



Spendungen • Dreieich-Weibelfeld

19

fällt aus

...Süd-Weibelfeld

22

fällt aus

...Liederbach-Süd

16

fällt aus

...Liederbach-Süd

13

fällt aus

...Liederbach-Süd

Neustart – wirklich?

Veränderung beginnt, wenn Politiker es wollen!

ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT
DEUTSCHE BAHN 2025



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

1 Bürgerbahn – 25 Jahre bahnkritische Kompetenz

Heiner Monheim

Neuanfang durch Bahnreform

Mit der Bahnreform und der dadurch vollzogenen Vereinigung von Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG wuchs die Hoffnung, mit der langjährigen Kompetenz der Mitarbeiter zweier großer Bahngesellschaften eine moderne Bahn als Rückgrat eines umweltfreundlichen Verkehrs im wiedervereinigten Deutschland zu schaffen. Der SPNV erfuhr endlich in der "Obhut" der Länder eine spürbare Aufwertung mit bemerkenswerten Fahrgastzuwächsen. Seine Angebote wurden "bunter" und deutlich erweitert. Zudem schloss ein dichtes Netz von Interregiolinien auch kleinere Städte an das Fernverkehrsnetz an und überspannte das ganze Land. An den Eisenbahnverkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ wurde fleißig gebaut. Die Eisenbahnindustrie präsentierte interessante neue Fahrzeugkonzepte für den SPNV und für den Einsatz von dieselelektrischen ICE-Zügen auf nicht elektrifizierten Strecken, wie z.B. der Sachsenmagistrale. Und auch für den SPNV wurden wegen der vielen Oberleitungslücken endlich akkuelektrische Optionen entwickelt.



Irrweg der Börsenfixierung mit Sparkurs

Aber leider währte die Euphorie nicht lange. Denn das Konstrukt Deutsche Bahn hatte einen grundlegenden Geburtsfehler. Es erfolgte in der Form einer Aktiengesellschaft. Das weckte Fantasien in der damaligen rot/grünen Koalition, dass man (auch um den Bundeshaushalt zu schonen) im Rahmen der damals vorherrschenden Privatisierungseuphorie die Bahn an die Börse bringen könnte. Das damalige Bahnmanagement wollte die Deutsche Bahn zu einem Global Player ausbauen. Und wollte wichtige Bahnliegenschaften wie z.B. in den Metropolenbahnhöfen München, Frankfurt, Stuttgart und Hamburg gewinnbringend "versilbern", durch Auflassen von Gütergleisen und Verlagerung von Gleisen in den Untergrund. Aus der DB-AG sollte nach einem profitablen Börsengang ein globalisierter Mischkonzern werden. Vorbild waren die Börsengänge von Deutscher Post, Telekom, Lufthansa und einiger städtischer Unternehmen. Dummerweise funktionierte aber das Aufhübschen der Bilanzen bei einem anlageintensiven Unternehmen wie der Bahn mit einer langen Tradition und Angebotsverpflichtungen gegenüber den Regionen und der Industrie nicht so einfach. Der damalige Bahnchef Mehdorn forcierte den börsenorientierten Sparkurs bei der Infrastruktur- und Fuhrparkinstandhaltung. Unter diesen Fehlentscheidungen leidet das deutsche Bahnsystem immer mehr, weil durch massenweise eingesparte Weichen und Überholgleise und Schließung von Güterbahnhöfen und Ausbesserungswerken die Kapazität und Qualität der Netzes und des Rollmaterials massiv beschnitten wurde.

