielen neuen S-Bahnssysteme.

Die DB InfraGO greift das Thema auf

Aktuell scheint auch bei der neu geschaffenen DB InfraGO die Einsicht in dringende Handlungsnotwendigkeiten rund um die Bahnhöfe angekommen zu sein. Eine neue „**Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz**“ wurde geschaffen, die bundesweit gemeinsam mit Städten und Kommunen das Thema Bahnhofsvorplätze neu aufgreifen soll, um damit positiv auf die Stadt- und Quartiersentwicklung auszustrahlen. Dafür bietet die Kompetenzstelle Beratungs- und Unterstützungsangebote an, um maßgeschneiderte Konzepte für die Entwicklung der Bahnhofsumfelder zu entwickeln. Dabei geht es um Anschlussmobilität, Aufenthaltsqualität, Klimaresilienz, Stadtlogistik, Sichtachsen und gute Beleuchtung. Der Radverkehr soll als Zu- und Abbringer mehr und bessere Radabstellanlagen und nach niederländischem Vorbild auch mehr Radstationen erhalten. Angestrebt wird auch ein klimasensibler Umbau des Bahnhofsumfeldes durch viel mehr Grün und Bäume. Geradezu elektrisieren muss der Hinweis auf Micro Depots im Bahnhof, also wohl die Rückkehr der alten Stückgutabfertigung, die mal ein Regelangebot der Bahn war. Das könnte bedeuten, dass die DB den kleinteiligen lokalen und regionalen Güterverkehr endlich wieder ernst nimmt und wäre ein wichtiger Baustein zur Verkehrswende. Allerdings ist die Realität von diesen Vorstellungen noch weit entfernt.

Wie man es schafft 4 Lügen in ein Logo zu packen:

Sieht man sich die vollmundigen grünen Postulate an und vergleicht diese mit der grauen Realität, dann merkt man erst, wie weit die Texte in der Blase des DB Verwaltungsapparates von der tristen Realität des täglichen Bahnbetriebes entfernt sind.

Für das Klima:

Durch die Großbauprojekte wird dies weiter zerstört

Für die Menschen:

Der Bahnkunde steht immer hinten an. Die Menschen sind der DB Egal, siehe Zwangsdigitalisierung

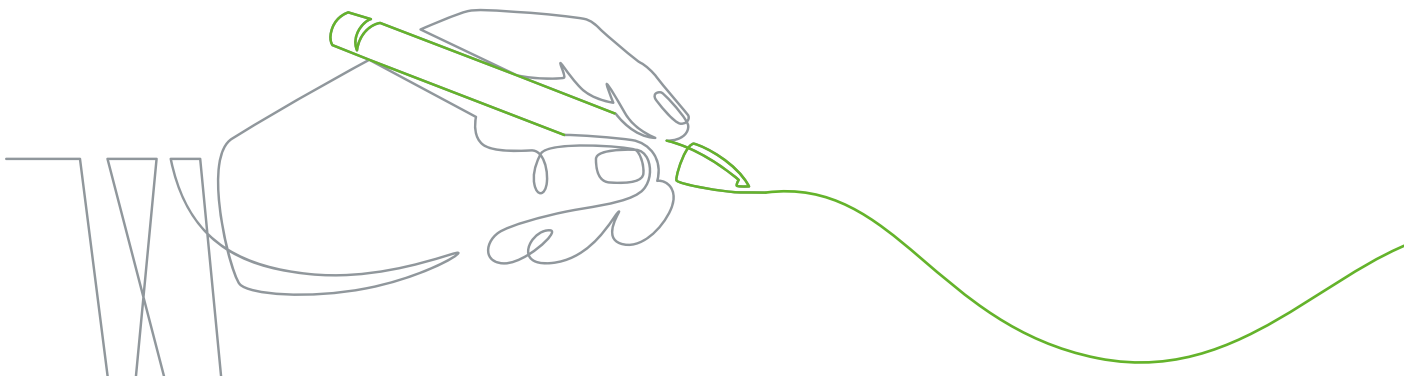


Für die Wirtschaft:

Die notorische Unpünktlichkeit hält gerade Geschäftsreisende davon ab die Bahn zu nutzen und im Güterverkehr hat DB Cargo kein wettbewerbsfähiges Produkt für die Wirtschaft.

Für Europa:

Es ist ein Hohn, wenn man den Zustand der Bahn-Grenzübergänge ansieht, die unzureichende Zahl grenzüberschreitender Bahnverbindungen und den Ausstieg der DB aus einem europäischen Nachtzugverkehr.





Greenwashing und alternative Fakten bei der DB ...

Der Energiemix beim Bahnstrom im Fernverkehr ist intransparent und die entstehenden Treibhausgase beim Ausbau der Infrastruktur werden in der CO₂-Bilanz nicht berücksichtigt. Der Konzern behauptet, dass seine ICE-Flotte zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien fahre. Das trifft aber nur rein rechnerisch zu, weil der verbrauchte nachhaltige Strom überproportional dem Fernverkehr zugerechnet wird und die Energie aus klimaschädlichen fossilen Quellen allein dem Regional- und Güterverkehr aufgebürdet wird.

Hinzu kommt die Praxis sich durch Zertifikate freizukaufen: Die DB kauft sich durch Millionen-Abkäufe der Regierungs-Ablassbriefe frei, mit denen man dann angeblich CO₂ reduziere. In Wahrheit kauft die DB der Regierung jedoch nur Zertifikate ab. Eine Perversion europäischer Umweltpolitik, die an Praktiken aus dem Mittelalter erinnert.

Prüfungen des Bundesrechnungshofs zeigen, dass der Handlungsbedarf beim Klimaschutz und beim Abbau vermeidbarer Barrieren erheblich ist. Keine 60 Prozent des Schienennetzes sind elektrifiziert. Statt erst einmal für das notwendigste zu sorgen verzettelt sich die DB an ihren aufgeblasenen Großprojekten, bei denen die Klimabilanz überhaupt keine Rolle zu spielen scheint.

Funfact: Für die angebliche Übererfüllung der CO₂-Einsparziele regnet es im DB-Führungszirkel Boni. Greenwashing, dass sich für diejenigen richtig lohnt, die den Karren erst in den Dreck gefahren haben.

Der Grünsprech der DB und die Realität

Michael Jung

Der integrierte Zwischenbericht Jan bis Juni 2024 des DB-Konzerns quillt geradezu über von grünen Sprechblasen und Projekten. Dies ist wohl nötig, damit die Kapitalmarktanleihen der DB AG für Fondsgesellschaften, die auf Nachhaltigkeit und grüne Transformation setzen, für den Kauf attraktiv sind bzw. überhaupt in Frage kommen.

Guckt man sich die vollmundigen grünen Postulate an und vergleicht diese mit der grauen Realität, dann merkt man erst, wie weit die Texte solcher Geschäftsberichte in der Blase des DB Verwaltungsapparates von der tristen Realität des täglichen Bahnbetriebes entfernt sind. Böartig könnte man die Texte auch als bewusste Irreführung der Kapitalanleger sehen. Aber diese dürften clever genug sein, das Tarnen, Tricksen, Täuschen-Spiel der DB zu erkennen. Aber die brauchen diesen „Grünsprech“ für ihre Aktenlage, um ihre Investitionsentscheidung zu legitimieren.

So lautet der Eröffnungssatz des Abschnittes „Grüne Transformation“:

„Wir haben in unserer Strategie Starke Schiene die grüne Transformation verankert. Wir vergrünen nach und nach all unsere Produkte. Dienstleistungen und die Art, wie wir arbeiten. Die grüne Transformation ist ein Prozess, den wir ganzheitlich in den vier umweltbezogenen Handlungsfeldern Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz vorantreiben.“

Hört sich alles nett an, aber es reicht nicht ICE-Züge mit grünen Seitenstreifen zu versehen und darauf zu schreiben *„Deutschlands schnellster Klimaschützer“*. Ebenso wenig glaubwürdig ist die Aussage: *„Ab 2025 werden wir alle unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland zu 100 % mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgen“*. Bislang hat man noch nicht eine einzige Photovoltaik-Anlage auf Bahnhofsgebäuden oder Bahnsteigdächern gesehen, obwohl sich die großen Dachflächen dazu ideal eignen würden. Ebenso an der Realität vorbei ist die Aussage: *„Bis spätestens 2038 werden wir den DB-Schienenverkehr in Deutschland vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betreiben“*. **Dazu müsste erst einmal das gesamte Bahnnetz vollständig elektrifiziert werden. Leider sind es derzeit nur etwas mehr als 60 %.** Um das noch nicht elektrifizierte Streckennetz von 13.200 km bis 2038 vollständig zu elektrifizieren, müssten bis dahin pro Jahr 1.015 Streckenkilometer mit Fahrdrabt versehen werden. In 2024 kamen ganze 71 km hinzu und bis 2030 plant die DB nur, weitere 644 km zu elektrifizieren. Gleichermäßen irreführend sind die Aussagen bis 2040 keine fossilen Kraftstoffe im DB Konzern mehr zu nutzen, nicht nur in der Traktion, sondern auch auf den Baustellen. Hier setzt man (FDP-Sprech) technologieoffen auf Biokraftstoffe (HVO= Hydrogenated Vegetable Oil). Woher die benötigten Mengen kommen sollen, dazu schweigt der Bericht.

Ebenso nett ist für den normalen Bahnkunden zu lesen, dass die DB auf eine klimafreundliche Wärmever-sorgung in ihren Gebäuden setzt. Davon hat der Bahnkunde, der vergebens in den DB Bahnhöfen – ganz im Gegensatz zu den Bahnhöfen in Polen und auch in Österreich – vergebens einen beheizten Wartesaal im Winter sucht, nichts. Lediglich für die Topkunden der DB gibt es an den fünfzehn größten Bahnhöfen – wiederum fein abgestuft nach Status: Silber, Gold, Platinum, Executive die DB Lounges, wobei der Zugang nur für Fahrgäste mit einer 1. Klasse Flexfahrkarte oder mit Bahnbonus-Status ab Gold gewährt wird. **Das Beste ist die Executive Lounge im Berliner Hauptbahnhof, in der sich schwerpunktmäßig die Politiker aufhalten, die von der DB mit einer kostenlosen Bahncard 100 1. Klasse ausgestattet werden.** Dort sind diese dann ausreichend von den normalen Bahnreisenden, die die Zugverspätungen auf zugigen Bahnsteigen in der Kälte ertragen müssen, abgeschirmt.



Es wird viel und gern geprahlt

Quelle: DB AG/Pierre Adenis

Der Bundesrechnungshof kritisiert in seinem neuesten Jahresbericht an den Deutschen Bundestag mit deutlichen Worten: „*Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) hat ökologische und soziale Nachhaltigkeitsziele bei der Führung der Deutschen Bahn „größtenteils vernachlässigt“.* **Der Konzern und der Bund seien nicht mehr glaubwürdig, wenn das BMDV das „Greenwashing“ weiter toleriere.** Die DB AG wolle Vorreiter beim Klimaschutz sein, doch die tatsächliche Treibhausgasbilanz des Konzerns bleibe unklar. Zudem sei der Energiemix beim Bahnstrom im Fernverkehr intransparent und die entstehenden Treibhausgase beim Ausbau der Infrastruktur würden nicht berücksichtigt. [...] „*Obwohl die Mängel offensichtlich sind, will das Ministerium sie nicht systematisch ausräumen. Wesentliche Mängel nachhaltiger Unternehmensführung dürften nicht allein der DB überlassen werden, hier gebe es erheblichen Nachholbedarf*“. Deutlicher geht es nimmer. (nach: Reise vor 9, täglicher Newsletter für die Travel Industry, 9.12.2023)

Zum Thema Ressourcenschutz kann man nur anmerken, dass die Erfinder der Generalsanierungsstrategie offensichtlich die Kernaussagen des Geschäftsberichtes nicht gelesen haben. Im Rahmen dieser Megasanierungsvorhaben werden auch haufenweise Anlagenbauteile, die noch längst nicht das Ende ihrer technisch-wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht haben, ausgetauscht und zu Schrott verarbeitet. Gleiches erlebt man bei der Brückensanierungsstrategie der DB, wo Sanierung ein Fremdwort (siehe Sternbrücke in Hamburg) und Neubau das Gebot der Stunde ist. Dabei werden wahllos Brücken, die aufgrund ihres Zustandes noch eine längere Lebensdauer haben, abgerissen, nur, weil sie hundert Jahre alt sind. Denn die Erneuerung dieser alten, aber super solide gebauten Brücken bringt im Rahmen der Erfolgsbewertung „Verjüngung der Infrastruktur“ gemäß der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mehr Pluspunkte als die Erneuerung einer jüngeren, aber trotzdem schon erneuerungsbedürftigen Brücke. Über das Thema Ressourcenschutz bei den in Bau befindlichen Megabauprojekten wie Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnstammstrecke Hamburg-Altona, und geplante Mega-Tunnelprojekte, wie Fernbahntunnel Frankfurt oder der 30 km lange Erzgebirgsquerungstunnel und aufwendige Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken braucht man erst gar nicht zu diskutieren.

Der DB geht es um die Erfüllung von Klimaschutzzielen auf dem Papier zur Erlangung irgendwelcher abstrakter Rankings oder Zertifizierungen, aber nicht um Klimaschutz in der Praxis. So weigert sich die DB nach wie vor hartnäckig – leider gibt es auch vom Eisenbahn-Bundesamt keine entsprechenden Vorschriften – eine CO₂-Bilanzierung für alle Großbauvorhaben mit einem Investitionsvolumen über 100 Mio. Euro aufzustellen. Mit angeblichen – i. d. R. sehr optimistisch kalkulierten – CO₂-Reduktionen im Betrieb macht die DB viel Reklame, die Emissionen der zuvor notwendigen Baumaßnahmen werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Stattdessen wird im Konzernzwischenbericht 2024 ausgeführt:

„Wir haben uns zu einem wissenschaftsbasierten 1,5 Grad-konformen Klimaschutzziel im Rahmen der Science Based Targets Initiative (SBTI) bekannt. Im Sommer 2024 werden wir unser Klimaschutzziel auf Basis absoluter Treibhausgasreduktionspfade bei der SBTi zur Validierung einreichen.“

Allein die nachfolgenden Ausführungen in dem DB-Bericht lassen eher auf eine geschickte Greenwashing-Strategie schließen, denn auf ernstliche Bemühungen den Klimaschutz voranzutreiben:

„Für die Erweiterung unserer Treibhausgasbudgets entwickeln wir derzeit einen Fahrplan zur Steuerung der relevanten Scope-2-Emissionen. Für Scope 3.1. (Eingekaufte Güter und Dienstleistungen) und Scope 3.2. (Kapitalgüter) wird die Verankerung eines Supplier Targets angestrebt, mit dem Ziel, dass sich unsere Lieferanten auch zu wissenschaftsbasierten Klimazielen verpflichten.“

Diese Strategie ist von anderen Großkonzernen mit großer Marktmacht bekannt. Die Verantwortung wird auf die Zulieferer abgewälzt, die die DB-Knebelbedingungen akzeptieren, weil sie die Aufträge brauchen. So wird die DB, sollte ein Umweltfrevel auftauchen, immer einen kleinen Zulieferer oder Dienstleister finden, dem man die Schuld in die Schuhe schieben kann.

Angesichts geplanter Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken, aber auch in Ausführung befindlicher Bauprojekte (z. B. Neubau des Bahnhofs Diebsteich mit Trockenlegung eines ein Hektor großen Feuchtbiotops und dem Abhacken von 450 Bäumen) lesen sich die Passagen zur Naturschutz wie Hohn:

“Für uns ist der Schutz von Natur und Biodiversität eine wichtige Aufgabe, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen. Wir setzen uns gezielt für die Vielfalt und den Erhalt von Tier- und Pflanzenarten ein. Derzeit erarbeiten wir eine Biodiversitätsstrategie, mit der wir ganzheitlich durch nachhaltige Lösungen einen Beitrag für ein vielfältiges Ökosystem leisten.“

Lediglich der Verzicht auf den Einsatz des krebserzeugenden Unkrautvernichtungsmittels Glyphosat, zur Vegetationskontrolle im Gleis seit 2023, ist positiv zu bewerten.

In Sachen Lärmschutz setzt die Bahn ihr Versprechen, *„bis 2050 wollen wir alle Anwohner:innen an lärmbelasteten Bestandsstrecken vom Schienenverkehrslärm entlastet haben“*, unter Finanzierungsvorbehalt durch den Bund. Die Realität sieht eher so aus, dass ganze Städte mit grauenhaften Sichtachsen, ganze Städte zerschneiden, sechs Meter hohen Lärmschutzwänden verschandelt werden, die Gärten und Häuser verschatten und für Anwohner, die Jahrzehnte mit der Geräuschkulisse des Bahnverkehrs klarkamen, jetzt bedeutet eine Mauer in ihrem Garten zu haben. Zu besichtigen an der Bahnstrecke zwischen Ebensfeld und Nürnberg und so geplant an der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck im Hamburger Stadtgebiet und in Ahrensburg. Anwohner, die angesichts des Neubaus einer mit sechs Meter hohen Lärmschutzwänden eingehausten ICE-Wartungshalle, die kaum Lärmemissionen erzeugt, eine nur drei Meter hohe Lärmschutzwand an einer Strecke, die direkt an ihren Häusern vorbeiführt und auf der die Züge mit 130 km/h fahren, forderten, bekamen von der DB im Anhörungsverfahren zu hören, *„da könne ja jeder kommen“*. Das ist Lärmschutz nach Gutsherrenart und produziert mit Recht das negative Image, das die DB in Sachen Umwelt hat.

Alle Zitate aus: DB, Integrierter Zwischenbericht Januar–Juni 2024

Der CO₂ Rucksack von Neubauprojekten

16.2

Walter Reich, Claudia Grimm

Klima- und CO₂-Effekte des Bundesverkehrswegeplans

Während die Deutsche Bahn (DB) bei den Elektro-Antrieben ihrer ICE-Flotte niedrige CO₂-Emissionen hoch hält, fallen diese während der Planung von Neubaustrecken bei der Varianten-Beurteilung weitgehend unter den Tisch.

Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken im 3. Zielfahrplan

Was wünschen wir uns? Eine pünktliche Bahn, günstig, umweltfreundlich, wenn's geht auch etwas schneller. Das Bundesverkehrsministerium hat Strategien entwickelt, um für die Bahn die Fahrgastzahlen zu verdoppeln und den Gütertransport zu steigern. Damit sollen bis 2030 55 % der Vorgaben der Europäischen Union (EU)¹⁷ erreicht werden.

Als Teil dieser Strategien gilt der 3. Zielfahrplan; das heißt, ein Taktfahrplan im Schienenverkehr mit der Überschrift ‚Deutschlandtakt‘ (D-Takt). Und ein neuer Slogan: Öfter, Schneller, Überall. Beides wird erfolgreich vermarktet.

In grundlegenden Dokumenten wird zunächst die klare Rangfolge von Erhalt vor Ausbau vor Neubau hervorgehoben. Damit soll vorrangig die veraltete, störanfällige sowie überlastete Infrastruktur instandgesetzt, instandgehalten und dem Bedarf angepasst werden. Konkrete Maßnahmen des Bedarfs nennt der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bzw. das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).