Bürgerbahn vereinigt Bahnkritiker

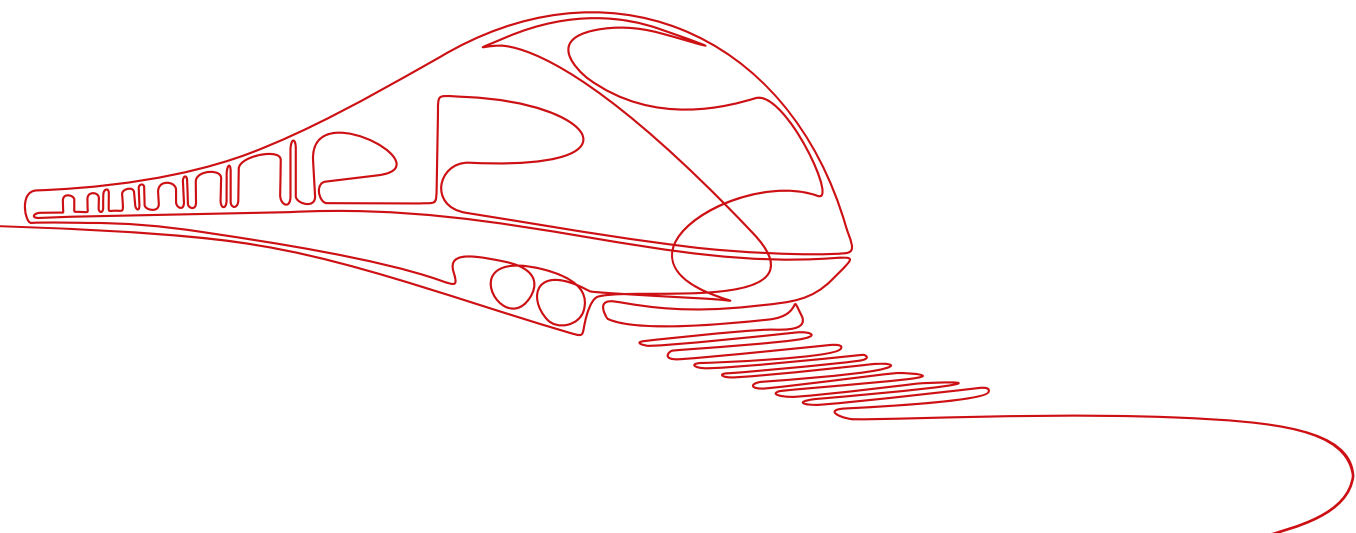
Vor diesem bahnpolitischen Hintergrund begannen engagierte Kritiker des Spar- und Börsenkurses der DB, an die Bahnpolitik kritische Fragen zu stellen und einen zunehmenden Widerstand gegen die Börsenpläne zu mobilisieren. Sie gründeten aufbauend auf den Vorarbeiten der seit 1993 bestehenden "Initiative für eine bessere Bahn" Ende 2000 das Bündnis „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, das erfahrene Verkehrsfachleute, engagierte Bahnmitarbeitende und Bahngewerkschafter und einige Bundestagsabgeordnete aus allen damals im Parlament vertretenen Parteien vereinte. Die Arbeit umfasste 2–3 regelmäßige Treffen pro Jahr und gelegentliche Tagungen. 2004 erschien das Buch "Die Zukunft der Bahn zwischen Bürgernähe und Börsengang", an dem sich viele Bürgerbahner als Autoren beteiligten. Antreiber war damals Dr. Winfried Wolf (MdB), der mit seinem 1991 erschienenen Klassiker "Eisenbahn und Autowahn" die nötigen Fakten zur Bahngeschichte und Bahnzukunft zusammengetragen hatte. Dieses Protestbündnis problematisierte mit den in vielen Orten vorgeführten Filmen ("Heinrich, der Säger", "Bahn unterm Hammer" und "Das trojanische Pferd") die Privatisierungseuphorie, das Aus für den IR und die Fehlplanung für Stuttgart 21. Nach augenfälligen Misserfolgen anderer Bahnprivatisierungsprojekte im Ausland, besonders in Großbritannien, half dann der Crash auf den Finanzmärkten 2008, dass die Börsenpläne der Bahn und der Bundesregierung aufgegeben wurden. An den Folgen des damaligen Börsen- und Sparkurses leidet das System Bahn heute noch immer. Einerseits, weil damals im großen Stil wertvoller Immobilienbesitz der Bahn an Spekulanten verhökert wurde. Und andererseits, weil Dürrs gigantische Bahnhofsgroßprojekte, die von Mehdorn weiter forciert wurden, sich immer mehr zu großen Kostenfallen und zu Engpässen im Bahnnetz entwickelten, allen voran Stuttgart 21.

Heute eine "Denkfabrik für eine starke Schiene"

Nachdem das Börsenthema abgehakt war, erfolgte die Umbenennung in „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“. 25 Jahre kontinuierliche Bahnkritik am fortschreitenden Zerfallsprozess des Systems Bahn haben es aber nicht vermocht, eine grundlegende Korrektur der viel zu stark auf Neu- und Ausbauprojekte der Hochgeschwindigkeit und Bahnhofsgroßprojekte fokussierte Bahnstrategie zu erreichen und mehr politische Akzeptanz für das Gegenkonzept einer bürgerfreundlichen Flächenbahn herzustellen. Weil sich der bisherige Bahnvorstand, der Verkehrsausschuss des Bundestages und das Bundesverkehrsressort einer offenen Diskussion mit "Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene" bislang verweigert haben. Bleibt zu hoffen, dass sich die neue Vorstandsvorsitzende, Frau Palla, offener für eine breite Strategiediskussion zeigt.

Die Forderungen von Bürgerbahn-Denkfabrik im Jahr 2026 gehen weiter:

In der Öffentlichkeit und den Medien ist die Aufmerksamkeit für die wachsenden Probleme des Bahnbetriebs mit zunehmender Unpünktlichkeit, immer mehr lang dauernden Streckensperrungen und Verweis des Publikums auf Schienenersatzverkehre usw. enorm gestiegen. Die Probleme sind mittlerweile chronisch, weil es nicht gelingt, die eigentlichen Ursachen für die Misere abzustellen.



Eine immer wieder erhobene Forderung ist eine Wiederbelebung des Nachtzugverkehrs. Gemeinsam mit Bürgerbahn fordert die europaweite Initiative „Back on Track“ von der DB AG eigenes Engagement bei der Fahrzeugbeschaffung. Bürgerbahn begrüßt die ersten neuen Nachtverkehrsangebote der ÖBB, der schwedischen Bahnen und eines niederländisch-belgischen, eines US-amerikanischen Investors und anderer Start-Ups.. Bürgerbahn will aber eine generelle Renaissance der Nachtzüge, die von allen europäischen Bahnen gefördert wird für den europaweiten Ausbau eines regelmäßigen täglichen gesamteuropäischen Nachtzugnetzes.

Bürgerbahn fordert eine klare Priorität der **Infrastrukturinvestitionen für den Ausbau der SPNV Netze** mit vielen neuen, kleinen S-Bahn-Systemen mit vielen neuen Haltepunkten und vielen Reaktivierungen früher stillgelegter Bahnstrecken.

Bürgerbahn kritisiert die Monopolisierung der Investitionen und politischen Aufmerksamkeit auf wenige, extrem teure Großprojekte für den Neu- und Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes und die Immobilienspekulation an Metropolenbahnhöfen wie in München, Frankfurt, Stuttgart und Hamburg.

Bürgerbahn hat sich von Anfang an beteiligt an der Kritik an dem Wahnsinnsprojekt S 21 in Stuttgart, das mit seiner Kostenexplosion die Investitionsspielräume der DB InfraGO stranguliert. Die regelmäßigen Montagsdemonstrationen gibt es schon seit 15 Jahren mit bis März 2026 800 Großveranstaltungen und vielen prominenten RednerInnen, darunter auch vielen Fachleuten, ehemaligen Bahnmanagern und regelmäßig auch Vertretern von Bürgerbahn. Aus diesem Umfeld sind viele konstruktive Vorschläge entwickelt worden für die sinnvolle Nutzung der bislang geschaffenen Infrastruktur und den Erhalt der oberirdischen Verkehrsanlagen.

Bürgerbahn fordert den Erhalt der Gäubahn und den Verzicht auf den unnötigen Pfaffensteigtunnel.

Bürgerbahn fordert, dass die Rolle der Bahn bei der Gestaltung der Verkehrswende und der Reduktion der Treibhausgasemissionen intensiver als früher diskutiert wird. Und davon die nötigen fiskalischen und ordnungspolitischen Folgerungen für die Priorisierung der Bahn im BVWP abgeleitet werden.

Bürgerbahn hat sehr früh erkannt, dass der massenhafte Einsatz von Stahlbeton bei den vielen Tunnelprojekten so massive bau- und transportbedingte CO₂ Emissionen verursacht, dass die vielen Tunnelprojekte kritisch überprüft werden müssen. Das gilt ganz besonders für S 21 mit seinen mittlerweile rund 100 km Tunneln. Die Tunnelprojekte steigern die Kosten und Bauzeiten extrem, limitieren den Netznutzen und die Möglichkeiten für spätere Kapazitätserweiterung.

Mehr Innehalten und faire Strategiedebatten wären möglich, wenn nach der Herauslösung der DB-InfraGO aus dem DB Konzernverbund die Frage der "Gemeinnützigkeit" konkretisiert würde für eine stärkere Beteiligung der Öffentlichkeit und eine stärkere parlamentarische Kontrolle. Deswegen fordert Bürgerbahn **eine Überführung der DB InfraGO in die Rechtsform einer gemeinnützigen Körperschaft öffentlichen Rechts ohne Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen dem Konzern DB AG und der DB-InfraGO.** InfraGO muss dem Ziel eines expansiven Netzausbaus im ganzen Land verpflichtet werden.

Bürgerbahn fordert eine Überprüfung sämtlicher Hochgeschwindigkeitsneu- und Ausbauvorhaben auf ihre Netzkompatibilität im Rahmen des Deutschlandtaktes und auf ihre Wirtschaftlichkeit.

Bürgerbahn fordert eine Kurskorrektur der geplanten Generalsanierung der 41 Korridore mit Verzicht auf die geplanten, langdauernden Vollsperrungen und eine Verlagerung von Investitions- und Planungskapazitäten auf die Sanierung des gesamten Netzes. Vorrangiges Ziel muss die Beseitigung der vielen Engpassstellen und Langsamfahrstellen im Netz sein. Wie früher soll die Sanierung auf allen mehrgleisigen Strecken unter rollendem Rad erfolgen. Bei der Sanierung darf keine radikale Wegwerf-Strategie verfolgt werden, die noch gut nutzbare Infrastrukturbestände mutwillig vernichtet. Das bedeutet ein Umschwenken auf eine weniger radikale, kundenfreundlichere schrittweise und behutsame Partialsanierung unter Aufrechterhaltung des Betriebs. So können die sonst drohenden Nachfrageeinbrüche im Personen- und Güterverkehr minimiert werden.



Generell erfordert die Verkehrswende eine strategische Umorientierung auf eine dezentrale Flächenbahn, die alle Regionen angemessen anbindet. Dafür sind differenzierte Standards für die Trassen und Fahrzeuge nötig. Für eine durchgängige Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein dichtes, dezentrales Netz entscheidende Voraussetzung. Daher müssen die Planungskapazitäten und Investitionen viel gerechter und dezentraler verteilt werden und die Eingriffsintensitäten und dafür maßgeblichen Standards und Entwurfsgeschwindigkeiten angemessen dosiert werden.

Zur Netzerweiterung ist eine Reaktivierung von Bahnstrecken, besonders im ländlichen Raum, dringend erforderlich. Dafür gibt die Liste des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene wichtige Anhaltspunkte. Reaktivierungen profitieren davon, dass die alten Trassen oft noch vorhanden sind. Allerdings sollen bei der Reaktivierung alle modernen Infrastrukturlösungen und flexiblen Standards intensiv genutzt werden. Es geht nicht um Nostalgie sondern um innovativen Netzausbau.

Eine große Angebotserweiterung wird möglich durch die **Wiedereinführung des Interregios** als wichtiges Produkt des Fernverkehrs. IR können die vielen in den letzten 30 Jahren vom Fernverkehr abgehängten kleinen Großstädte und Mittelzentren endlich wieder an den Fernverkehr anbinden. Wobei auch der IR in das System des Deutschlandtaktes integriert werden muss. Daraus resultieren neue Anforderungen für den Kapazitätsausbau der Knoten und eine Revision des Zielfahrplans.