Aufgrund der Maxime ‚Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur‘ und des ‚alle 30/60-Minuten-Takts‘ zwischen Metropolen fanden eine Vielzahl von Maßnahmen Eingang in den BVWP. Es gibt 170 Projekte, die dem 3. Zielfahrplan beiliegen. Enthalten sind eine Vielzahl von wichtigen Engpassbeseitigungen, Weichen, Überholgleisen aber auch einige fragwürdige, schnurgerade Neubau-Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 300 km/h. Einige erinnern an Stuttgart 21.

Der Deutschlandtakt ist NICHT in Stein gemeißelt!

Verkehrsplaner, Stakeholder, Interessensgruppen aus der Bahn-Branche haben die Zielfahrpläne entwickelt. Als Fachleute sind sie sich über die Jahrzehnte dauernde Realisierung der gelisteten Großprojekte im Klaren! Dennoch wurde die Umsetzung erst lautstark bis 2030 angekündigt, dann immer leiser in Richtung 2050, 2070 bis hin zu einem kontinuierlichen, nicht endenden Prozess gedehnt: ... Richtig ist, dass der Deutschlandtakt ein fortlaufendes Projekt ist, dass stetig weiterentwickelt und an die Modernisierung des Schienennetzes angepasst wird^{1,2}. Das war zu erwarten. Auch ohne exorbitant aufwendige Neubaustrecken machen Sanierungen, monatelange Streckensperrungen, Bahnhofsumbauten etc. kontinuierlich Veränderung des jeweils „gefahrenen“ Deutschlandtakts notwendig. In allen Situationen muss ein Taktbetrieb, wie immer er dann heißen mag, für ganz Deutschland angepasst werden.

¹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-deutschlandtakt-101.html>

² <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/klarstellung-berichterstattung-deutschlandtakt.html>

Für Phillip Schröder, Herr der Knoten³ und Entwickler des aktuellen Deutschlandtakts beim Schweizer Ing.-Büro SMA, kein großes Problem. Konnte doch seiner Aussage nach jeder komplette Entwurf eines Zielfahrplans mit dem speziell entwickelten Viriato-Rechenprogramm in 6 Monaten berechnet werden⁴! Trotzdem hat das Verkehrsministerium bislang keine Alternative zum aktuellen D-Takt mit weniger Hochgeschwindigkeitsstrecken angefragt.

Neubautrassen heizen uns ein

Für das Erreichen der EU-Vorgaben¹⁷ spielt der Verkehrsträger Bahn eine wesentliche Rolle. Die Antriebe, zumindest der Fernzüge, sind elektrisch, und werden zunehmend mit erneuerbaren Energien versorgt. Die Tendenz ist richtig, egal ob die Antriebsenergie laut DB für Fernzüge mit 0,6 g/Pkm CO₂ oder die realistischere Angabe des Umweltbundesamts (UBA)⁵ mit 26 g/Pkm³ zugrunde gelegt wird. Die Werte weisen allemal einen Bonus auf gegenüber dem Pkw mit ca. 130 – 170 g/Pkm CO₂ oder gegenüber dem Flugzeug mit 297 g/Pkm.

Allerdings bilden diese Werte nur bei existierender Infrastruktur die Situation einigermaßen korrekt ab. Emissionen beim damaligen Bau heute existenter Trassen sind bereits in der Atmosphäre. Die können wir nicht mehr beeinflussen, aber sie heizen uns bereits heute ein.

Die Emissionen von Neubauprojekten können wir noch beeinflussen! Auswirkungen von Neubauprojekten können kontraproduktiv sein und müssen in die Waagschale geworfen werden. Sie kosten häufig Milliarden Euro, der Bau zieht sich über Jahrzehnte hin und setzt dabei Millionen Tonnen (t) CO₂ frei – lange Zeit bevor der erste Zug fährt!

Wie bei jeder Investition, müssen zum Erreichen der gesteckten Ziele mögliche Alternativen untersucht werden. Bei Infrastrukturprojekten, z. B. Hannover-Bielefeld⁶ werden immerhin 12 Varianten untersucht. Es ist deutlich, dass bei der folgenden Abschichtung von 12 auf 1 die Bewertung des CO₂-Malus jeder Variante ein wesentliches Kriterium darstellen muss. Bei diesem und weiteren aktuellen Projekten ist dies aber leider nicht erkennbar!

Die gelegentlichen Begründungen von Verantwortlichen: ‚zu hoher Aufwand in frühem Planungsstadium‘ und ‚es gibt noch keine genormten Bewertungsverfahren‘ erscheinen fadenscheinig. Auflistungen von Treibhausgas-Richtwerten für Bauelemente sind bekannt. Unter anderem vom deutschen UBA, von der Österreichischen Bahn ÖBB, dem Schweizer Bundesamt für Verkehr, dem deutschen Ökoinstitut und der Bürgerinitiative WiduLand^{7,8,9,10}. Basierend auf diesen Kennzahlen ist eine frühe Bewertung der Treibhausgasemissionen jeder Planungsvariante ohne wesentlichen Mehraufwand möglich. Bei einer Planungsdefinition der DB: ... Die Verläufe (der Trassenkorridore) betreffen Menschen, die Umwelt und die räumlichen Nutzungsansprüche möglichst wenig...¹¹ gehören CO₂-Emissionen eigentlich dazu, sind aber bei ‚Umwelt/Luft Klima‘ nicht ausgewiesen!

³<https://www.deutschlandtakt.de/blog/der-herr-der-knoten-philipp-schroeder>

⁴<https://www1.wdr.de/mediathek/audio/wdr5/quarks/wissenschaft-und-mehr/audio-elektronische-patientenakte---holocaust-gedenken---marode-bahn-100.html>

⁵<https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0>
<https://www.bahn.de/service/ueber-uns/umwelt/co2-uhr>

⁶<https://www.hannover-bielefeld.de/node/14407>

⁷https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216_BER_THG-Emissionen_Bau_v0.pdf

⁸<https://www.aramis.admin.ch/Default?DocumentID=72489&Load=true>

⁹https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/texte_96_2013_treibhausgasemissionen_durch_infrastruktur_und_fahrzeuge_2015_01_07.pdf

¹⁰<https://widuland.de/co2-studie/>

¹¹<https://dserver.bundestag.de/btd/20/146/2014609.pdf>

Belanggruppe Umwelt

Belang	Gewicht	S6.1	S6.2	S6.3
U1 Menschen	3,0	+	++	-
U2 Tiere, Pflanzen	2,0	-	-	-
U3 Fläche	1,5	o	-	+
U4 Boden	1,5	+	o	o
U5 Wasser	2,0	-	o	o
U6 Luft, Klima	1,0	o	++	--
U7 Landschaft	2,0	+	+	--
U8 Kulturelles Erbe	1,0	++	o	--
U9 Natura 2000	2,0	++	--	++
Ergebnis Umwelt		+	o	o

Belanggruppe Raumordnung

Belang	Gewicht	S6.1	S6.2	S6.3
R1 Wirtschaftsraum	1,0	++	--	++
R2 Landwirtschaft	2,0	++	+	--
R3 Forstwirtschaft	2,0	o	++	--
R4 Rohstoffsicherung	1,0	--	++	++
R5 Energieversorgung	2,0	Keine Betroffenheit		
R6 Verkehr	0,5	+	++	--
R7 Ver-/Entsorgung	0,5	Keine Betroffenheit		
R8 Besondere Zwecke	1,0	Keine Betroffenheit		
Ergebnis Raumordnung		+	+	-

Bewertungstabelle eines Segments der Variante S6**Planung ICE-Trasse Hannover – Bielefeld****Belanggruppe Technik**

Belang	Gewicht	S6.1	S6.2	S6.3
T1 Geometrie	1,5	--	++	--
T2 Bauwerke	1,0	-	+	+
T3 Bauausführung	1,5	o	--	++
T4 Betrieb	1,5	Keine Betroffenheit		
Ergebnis Technik		-	o	o

Die Bewertungstabelle der DB aus der aktuellen Planung Hannover – Bielefeld für das Segment Bielefeld-Bad Salzufen – Vlotho entstand nach ca. 4 Jahren Planung und 24 Mio. Euro Planungskosten¹¹. Umwelt, Raumordnung und Technik wurden mit komplexen Verfahren bewertet. CO₂-Freisetzungen zugunsten von Megaprojekten werden nicht ausgewiesen, obwohl Strecken, Tunnel, Brücken umfänglich bekannt sind. Die Planungen werden alternativlos rigoros dem 3. Zielfahrplan unterworfen!

Vorschlag – besser als Nichts

Beispielhaft soll ein nicht von der DB gemachter CO₂-Vergleich dreier Varianten aus dem oben genannten Großprojekt dargestellt werden. Die Werte stellen grobe Berechnungen der CO₂-Freisetzungen durch die Herstellung der benötigten Baumaterialien dar.

Die Differenz geht von 0,18 Mio. t CO₂ (Ausbau) bis zu 2 Mio. t CO₂ (Neubau).

Die enorme Spreizung macht deutlich, wie wichtig die frühe Einbeziehung in den Variantenvergleich aller laufenden Projekte ist. Wie leicht könnte sonst die verkehrte Strecke übrig bleiben und als Vorzugsvariante ihren Weg zum Klimakiller nehmen. Die Ausbauvariante Hannover-Bielefeld wurde übrigens dank D-Takt (knapp verfehlt) nicht in Betracht gezogen.

Unverständlich erscheint die gebetsmühlenartige Aussage, der aktuelle D-Takt dürfe mit keiner geplanten Variante/Maßnahme verletzt werden. Jede Änderung des D-Takt-Zielfahrplans sei ein monströses, zeitraubendes, teures Unterfangen und stelle das ‚Große Ganze‘ infrage. Erweisen sich Varianten bei der Planung

Freisetzung von Treibhausgas bei geplantem Aus- und Neubau Varianten einer ICE Trasse Hannover – Bielefeld mit 300 kmh zur Reduktion von 48 min auf 31 min = 17 min Ersparnis

Trasse	Gesamt Länge	Anteil Tunnel km	Zeitersparnis min	Abschätzung Mio t CO ₂ -Emissionen
Neubautrasse Studie BVMI Schüssler Nr.5 nur Baumaterial	78	18	17	1.30
Ausbau Gutachten Bahnzentrum Widuland nur Baumaterial	80	1	7	0,18
Neubautrasse DB Nr.10 nur Baumaterial	101	46	17	2,0

als unsinnig (z. B. Fahrzeit zu knapp, Kosten bzw. CO₂ zu hoch), dann **MUSS** der D-Takt zugunsten einer realistischen Lösung korrigiert werden. Eine Zielfahrplan-Neuberechnung muss **durch das Bundesverkehrsministerium beauftragt werden**⁴!

CO₂-Rucksack und Amortisierung bis ins nächste Jahrhundert?!

Amortisieren sich CO₂-Investitionen der D-Takt-Neubauten rechtzeitig? **Wieviele t CO₂ spart jedes Projekt wann wieder ein?** Angesichts des schnellen Klimawandels eine grundsätzliche Frage. Die Zeitdauer, in welcher die CO₂-Einsparungen die CO₂-Investitionen decken, muss sichtbar und verständlich ermittelt werden; alles andere wäre Augenwischerei.

Die Einsparungen entstehen aus dem Vergleich der Emissionen nach dem Wechsel von Straße und Flugzeug zur Schiene. In erster Linie geschieht das durch Vergleich der Fahremissionen der jeweiligen Verkehrsträger⁵. Sofern der Wechsel ausgelöst wird durch erheblich CO₂-lastige Neubauten von Hochgeschwindigkeitsstrecken, müssen die Fahrgäste auf diesen Strecken den Invest abarbeiten/abreisen. Da der größte Nutzungsanteil der Hochgeschwindigkeitsstrecken dem Personenverkehr vorbehalten ist, bleibt der Güterverkehr bei unserer Rechnung außen vor. Mit diesem Vorgehen befinden wir uns in guter Gesellschaft, denn die DB geht bei ihrer CO₂-Uhr¹⁸ genauso vor!

Zur Berechnung eines sogenannten Bau-CO₂-Rucksacks pro Fahrgast muss für die betrachtete Neubautrecke deren Lebensdauer ermittelt werden. In der Regel werden 60 Jahre Lebensdauer für Kunstbauten zugrunde gelegt. Als Begründung der Verkehrsverlagerung zur Bahn dienen niedrigere Fahremissionen von Elektroschienenfahrzeugen. Der Rucksack muss vor dem Vergleich zu den Fahremissionen addiert werden. Die Bereitstellung für grünen Stahl und Beton innerhalb von 60 Jahren sowie der Anteil von E-Autos werden sich verändern – aber wie? Ein einigermaßen valides Ergebnis kann nur mit aktuell belegbaren Zahlen erzielt werden. Beispielhaft soll diese Betrachtung für die aktuelle Planung einer ICE Neubau Variante zwischen Hannover und Bielefeld, parallel zur Autobahn A2¹² dargestellt werden:

Die Gestellung der Baumaterialien der 101 km langen H-Bi Variante 10 der DB setzt ca. 2 Mio. t CO₂ frei. Addiert man die Manpower für die Planung, Bauarbeiten etc. hinzu, dann ergeben sich ca. 2,3 Mio. t CO₂ (eigene Rechnung) – ausgehend von einer mittleren Bauzeit derartiger Projekte von ca. 16 Jahren laut EU-Rechnungshof¹³. Dieser CO₂-Invest muss auf alle zusätzlichen Fahrgäste der Strecke während 60 Jahren umgelegt werden. Das ist nicht einfach zu bewerkstelligen, denn die DB-Fahrgastzahlen sind streng geheim. Basierend auf der ICE-Frequenz Hannover-Hamm sowie der daraus geschätzten Belegungszahlen werden aktuell 6 Mio. Fahrgäste pro Jahr (/a)^{14,15} zwischen Hannover und Hamm angenommen. Nach einer gelungenen Verkehrsverlagerung werden 9 Mio. Fahrgästen zugrunde gelegt. Das bedeutet einen Zuwachs von 3 Mio. Fahrgästen.

Abschätzung CO₂-Rucksack pro P pro km bei Neubau ICE Trasse H-Bi

H – Bielefeld CO ₂ -Invest	zusätzliche Fahrgäste/Jahr	über Jahre	Strecke km	ergibt Pkm/60a	=	CO ₂ g/Pkm	Ersparnis CO ₂ g/Pkm
2.300.000 tCO ₂	3.000.000 P/a	60 km	101	18.180.000.000	CO ₂ -Rucksack	127	inkl. CO ₂ -Rucksack durch
Ø Fahrt Emissionen Schiene Fernverkehr/UBA (aktuell ca. 6.000.000 P/a)??					ICE-Emissionen	26	
				Σ1+2	ICE+Rucksack	153	Neubau von HGS
Ø Fahrt Emissionen Elektro Pkw nach UBA				Anteil	E-Pkw-Emissionen	72	300 kmh-Trasse
Ø Fahrt Emissionen Diesel Pkw nach UBA				Anteil	D-Pkw-Emissionen	172	H – Bi
Ø Fahrt Emissionen Pkw Elektro und Diesel gesamt*					E+D-Pkw-Emissionen	157	-4
Ø Fahrt Emissionen Inland Flugverkehr nach UBA**					Flug-Emissionen	297	-144

*[aktuell 40.000 Pkw auf A2 H – Bi]

**[aktuell ca. 2.500.000 P/a K – B]

Daraus ergibt sich ein **CO₂-Rucksack** von 127 g/Pkm addiert mit den Fahremissionen der Bahn im Fernverkehr von 26 g/Pkm = **153 g/Pkm**. Der Vergleich mit dem Pkw-Verkehr bei 15% E-Auto-Anteil ergibt nur noch einen minimalen CO₂-Vorteil von 4 g/Pkm für die Bahn. Der Flugverkehr steht mit 144 g/Pkm CO₂-Miesen immer noch sehr schlecht dar.

Es wird deutlich: durch die CO₂-Emissionen beim Bau von Großprojekten mit Hochgeschwindigkeits-trassen schmelzen die ökologischen Vorteile der Bahn dahin.

Wie hoch kann die CO₂-Ersparnis pro Jahr sein? Eine Hilfe zur Ermittlung der Amortisationsdauer für das Großprojekt Hannover-Bielefeld findet sich in der vom Verkehrsministerium errechneten CO₂-Ersparnis pro Jahr von 40.932 t/a¹⁶! Auf dieser Basis kann **eine Amortisation des CO₂-Invests in ca. 56 Jahren nach Inbetriebnahme erwartet werden; das heißt voraussichtlich um die Jahrhundertwende!** Bei eigener Rechnung ergibt sich eine ähnliche Amortisations-Zeit von **ca. 63 Jahren**. Der Klimawandel wird uns diese Zeit nicht geben!

*Amortisierungsdauer des CO₂-Invests einer ICE-300 km/h-Neubautrasse durch Verkehrsverlagerung
>> CO₂-Ersparnis von Kfz/Autobahn und Flugzeug zur Bahn*

Emissionen der Neubautrasse t CO ₂	Verlagerung P/a	x	Distanz S	=	Personen km pro Jahr	Ersparnis CO ₂ /P km	Ersparnis total/Jahr	Amortisierung in Jahren
2.300.000								
Zugrunde gelegte Ersparnis im Projektinformationssystem PRINS/Bundesverkehrswegeplan 2030 =							40.932 t CO₂	56
Verlagerung Pkw zu Schiene	P/a	2.500.000	x	570	km	1.425.000.000	4	5.700 t CO ₂
Verlagerung Luft zu Schiene	P/a	500.000	x	429	km	214.500.000	144	30.888 t CO ₂
errechnetes Ersparnis =							36.588 t CO₂	63

Bei derartig CO₂-lastigen Großprojekten sollte man sehr genau nach Alternativen suchen – und daher nach einem alternativen Zielfahrplan! Die Neuberechnung des Zielfahrplans darf kein Tabu sein! **Darüber hinaus ist dringend geboten 1. die Bahn-Infrastruktur instand zu setzen, 2. aktuelle Engpässe aufzulösen durch Ausbau, 3. erst dann Neu zu bauen!**

¹² <https://www.hannover-bielefeld.de/info-markt-2024/segment>

¹³ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_DE.pdf

¹⁴ <https://www.bahn.de/>

¹⁵ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/162886/umfrage/auslastung-der-zuege-der-deutschen-bahn-im-fernverkehr-seit-2006/>

¹⁶ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V02/2-016-V02.html

¹⁷ <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/climate-change/#EU-countries>

¹⁸ <https://www.bahn.de/service/ueber-uns/umwelt/co2-uhr>

Die DB im Digitalisierungsrausch

Michael Jung

Über DB-Systel wird wenig geschrieben, kaum einer weiß, wo das Unternehmen angesiedelt ist (Hauptsitz in Frankfurt/Main mit zwei großen Zweigniederlassungen in Berlin und Erfurt), wer es leitet und was genau seine Aufgaben sind. Das Unternehmen hat mehr als 7.000 Beschäftigte.

Das Unternehmensprofil spricht Bände über das Selbstverständnis dieses abgehobenen, im Wesentlichen hinter den Kulissen operierenden Unternehmens. Der normale Bahnkunde und Nutzer der Bahn taucht darin erst gar nicht auf. Der O-Ton im besten Marketingkauderwelsch spricht für sich selbst:

“

Die Zukunft der Bahn ist digital. Dafür bereiten wir den Weg. DB Systel GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main ist hundertprozentige Tochter der DB AG und Treiber der Digitalisierung für alle Konzern-Gesellschaften. Digitalisierung ist der zentrale Erfolgsfaktor für die Zukunft der Bahn. Dafür bereiten wir den Weg. Gemeinsam mit allen Geschäftsfeldern der Bahn und konsequent im Verbund erschließen wir neue Wege im Gesamtsystem Bahn, um die Digitalisierung der Geschäftsprozesse und ganzheitliche digitale Lösungen voranzubringen. Um exzellente Kundenerfahrungen mit starkem Kundennutzen zu schaffen, haben wir ein umfassendes Leistungsangebot aufgestellt, das höchsten IT-Standards und -Anforderungen entspricht.

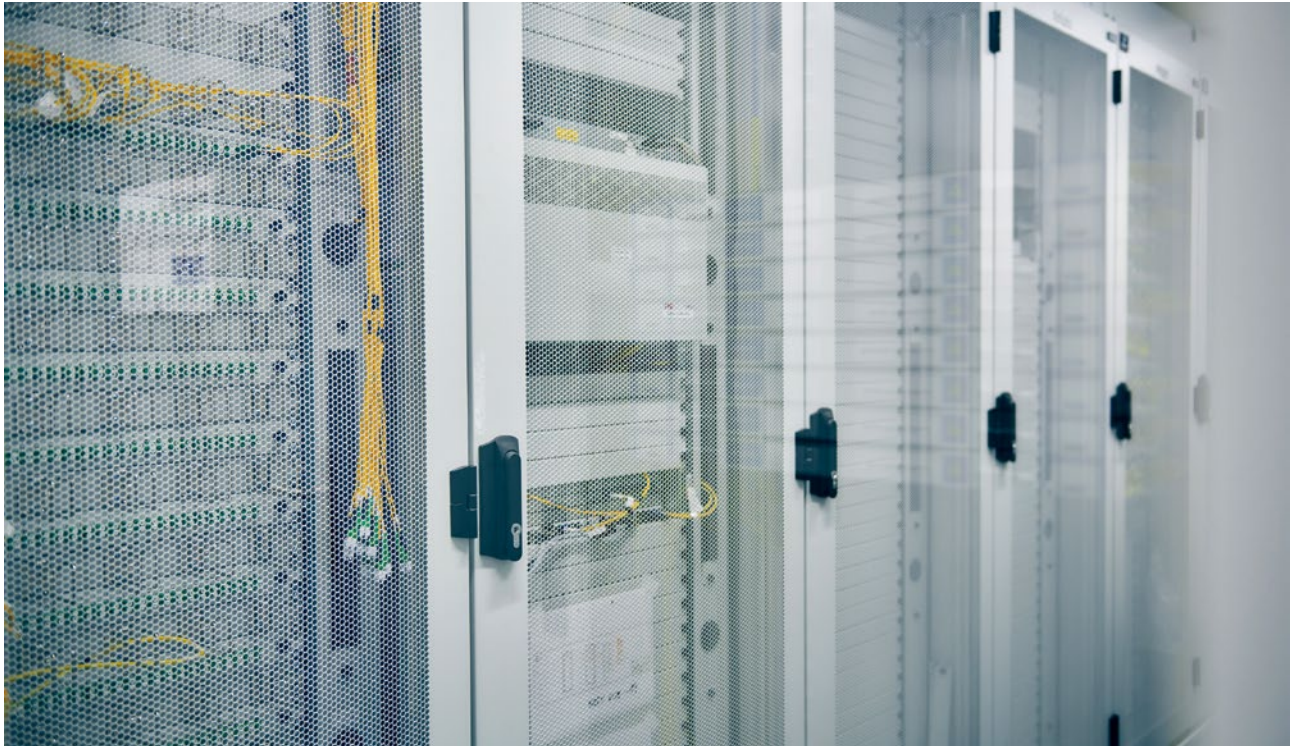
Bei unseren Digitalleistungen schöpfen wir das relevante Potenzial des Markts aus. Unsere strategischen Partnerschaften sind ein wichtiger Baustein, um auf Kundenwünsche und individuelle Konzernbedarfe flexibel reagieren zu können. Gleichzeitig fokussieren wir uns auf bahnspezifische Lösungen, stärken konzernweit digitale Reife und Digitalisierungsfähigkeit und stellen so Effektivität und Effizienz sicher. Auch Nachhaltigkeit in und durch Digitalisierung gewinnt als Teil der Gesamtausrichtung der DB an Bedeutung. Hierzu bringen wir fundierte Bahn- und IT-Kompetenz ein und agieren anbieterneutral für die gemeinsame Zielsetzung. An unseren Hauptstandorten Frankfurt, Berlin und Erfurt sind aktuell über 7.000 Mitarbeitende beschäftigt.

Markttrends frühzeitig erkennen

Für den Fortschritt der Bahn verfolgen wir innovative Ideen und vielversprechende Lösungen konstant. Dazu betreiben wir eigene Ventures, offene Datenplattformen und das Systel-eigene Innovationslab Skydeck. Mit ausgewählten Leistungen und Produkten sind wir auch am externen Markt aktiv. Unser Digital.Trend.Radar gibt regelmäßig relevante Impulse zu den Trends von morgen. Neue und sich weiterentwickelnde digitale Technologien und Trends erschließen und bewerten wir, um für das Gesamtsystem Bahn das einzubringen, was wirklich nutzt. Wir schaffen über branchenweite, interdisziplinäre Netzwerke den Zugang zu Kompetenzen, Daten, Services und Innovationen und fördern zudem eigene innovative Entwicklungen.

In der agilen Arbeitswelt gemeinsam mehr erreichen

Um den permanenten Wandel von ständig neuen Anforderungen zu meistern, braucht es moderne, flexible Organisationsstrukturen. Nur so gelingt die digitale Zukunft der Bahn. Dazu gestalten und forcieren wir schlagkräftige Organisationsformen und vernetzte Wertschöpfung von Business und IT. Agile, eigenverantwortliche Teams und unternehmensweite Netzwerke zeichnen diese neue Arbeitswelt besonders aus. So entsteht gemeinsamer Fokus für variable Anforderungen.



Digitalisierung als Allheilmittel

Quelle: DB AG/Dominic Dupont

Ein paar ausgewählte Fakten:

- ▶ **Cloud-First:** Über 450 Verfahren und Services in die bahneigene Cloud migriert, über 535 Terabyte Storage in der Cloud aufgebaut, flexible Nutzung von 7.000–15.000 virtuellen Servern in der Cloud.
- ▶ **DevOps:** Über 120 Teams aufgebaut, die IT-Services Ende-zu-Ende verantworten.
- ▶ **Innovationshub:** Bereits über 89 Geschäftsideen im Skydeck geboren; mehr als 500 Gäste monatlich als Teilnehmende an Innovations-Events.
- ▶ **Workplace:** Rund 10.000.000 E-Mails pro Monat auf Spam überprüft; 330.000 mobile Endgeräte sind gemanaged und 114.000 Arbeitsplätze digital ausgestattet.
- ▶ **Mitarbeitende:** Über 7.000 Mitarbeitende aus 101 verschiedenen Nationen. Hoher Frauenanteil mit 25,7 % im deutschen IT Branchenvergleich¹ (ca. 17 %).

Award-Gewinne und Auszeichnungen:

- ▶ Con.ect Enterprise Architecture Management (EAM) Award 2022 gemeinsam mit DB Cargo in der Kategorie „EA-Entwürfe und EA-Roadmaps“ mit dem Projekt „EAM zur Unterstützung der Digitalisierungs- und Automatisierungsstrategie der DB Cargo“
- ▶ German Innovation Award 2021 gemeinsam mit DB Regio und DB Vertrieb für die Smartphone-basierte Check in-/Be out-Lösung Tickin.
- ▶ Von Kununu drei Jahre in Folge als Top-Company ausgezeichnet (2022–2024)“

”

Nach dieser Selbstdarstellung scheint DB-Systel ein munteres Eigenleben im Verborgenen innerhalb des DB-Konzerns zu führen, von der Öffentlichkeit und der Politik kaum beachtet und schon gar nicht kontrolliert. Und der Bahnreisende erfährt vielleicht von DB-Systel, wenn mal wieder die Webseite der DB nicht funktioniert. Der Fokus von DB Systel scheint auch weniger darauf zu liegen, das Bahnreisen für den Normalkunden einfacher zu machen als mehr auf der Gewinnung irgendwelcher Awards und scheinbar innovativer Lösungen und natürlich der Rationalisierung im DB-Konzern zu liegen.

Der Bahnkunde hingegen bekommt nur mit, dass es nahezu unmöglich geworden ist, anonym, ohne Preisgabe seiner Mailadresse oder Handy-Nummer, Bahn zu fahren, dass man als Bahncard-Besitzer faktisch gezwungen ist ein Handy mit der DB-Navigator-App bei sich zu haben. Die analoge Bahncard als Plastikkarte wurde trotz massiver Kundenproteste einfach abgeschafft.

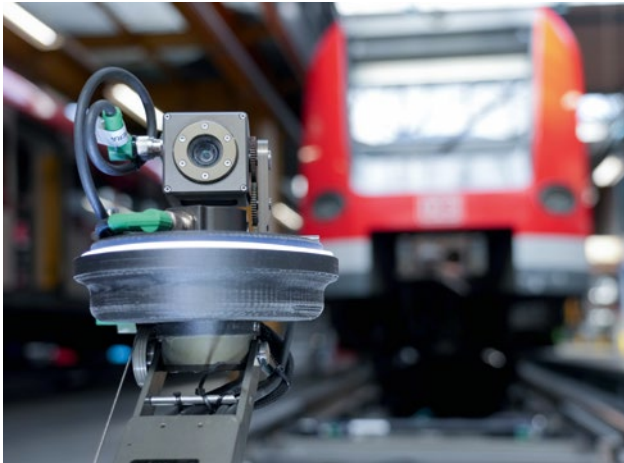
Jeder Schritt, den man auf einer Bahnreise macht, wird mittlerweile von DB-Big Brother is watching you verfolgt. Seien es nun die 11.000 vom DB-Konzern betriebenen Video-Kameras in den Bahnhöfen und die zusätzlich 50.000 Videokameras in der von der DB betriebenen Nahverkehrsflotte (Angaben lt. Deutsche Bahn Integriertem Konzern-Zwischenbericht Jan.–Juni 2024, S.15), seien es nun die auf einer Bahnreise teilweise im Minutentakt aufploppenden Mails mit Informationen wie sich die Verspätung aufbaut und ob man den Anschluss noch bekommt oder nicht bekommt, dann doch wieder bekommt. Ebenso problematisch ist die geplante Ausstattung des Zugpersonals besonders im Nahverkehr mit Bodycams, die Einrichtung der Corporate Security-Plattform (CSP) und die „Ausstattung aller Mitarbeitenden im DB-Konzern mit einer eigens entwickelten App, auf der jederzeit und überall Ereignisse und Beobachtungen mit Sicherheitsbezug erfasst werden können, die über geschäftsfeldspezifische Melde- und Berichtssysteme in die CSP einfließen, um jederzeit ein umfassendes konzernübergreifendes Lagebild zu erstellen.“ **Das ist Überwachungsstaat hoch drei.** In der Öffentlichkeit wurde diese DB-Übergriffigkeit, was die Erfassung von personenbezogenen Daten angeht, bisher nie thematisiert.

In die Verantwortung von DB-Systel fallen auch die neuen Fahrzielanzeiger, die zwar mehr Informationen bereitstellen als früher, aber aufgrund der Menge an Informationen nicht mehr barrierefrei sind, d. h. für ältere Leute kaum zu lesen. Am liebsten möchte DB-Systel auch die gedruckten Aushangfahrpläne – ein Informationsinstrument für Bahnreisende seit über 150 Jahren – abschaffen. Dies konnte im ersten Anlauf noch durch massive Kundenproteste verhindert werden. Der nächste Versuch Aushangfahrpläne gänzlich abzuschaffen, in Schweden und Norwegen leider bereits umgesetzt, steht garantiert auf der Agenda von DB-Systel. Den Digitalisierungsfetischisten bei der DB schwebt ein nur noch elektronisch verfügbarer Fahrplan vor, der Dank KI faktisch jede Minute geändert werden kann. Dann wird es auch immer schwieriger sein, der DB eine Verspätung nachzuweisen. Gleichermaßen kann so auf Tagesbasis das Zugangebot geändert werden. Z. T. kann man schon heute erleben, dass Züge aus angeblich technischen Gründen ausfallen. Die eigentliche Ursache dürfte eher sein, dass der Zug einfach gestrichen wurde, weil er nicht ausreichend ausgelastet war und sich die auf diesen Zug gebuchten Reisenden problemlos auf andere Züge verteilen lassen.

Die DB verfolgt unbeirrt das Zielbild: „Schaffung einer digitalen Bahn“, d. h. eine integrierte und gesamtgesellschaftliche Digitalisierung, sodass ein vernetztes Gesamtsystem im Systemverbund Bahn entsteht.“ Nach den Beschreibungen der DB ist **Digitalisierung das Zauberwort und der Lösungsschlüssel für alle Probleme**, angefangen von den Werkstätten, der unzureichenden Flottenverfügbarkeit, der mangelnden Pünktlichkeit, der Sicherheit auf den Bahnhöfen, den Problemen bei der Zugdisposition und dem Fachkräftemangel. Ob das die Beschäftigten der DB auch so sehen, darüber schweigt sich die DB aus. Immer mehr werden die Mitarbeitenden zu Handlangern der zentralisierten digitalen Steuerung, pragmatische Entscheidungen vor Ort sind nicht mehr möglich. **Langjährige Erfahrung und entsprechendes im Betriebsdienst erworbenes Fachwissen werden entwertet, im Schnellverfahren ausgebildete Seiteneinsteiger sollen die in Rente gehenden klassischen Eisenbahner ersetzen.** Das führt vielfach zur Resignation der Mitarbeitenden. Und die Reisenden sind immer häufiger irritiert, wenn die zentral für ganz Norddeutschland (mit Ausnahme des Hamburger Hauptbahnhofs) von der Betriebsleitzentrale in Hannover aus gesteuerten Bahnsteigansagen mit dem, was sich gerade vor Ort abspielt, nicht zusammenpassen.

Wurde man früher Fahrdienstleiter nur nach jahrelanger Beschäftigung im Betriebs- und Streckendienst, soll man heute innerhalb von 6 Monaten zum „Zugverkehrssteuerer“, so das neue Wort für Fahrdienstleiter, als Seiteneinsteiger ausgebildet werden. Dann sitzt man Dank Digitalisierung vor 10 Bildschirmen zusammen mit drei Telefonen in einem Großraumbüro und soll z. B. von Hannover aus den Zugverkehr in Emden steuern, obwohl man nie vor Ort gewesen ist und die Lage der Weichen und Signale und die kritischen Stellen vor Ort nicht kennt. Ob das gut geht, ist mehr als fraglich.

Genauso fraglich ist, ob man die Beschäftigten, die man über die Strategie der „innovativen Personalgewinnung“ wie „Green Empowerment Strategie, Age-Diversity-Recruiting-Strategie, das Metaverse-Projekt“ angeheuert hat, auch langfristig halten kann. Die Auszeichnung des DB-Konzerns in der „Brigitte-Modern-Work-Studie mit fünf Sternen für exzellente Arbeitsbedingungen und Vielfalt“ alleine macht noch keine pünktliche Bahn. Denn bei allen Awards, nach denen die DB auf allen Ebenen giert, zumindest, wenn man



Quelle: DB AG/Dominic Dupont

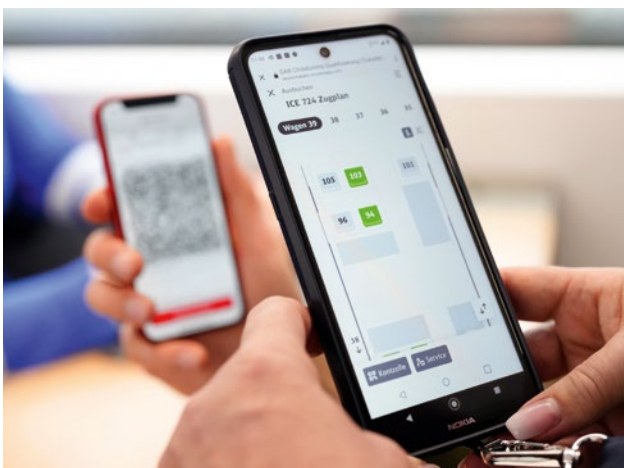


Quelle: DB AG/Volker Emersleben

17
17.1

Überwachungsstaat DB

- ▶ K.I.-gestützte Reparaturen
- ▶ Mitarbeitende mit Bodycams
- ▶ DB-Navigator mit Kundendaten
- ▶ ca. 11.000 Video-Kameras an den Bahnhöfen
- ▶ ca. 50.000 Video-Kameras in S-Bahnen und Nahverkehrszügen



Quelle: DB AG/Oliver Lang



den Darstellungen in den Geschäftsberichten Glauben schenken darf, kommt es doch darauf an, was für die Kunden der Bahn dabei rumkommt. Und ob die kurzfristig angeheuerten Beschäftigten auch langfristig gehalten werden können, damit sie das bahnspezifische Know-how aufbauen können, darüber schweigen sich die grafisch aufwendig gemachten Berichte der DB aus.

Bei aller Begeisterung für Projekte der Digitalisierung bleibt festzuhalten: Digital lässt sich weder der Dreck in den Bahnhöfen beseitigen, Toiletten in den Zügen säubern oder eine Weiche im Netz wechseln. Daher macht das woke Digitalgeblubber aus der Vorstandsetage der DB noch lange keine bessere Bahn.

(alle Zitate aus: Deutsche Bahn, Integrierter Zwischenbericht Januar-Juni 2024, bzw. Webseite von DB-Systel, aufgerufen 19.1.2025)

Recht auf analoges Leben – oder steht DB eher für „Digitale Barriere“?

Andrea Goller, Martin Schwager

Im Januar 2025 lud Verdi zur Veranstaltung über „**Mobilität im Alter**“ vor der Bürgerschaftswahl in Hamburg ein: Die Vertreter aller beteiligten Parteien bekennen sich nachdrücklich zu einem „**Recht auf ein analoges Leben**“!

Recht auf ein analoges Leben – ist das in unserer Zeit überhaupt noch realistisch? Und inwieweit ist es längst schon nicht mehr gegeben? Überall ist von Inklusion die Rede. In Deutschland definiert das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in § 4 den Begriff Barrierefreiheit. **Das gilt auch für den barrierefreien Zugang zu Informationen und Dienstleistungen.**

Parallel schreitet die Digitalisierung, das weltweit gepriesene Allheilmittel für Probleme aller Art, auch bei der Deutschen Bahn zügig voran (siehe dazu auch den Artikel „Fetisch Digitalisierung“ von Michael Jung im Alternativen Geschäftsbericht 2022). Dabei wird in vielen Bereichen der analoge, also barrierefreie Zugang zu Dienstleistungen erschwert oder sogar ganz gestrichen.