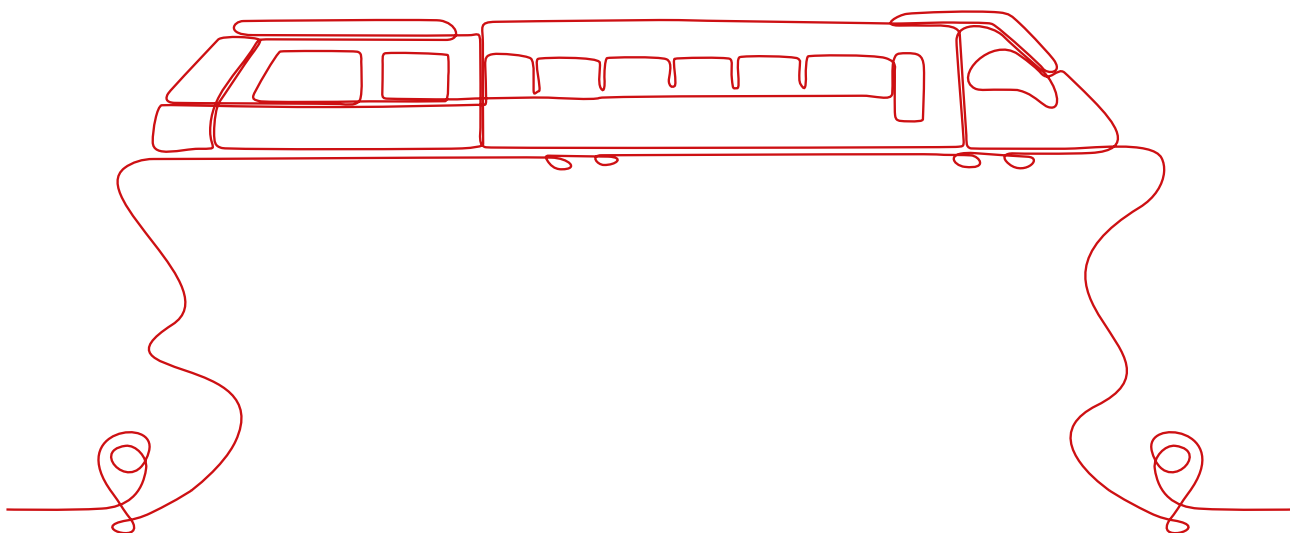
Der Rückzug der Güterbahn aus der Fläche war ein schlimmer strategischer Fehler und ist maßgeblich Schuld an der Zunahme der Staus auf den Fernstraßen. Anstelle des derzeit an vielen Stellen geplanten mehrspurigen Ausbaus der Fernstraßen (von vier auf sechs oder teilweise auch acht Spuren) ist der beschleunigte Ausbau der Güterbahn notwendig. Dabei können auch die Reaktivierungen einen wichtigen Beitrag leisten. Notwendig sind viel dezentralere Strukturen der KLV- und GVZ- Anlagen, um endlich das oft beschworene aber selten eingelöste "Entlastern" der Autobahnen zu ermöglichen. **Anzustreben ist eine Regionalisierung des Güternahverkehrs auf der Schiene als Bestandteil einer neuen Bahnreform 2.0.**

Fazit: Bürgerbahn wird auch weiterhin eine kritische Stimme in der deutschen Bahnpolitik bleiben. Die Forderungen von Bürgerbahn sind angesichts des fortschreitenden Klimawandels aktueller und dringlicher denn je. Nur durch konsequente Investitionen in die Sanierung, Engpassbeseitigung und Reaktivierung von Bahnstrecken kann die Bahn die ihr bei der Gestaltung der Verkehrswende zukommende Aufgabe bewältigen.

Inhalt

1	Bürgerbahn – 25 Jahre bahnkritische Kompetenz (Heiner Monheim)	02
2	Deutsche Bahn AG im 1. Halbjahr 2025 (Michael Jung)	06
3	Falsche Annahmen und unsichere Datenbasis mit weitreichenden Auswirkungen (Michael Jung)	12
4	Alle Tage wieder – den Anschluss verpassen? (Johann-Günther König)	20
5.1	Was muss der neue Bahnvorstand können? (Heiner Monheim)	26
5.2	Vorschusslorbeeren und Erwartungen (Andreas Müller-Goldenstedt)	32
5.3	Tunnelmania (Klaus Gietinger, Christine Zander)	34
6	Handhabung des Tarifeinheitgesetzes im DB-Konzern (Thomas Gelling)	36
7	Die Arroganz des Marketings (Joachim Holstein)	40
8	Auf dem Holzweg (Michael Jung)	46
9	Die notwendige Wiederauferstehung des Inter Regios (Andreas Kleber)	50
10	„It's the economics, stupid!“ (Joachim Holstein)	54
11	Deutschlandtakt ohne Klimakompass (Jürgen Zimmermann)	58
12.1	Achsen und Korridore oder Fläche? (Heiner Monheim)	60
12.2	Taskforce Bahnstrategie für Deutschland (Heiner Monheim, Joachim Holstein)	68
13	Bahnknoten Hamburg – wer löst ihn? (Martin Schwager)	72
14	Der Mensch – Die Schiene – Das Tempo – Die Umwelt (Heinz Otto)	76
15.1	Begonnener Lärmschutz bleibt liegen (Jürgen Zimmermann)	82
15.2	Aufruf zu Innovation beim Lärmschutz (Martin Schwager)	84
16.1	Wichtiger Netz-Ausbau und der Sankt-Nimmerleins-Tag (Roland Morlock)	86
16.2	Abgehängte Küste – Wie der ICE L die Inselanbindung kappt (Jürgen Zimmermann)	92
17	Ist der Deutschlandtakt mit den knappen Umsteigezeiten des 3. Zielfahrplans barrierefrei? (Jürgen Zimmermann)	94
18	Irreparabel kaputt (Eberhard Happe)	96

Inhalt



19	Das Karlsruher Modell und seine Bedeutung für künftige offensive Bahnkonzepte (Heiner Monheim)	98
20	Epilog: Vom richtigen Umgang mit der Bahnkritik! (Heiner Monheim)	108
21	Liste der Autorinnen und Autoren	110

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:

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

Herausgegeben im Eigenverlag, Erscheinungsdatum 30.3.26

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: frankbecker.de/Pixabay/Bildmontage Christine Zander