Digitalcourage e. V., ein Verein, der sich für eine lebenswerte Welt im digitalen Zeitalter und für digitale Mündigkeit einsetzt, hat eine Petition zu dem Thema gestartet: „**Recht auf Leben ohne Digitalzwang ins Grundgesetz**“.¹ Grundlage ist ein juristisches Gutachten des „Netzwerk Datenschutzexpertise“²

Auch der Publizist Heribert Prantl hat diese Forderung aufgestellt und schlägt vor, Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes um den Satz zu erweitern: „**Der mündige Bürger hat ein Recht auf einen analogen Zugang zur Daseinsvorsorge**“³

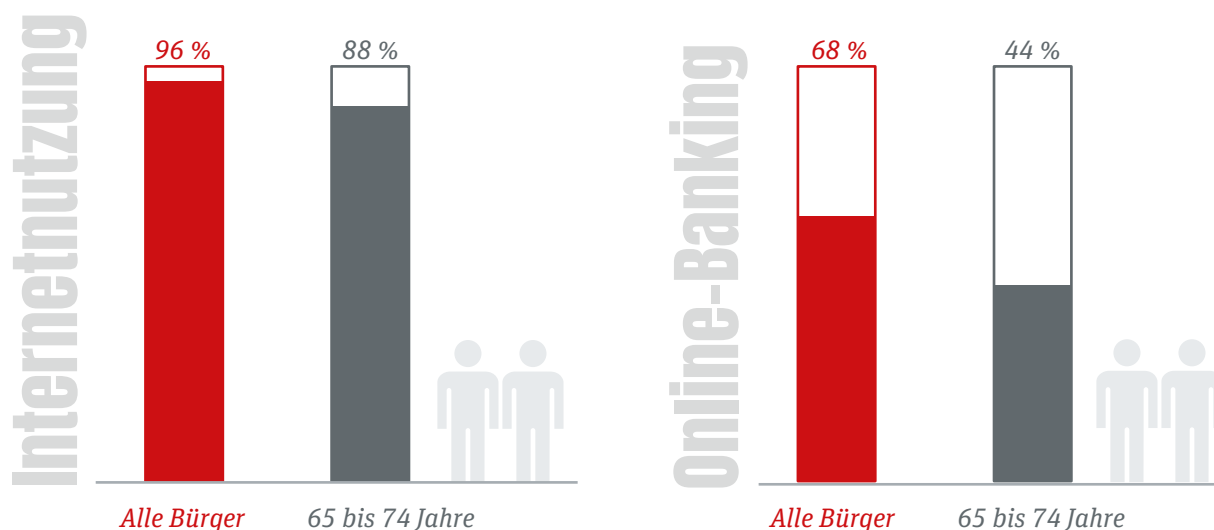
Laut statistischem Bundesamt nutzten 2024 96% der Bundesbürger das Internet, 68% hatten zudem Online-Banking. Bei der Gruppe der 65–74-jährigen sah das schon anders aus: 88% vs. 44%. Für Ältere dürften die Zahlen noch deutlicher abfallen. Eindeutig zeigt sich, dass große Bevölkerungsgruppen weiterhin ausschließlich analog unterwegs sind. Hinzu kommt noch eine zunehmende Sorge vor Hackerangriffen und Datendiebstahl.

Alle diese Menschen drohen schleichend von der Beförderung ausgeschlossen zu werden, sind oft nicht in der Lage, sich dagegen zu wehren, nehmen den Pkw, obwohl sie ihn nicht mehr beherrschen – oder bleiben dann still zu Hause!

¹ <https://digitalcourage.de/blog/2024/petition-fuer-recht-auf-ein-leben-ohne-digitalzwang-gestartet>

² https://www.netzwerk-datenschutzexpertise.de/sites/default/files/gut_2024_digitalzwang3.pdf

³ Kolumne 30.1.25, Süddeutsche Zeitung



Technologienutzung

Quelle: statistisches Bundesamt

Auf welchem Weg ist die DB?

2023 gab es Besorgnis erregende Nachrichten: **Sparpreise** sollten nur noch digital aufschlagfrei buchbar sein. Später nahm man dieses radikale Vorhaben zurück, aber man musste eine E-Mailadresse und eine Handynummer angeben, um ein Ticket zu erhalten, das dann auch streng personenbezogen und nicht mehr veräußerbar war. Nach Protesten wurde auch diese Einschränkung zurückgenommen. Aktuell sollen nur noch Reisebüroagenturen mit DB-Lizenz einen Aufschlag nehmen.

Dafür dann 2024 der nächste Angriff: Die **BahnCard** gibt es nur noch digital in der NavigatorApp, alles natürlich aus Gründen des Umweltschutzes. Man kann sich zwar umständlich einen Ausdruck erstellen, aber **Grundlage bleibt ein Online-Konto bei bahn.de**. Und BahnBonus-Vorteile sind auch nur noch digital zu bekommen.

Die „**NavigatorApp**“: Eigentlich eine tolle Sache. Klappte bisher einwandfrei, praktisch, in Sekundenschnelle Verbindung gefunden und gebucht, mit SEPA-Mandat bezahlt, Natürlich **zu dem Preis, dass ungefragt diverse Daten an fremde Unternehmen weitergeleitet werden**.

Aber: Neuerdings geraten selbst Menschen ins Schleudern, die mit digitalen Systemen gut zurechtkommen. Man steht am Gleis, ist langjähriger Kunde, will ein Ticket buchen – plötzlich heißt es, „Ihre Bankverbindung kann nicht verifiziert werden“. Und nun sucht man eine Lösung: Anderes Zahlungsmittel, dafür alles nochmal von vorn – geht auch nicht. Der Zug läuft ein. Ich soll nun eine Fremdfirma beauftragen: „Verimi“ oder „Tink“ – nie gehört. Trotzdem versuche ich es bei Letzterer: Nun kommt es: **Dort soll ich dann meine sensiblen Konto Zugangsdaten für das Online-Banking eingeben! Etwas, wovor mich meine Bank immer warnt! Niemals werde ich das tun!**

Aber nicht alle werden dem – besonders unter Zeitdruck – widerstehen. Und damit wird es Datendieben leicht gemacht, mit ähnlichen gefälschten Seiten an sensible Kontodaten zu gelangen.



Quelle: unsplash/Mika Baumeister

Parallel dazu erfolgt der schleichende Abbau von Schaltern oder ganzen Reisezentren, Einschränkung der Öffnungszeiten, überall Reduzierung von Personal, selbst in den Zügen. Seit 2022 gibt es auch dort keinen Fahrkartenverkauf mehr.

Fahrkartenautomaten sind umständlich zu bedienen, benötigen selbst für Akademiker eine gewisse Einarbeitung und sind für Menschen mit verschiedensten Einschränkungen sowieso nicht nutzbar. Auch das D-Ticket sollte ausdrücklich nur digital verwendbar sein, im Bereich des HVV gibt es allerdings eine praktische Plastikkarte – es geht also.

Dafür kann man aber dort seit 2024 **nicht mehr im Bus mit Bargeld bezahlen**. Viele ältere Menschen nutzten bislang diese Möglichkeit – man sieht sie nicht mehr... **sie bleiben einfach zuhause**

Informationen sind mit der Navigator-App eigentlich gut zu erhalten. Oft allerdings sehr nervig, wenn jede Minute etwas Neues – teils Gegensätzliches – erscheint. Und: Zuverlässigkeit ist längst nicht immer gegeben, ohne fundierte Bahn- und Lokalkennntnis läuft man leicht in die Irre oder verzichtet auf durchaus erreichbare Anschlüsse.

Aber analog? Gerade noch konnte verhindert werden, dass Fahrplanaushänge einfach abgeschafft werden. Behindertenverbände kritisieren zu Recht, dass optische und akustische Infos oft nicht übereinstimmen. Den beliebten „Zugbegleiter“ in gedruckter Form gibt es schon Jahre nicht mehr. Und **Störungsmeldungen kommen meist viel zu spät oder gar nicht – oder sind widersprüchlich**. Ausgefallene Züge verschwinden einfach vom Bildschirm – gleichzeitig am besten noch die Durchsage, betreffender Zug „stehe auf Gleis X bereit“. An dem liest man dann „Nicht einsteigen“ bei geöffneter Türfreigabe ...

Fazit: Selbst für Otto Normalbahnfahrer ist eine Reise mit der DB immer ein kleines Abenteuer. Für Menschen mit Einschränkungen oder ohne digitale Unterstützung wird sie leicht zu einer nicht zu bewältigenden Aufgabe. **So könnte Digitalisierung ohne „Rückfallebene“ sogar am Ende die Mobilitätswende gefährden.**

Aussicht:

Bisher wenig öffentlich diskutiert, startet am 28.6.25 das **BFSG (Barrierefreiheitsstärkungsgesetz)** auf Basis von EU-Vorgaben. Es gilt zwar nicht rückwirkend, sollte aber für die Umsetzung der Barrierefreiheit in allen öffentlichen Unternehmen deutliche Fortschritte bringen. **Dem wird sich auch die DB stellen müssen.**



Die Auflösung der Standards im Tunnelbrandschutz

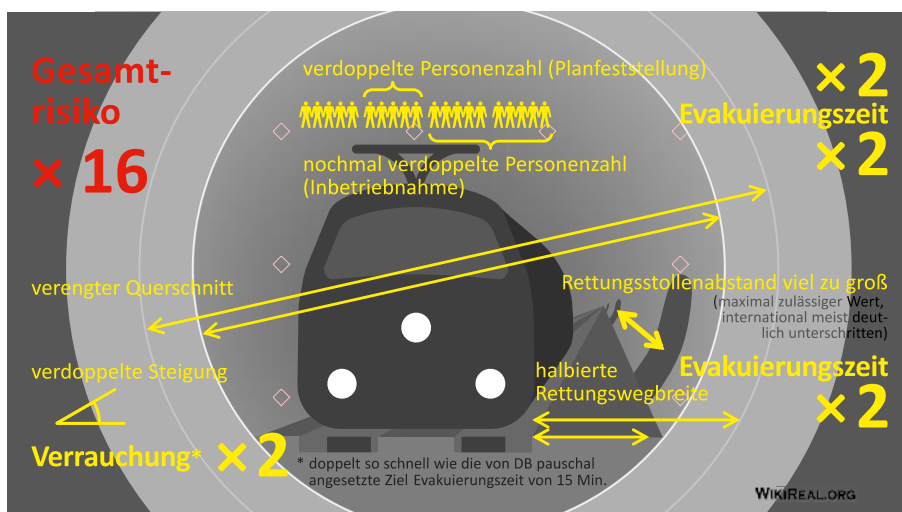
Bahn, EBA, Politik und Medien: Augen zu und durch

Christoph Engelhardt

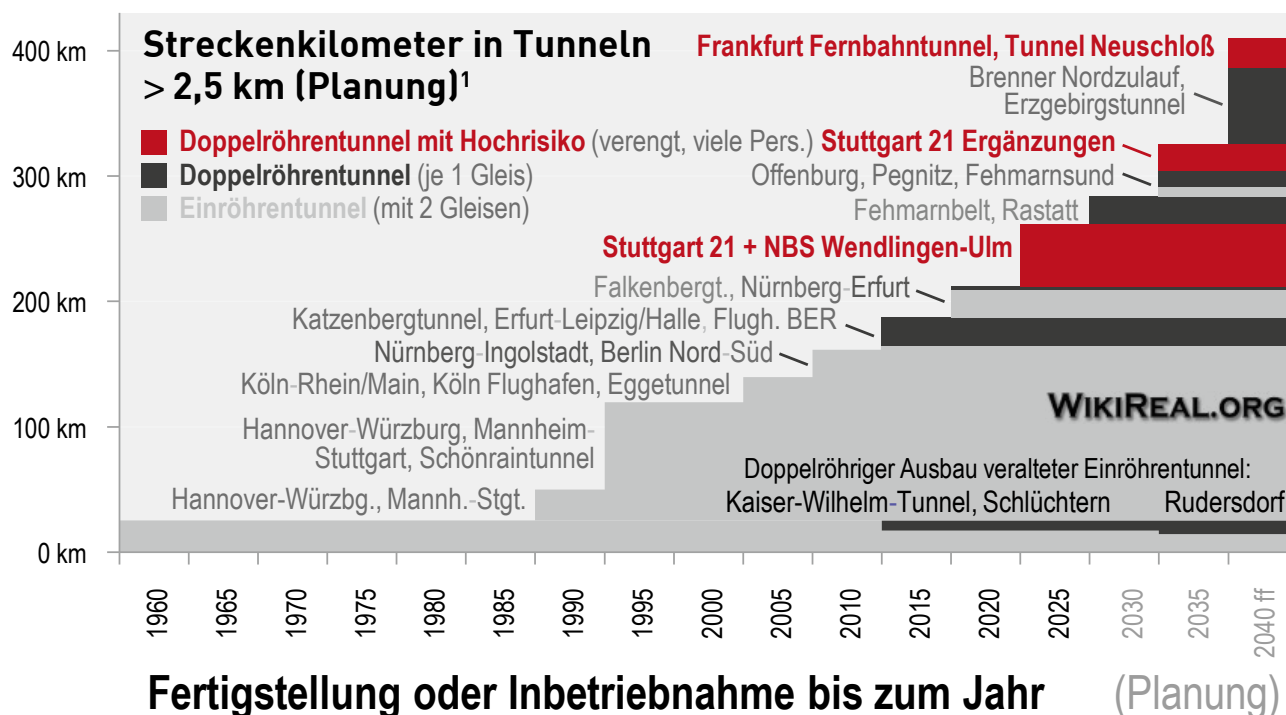
16-faches Risiko, aber gleiche Sicherheit? Unbemerkt von der breiten Öffentlichkeit vollzieht sich bei der Deutschen Bahn AG die Auflösung der Standards im Tunnelbrandschutz. Züge mit extrem hoher Personenkapazität sollen durch besonders enge Tunnel fahren. Das betrifft zig Kilometer neue Tunnel bei Stuttgart 21 (S21) sowie dessen Ergänzungen etwa durch den Pfaffensteigtunnel und bspw. auch den geplanten Frankfurter Fernbahntunnel. Die dort gegenüber dem Üblichen etwa vervierfachte Personenzahl trifft auf Rettungswege, teils nur halb so breit wie gewöhnlich, und Rettungsstollen zwischen den Doppelröhren in Maximalentfernung (international meist viel kürzer). Gleichzeitig kommt in den verengten Röhren der Rauch etwa doppelt so schnell wie von der Bahn angesetzt. Im Ernstfall sind aberhundert Tote zu befürchten. Wie so etwas gebaut werden kann? – Es wurde nie geprüft.

Der Brand im Tunnel ist eine reale Gefahr. Es besteht kein Zweifel, dass der Fall eines im Tunnel liegen gebliebenen und in Brand geratenen Zuges beherrscht werden muss. Das ist die Grundlage der maßgeblichen Richtlinien und wurde auch von der Deutschen Bahn etwa zu S21 vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) ausdrücklich bestätigt. Jedes Jahr bleiben in Deutschland unzählige Züge auf offener Strecke liegen, auch brennend. Brände von Personenzügen in Tunneln gab es zuletzt außerhalb Deutschlands: 2023 bei Terfens im Inntal, 2020 im norwegischen Ulrikentunnel sowie im tschechischen Ejovice-Tunnel oder 2009 im chinesischen Wushaling Tunnel, als sich 1.700 Passagiere zu Fuß in Sicherheit bringen mussten. Trotz glimpflichen Verlaufs und gelungener Evakuierung gab es selbst bei diesen Fällen einige Verletzte durch Rauchvergiftungen.

Bisher international einheitliches Verständnis. Entsprechend der realen Gefahr wird weltweit ein hoher Aufwand getrieben, den Zuginsassen eine echte Chance auf Selbstrettung zu ermöglichen. Dies entspricht der Forderung der europäischen Richtlinie TSI SRT, die „Selbstrettung und Evakuierung“ zu „ermöglichen“. Auch ist der Zeitraum dafür zu ermitteln und im Notfallplan zu dokumentieren. In der Folge erreichen auch die europäischen Tunnel ein relativ einheitliches Sicherheitsniveau (Abb. S. 136).



Hochrisiko-Auslegung am Beispiel der Stuttgart 21-Tunnel. Der aus Kostengründen verengte Querschnitt führt zu einer beschleunigten Verrauchung und einer halbierten Breite der Rettungswege. Zusammen mit der nahezu vervierfachten Personenkapazität der Züge führt zu einem untragbaren Risiko.



Explosionsartige Vermehrung langer Tunnel in Deutschland nach 1985. Die Schnellfahrstrecken brachten einen starken Zuwachs. Ab 2010 werden v. a. Doppelröhrentunnel gebaut, seit S21 überwiegend mit Hochrisiko, also mit extrem überhöhter Personenkapazität der Züge und teils stark verengt.

Die deutsche Tunnelrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamts übersetzt die Vorgabe der TSI in eine der international stärksten Leistungsanforderungen, so heißt es in § 1.3: „Für Tunnel ist [zur Planfeststellung] ein Rettungskonzept aufzustellen, das die Selbst- und Fremddrettung gewährleistet.“ Das bedeutet die rechtzeitige Entfluchtung vor der Verrauchung, nachgewiesen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik. So etwas ist aber bisher für keinen deutschen Tunnelneubau bekannt.

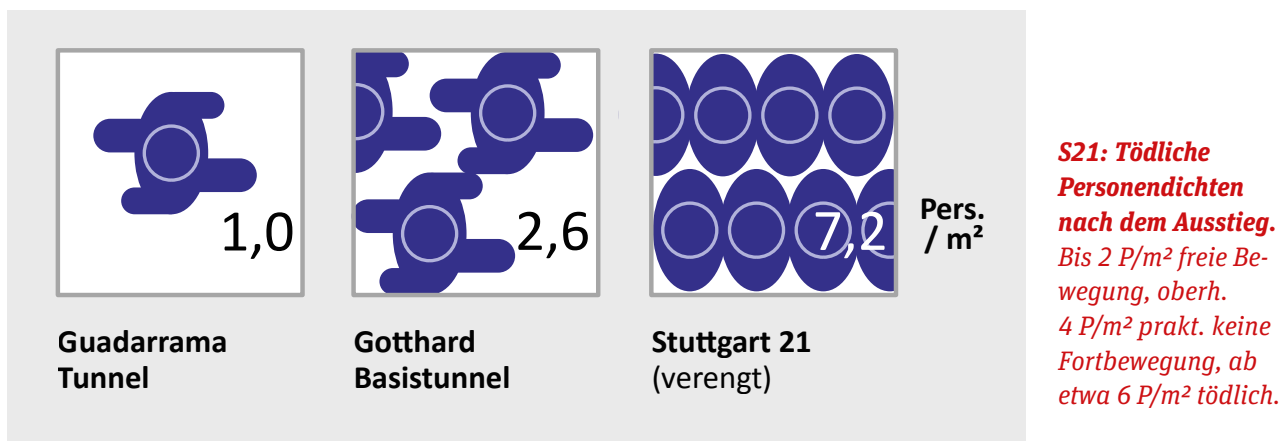
Die Gefahr für Tunnelbrände nimmt zu. In Deutschland haben sich seit 1985 die Strecken-Kilometer, die durch Tunnel bspw. mit mehr als 2,5 km Länge verlaufen, von 25 km auf 410 km (inkl. geplanter Projekte) vermehrt, getrieben vor allem von den neuen Schnellfahrstrecken (SFS). Damit steigt auch das Risiko für einen Brand im Tunnel extrem an. Darüber hinaus werden die Neubaustrecken zunehmend mit hohen Steigungen gebaut. Diese führen etwa bei ICEs zu einer 2,5-fach höheren Wahrscheinlichkeit für einen Brand in Verbindung mit den Antrieben.² Grund sind die erhöhten Belastungen, die bei S21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (NBS) in extrem langen Steigungen und einer maximal ungünstigen Fahrdynamik (Beschleunigung und Bremsen immer gegen das Gefälle) auf die Spitze getrieben werden, insbesondere bei Vollauslastung der Züge.