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

2 Deutsche Bahn AG im 1. Halbjahr 2025

Ohne massive Eigenkapitalzufuhr durch den Bund
ein Fall für den Insolvenzverwalter

Michael Jung

(Zahlenangaben aus Integrierter Bericht 2025 Bilanzpressekonferenz 2026 – Neustart Bahn (1) und DB Investor Relations, Investor Update March 2026 03/27/2026 11:00 (2), Investor Update November 2025 (3) alle Dokumente befinden sich auf der DB-Webseite Investor Relations)



Die Finanzdaten der DB sind und bleiben intransparent

Die DB AG konnte auf Konzernebene in 2025 gegenüber der Vorjahresperiode einen leichten Umsatzanstieg um 3 % oder 783 Mio. Euro auf 27,0 Mrd. Euro erzielen. Der Umsatz verteilt sich zu 22% auf DB Fernverkehr, 40% auf DB Regio, 17 % auf DB Cargo, 12 % DB InfraGO, 6 % DB Energie, 3 % Sonstige. Im operativen Bereich sei, so die Vorstandsvorsitzende Palla, die Trendwende erreicht und nach Verlusten von 333 Mio. Euro ein positives Ergebnis von knapp 300 Mio. Euro erreicht worden. Gleichzeitig steigt der Jahresverlust um mehr als eine halbe Milliarde Euro oder 30 % auf -2,304 Mrd. Euro. Der Anstieg sei bedingt durch „eine einmalige Abschreibung im Fernverkehr in Höhe von 1,4 Mrd. Euro. Dahinter steckt ein bewusster Schritt zu mehr Realismus“, so Frau Palla. Man habe die künftigen Umsatzerwartungen neu bewertet, „und zwar auf Grundlage der tatsächlichen Lage unserer Infrastruktur“ (2). **Das ist mehr als kryptisch.** Abschreibungen auf den Firmenwert von Beteiligungsunternehmen sind in der Industrie durchaus üblich, aber bei einem Unternehmen zu 100 % im öffentlichen Besitz erwachsen daraus doch erheblich Zweifel, was sich dahinter verbirgt. Wird hier versucht die Mehrkosten fehlgeschlagener Investitionsprojekte wie Stuttgart 21, die eigentlich die DB AG tragen muss, dem Bund aufzubürden, da er ja als Anteilseigner der DB AG deren Verluste übernehmen muss? Ist das ein Abgesang auf die Strategie durch den Neubau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken mehr Kunden auf den Fernverkehr zu lenken, die aber durch die absehbare Verzögerung bzw. Absage dieser Neubaustrecken nicht funktionieren wird? Oder hat DB Fernverkehr zu viele Züge bestellt, die jetzt gegen Pönalen an die Hersteller zurückgegeben werden müssen (siehe Reduzierung Bestellumfang für die IC-L-Züge)? **Diese Geheimnisse der kreativen DB Bilanzbuchhalter gilt es aufzuklären.** Dies ist umso wichtiger als bis zur Bilanzpressekonferenz keine neue Finanzchefin für die DB gefunden werden konnte, nachdem die alte nach gerade nur 3 Monaten im Amt geschasst wurde. Dazu in der Bilanzpressekonferenz kein Wort! Noch nebulöser werden die DB Finanzdaten, wenn nach dem massiven Jahresverlust von 2,3 Mrd. Euro ein Bilanzgewinn von 5,35 Mrd. Euro ausgewiesen wird. Dieser wird ganz offensichtlich aus dem Gewinn von 7,7 Mrd. Euro aus dem in 2025 vollzogenen Verkauf von DB Schenker errechnet.

Angesichts des hohen Jahresverlustes der DB AG und zur Absicherung des Kreditratings der DB auf den internationalen Kapitalmärkten hat der Bund 2025 das Eigenkapital der DB um 75 % oder knapp 13 Mrd. Euro erhöht. Ohne diese Aufstockung wäre die DB mit (auch nach dem Verkauf von DB Schenker, dessen Verkaufserlös im Wesentlichen zur Reduzierung des Schuldenbergs von 33,3 Mrd. Euro Ende 2024 auf 29,5 Mrd. Euro (Bruttoverschuldung) Ende 2025 verwendet wurde) Nettofinanzschulden von 24,1 Mrd. Euro, denen ein Umsatz von nur 27 Mrd. Euro (1) gegenübersteht, heillos überschuldet und ein Fall für den Insolvenzverwalter. Problematisch ist die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktursanierung über die



Eigenkapitalerhöhungen, und nicht durch Zuschüsse, da der Bund für das Eigenkapital eine Verzinsung verlangen muss. Diese kann nur über steigende Trassenpreise bei DB InfraGo erzielt werden. Das führt mittelbar zu steigenden Trassenpreisen für den Güter- und Fernverkehr. Nach dem Urteil des EUGH, dass eine alleinige Abwälzung der Trassenpreiserhöhungen auf den Güter- und Fernverkehr bei gedeckelter Erhöhung für den Nahverkehr als nicht rechtmäßig erklärt hat, wird dieser ebenfalls einen Teil der Kosten der falsch aufgestellten Finanzierungsstruktur der DB tragen müssen. Die Konsequenz daraus ist: Der Preis für das Deutschlandticket wird in den kommenden Jahren überproportional steigen, soweit, bis es für viele wirtschaftlich unattraktiv wird.