Vom Regelprofil zu beliebiger Auslegung. Ab 2010 wurden in Deutschland vor allem Doppelröhrentunnel gebaut. Solange sie mit dem Regelprofil gebaut wurden und mit gängigem Zugmaterial (z. B. ICEs) befahren wurden, erreichten sie das international übliche Sicherheitsniveau. Beispiele sind der Katzenbergtunnel im Rheintal und die Tunnel der Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle: Finne-, Bibra- und Osterbergtunnel (Abb. S.136).

Bei S21 wurde nun der Großteil der Tunnelprofile aus Kostengründen mit einem stark verengten Querschnitt geplant. Grund war die Gefahr für ein Aufquellen des Anhydritgesteins. Der Rauch verteilt sich hier deutlich schneller und der Rettungsweg schrumpft etwa auf die halbe Breite, also das Mindestmaß von 1,20 m, zusätzlich immer wieder durch Einbauten auf 90 cm eingeengt.

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_längsten_Tunnel_in_Deutschland

² https://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Trassierung/ICE-Brände



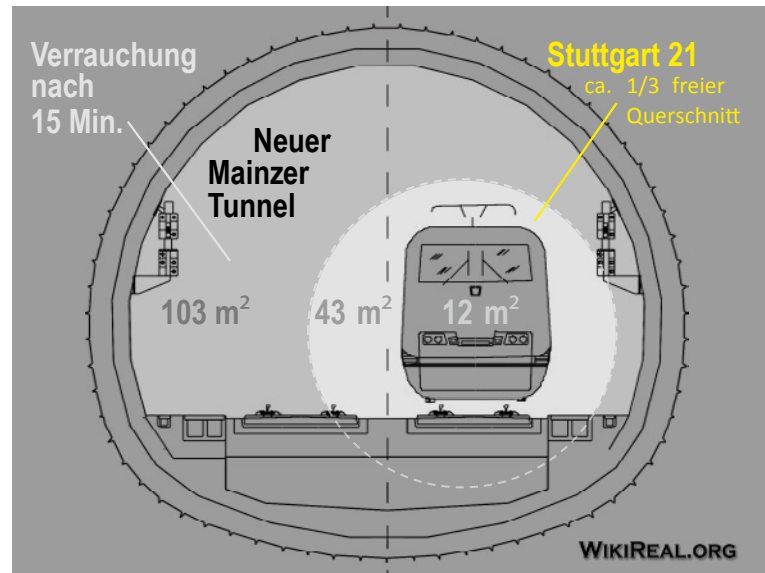
Diese Engpässe sind Gift für die Evakuierung, führen zu gefährlichen Staus und einer überproportional verlangsamt Entfluchtung. Nach § 2 Abs. 2 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung ist beim Abweichen von der Regel die gleiche Sicherheit nachzuweisen. Das geschah aber nicht bei den stark verengten Tunneln. Geprüft wurde lediglich, ob noch ausreichend Platz für die Oberleitung ist.

400 m lange Doppelstock-Monsterzüge. Bisher fuhren nur Fernverkehrszüge ähnlich ICEs durch derart lange Tunnel, auch international. Bei S21 kamen nun in der Planfeststellung Regionalverkehrszüge hinzu, Doppelstockzüge mit rund zweimal so vielen Insassen. Aber auch hier wurde nicht die gleiche Sicherheit nachgewiesen, weder von der Bahn noch vom EBA. Dabei brauchen doppelt so viele Personen auch doppelt so lange für die Selbstrettung. Und mit den 2022 in Stuttgart für 2,5 Mrd. Euro neu angeschafften Regionalzügen vom Typ Alstom Coradia Stream HC, die auch in 4-fach-Traktion fahren sollen, verdoppelt sich die Zugkapazität ein weiteres Mal auf nun bis zu 3.681 Personen pro Zug, ohne dass deren Evakuierung im Tunnel geprüft worden wäre. Dabei ergeben sich bei einem vollen Doppelstockzug bei den schmalen Rettungswegen allein nach dem Ausstieg schon tödliche Personendichten wie bei der Loveparade in Duisburg (s. Abb.). Und es gibt keinen Plan, wie ein geordneter Ausstieg sichergestellt werden soll, wenn die Reisenden Feuer und Rauch im Rücken haben und Panik aufkommt. Bei den Tunneln der NBS ist der Querschnitt nicht so stark verengt wie bei S21, sie machen mit der 15 km langen Kombination aus Steinbühl- und Boßlertunnel, dem Alvorland- und Alabstiegstunnel mehr als die Hälfte der 60 km langen Strecke aus, obwohl sie nicht ein Gebirge unterquert. Vielmehr liegt der Scheitelpunkt 160 m höher als bei der alten Geislinger Steige. Bei diesen Tunneln resultiert das hohe Risiko im Brandfall aus der hohen Passagierkapazität der bis zu 400 m langen Doppelstockzüge. Dies gilt auch für den Frankfurter Fernbahntunnel, der ebenfalls mit solchen Zügen befahren werden soll, und zukünftig wohl auch für den Tunnel Neuschloß der SFS Frankfurt-Mannheim.

In den engen Tunneln kommt der Rauch deutlich schneller. Für Frankfurt hatte die Bahn ausführlich Varianten diskutiert und dabei wiederholt darauf hingewiesen, dass sich in engeren Doppelröhrentunnel (ggü. Einröhrentunneln) der Rauch schneller ausbreitet. In den S21-Tunneln ist 1/3 so viel Platz für den Rauch wie etwa im Neuen Mainzer Tunnel, für den die Bahn mit einer Verrauchung nach 15 Minuten rechnet. Aber wieviel schneller der Rauch die Fliehenden in der engen Röhre einholt, wurde zu keiner Zeit ermittelt, auch nicht für andere deutsche Doppelröhrentunnel. Ein Vergleich mit Literaturwerten ergibt 7–8 Minuten für die engen S21-Tunnel und bspw. 8–10 Minuten für den Frankfurter Fernbahntunnel. Das ist nicht viel Zeit für Tausende Menschen über einen schmalen Rettungsweg.

Minuten bis der Rauch kommt, Stunden für die Evakuierung. Die Bahn gibt für die Evakuierung durch die 2 m breiten Fluchttüren im Tunnel 100 Pers./Minute an. Das entspricht dem etablierten deutschen „vfdb“-Standard³ für Evakuierungsrechnungen, der insbesondere für Tunnel empfohlen wird. Wird nach diesem Standard die gesamte „Räumzeit“ der Selbstrettung für das maßgebliche „worst credible“ Szenario berechnet, ergeben sich 78 Min. für die engen S21-Tunnel, rund 60 Min. für Pfaffensteig- und Frankfurt-Fernbahntunnel mit etwa 1,5 m Rettungswegbreite, 48 Min. für den Alabstiegstunnel und 38 Min. für die restlichen Tunnel der NBS (Abb. S. 136).

S21: Für den Rauch nur 1/3 so viel Platz wie in einem Tunnel mit 15 Min. Verrauchung. Die DB weiß, dass engere Tunnel schneller verrauchen, ermittelt aber nicht die Zeit dafür (Zeichnung Neuer Mainzer Tunnel und Zugprofil aus⁴).



Im Ernstfall aber hunderte Tote. Diese Evakuierungszeiten liegen Faktoren über dem 15 Min. Evakuierungsziel der Bahn und noch deutlicher über einer realistischen Zeit für die Verrauchung. Züge mit derart vielen Passagieren dürften dort gar nicht fahren. Im Minimum müssten Stehplätze vor Einfahrt in den Tunnel geräumt werden, wie bspw. vor der Einfahrt in den Gotthard-Basistunnel.

Internationaler Vergleich – das Geisterfahrerproblem. Tatsächlich ist aber aufgrund der kurzen Verrauchungszeiten allein schon der Abstand von 500 m zwischen den Rettungstollen zur Nachbarröhre zu weit. International wurde für die meisten Tunnel (bei breiteren Rettungswegen und weniger Passagieren) ein wesentlich kürzerer Abstand gewählt, dementsprechend liegen diese Tunnel fast alle unter 15 Min. Räumzeit nach vfdb, teils deutlich (Abb. S. 136).⁵ Es stellt sich also das Geisterfahrerproblem: Entweder sind die deutschen Monsterzug-Tunnel falsch ausgelegt oder aber alle anderen mehr als 50 internationalen Tunnel. In Spanien gilt die Vorschrift, dass bei mehr als 1.000 Passagieren der Rettungstollenabstand maximal 250 m betragen darf. Wir reden aber von fast 3.700 Insassen.

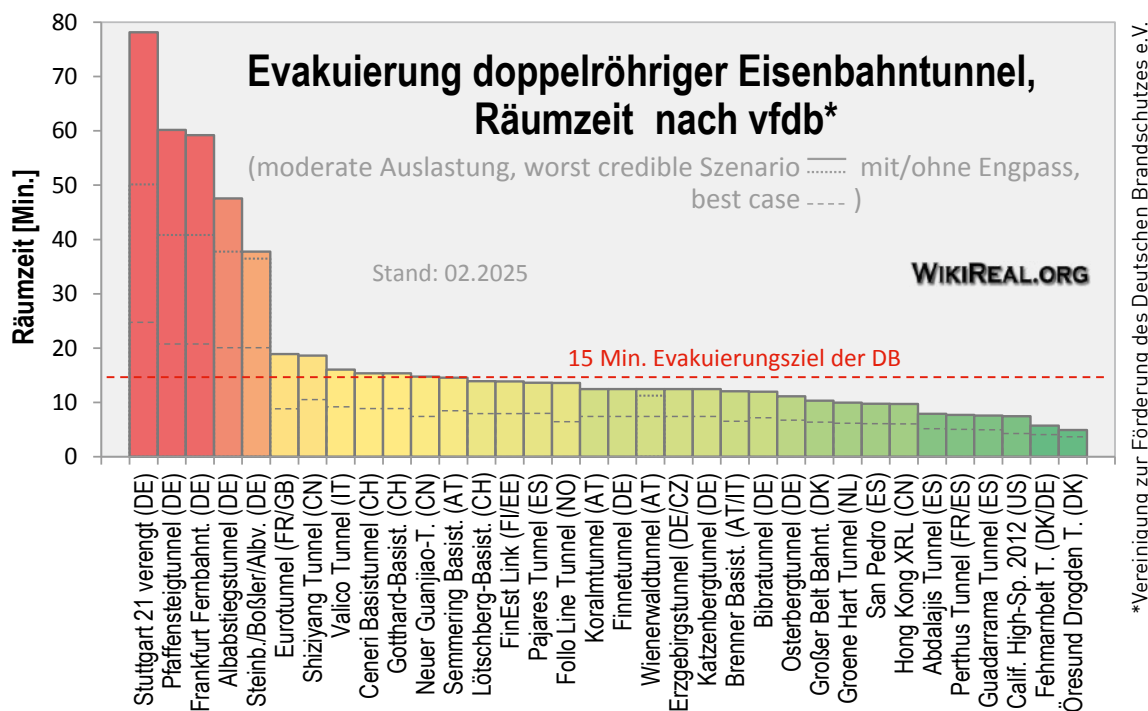
Das Eisenbahn-Bundesamt hat die „License to kill“. Mehrere Gerichtsverfahren wurden über viele Jahre zum Brandschutz in den unterirdischen S21-Verkehrsanlagen bis zum VGH angestrengt. Sie wurden alle formaljuristisch entschieden, etwa wegen fehlender Klagebefugnis – bevor die Mängel im Brandschutz überhaupt gerichtlich bewertet wurden. Es klingt paradox, aber Bahnfahrer dürfen demnach nicht dagegen klagen, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Selbstrettung in den Tunneln nicht geprüft hat, eben weil es gesetzlich verpflichtet ist, diese zu prüfen. Der Sicherheitsanspruch der Allgemeinheit wird dabei dadurch hinreichend abgedeckt, dass bspw. die Feuerwehr in der Planfeststellung konsultiert wird.

Die Feuerwehr war massiv getäuscht worden. Tatsächlich war aber die Feuerwehr wie auch die Öffentlichkeit von der Bahn über alle Jahre massiv getäuscht worden. So hieß es bspw., bei S21 würden die breitesten Rettungswege in Europa gebaut (es sind die schmalsten), die 500 m Rettungstollenabstand seien die „Norm“ (die meisten Tunnel, für die dieser Maximalwert gilt, unterschreiten ihn deutlich), die S21-Tunnel seien „genauso wie woanders auch“ gebaut (dabei gibt es dort viel breitere Rettungswege, größeren Querschnitt und viel weniger Passagiere), die Technik in den Zügen sei gekapselt, so dass es nicht mehr zum Brand kommt (bei Montabaur brannte der Trafo eines ICE und der Zug stand 4 Min. nach dem Halt im Vollbrand), etc. pp.

³ Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e.V.

⁴ H. Quick et al., „Challenging urban tunnelling projects in soft soil conditions“, 2008

⁵ https://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel



Geringe Überlebenschance in den Hochrisikotunneln (rot), vor allem aufgrund hoher Zugkapazitäten. In den darüber hinaus verengten Tunneln werden auch noch Engpässe auf den schmalen Rettungswegen zugelassen und führen zu lebensgefährlichen Stauungen. Dort kommt auch der Rauch deutlich schneller als nach den von der DB angesetzten 15 Minuten.

Das gefälschte Rettungskonzept. Auch das von der Feuerwehr angeforderte Rettungskonzept wurde ihr jahrelang nicht geliefert. Dann wurden von der Bahn 11 Min. Evakuierungszeit dargestellt, die durch Simulationen belegt sein sollten. Diese gab es aber noch gar nicht, und sie erbrachten später vielmehr 15 Minuten. Darüber informierte man die Feuerwehr aber nicht, so dass sie im falschen Glauben zustimmte. Abgesehen davon war dabei nur der „best case“ betrachtet worden und nicht das maßgebliche „worst credible“ Szenario (knapp 40 Min. Räumzeit bei damals halb so vielen Personen), von dem die Bahn weiß, dass es beherrscht werden muss. Konsequenterweise wurde dieses „corpus delicti“ aus der Planfeststellung herausgehalten. Für das Gericht spielten alle diese Täuschungen keine Rolle, da es in die Sachkritik nicht einstieg.

Keine Nachbesserungen möglich. Die Klagen sollten Nachbesserungen beim Brandschutz durchsetzen. Der Bahnanwalt machte aber in einem seiner Schriftsätze klar, dass das nicht mehr geht. So können etwa zusätzliche Rettungsstollen aus statischen Gründen nicht nachträglich ergänzt werden. Angesichts des ausgeschöpften Rechtswegs und eines Zeitbedarfs von weiteren Jahren für neue juristische Verfahren gingen die Kritiker des Brandschutzes am 19.04.2024 in einer Pressekonferenz an die Öffentlichkeit.⁵

Das „Universal-Brandschutzkonzept“. Die Bahn reagierte schnell mit der Aussage, das S21-Brandschutzkonzept sei „von der Art der eingesetzten Züge unabhängig“. Eine solch epochale Entdeckung eines Notfallkonzepts unabhängig von der Personenzahl müsste international Furore machen, könnte man doch damit Milliarden Euro sparen. Entsprechend wurde die Bahn in einem offenen Brief aufgefordert, diesen Durchbruch im Tunnelbrandschutz darzustellen. Zu sechs weiteren Punkten wurde angefragt: Wie nachgewiesen wurde, dass die „Selbstrettung gewährleistet“ ist. Wie und mit welchem Ergebnis die von der Bahn im S21-Rettungskonzept ausdrücklich geforderte Dimensionierung der Rettungswege erfolgt war, was auch eine Studie des EBA fordert zusammen mit der Dimensionierung des Rettungsstollenabstands entsprechend der Personenzahl. Gefragt wurde auch nach den Räumzeiten, der Personendichte auf dem Rettungsweg und der Verrauchungszeit.

Professioneller Faktencheck

- ▶ Professionelle Moderation
- ▶ Öffentlich übertragen, Videoaufzeichnung
- ▶ Abstimmung zu Themen und Dokumenten
- ▶ Metaplan-Technik
- ▶ Belege für sämtliche Aussagen
- ▶ Arbeitsgruppen und Folgetermine bei Bedarf

Elemente eines professionellen Faktenchecks, den Bahn und EBA fürchten, „wie der Teufel das Weihwasser“.⁶

Augen zu und durch. Erstmals hat die Bahn hierzu auf einen offenen Brief nicht geantwortet. Projektchef Olaf Drescher duckte sich komplett weg. Das ist einem Großkonzern unwürdig, auch angesichts der Verantwortung für die Reisenden. Entsprechend ging der offene Brief dann an das EBA.⁷ Von dort wurde nicht wie verlangt auf die Einzelfragen geantwortet, sondern summarisch, an den angesprochenen Punkten vorbei sowie mit zahlreichen Falschaussagen und Täuschungen.⁸

Keine Antwort ist Entkräftung genug. Zu dieser Situation wurde auch der S21-Lenkungskreis und damit die BW-Landesregierung zur Rede gestellt. Es folgte eine Kaskade von Falschaussagen, etwa: Die S21-Tunnel hätten die „höchsten Sicherheitsstandards“, seien wie alle anderen Tunnel gebaut, die Kritiker brächten nur „immer wieder die gleichen Behauptungen“. Damit wird übergangen, dass noch nie Antworten in der Sache gegeben wurden. Neu ist außerdem die inzwischen vervierfachte Personenzahl, die Eingeständnisse von Bahn und EBA, dass Rettungswege und Rettungstollenabstand entsprechend der Personenzahl hätten dimensioniert werden müssen u. v. m. Der SWR hatte zur neuerlichen Brandschutzkritik auch zwei Fachleute zitiert: „Dennoch sagen Experten und Wissenschaftler wie Hans Leister und Urs Kramer, dass man sich der Kritik der Ingenieure, Physiker und Analysten annehmen müsse, um sie zu diskutieren.“ Gleichwohl hakte auch der SWR nicht nach, als es weder Antworten noch Diskussion gab.