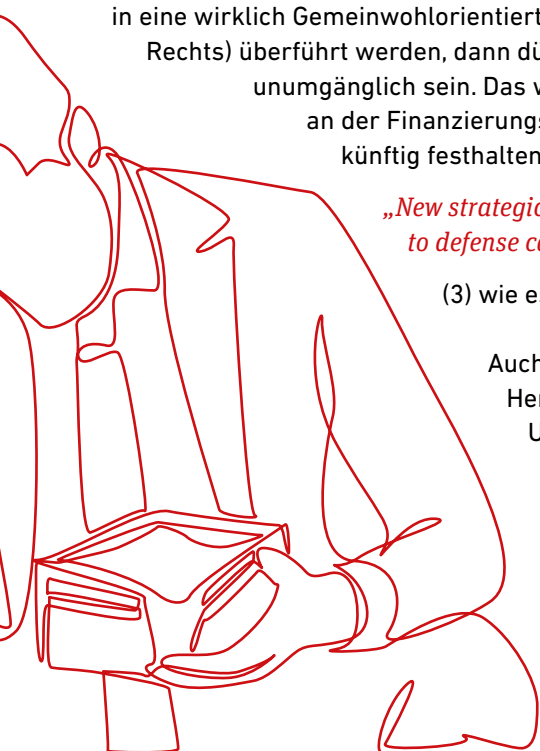
Preissteigerungen bremsen das Ergebnis der Investitionsoffensive

Ein näherer Blick auf die Zahlen der DB zeigt, dass viele der öffentlichen Ankündigungen über eine Investitionsoffensive usw. einer kritischen Überprüfung nicht standhalten. Zwar stiegen die Bruttoinvestitionen um knapp 20 % oder 3,6 Mrd. Euro auf 21,8 Mrd. Euro. Diese bestehen aber zu 73 % aus Zuschüssen des Bundes, denn im gleichen Zeitraum gingen die eigenfinanzierten Nettoinvestitionen, das sind Investitionen in neues Rollmaterial für den Fern- und den Güterverkehr, um knapp 1 % auf nur noch 5,9 Mrd. Euro zurück. Für die kommenden Jahre geht die DB (2) von kontinuierlichen und noch steigenden Zuweisungen aus dem Infrastruktursondervermögen aus (Annahme: 18,8 Mrd. für 2026, insgesamt 85 Mrd. Euro bis 2029 und unter Einschluss der regulären Haushaltszuweisungen von 107 Mrd. Euro bis 2029). Daher verkündet Frau Palla die Devise: „Bauen, bauen, bauen“ (1). Ob sinnvoll oder nicht, wird nicht weiter reflektiert. **Eine plattere Einladung an die Bauindustrie für Preiserhöhungen hat es selten gegeben.** Kein Wunder, dass die Kosten der Generalsanierung völlig aus dem Ruder laufen. Weitere Mittelzuweisungen werden aus dem 500 Mrd. Euro Infrastruktursondervermögen bis 2045 erwartet. Der Verweis auf die enormen öffentlichen Mittelzuweisungen ist auch deswegen erforderlich, um die Investoren in DB-Anleihen bei Laune zu halten. Da aber die Zuschüsse fast ausschließlich in die öffentliche Bahninfrastruktur fließen, muss die DB auch krampfhaft an einer integrierten Konzernstruktur mit Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Cash-Poolingverträgen der operativen Bereiche (Fernverkehr, Regio und Cargo) und der Infrastrukturbereiche (DB InfraGO, DB Energie GmbH, DB Bahnbau, DB Consulting & Engineering) festhalten. Dies führt zu der häufig kritisierten intransparenten Finanzstruktur der DB AG, bei der nicht auszuschließen ist, dass öffentliche Mittel für die Infrastruktur in die operativen Bereiche abfließen. **Angesichts von Bond-Rückzahlungsverpflichtungen i. H. v. mehr als 15 Mrd. Euro bis 2032 (2) klammert sich die DB AG – geduldet von der Politik – mit allen Mitteln an die integrierte Konzernstruktur, um auch weiterhin einen Zugang zu den internationalen Kapitalmärkten zu haben.** Im Umkehrschluss heißt das, sollte der Infrastrukturbereich in eine wirklich Gemeinwohlorientierte Gesellschaftsform (z. B. in eine eigenständige Körperschaft öffentlichen Rechts) überführt werden, dann dürfte eine weitgehende Übernahme der DB AG Altschulden durch den Bund unumgänglich sein. Das wird aus Haushaltsrestriktionen nicht möglich sein, daher wird der Bund an der Finanzierungsvariante Eigenkapitalzuführungen und Nutzung des Kapitalmarktes auch künftig festhalten dürfen, nicht zuletzt aus Gründen die DB „kriegstüchtig“ aufzustellen:

„New strategic approach: More contribution to the common good by DB Group, contributing to defense capabilities ...“

(3) wie es den Investoren verkauft wird.

Auch im Falle einer – von der jetzigen Bundesregierung nicht angestrebten – Herauslösung von DB InfraGO aus dem DB-Konzernverbund dürfte eine Umleitung öffentlicher Mittel aus der DB InfraGO in den kommerziellen Bereich der DB AG weitergehen. Und solange wichtige Bereiche, die der Infrastruktur zuzurechnen sind, wie DB Energie GmbH, DB Bahnbau und DB Consulting & Engineering nicht einer gemeinnützigen DB InfraGO zugeschlagen werden, dürfte das auch nicht verhindert werden. Der Finanzierungskreislauf ist dann wie folgt: DB InfraGO vergibt Aufträge an die kommerzielle DB Bahnbaugruppe und DB Engineering & Consulting, die dann mit üppigen Gewinnmargen abgerechnet werden.



Neustart im Infrastrukturbereich verpasst

Die Betriebsleistung im angeblich überlasteten Netz der DB blieb mit 1,1 Mrd. Trassenkilometern nur auf dem Niveau der letzten fünf Jahre, wobei mehr Trassenkilometer im Fern- und Regionalverkehr die stark verminderte Betriebsleistung im Güterverkehr nicht kompensierten. Leider veröffentlicht die DB keine Zahlen zu den Transportleistungen ihrer Wettbewerber im Netz, deren Zahlen angesichts sinkender DB-Marktanteile in allen drei Geschäftsfeldern und einer auf 507 gestiegenen Zahl an nicht DB Eisenbahnverkehrsunternehmen von Interesse sein dürfte.