Was nicht passt, wird passend gemacht. Es fehlt also bis heute an einem nachvollziehbaren Rettungskonzept in den von Monsterzügen befahrenen und teils gefährlich verengten Tunneln. Das Eisenbahn-Bundesamt hat indessen die Anforderung, dass die „Selbstrettung gewährleistet“ werden muss, aus der neuen, ab 01.01.2025 gültigen Fassung ihrer Tunnelrichtlinie gestrichen. Damit fehlt dieser Nachweis dennoch für die früheren Genehmigungen. Für die Zukunft gelten nun allein die Anforderungen der TSI SRT, die gleichwohl überall sonst zu Tunneln führen mit einer Räumzeit von 15 Min. oder darunter. Die Kritiker haben angesichts der Zeitkonstanten juristischer Verfahren einen professionellen Faktencheck angeregt (Abb.). Dass sich Bahn und EBA diesem verweigern, spricht nicht für die Stärke ihrer Argumentation. Politik, Bürger und Medien sollten das aber einfordern zur Klärung der offenen Fragen, bevor es zu einer Katastrophe kommt.

⁵ 19.04.2024, Pressekonferenz „Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21“ https://wikireal.org/w/images/5/52/2024-04-19_PM_WikiReal_ABgS21_Ing22_-_Kein_Zug_wird_fahren_bei_Stuttgart_21.pdf

⁶ https://wikireal.org/w/images/f/f5/2024-04-19_PK_-_Kein_Zug_wird_fahren_bei_Stuttgart_21_%28Folien%29.pdf

⁷ 22.05.2024, Offener Brief an EBA-Präsident Stefan Dernbach, „Stuttgart 21: Fehlender Brandschutz in den Tunneln. Baustopp sofort!“ https://wikireal.org/w/images/0/0e/2024-05-22_Wikireal_ABgS21_Ing22_an_EBA_-_Offener_Brief_und_Aufforderung_Baustopp_sofort.pdf

⁸ https://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel/Verfahrensmängel

Drei Bahnländer im Vergleich

Benedikt Weibel

Deutschland, Österreich, Schweiz: was für ungleiche Studienobjekte! Zwei ehemalige Imperien und ein Kleinstaat, der gelernt hat, sich zwischen den Großmächten zu behaupten. Seit dem Ende des Ersten Weltkriegs hat Österreich etwa gleich viel Einwohner wie die Schweiz, ist aber doppelt so gross. Im großen Krieg führte der Mangel an Kohle in der Schweiz zu Einschränkungen des Bahnangebots. Deshalb beschloss die Regierung Anfang der 1920er-Jahre, das Bahnnetz zu elektrifizieren. In der Folge wurde nicht nur das Netz praktisch vollständig elektrifiziert, es entstand auch eine breit diversifizierte Bahnindustrie, die lange Zeit in Sachen elektrische Traktion eine führende Rolle spielte. Dies und das Fehlen einer Automobilindustrie machten die Schweiz zu einem Bahnland. Noch heute hinken Deutschland (62 Prozent elektrifiziert) und Österreich (74 Prozent) weit hintennach.

Nach dem Zweiten Weltkrieg sah die Landkarte wieder anders aus. In der Bundesrepublik etablierte sich die DB. Die Weltwirtschaft entwickelte sich formidabel, bis der Erdölshock 1973 das Wirtschaftswunder schlagartig beendete. Der Güterverkehr, bei vielen Bahnen der wichtigste Umsatzträger, brach zusammen. In den folgenden Jahren herrschte Ratlosigkeit und Depression.

Es ist eine Ironie der Geschichte, dass ein Ereignis, das sich mittlerweile als Phantom erwiesen hat, in der Schweiz eine Renaissance der Bahn auslöste. 1985 traf sich das Parlament zu einer Sondersession, um über Maßnahmen gegen das Waldsterben zu debattieren. Im Zentrum standen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr. Das Parlament beauftragte die Schweizer Bahnen, das Halb-Preis-Abonnement auf 100 Franken zu verbilligen und das angedachte Konzept Bahn 2000 für einen massiven Angebotsausbau zur Entscheidungsreife zu bringen.

Das Halb-Preis-Abo für 100 Franken wurde 1987 eingeführt. Im ersten Jahr nach seiner Einführung stieg der Verkehr um 17 Prozent. Nach zwei Jahren hatte sich die Anzahl der Abonnements um das Dreifache auf Zwei Millionen vervielfacht.

«Häufiger, rascher, direkter» war die Devise von Bahn 2000. Zu diesem Zweck wurde ein völlig neuer Fahrplan entwickelt. Danach plante man die dafür notwendigen Investitionen. Regierung und Parlament stimmten dem Projekt zu. Ende 1987 genehmigte die Schweizer Bürgerinnen und Bürger das Vorhaben in einer Volksabstimmung. Am 12. Dezember 2004 wurde Bahn 2000 in Betrieb genommen. Seither wird in der Schweiz von Überall nach Überall mindestens jede Stunde eine öffentliche Verkehrsverbindung angeboten, in den vielen Relationen jede halbe Stunde.

1991 verabschiedete der Rat der Europäischen Gemeinschaften die Richtlinie 91/440 über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, welcher sich auch die Schweiz nicht entziehen konnte. Ihr Kern besteht aus vier Maßnahmen:

- 1| die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen;**
- 2| die finanzielle Sanierung der Eisenbahnunternehmen;**
- 3| die Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Infrastruktur (mindestens rechnerisch und organisatorisch);**
- 4| Zugangsrechte zu den Eisenbahnnetzen.**



Mit der vierten Maßnahme wurden die Bahnnetze (partiell) für den Wettbewerb geöffnet. Lizenzierte New Entrants können auf dem Netz der nationalen Bahnen Fahrplan-Slots beantragen. Für einen Zuglauf haben sie, wie neu auch die herkömmlichen Eisenbahnunternehmen, eine Trassengebühr zu bezahlen. Diese bemisst sich gemäß der EU-Richtlinie nach den direkten Kosten des Betriebs. Die Differenz zwischen den Vollkosten und den direkten Kosten bezahlt der Staat. Was bedeutet: Jeder Zug, von wem er auch betrieben wird, ist subventioniert. Diese Entlastung und die gemäß der EU-Richtlinie erfolgte finanzielle Sanierung haben den Staatsbahnen die Manövrierfähigkeit zurückgegeben.

Im Gefolge der Liberalisierungswelle in den 1990er Jahren herrschte in vielen Teilen der Wirtschaft eine Euphorie, der wir auch bei den SBB erlegen sind. Wir führten Fusionsgespräche mit Trenitalia Cargo und der Chiltern Railway in England, die glücklicherweise nie zu einem Abschluss kamen. Viel größer noch wurde in Deutschland gedacht. Die DB sollte an die Börse gebracht werden, was angesichts der Tatsache, dass jeder Zug subventioniert wird, jeder marktwirtschaftlichen Logik widerspricht. Zudem wollte die DB in den Kreis der weltgrößten Logistikunternehmen aufsteigen. Diese strategischen Höhenflüge hatten fatale Folgen. Die Flughöhe vernebelte den Blick auf die tägliche operative Herausforderung, was die sprichwörtliche Eisenbahnkultur beschädigte. Noch schlimmer: die oberste Priorität in diesem Geschäft – Erhaltung und Modernisierung der Infrastruktur – wurde sträflich vernachlässigt. Zugute halten darf man der DB, dass sie nach der Wende die Reichsbahn erfolgreich in die DB integrierte.

Seit Jahrzehnten beschäftigen sich die Bahnen der Alpenländer mit der Frage, wie sie die aus dem 19. Jahrhundert stammenden Transitlinien durch die Alpen dem Stand der Technik anpassen wollen. Bis heute hat nur die Schweiz geliefert. Sie verfügt als einziges Alpenland über nicht nur eine, sondern mit dem Lötschberg und dem Gotthard gar zwei zeitgemäße Nord-/Südachsen.

Im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz hat Österreich den nationalen Personen-Fernverkehr für den Wettbewerb geöffnet. 2008 gründeten zwei private österreichische Investoren zusammen mit der französische Staatsbahn SNCF die WESTbahn. In einem ersten Schritt sollten Züge zwischen Wien und Salzburg angeboten werden. Die neue Bahn nahm ihren Betrieb am 1. Dezember 2011 auf. Drei Tage vorher flutete die ÖBB den Bahnmarkt mit 1,5 Millionen Tickets zu 9 €, gültig für eine beliebige Fahrt auf dem gesamten Netz. Kaum den Betrieb aufgenommen, musste sich der Newcomer rekaptalisieren. Es folgten andere Schikanen,

wie ungerechtfertigte Erhöhungen der Infrastruktur-Benutzungsgebühr. Der jahrelange Rechtsstreit wurde erst in diesem Jahr zugunsten der WESTbahn entschieden.

Als Präsident des Aufsichtsrates der WESTbahn habe ich mich oft gefragt, wieso Österreich das Bahnnetz geöffnet hat, wenn der Platzhirsch den Newcomer derart behindern kann. Wenn es die Idee war, durch den Wettbewerb die ÖBB zu verbessern, war sie durchaus erfolgreich. Die ÖBB und ihr Image sind besser geworden. Und sie verbessert sich weiter. Dazu hat auch das 2021 eingeführte Klimaticket beigetragen, wovon auch die WESTbahn profitiert. Mittlerweile fährt die WESTbahn über Salzburg hinaus nach Innsbruck, Bregenz, München und Stuttgart.

Um den Vergleich zwischen den drei Ländern messbar zu machen, habe ich drei etwa gleich lange Relationen zwischen Landes- bzw. Kantonshauptstädten ausgewählt.

Die Beispiele aus Österreich und der Schweiz sind von der Topografie her vergleichbar

	Züge/Tag	erster Zug	letzter Zug	Fahrzeit ¹
Magdeburg – Dresden (227 km)	19	04.11	21.12	2h35
Salzburg – Klagenfurt (218 km)	16	06.16	21.12	3h21
Sion – Aarau (205 km)	31	04.46	21.57	2h25

Das ist keine repräsentative Stichprobe. Die Tendenz ist aber klar: Das Bahnangebot ist in der Schweiz mit Abstand am besten. Wenn die Qualität der Leistungserbringung, sprich die Pünktlichkeit der Züge, einbezogen wird, vergrößert sich der Vorsprung der Schweiz, und Österreich holt gegenüber Deutschland auf.

Bezüglich ihrer Struktur sind die drei Staatsbahnen vergleichbar. Bei allen ist die Infrastruktur in den Konzern integriert. Das ist gut so. Das sage ich aufgrund meiner Erfahrung in der Leitung sowohl einer Staatsbahn als auch einer privaten Bahn. Entscheidend ist die Diskriminierungsfreiheit. Und die ist in der Schweiz besser gewährleistet als in Deutschland und Österreich, weil die Trassenpreise nicht von der Staatsbahn festgelegt werden, sondern in einer Verordnung der Regierung.

Ich betone diesen Aspekt, weil der Wahlsieger in Deutschland offenbar Lust hat, die DB zu zerschlagen. **«Das Kind mit dem Bade ausschütten»**, sagt eine alte Volksweisheit dazu.

¹ Häufigster Wert

19
19.0

ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT DEUTSCHE BAHN 2024

Quelle: unsplash/Christian Lue

Arno Luik, wie beurteilen Sie derzeit den Zustand der Deutschen Bahn?

Interview mit Arno Luik in Neues Deutschland 4.9.2024

Stefan Berkholz, Arno Luik

Unternehmen kurz vor dem Kollaps?

Vor ein paar Jahren sagte ich: Die Bahn ist in einem wohl irreparablen Zustand. Heute sage ich: Diese Bahn ist, egal wie viele Milliarden man in sie steckt, nicht mehr zu reparieren. Der Kipppunkt zur Sanierung ist überschritten. Wir werden niemals mehr eine Bahn bekommen, wie wir sie mal hatten. Die Selbstverständlichkeit des Zugfahrens, wie es für viele Generationen normal war, wird es nicht mehr geben. Zugreisen mit dieser runtergerockten Bahn sind heute Abenteuerreisen. Komme ich an? Klar, Sie werden Ihr Ziel irgendwie erreichen, aber Sie wissen nicht, wann genau. Nehmen Sie also bei längeren Fahrten eine Zahnbürste mit. Was ich hier sage ist keine Polemik. Seit Jahren fallen jährlich über 100.000 Züge komplett aus. Die Pünktlichkeitsquote der Bahn liegt momentan knapp über 50 Prozent, einzigartig in Westeuropa. Aber diese Quote sagt wenig aus. Denn Bahnchef Lutz erklärte vor einiger Zeit, dass „Züge, die nicht losfahren, auch nicht zu spät ankommen können“. Zugausfälle tauchen also in der DB-Verspätungsstatistik gar nicht auf. In der verqueren Logik des Noch-Bahnchefs ist die perfekte Bahn also eine Bahn, in der gar keine Züge mehr fahren. Früher, zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn, hat man sofort gemotzt, wenn der Zug drei Minuten zu spät war. Heute sind die Reisenden so konditioniert, dass sie es fatalistisch-buddhistisch akzeptieren, wenn ein Zug stundenlange Verspätungen hat. 1999, kurz bevor Hartmut Mehdorn leider Bahnchef wurde, lag die Pünktlichkeitsquote übrigens noch bei über 90 Prozent – damals konnte man die Uhr noch nach der Bahn stellen.

Was ist denn konkret schlechter geworden im deutschen Bahnverkehr?

Mein Gott, wo soll ich anfangen? Es ist ja fast vergessen: Deutschland war mal Bahnland, Vorbild für fast alle Eisenbahnen dieser Welt. Die Schweizer schauten über die Grenze und staunten: Wie machen die das bloß? Und heute? Die Deutsche Bahn ist Objekt des Spotts – weltweit. Die Schweizer lassen viele ICEs, Stolz dieser Deutschen Bahn AG, oft nicht mehr in ihr Land. Sie haben keine Lust, ihre perfekten Fahrpläne durch diese deutsche Lotterbahn kaputtmachen zu lassen. Und so müssen die ICEs, die nach Zürich wollen, oft in Basel umkehren und traurig-verschämt zurückschleichen. In den vergangenen 25 Jahren sind über 100 Groß- und Mittelstädte vom Fernverkehr abgehängt worden, für Millionen Bürger wurde so das Bahnfahren erschwert und unattraktiv. Industrieanschlüsse wurden von über 12.000 auf heute noch knapp 2.000 reduziert. Das Gleisnetz von über 40.000 Kilometern auf heute 33.000 Kilometer zurückgebaut – ein Rückbau von über 20 Prozent. Wäre das mit den Autobahnen so passiert – es wäre das totale Chaos. Und dieses Chaos hat man nun auf der Schiene. Ökologische Verkehrswende? Vergessen Sie es.

Die „Süddeutsche Zeitung“ berichtete jüngst, Fahrpläne würden permanent geändert, Fahrzeiten würden mittlerweile nur noch geschätzt und nicht mehr berechnet. Pures Chaos?

Vor ein paar Jahren sagte mir ein Disponent der Bahn, dass das runtergerockte Streckennetz nur noch zwei Drittel der Züge verkraftete und der Rest irgendwie irgendwo reingestopft werden müsse. Fahrplan ade. Vor ein paar Tagen sagte dieser Disponent zu mir: Das Netz verkraftet bloß noch ein Drittel der Züge. Fahrplan komplett ade. Es ist schon putzig, dass nun ein DB-Aufsichtsrat solch ein Versagen feststellt. Es ist auch sein Versagen. Er hätte besser aufpassen müssen. Dass diese Bahn so kläglich daher rumpelt – auch seine Schuld: Der DB-Aufsichtsrat hat all die Dinge abgesegnet, die zum Zerfall der einst so stolzen Deutschen Bahn geführt haben.

„*Der Zustand dieser Bahn spiegelt den Zustand dieser Gesellschaft wider. Die Leute, vor allem auf dem Land, sehen ihre vernagelten Bahnhöfe, die stillgelegten Strecken. Sie fühlen sich abgehängt und vernachlässigt. Das schafft Frust, Verzweiflung, Wut. Und von da ist es nicht mehr weit bis zur AfD.*

Beim Lesen überkommt einen der Eindruck, nun würde das letzte Stündlein schlagen. Kann man diese Zustände nicht schon viel länger beobachten?

Das Rattern Richtung Abgrund ist eine lange Entwicklung, die 1994 mit der Bahnreform so richtig Fahrt aufnahm. Die Politik beschloss damals, die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zu privatisieren, in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, um an die Börse zu gehen. Für die Börse muss man sexy sein. Für Investoren muss man gut aussehen, schlank und attraktiv sein. Und das heißt: Sparen, sparen, wo es nur geht. Und wo es auch nicht geht. Die rotgrüne Regierung unter Schröder/Fischer machte 1999 Hartmut Mehdorn zum Bahnchef. Fatal. Unter seiner Regentschaft und mit Duldung der rotgrünen Regierung begann die rücksichtslose Demontage der Bahn.

„*Er ließ Schienen, Weichen, Kreuzungen rausreißen, verkaufte Land, verscherbelte Bahnhöfe. Mehdorn – ein Totengräber der Bahn.*

Kurz nach Amtsantritt verkündete er: „Unser Markt ist nicht Deutschland. Unser Markt ist die Welt“. Und so agierte er. Mit der Staatskasse im Hintergrund transformierte er rücksichtslos die Deutsche Bahn. **In einem imperialen Kaufrausch schuf er einen global agierenden Logistikkonzern.** 2022 war die Bahn in über 140 Ländern unterwegs, sie machte gut 50 Prozent ihres Umsatzes im Ausland. Diese Auslandseinsätze verschlingen Ressourcen, lenken ab vom eigentlichen Geschäft: dem Zugfahren in Deutschland. Ärgerlich: Die Bundesbürger finanzierten die imperiale Überdehnung dieses Konzerns – und was bekamen sie dafür hierzulande? Zerfall, Verspätungen, Ärger, Verdruss. Milliarden Euro, die für die Instandhaltung der Bahninfrastruktur hierzulande notwendig gewesen wären, verschwanden beim Kauf von Firmen im Ausland, Milliarden, die sich nie amortisieren. Dass nun der Logistikkonzern DB Schenker verkauft wird, der vor allem im Ausland Geschäfte macht – ein überfälliger Schritt, verzweifelte Notwehr. Aber das wird diese systematisch kaputtgemachte Bahn nicht mehr retten.

Sie sprachen davon, dass Herr Mehdorn den Grundstein für diese Probleme gelegt hat. Wie sehen sie die aktuelle Führung der Bahn?

Mehdorns Geist schwebt immer noch über der Führungsriege. Noch-Bahnchef Richard Lutz ist seit mehreren Jahrzehnten bei der Bahn, aber er ist keine wirklicher Bahner: groß geworden unter Mehdorn und Grube, agierend als Controller, später als Finanzvorstand. Von ihnen hat er sein Handwerk gelernt. Er hat all die Spar- und Zerstörungsprogramme, diese desaströsen Auslandsgeschäfte abgenickt, durchgewunken, mitgemacht. Er – ein Mittäter für das Desaster – kann diese Bahn nicht retten, garantiert nicht. Und das gilt für den gesamten Bahnvorstand. Vielleicht hilft nur eins: Ab mit ihnen in die Schweiz. Manageraustausch – wie es den Schüleraustausch gibt. Die Schweizer können entsetzt schauen und garantiert viel verbessern. Die Deutschen können staunen. Und ungeheuer viel lernen. Viele Jahre wird das dauern.