Die Gesamtinvestitionen der DB AG stiegen gegenüber dem Vorjahr um knapp 20 % auf 21,9 Mrd. Euro, wovon 85 % auf den Infrastrukturbereich entfielen. Die Bruttoinvestitionen von 18,7 Mrd. Euro in diesem Bereich wurden im Wesentlichen (86 %) aus Steuermitteln finanziert. Der DB Eigenanteil ging um mehr als eine halbe Mrd. Euro oder 16 % auf 2,7 Mrd. Euro zurück. **Fazit: dreiviertel aller Investitionen der DB AG kommen aus Steuermitteln!** Leider bleibt die Berichterstattung schuldig, was mit dieser ungeheuren Investitionssumme finanziert wurde, wie viel z. B. davon in die Generalsanierung oder Stuttgart 21 oder die 2. S-Bahnstammstrecke München geflossen ist. **Eine Black Box erster Güte, deren Inhalt den Steuerzahler durchaus interessieren dürfte.** Leider enthält die Jahresberichterstattung auch keine Übersicht der Investitionsprojekte, die bereits investierten Summen und deren Mittelbedarfe in den kommenden Jahren. Über Investitionen für geplante Streckenreaktivierungen oder den, angesichts der rasant gestiegenen Dieselpreise dringend erforderlichen, Fortgang der Strecken elektrifizierung: kein Wort.

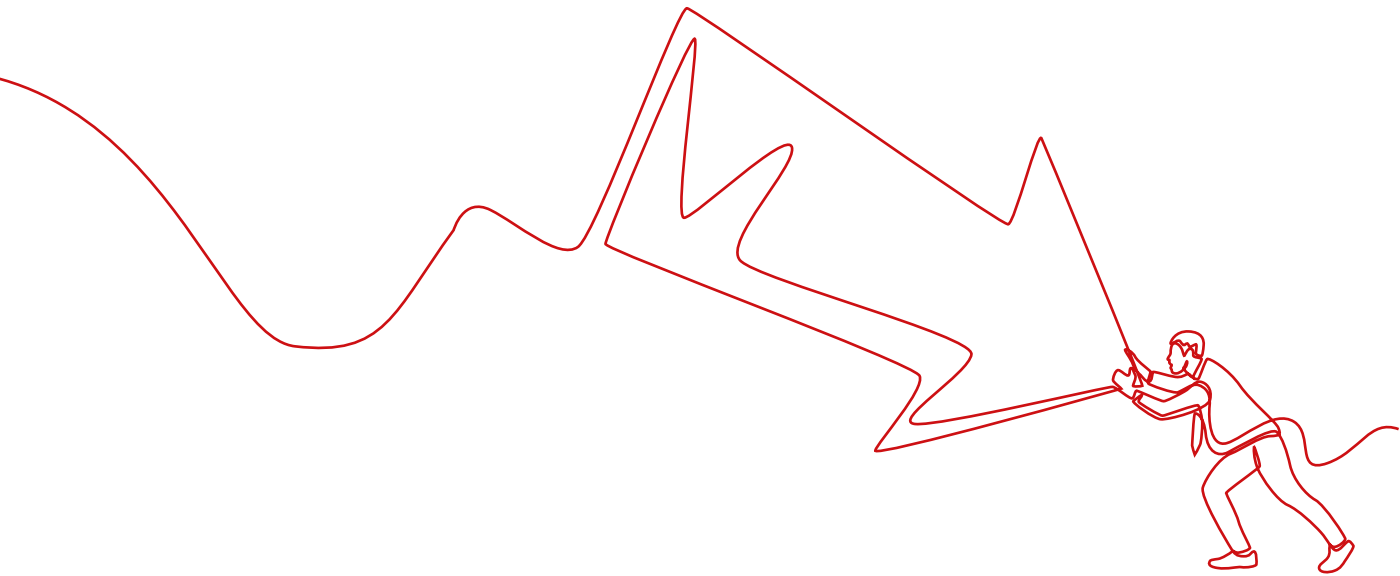
Intransparente Sonderabschreibungen für den Fernverkehr

Der werbemäßig und in der DB Konzernkommunikation immer an erster Stelle stehende Fernverkehr, in dem die DB (noch) einen Marktanteil von 95 % hat, trägt nur 22 % oder 5,9 Mrd. Euro (+4,5 % ggü. Vorjahr) zum Umsatz der DB AG bei. Die Transportleistung stieg dabei nur um 3,1 % was nichts anderes heißt, dass das Umsatzwachstum zu einem Drittel durch erhöhte Fahrpreise und nicht durch ein Wachstum der Fahrgastzahlen erzielt wurde. Für die internationalen Investoren heißt es dann im besten Finanzer-Deutsch: „Yield and cost mangement had a positiv impact“ (2). Das von einem Verlust von 96 Mio. Euro auf einen Nettogewinn verbesserte Ergebnis der Fernverkehrssparte wurde auch durch Sale and Lease Back der 25 ICE3neo Züge im Gesamtvolumen von rund 700 Mio. Euro (1) erzielt. Solche kurzfristigen Maßnahmen der Bilanzkosmetik haben aber künftig steigende Kosten zur Folge. Was Anlass und Ursache der Sonderabschreibung i. H. v. 1,4 Mrd. Euro im Bereich Fernverkehr war (s. o.), wird nicht offen kommuniziert. Verklausuliert heißt es im Integrierten Bericht 2024 nur: „Infolge veränderter Infrastruktur- und Marktbedingungen, v. a. durch die länger anhaltenden Korridorsanierungen und die deutlich verzögerte Verbesserung der Pünktlichkeit, ist bei DB Fernverkehr eine Wertminderung eingetreten, aus der eine Abschreibung resultierte. Die Wertminderung umfasst überwiegend Sachanlagevermögen (Schienenfahrzeuge).“ (1)