Wer sind die Hauptschuldigen?

Dass die Bahn hierzulande in diesem kläglichen Zustand ist – dafür gibt es natürlich Verantwortliche. Sie sitzen im Bundeskanzleramt, im Verkehrsministerium, im Verkehrsausschuss. Die Damen und Herren dort installierten an der Spitze dieses so wichtigen Unternehmens Männer, die am Anfang ihrer hochdotierten Bahnkarriere keine Ahnung von ihrem Job hatten. Sie alle, ausnahmslos, kamen aus der Auto- oder Luftfahrtindustrie. Bahn-Azubis. Grotesk. Würde der Fußballverein Union Berlin, wenn er einen Mittelstürmer braucht, ihn von einem Schwimmverein holen? Aber genau das ist bei der Bahn passiert. Die Namen dieser Bahn-Azubis: Dürr. Mehdorn. Grube. Sie machten aus einer perfekt funktionierenden Bahn einen milliardenverschlingenden Moloch, der unaufhaltsam auf den Abgrund zu rumpelt.

Ein großes Ärgernis sind aus Sicht vieler Leute die überhöhten Gehälter und riesigen Bonuszahlungen, die an den Bahnvorstand fließen. Ist das nicht krank, wenn die Leistung nicht stimmt?

Wie soll man Bürgern, die am Ende des Monats Mühe haben, über die Runden zu kommen, vermitteln, dass unlängst der Bahnvorstand zu seinen überaus üppigen Gehältern noch sechs Millionen Euro Extra-Boni bekam? Wofür? Dass die Züge ausfallen? Dass ich mich täglich über die Bahn aufregen muss? Intern, bei den Bahnmitarbeitern, sorgen diese unverdienten Boni für eine überaus schlechte Stimmung. Viele sind in der inneren Emigration – verheerend für einen Laden, der am Rande des Zerfalls ist. Die Leute an der Basis, vor allem jene mit Kundenkontakt, müssen viel aushalten: Hohn, Spott, Anpöbeleien. Sie haben das Gefühl: Wir müssen den Kopf hinhalten für den Unfug, den die Damen und Herren im Berliner Bahn-Turm produzieren. Boni für Manager, die für alle im Land sicht- und spürbar ihr Handwerk nicht beherrschen? Und dann auch noch Millionen ausgeben – wie gerade bekannt wurde – für „externe Berater“, 93 Millionen allein in den Jahren 2022/2023. Für irgendwas, man weiß nicht für was – das verrät diese Regierung nicht.

Ist das Ganze eine Systemfrage, Ausdruck eines entfesselten Kapitalismus?

Jeder sieht: Da läuft etwas fundamental aus dem Ruder. Und so kann man diese 93 Millionen als Symbol sehen.

„Zig-Millionen für fragwürdige Berater in einem Moment, in dem die Bahnchefs 30.000 Mitarbeiter entlassen wollen. So etwas sorgt letztendlich für Politikverdrossenheit.“

Der Zustand dieser Bahn spiegelt den Zustand dieser Gesellschaft wider. Die Leute, vor allem auf dem Land, sehen ihre vernagelten Bahnhöfe, die stillgelegten Strecken. Sie fühlen sich abgehängt und vernachlässigt. Das schafft Frust, Verzweiflung, Wut. Und von da ist es nicht mehr weit bis zur AfD.

Ist die Bahn noch zu retten?

Ich sagte am Anfang: Der Kipppunkt zur Sanierung ist überschritten. Ein Beispiel: Um auf den Zustand der Schweiz zu kommen, was das Mindestziel für diese Industrienation sein sollte, müsste das deutsche Schienennetz augenblicklich um 25 000 Kilometer erweitert werden. Ein Ding der Unmöglichkeit. **Es ist einfach zu viel zerstört worden. Und so fehlt es dieser Bahn fehlt an allem: an Loks, Schienen, Zügen, Personal. Aber vor allem: an Know-how.** Seit 1994 ist etwas nahezu Perfektes perfekt zerschlagen worden. Zerstören ist einfach. Aber das perfekt Zerstörte wieder perfekt aufzubauen – kaum möglich. Ein Wiederaufbau wird Generationen beschäftigen. Gibt es dazu den politischen Willen? Ich glaube nicht. Das zeigt das Handeln der derzeitigen Bundesregierung: Vorfahrt Auto. Wie immer.

“

*Würde der Fußballverein Union Berlin,
wenn er einen Mittelstürmer braucht, ihn
von einem Schwimmverein holen?
Aber genau das ist bei der Bahn passiert.*

“

*Seit 1994 ist etwas nahezu
Perfektes perfekt zerschlagen worden.
Zerstören ist einfach. Aber das perfekt
Zerstörte wieder perfekt aufzubauen –
kaum möglich.*

20
20.1

Die Bahn muss und kann gerettet werden.

Das bedarf einer Neuordnung der DB, aber keiner Zerschlagung.

Michael Jung

Im Wahlkampf fordern CDU/CSU wie auch FDP und Teile der Grünen plakativ eine Zerschlagung der Deutschen Bahn AG. Sie hoffen damit die Probleme, die jeder Bahnreisende täglich erfährt, in den Griff zu kriegen. Wie das nun genau funktionieren soll, bleibt unklar. Ein Blick auf die jetzige Struktur der DB AG zeigt, wo die Probleme liegen und was jetzt die vordringliche Sanierungsaufgabe ist.

Ein integrierter Bahnkonzern ist längst Geschichte

Von vielen Medien, aber auch von vielen DB-Beschäftigten und von Vertretern der Politik wird der DB-Konzern immer noch als weltweit agierender Global Player im Logistikgeschäft und als internationaler Mobilitätsdienstleister gesehen. Dieses Bild hat die DB-Kommunikationsabteilung über Jahrzehnte liebevoll mit großem Aufwand gepflegt. Nur entspricht dies nach dem Verkauf von DB-Arriva und DB-Schenker überhaupt nicht mehr der Realität. Und der DB-Alltag sieht äußerst trübe aus. Der DB-Konzern, ohne Arriva und DB-Schenker, macht nur noch 50 % des einstigen Umsatzes. Das, was die DB „Systemverbund Bahn“ nennt, also die Fahrbetriebe und die Infrastruktur, machten im 1. Halbjahr 2024 einen operativen Verlust von mehr als 1,5 Mrd. Euro. Lediglich DB-Schenker schrieb in diesem Zeitraum schwarze Zahlen mit seinen weitgehend vom Schienenverkehr unabhängigen Logistikgeschäften. Nach dem Verkauf von DB Schenker an das dänische Logistikunternehmen DSV im September 2024 ist das nun Geschichte. Daher können diese Gewinne nach dem Verkauf nicht mehr zur Kaschierung der DB-Verluste herangezogen werden. Gleichzeitig ist nun der Konzernverwaltungsapparat überdimensioniert für den quasi halbierten Umsatz des Konzerns. Somit ist ohnehin ein tiefgreifender Umbau des Konzernapparates erforderlich, für das die Politik kein klares Konzept hat und gegen den der DB Konzernvorstand sich stemmt.

Bahn in Deutschland ist mehr als nur die DB AG

Die DB kontrolliert über ihre 100 %-Tochter DB InfraGO AG zwar den Großteil der Bahninfrastruktur, aber im Netz der Deutschen Bahn tummeln sich über 400 (private) Eisenbahnunternehmen. Der Marktanteil der DB beträgt im Fernverkehr noch 95 %. Dieser dürfte aber nach dem Einstieg des Milliardärs Michael Kühne als kapitalkräftiger Investor bei Flixbahn zukünftig sinken. Im Nahverkehr hat die DB Regio alle Mühe ihren Marktanteil von 60 % zu verteidigen. Bei DB Cargo ist dieser schon auf weniger als 40 % gesunken, mit weiter sinkender Tendenz. Dies spiegelt sich in der Organisationsstruktur der DB AG nicht wider.

Warum eine organisatorische Neuaufstellung erforderlich ist

Die Rechtsform einer AG, in der die DB AG seit 1994 geführt wird, hatte zur Folge, dass die Politik der DB relativ wenig Vorgaben machen und die DB direkte politische Einflussnahme und Informationsanfragen immer erfolgreich mit Verweis auf das Aktiengesetz zurückweisen konnte. Zudem erlaubte die Rechtsform einer AG es der DB, auf internationalen Kapitalmärkten in großem Volumen Schulden aufzunehmen. So lagen die Nettofinanzschulden per 30.6.2024 bei mehr als 33 Milliarden Euro! Durch die Profitabilität von DB Schenker sowie die implizite Staatshaftung zumindest für den Infrastrukturbereich, die aber indirekt auch für den Gesamtkonzern galt, konnte in den letzten drei Jahrzehnten internationalen Investoren ein Investment in den DB-Konzern schmackhaft gemacht werden. Das Aa1-Rating auf den internationalen Kapitalmärkten ist, angesichts der miserablen nicht nur operativen, sondern auch finanziellen Performance, nicht der DB AG und ihrer Bilanz im Bahngeschäft, sondern dem zu 100 Prozent staatlichen Anteilseigner



Quelle: unsplash/Jonas Augustin

geschuldet. Die Politik wiederum hat die Rechtsform der AG auch dazu genutzt, der DB über Eigenkapitalzuweisungen eine höhere Verschuldungskapazität auf den Kapitalmärkten zu verschaffen, um Investitionszuschüsse aus dem Bundeshaushalt einzusparen und somit die Schuldenbremse einzuhalten. Dieses Vorgehen erschien in Nullzins-Zeiten eine gangbare Strategie. Jetzt muss die DB mehr als 3,5 Prozent Zinsen auf den Kapitalmärkten zahlen. Da wird die Umgehung der Schuldenbremse eine sehr teure Strategie. Denn die Eigenkapitalzuweisungen müssen marktüblich verzinst werden.

Was jetzt getan werden muss

Um die DB klaren politischen Vorgaben zu unterwerfen, ist in einem ersten Schritt die DB InfraGO aus der Konzern-AG herauszulösen und in die Rechtsform einer gemeinnützigen GmbH zu überführen. Alternativ käme auch die Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts in Frage.

Sämtliche DB-Gesellschaften, die mit Infrastruktur zu tun haben, u. a. DB-Energie GmbH, die DB Bahnbaugruppe, DB Consulting & Engineering, wie auch die bei DB-Systel angesiedelten Computersysteme für die Verkehrssteuerung sind auf die DB InfraGO zu fusionieren.

Diese Gesellschaft muss nach Maßgabe eines vom Parlament zu verabschiedenden „Infraplans“ geführt werden. An der Erarbeitung des Infraplans für die Netz- und Investitionsstrategie der DB-InfraGO sind auch die Fahrgastverbände und Bürgerinitiativen zu beteiligen.

Die Fahrgesellschaften DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo verbleiben im ersten Schritt noch in der Rechtsform einer AG. Aber schnellstmöglich sollen sie zusammen mit der DB InfraGO wieder zu einem politisch geführten Bahnkonzern in der Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts zusammengeführt werden.

Der Verwaltungswasserkopf der DB wird drastisch auf rund die Hälfte der mehr als 30.000 dort Beschäftigten reduziert und mit dem Fokus auf das reine Bahngeschäft neu aufgestellt.

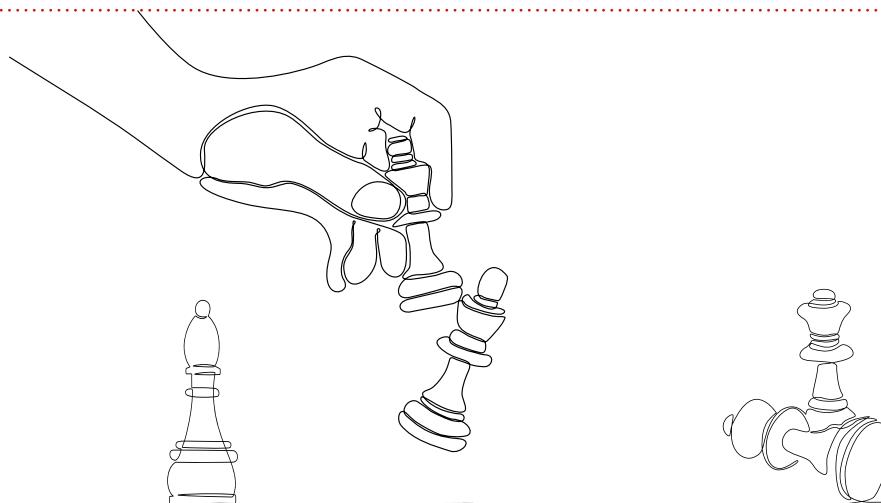
Eine Zerschlagung würde nicht helfen, sondern schaden.

Die Forderung von CDU/CSU nach Zerschlagung der DB AG ist abzulehnen. Denn der Hintergedanke von CDU/CSU ist, die abgetrennten Fahrgesellschaften, vorrangig den Fernverkehr, schnellstmöglich zu privatisieren und internationalen Hedgefonds und opportunistischen Investoren anzubieten. Bei DB Cargo würde eine Privatisierung zu einer weiteren Aushöhlung der Substanz führen, die zum Teil schon eingetreten ist. Denn nahezu alle modernen und spezialisierten Güterwagen in Deutschland sind im Besitz von ausländischen Staats-, Hedge- oder Pensionsfonds und grenzen damit DB Cargo von rentablen Geschäften aus (siehe Beitrag dazu vom Autor im Alternativen Geschäftsbericht 2022). Nicht umsonst hat DB Cargo in den vergangenen Jahren Milliardenverluste angehäuft. **Im Personenfernverkehr käme es durch kapitalstarke Wettbewerber zu einer selektiven Rosinenpickerei.** Es würden nur die profitablen Strecken zwischen den Metropolen bedient. Die bahnmäßige Anbindung aller Mittel- und Oberzentren sowie Kur- und Urlaubsorte – die noch beim Interregio-Konzept quasi als Bestandteil der Daseinsfürsorge geboten wurde – würde auf der Strecke bleiben. Die dringend notwendige Entlastung der Straßen würde nicht stattfinden. Die Gewinne auf den Hauptstrecken würden privatisiert, die weniger lukrative Bedienung der ländlichen und strukturschwachen Regionen im Fernverkehr würde vollends entfallen und müsste, was heute schon zum Teil geschieht, subventioniert werden. Alternativ gäbe es dort nur noch ein von den Ländern organisiertes Nahverkehrsangebot und dort, wo das Schienennetz Lücken hat, nur Busverkehre. **Ein einheitliches und attraktives Bahnnetz würde es dann nicht mehr geben.**

Finanzarchitektur der DB neu aufstellen

Hauptkritikpunkt am Finanzgebaren des gegenwärtigen DB-Konzerns ist die Intransparenz der Finanzströme. Zum einen fließen erhebliche Subventionen in Form von Zuschüssen aus diversen Töpfen (Kritik an der sog. Spaghetti-Finanzierung), aber hauptsächlich aus den Haushaltstöpfen für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), den Regionalisierungsmitteln, dem Bundeschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG), aber auch aus länderspezifischen Fördertöpfen, wie auch aus Eigenkapitalerhöhungen, die der Bund als Anteilseigner regelmäßig vornimmt bzw. vorgenommen hat. Hinzu kommen die auf den internationalen Kapitalmärkten über die Begebung von Bonds aufgenommenen Fremdmittel. Da die Finanzierung auf Konzernebene arrangiert wird, ist nicht immer klar, wohin konzernintern die Mittel fließen. Durch die aktienrechtlichen Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge konnte die DB frei die Finanzierungsmittel zwischen den einzelnen Konzerngesellschaften hin- und herschieben. Darüber erfolgte in den vergangenen Jahren dann auch der Verlustausgleich für DB Cargo. Da die Infrastruktursparte in den vergangenen Jahren meistens einen Gewinn abwarf, sah z. B. die EU Kommission darin eine unerlaubte Beihilfe, wenn dadurch Subventionsgelder für den Infrastrukturausbau zur Verlustabdeckung bei DB Cargo, die im Wettbewerb zu rein privaten Gütereisenbahnen steht, verwendet wurden. Dies wurde natürlich nie offiziell ausgewiesen, aber den latenten Verdacht konnte der DB-Konzern nie entkräften. Gemäß einer EU-Auflage aus 2024 muss DB Cargo bis 2026 schwarze Zahlen schreiben, anderweitig wird jeder Verlustausgleich innerhalb der Konzernsparten der AG, sofern die InfraGO dieser noch angehört, als unerlaubte Beihilfe gewertet und sanktioniert.

Bei der Führung der DB InfraGO in der Rechtsform einer gemeinnützigen GmbH oder einer Körperschaft öffentlichen Rechts sind als erstes diese Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen dieser und der Konzern-AG aufzulösen. Dann würde auch der wirtschaftliche (Miss-)Erfolg der einzelnen DB-Töchter deutlicher. Trotzdem kann auch bei rechtlicher Herauslösung der InfraGO ein gemeinsames Unternehmen DB mit einem konzernweiten Arbeitsmarkt und zentralen Diensten bestehen bleiben. Nur müssten dann, was vermutlich schon derzeit der Fall ist, zwischen der Infrastrukturgesellschaft und der Konzernmutter sogenannte Service Level-Agreements für die genutzten Konzerndienstleistungen abgeschlossen werden, wobei es der InfraGO auch erlaubt sein muss, diese Dienstleistungen frei am Markt einzukaufen. Letztlich dürfte es zielführender sein, **die Infrastrukturgesellschaft und die Fahrgesellschaften zusammen in einem Konzern in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts zu führen**, so wie es bei den Schweizer Bundesbahnen (SBB) der Fall ist.



Finanzierung der DB über den Kapitalmarkt führt in eine Sackgasse

Angesichts zunehmender Haushaltsnöte, u. a. wegen der verschärften Aufrüstung, geht die Bundesregierung derzeit den Weg, die DB zur Finanzierung des Ausbaus und der Instandhaltung der Infrastruktur auf den Kapitalmarkt zu drängen. Angesichts der bestehenden hohen Verschuldung geht das nur über die weitere Zuführung von Eigenkapital. Diese verdoppelt sich nahezu von 5,5 Mrd. Euro in 2024 auf 10,4 Mrd. Euro in 2025. Dieses Eigenkapital muss aber nach den EU-Regularien verzinst werden. Im Gegensatz zur Autobahn GmbH, die vollständig aus dem Bundeshaushalt finanziert wird, verfügt die DB-Infrastrukturgesellschaft über eigene Einnahmequellen in Form von Trassen- und Stationsentgelten, aus denen die Eigenkapitalverzinsung erwirtschaftet werden soll. Um die geforderte steigende Verzinsung für das Eigenkapital, den Kapitaldienst für die hohe Fremdverschuldung (durchschnittlich 3,5% Zinsen musste die DB im 1. Halbjahr 2024 zahlen) und noch den Gewinnanspruch als Aktiengesellschaft erwirtschaften zu können, ist die DB InfraGO daher nachfolgend gezwungen, die Trassenentgelte massiv zu erhöhen. Da die Trassenpreiserhöhung für den Nahverkehr gedeckelt ist, kommt es zu einer weit überproportionalen Erhöhung der Trassenpreise für den Fern- und Güterverkehr, von im Mittel 17% Ende 2024 und nochmals 35% ab Ende 2025. Dieses schlägt sich sofort in höheren Ticketpreisen für den Personenverkehr und höheren Frachtpreisen für den Güterverkehr nieder. Als Konsequenz werden Bahnkunden wieder auf den Pkw umsteigen und die Güter werden wieder vermehrt auf der Straße transportiert. Dies zeigt klar, die „gemeinwohlorientierte“ Infrastrukturgesellschaft darf und kann nicht in Form einer AG geführt werden (s. o.). Eine grundlegende Reform der Trassenpreise und -preisgestaltung ist vorrangig.

Langfristige Absicherung der Finanzierung des Infrastrukturausbaus über einen Infrastrukturfonds

Die von jährlichen Haushaltsbeschlüssen abhängige Zuweisung von Geldern an die DB AG für den Infrastrukturausbau erlaubt keine langfristige Planung, führt zu Stop and Go bei den Bauprojekten bzw. dem Zwang, Auftragsvergaben über den Kapitalmarkt zwischenzufinanzieren. Dies ist nicht nur teuer, sondern bindet auch viel Verwaltungskapazität, erlaubt den Bahnbaufirmen keine langfristige Kapazitätsplanung und führt letztlich zu überhöhten Angebotspreisen. Eine Sicherstellung der Finanzierung der InfraGO über ein langfristig finanziertes Bahnsondervermögen, ähnlich wie in der Schweiz und in Österreich, ist umgehend aufzusetzen. Dem Bahnsondervermögen sind regelmäßig mindestens die Hälfte der Erlöse aus der LKW-Maut und künftigen Mautsystemen zuzuweisen. Daraus lässt sich dann eine stabile Investitionsplanung für die Sanierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur ableiten. Die Finanzierung von Rollmaterialbeschaffungen (=Schienenfahrzeugen) kann dann durchaus wie bisher über den Kapitalmarkt erfolgen.

Fazit:

Der Verkauf von DB Schenker sowie den bereits vollzogenen Verkauf von Arriva muss die DB und die Politik jetzt als Chance nutzen, den Konzern als ein voll auf den Bahnverkehr fokussiertes Unternehmen mit einem neuen Top-Management organisatorisch und von der Angebotsseite her neu aufzustellen. Vorbild für die Reorganisation und die unternehmensinterne Strukturierung der Prozesse sind die Schweizer Bundesbahnen, die es mit Unterstützung der Politik und der Schweizer Bevölkerung geschafft haben, sich effizient, kundenorientiert und zukunftsfähig im Markt zu verankern.

Visionen einer besseren Verkehrswelt

Heiner Monheim

Demokratisierung der Mobilitätspolitik

Bei der Verkehrswende wurden alle mitgenommen. Die Prioritätenfragen um Budgets, die Aufteilung des öffentlichen Raums, die Dichte der Netze und Takte im öffentlichen Verkehr, die Standards der Erschließung und die Dezentralität der Angebote wurden im breiten demokratischen Konsens geregelt. Der Einfluss von Bauwirtschaft, Industrie- und Wirtschaftsverbänden, Auto- und Straßenbaulobby, der „Expertokratie“ und der Ideologen wurde durch breite Beteiligungsprozesse neutralisiert. Kinder und alte Menschen, Fuß- und Radverkehr, ländliche Regionen, Umwelt und Klima und die Nahmobilität hatten ein hohes Gewicht erhalten. Es gab endlich eine Bürgerbahn.

Vorbilder wurden ernst genommen

Die neuen Leitbilder orientierten sich an Gemeinden und Regionen mit hohen Fußverkehrsanteilen, hohen Radverkehrsanteilen und hohen Anteilen des öffentlichen Verkehrs und minimierten Autoverkehrsanteilen. Auch die Leitbilder für die nationale Mobilitätspolitik orientierten sich an Ländern mit hoher Effizienz des öffentlichen Verkehrs wie die Schweiz oder Japan oder mit maximalen Anteilen des Fuß- und Fahrradverkehrs wie die Niederlande und Dänemark. Sie nahmen die Herausforderungen der Klimakrise ernst und organisierten den Mobilitätssektor so, dass er angemessene Beiträge zum Klimaschutz leistet. So entkamen sie dem Dauerstau und der Klimakrise.

Eine Transformation der Verkehrssektors wurde vollzogen

Am Anfang der Verkehrswende stand der Ausstieg aus der fossilen Mobilität. Die rasant ansteigenden Preise für fossile Energie forcierten die Energiewende und den Klimaschutz. Energie- und CO₂ sparen wurden zum Kernanliegen der neuen Verkehrspolitik. „Downsizing“ brachte eine durchgängige Abkehr vom jahrzehntelang dominierenden Postulat des „höher, schneller, weiter“. Die neue Maxime lautete „effizienter, kleiner, angepasster, verträglicher und näher“. Das galt für den Autoverkehr ebenso wie für den Luftverkehr, den Schiffsverkehr und die Bahnen. Überall war „Abrüstung“ angesagt.

Das hatte gravierende Folgen für die Fahrzeughersteller und die Bauwirtschaft. Die früheren Autohersteller schwenkten um auf neue Produktlinien für Busse und Bahnen, für die ein schnell wachsender Bedarf entstand. Ihre Fahrzeuge wurden modular gebaut, auf variablen Plattformen. Dabei konnten die alten Autofabriken ihr Produktions-Know-how einbringen und große Teile ihrer Belegschaften umschulen. Die Bauwirtschaft orientierte sich auf den Bau neuer Trassen, Bahnhöfe und Haltepunkte für Busse und Bahnen um und arbeitete mehr und mehr an der Umgestaltung öffentlicher Räume für mehr und sicheren Fuß- und Radverkehr, klimarettendes Stadtgrün und die Renaturierung verrohrter Bäche.

Die Klimabahn dezentralisierte und differenzierte den Fernverkehr

Immer mehr Oberzentren wurden wieder an das Netz des ICE/IC-Systems angebunden, ebenso immer mehr Mittelzentren an das neue IR-Netz. ICE/IC/IR verkehrten im Halbstundentakt. Durch die Überlagerung der Systeme gab es auf den Hauptstrecken sogar einen Viertelstundentakt. Die vielen neuen Bahntrassen waren landschaftsgebunden geplant, mit möglichst wenig teuren Kunstbauwerke für Tunnels und Brücken. Statt der hohen Lärmschutzwände gab es im ganzen Netz Flüstergleise mit Lärmabsorbieren an Schienen und Fahrzeugen. In den Ortsdurchfahrten des Schienennetzes gab es lärmbedingte Tempolimits.



Quelle: unsplash/Jonas Junk

Im Fernverkehr gab es ein neues Nachtverkehrsnetz mit Schlaf- und Liegewagenangeboten auf allen langlaufenden ICE/IC/IR Linien und auf allen internationalen Relationen.

Die Klimabahn brachte einen Boom bei S-Bahnen und Regionalbahnen

In allen Regionen wurden neue S-Bahn- und Regionalbahnsysteme etabliert. Die Zahl der Haltepunkte im S-Bahnbereich und Regionalbahnbereich wurde vervielfacht. In polyzentrischen Regionen wurden neue tangentielle und ringförmige Schienenverbindungen geschaffen. Oft wurden dafür ehemalige Straßentrassen genutzt. Parallel dazu wurden im ländlichen Raum viele stillgelegte Bahntrassen reaktiviert. Der Schienenverkehr war komplett elektrifiziert.

Renaissance der Tram

Großstädte und Mittelstädte hatten wieder eigene Tramsysteme eingeführt. Oft wurden sie nach dem Karlsruher Modell als „Tram-Train“ betrieben und konnten so auch die alten Eisenbahnnetze nutzen, auf denen sie viel mehr Haltestellen bedienten. Ähnlich wie beim Bus war die Fahrzeugflotte sehr differenziert, von der Maxitram über die Standard-Tram zur Midi- und Mini-Tram. Viele Trams verkehrten als Stadt-Umlandbahnen und ergänzten die S-Bahnen.

Boom bei urbanen Seilbahnen

Urbane Seilbahn schlossen kostengünstig Lücken im Schienennetz, wo topografische Barrieren wie Flüsse, hohe Berge, große Industrieareale und breite Straßenschneisen (soweit die noch nicht durch Rückbau beseitigt wurden) den weiteren Bahnnetzausbau hemmten.

Differenzierte Bussysteme

Der Elektrobus setzte sich durch. Im ländlichen Raum wurden überall neue Dorf- und Ortsbussysteme eingeführt. In den Städten sicherten neue Quartiersbussysteme die Feinerschließung. Nach skandinavischem Vorbild ergänzte in ländlichen Regionen der Kombibus die kleinteiligen regionalen Güterbahnverkehre.

Taxi, AST, Rufbus, Car-Sharing, Ride Sharing und Car2Go

Die Share Economy breitete sich landesweit aus. Ihre on Demand-Angebote für Rufbus, Car- und Ride Sharing und e-Bike Sharing ergänzten die Mobilitätsangebote in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage. Überall gab es Mobilstationen, an denen die verschiedenen Mobilitätssysteme verknüpft waren und man passende Fahrzeuge „sharen“ konnte.

Deutschlandtarif als Basis

Der gesamte öffentliche Verkehr wurde im Fern- und Nahverkehr nach der Logik des Deutschlandtickets tarifiert, das als Integralabo alle Mobilitätssysteme abdeckte und auch die Systeme des Fernverkehrs einbezog. Dafür wurde die Verkehrsfinanzierung neu geordnet.

Renaissance der Güterbahn

Die Güterbahn hatte maßgeschneiderte Konzepte für ein dezentrales System von mehrmodalen Umschlaganlagen (GVZ, KLV) entwickelt. Alle Regionen wurden mit ihren Industrie- und Gewerbegebieten angebunden. Der Güternahverkehr über kurze und mittlere Distanz wurde mit vertakteten Systemen von Cargo-Sprintern bedient (Güter-S-Bahn, Güter-Regionalbahn). Sie dienten auch als Zubringer zu den großen multimodalen Hubs der Güterbahn.

KEP-Dienste setzen auf Kombibus und Kombi-Bahn

Das stark gewachsene Volumen von kleinvolumigen Stückguttransporten wurde mit Hilfe von Kombibus- und Kombibahnangeboten bedient. Beide nutzten auch den kombinierten Personen- und Stückguttransport und wurden auf der letzten Meile durch Cargo-Bikes unterstützt.

Primat der lokalen Aktivmobilität

Fuß- und Radverkehr waren aus ihrer bedauerlichen Randrolle befreit. Die Förderung der Nahmobilität bekam politischen Primat. Ein Großteil der Fahrradflotte bestand aus Pedelecs. Die durchschnittlichen Distanz der täglichen Fahrradfahrten war stark gewachsen. Die Lücken im differenzierten Radwegenetz waren deutschlandweit geschlossen. Die Wirtschaft nutzte das Fahrrad als Transportmittel für Werks- und Dienstfahrräder. Die Betriebe hatten direkt an den Eingängen qualitätsvolle und überdachte Fahrradständer. Duschen und Kleiderspinde gehörten zur normalen Ausstattung der Betriebe. In den Orten waren Netze von Fahrradstraßen eingerichtet. Zwischen den Orten gab es Radschnellwege. Bahnhöfe hatten eigene Bike & Ride-Anlagen mit Radstationen. Im ganzen Land gab es dezentrale öffentliche Leihfahrradsysteme.

Der Fußverkehr erlebte eine gewaltige Renaissance. Seiner Sicherheit half, dass aus Klimaschutz- und Lärmschutzgründen das Innerortstempo auf 30 km/h begrenzt war. Hinzu kamen in den meisten Quartieren verkehrsberuhigte Bereiche für die Koexistenz im öffentlichen Raum nach dem Shared Space-Prinzip. Allelen durchzogen die Quartiere.

Dezentraler Handel

Der Handel reagierte schnell und präferierte eine dezentrale Versorgung in integrierten Lagen. Er verabschiedete sich von der energieaufwändigen, billigen Käseschachtelarchitektur der großflächigen Discounter auf der „grünen Wiese“. Integrierte Zentren und Nebenzentren erlebten eine Renaissance. Suburbane Großparkplätze wurden zu Wohnbauland oder Grünflächen umgewidmet. Das Einkaufsumfeld und die Warenpräsentation wurden so attraktiv gestaltet, dass die Kunden den Erlebniseinkauf dem online-Handel wieder vorzogen.

Neue Verkehrsfinanzierung

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wurde grundlegend reformiert als staatliche Aufgabe der verschiedenen Ebenen zur Befriedigung eines Grundbedürfnis. Maßgeblich für den Finanzbedarf waren die politisch definierten Erreichbarkeitsstandards. Bund und Länder unterstützten den Infrastrukturaufbau der Kommunen.



Quelle: unsplash/Christian Lue

Für die Nutzung der Netze wurden Gebühren eingeführt, mithilfe differenzierter Mautsysteme für Straße- und Schiene einschließlich der Gebühren für das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum. Zur Betriebskostenfinanzierung trug zudem eine Verkehrserzeugerumlage bei, für die angeschlossenen Grundstücke und dort wirtschaftenden Betriebe.

Vom Autoland zum Kernland intelligenter Mobilität

Die Autowirtschaft mutierte zur Mobilitätswirtschaft. Der Absatz von Privatautos ging allmählich zurück. Statt dessen wuchs der Absatz von „Effizienz-Autos“ für Car Sharing und Ride Sharing.

Die Fahrzeugindustrie stellte sich mehr und mehr auf den Boom bei Bussen und Bahnen um. Dort beschäftigte sie einen Großteil ihrer von der Autoproduktion freigesetzten Arbeitskräfte. Aus Autokonzernen wurden Mobilitätskonzerne.

Als zunehmend wichtiges Beschäftigungsfeld erwies sich der Markt für neue, digitale Logistik autonom fahrender Busse und Bahnen.

Umbau des öffentlichen Raumes

Das Privat-Auto war nicht mehr das dominante Verkehrsmittel. Es gab eine Renaissance des öffentlichen Raums. Die überdimensionierten Verkehrsschneisen des Autoverkehrs wurden zurückgebaut, für eine üppige Begrünung. Auf vielen mehrspurigen Straßen und auf den Großparkplätzen wurden kleinteilige städtebauliche Nutzungen untergebracht. Der großflächige Einzelhandel mit seiner Billigarchitektur war verschwunden. Seine Großparkplätze boten Platz für vitale, kompakte Stadtentwicklung. Die Zersiedlung der Ortsränder ging zu Ende. Die Wohnungsnot war verschwunden. Das Verkehrssystem war transformiert zu Gunsten hoher Flächen-, Kosten-, Material- und Energieeffizienz und hoher städtebaulicher und landschaftlicher Verträglichkeit. Diese paradiesischen Verhältnisse fanden hohe Akzeptanz. Die Kultur der Mitgestaltung und Mitbestimmung blühte auf.

21 Zu den Autorinnen und A

Angela Bankert (*1956) Dipl.-Verwaltungswirtin, Gewerkschaftssekretärin i. R., ist Mitglied im Koordinierungskreis 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.

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), Er stammt aus einer Bahnerfamilie, hat nach einer Ausbildung bei einem Röntgen-gerätehersteller als Fein- und Elektromechaniker Gerätebau und Automationstechnik studiert und anschließend im Schuldienst Mathematik, Physik und Elektrotechnik unterrichtet. Seit Mitte der 80er Jahr ist er für diverse Verkehrsunternehmen in Deutschland und im europäischen Ausland in verschiedenen Bereichen tätig. Darüber hinaus hat er für verschiedenste Auftraggeber aus Politik und Wirtschaft unzählige Studien im Bereich des öffentlichen Verkehrs verfasst.

Ulrich Dübgen (*1961), Diplom-Sozialpädagoge. Von frühester Jugend an: Großes gesellschaftliches Interesse an und persönliches Engagement im Zusammenhang mit Umwelt-Themen. Seit vielen Jahren Mitglied beim Umweltverband Prellbock Altona. War seinerzeit an einem Sonntag, drei Tage vor der ICE-Katastrophe am 3. Juni 1998 in Eschede, mit mehreren Familien-Angehörigen mit dem berüchtigten ICE Wilhelm-Conrad-Röntgen von Stuttgart nach Hamburg unterwegs (schon auf dieser Fahrt hatte dieser ICE technische Probleme gehabt und kam dadurch mit erheblicher Verspätung am Zielort an).

Dr. Christoph Engelhardt (*1965), Physiker und Analyst, arbeitete in der Konzernstrategie eines Dax-Unternehmens. Gründer des Faktencheck-Portals WikiReal.org, trat auf Seiten der Kritiker als Experte zum Großprojekt Stuttgart 21 auf, etwa zur Geißler-Schlichtung, zu Anhörungen in Planfeststellungsverfahren und im Bundestag, sowie zu Gerichtsverfahren.

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 Saarbrücken.

Andrea Goller (*1957), Dipl.-Ing. Architektur, seit der Schulzeit zum Thema Ökologie, Natur- und Ressourcenschutz aktiv, hat deshalb auch noch Landwirtschaft gelernt und lange betrieben, pendelt seit Jahrzehnten zwischen Bayern und Hamburg mit der Bahn, aktiv bei Prellbock Altona e. V.

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.

Prof. Dr. Wolfgang Hesse (*1943) war als Professor für Informatik an der Universität Marburg sowie an der Ludwig-Maximilians-Universität München tätig. Er hat u. a. Projekte der Netzplanung und Fahrplan-Optimierung für Bahnunternehmen durchgeführt und beschäftigt sich seit langer Zeit mit der Verkehrs- und Bahnpolitik in Deutschland.

Autoren dieses Berichtes 21

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« (<https://back-on-track.eu/de/>).

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.

Dr. Johann-Günther König, (* 1952), verfasst als freier Autor Publikationen zu kulturhistorischen wie polit-ökonomischen Fragestellungen sowie Themen rund um die Mobilität des Menschen. Von ihm erschienen u. a. „Pünktlich wie die Deutsche Bahn? (2018) und „Anschluss verpasst!“ (2024).

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.

Roland Morlock (*1967), Physiker, bis 1999 auf dem Gebiet der Nuklearen Astrophysik tätig. Seit 2000 selbstständig als Berater, später privater Sachverständiger im Bereich Systeme und Anwendungen der EDV, Entwicklung spezialisierter EDV-Anwendungen. Seit 2010 immer wieder analytische Tätigkeiten, insbesondere kritische Daten- und Faktenanalysen. Gründungsmitglied der bahnaffinen aber kritischen Expertengruppe „Ingenieure22“.

Christoph Ohliger (*1963) Vorstandsmitglied im Brennerdialog Rosenheimer Land e. V. und Initiator des ABBD (Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland), und ist im Bereich Informationstechnik und – Verarbeitung tätig.

Walter Reich, Dipl.-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.

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.

Benedikt Weibel (*1946) ist 1978 in die SBB eingetreten. 1993 bis 2006 war er Chef der SBB, 2003–2007 Verwaltungsrat der SNCF, 2003–2006 Präsident des Weltverbandes der Eisenbahnunternehmen UIC (Union Internationale de Chemin de fer), 2008–2022 Präsident des Aufsichtsrats der WESTbahn. 2013 erhielt er den European Rail Award.

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



2022

2023

Eineinhalb 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