Ergebnis im Nahverkehr bedingt durch bessere Verkehrsverträge

Der Umsatzzuwachs in dem von der DB betriebenen Regionalverkehr (Marktanteil 61 %) um 7,3 % oder 735 Mio. auf 10,8 Mrd. Euro ist zum einen dem Deutschlandticket, aber ganz wesentlich neuen Verkehrsverträgen (mit höheren Preisen) mit den Aufgabenträgern, geschuldet. Denn die Transportleistung der DB im Regional-Verkehr stieg nur um 2,1 % auf nunmehr 41,5 Mrd. Personenkilometer. Das gilt gleichermaßen für das um 77 % oder 83 Mio. Euro auf 191 Mio. Euro gestiegene Nettoergebnis dieser Sparte. Diese durchaus erfreuliche Ergebnisverbesserung ist weniger einer verbesserten Serviceleistung der DB geschuldet, als geschickt verhandelten Verkehrsverträgen, in denen de facto Steuergelder aus den Regionalisierungsmitteln an die Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgereicht werden. Auch im Nahverkehr sank trotz der hier fälligen Pönalien an die Aufgabenträger, die Pünktlichkeit von 94,6 % in 2021 auf nur noch 89,2 % ab.

Die Transportleistung im DB-Personenverkehr konnte zwar 2025 um 2,6 % gesteigert werden, liegt aber immer noch signifikant unter der in den Jahren 2012 bis 2019 erbrachten Transportleistung. Gegenüber dem Spitzenwert aus dem Jahr 2019 von 98,4 Mrd. Personenkilometer (Pkm) liegt die Transportleistung 2025 mit knapp 87 Mrd. Pkm noch immer mehr als 13 % niedriger!



DB Cargo: Weiterer Verlust von Marktanteilen wird durch Sanierungsprogramm beschleunigt

Im Cargobereich hat die DB nur noch einen Marktanteil von 31 %, einem Marktanteilsverlust von 7 % gegenüber dem Vorjahr. Dementsprechend sank der Umsatz dieser Sparte um rund 400 Mio. Euro (-8 %) auf nur noch 4,65 Mrd. Euro. Durch die Einstellung angeblich unprofitabler Einzelwagentransporte und trickreiche Finanzoperationen (Sale and Lease Back von Lokomotiven) konnte das Nettoergebnis von -357 Mio. Euro auf -7 Mio. Euro „verbessert“ werden. Die Bilanzkosmetik durch Sale and Lease Back Geschäfte lässt sich nicht beliebig oft wiederholen, sodass nicht aufgrund der grundlegenden Strukturprobleme von DB Cargo (Fehlen moderner Güterwagen, siehe dazu den separaten Artikel „Auf dem Holzweg“ in diesem Bericht), künftig wieder mit einem steigenden Verlust bei DB Cargo zu rechnen ist. **Dass von einer wenig Eisenbahnaffinen Unternehmensberatung ausgearbeitete „Sanierungskonzept“ für DB Cargo dürfte voraussichtlich nicht weit tragen.** Eine auf 67,7 % abgesunkene Pünktlichkeit im Güterverkehr, die leider in den vergangenen fünf Jahren nur einmal über 70% lag, ist für die verladende Wirtschaft einfach inakzeptabel. Ferner dürfte DB Cargo in zunehmenden Maße der Güterstruktureffekt zu schaffen machen, d. h. Massengüter wie Kohle, Erze und Stahlprodukte, Automotive, sowie Mineralöl und Chemieprodukte, auf die DB Cargo ihr Geschäft konzentrieren will, werden aufgrund der Klimawandel bedingten Umstellung der Industrieproduktion in geringeren Volumina anfallen.

Der Personalabbau geht weiter

Die DB klagt lauthals über Personal Mangel vor allem im Betriebsdienst. Gleichzeitig wurde aber im Berichtszeitraum der Beschäftigtenstand um 2,8 % oder 6.400 Personen auf nunmehr 219,100 Beschäftigte (2) abgebaut. Gleichzeitig wurden im Zeitraum seit 2021 über 100.000 Neueinstellungen vorgenommen. Daraus kann man schließen, dass viele der Neueingestellten die Bahn schon wieder nach kurzer Zeit verlassen haben. Den Investoren gegenüber kündigt die DB noch einen weiteren Personalabbau um mindestens weitere 10.000 Beschäftigte bis 2027 (2) und sinkende Personalkosten von 53 % auf 50 % der Gesamtkosten (2) an. Allein bei DB Cargo sollen 50 % der 14.000 Stellen wegfallen. Ohne Frage hat die DB einen aufgeblähten Verwaltungswasserkopf, aber voraussichtlich geht die Personalreduzierung mit einer weiteren Verschlechterung der Servicequalität einher.

Ihren Investoren (3) gegenüber verkauft sich die DB als Umweltvorzeigeunternehmen, welches bis 2040 Klimaneutral sein will. Angeblich will man bis 2030 die Lärmsanierung von Bahnstrecken soweit vorangetrieben haben, dass 50 % aller Anlieger, die von Bahnlärm betroffen sind vor diesem geschützt werden. Die Realität dürfte anders aussehen, zudem ist die Berechnungsmethode der DB unklar.

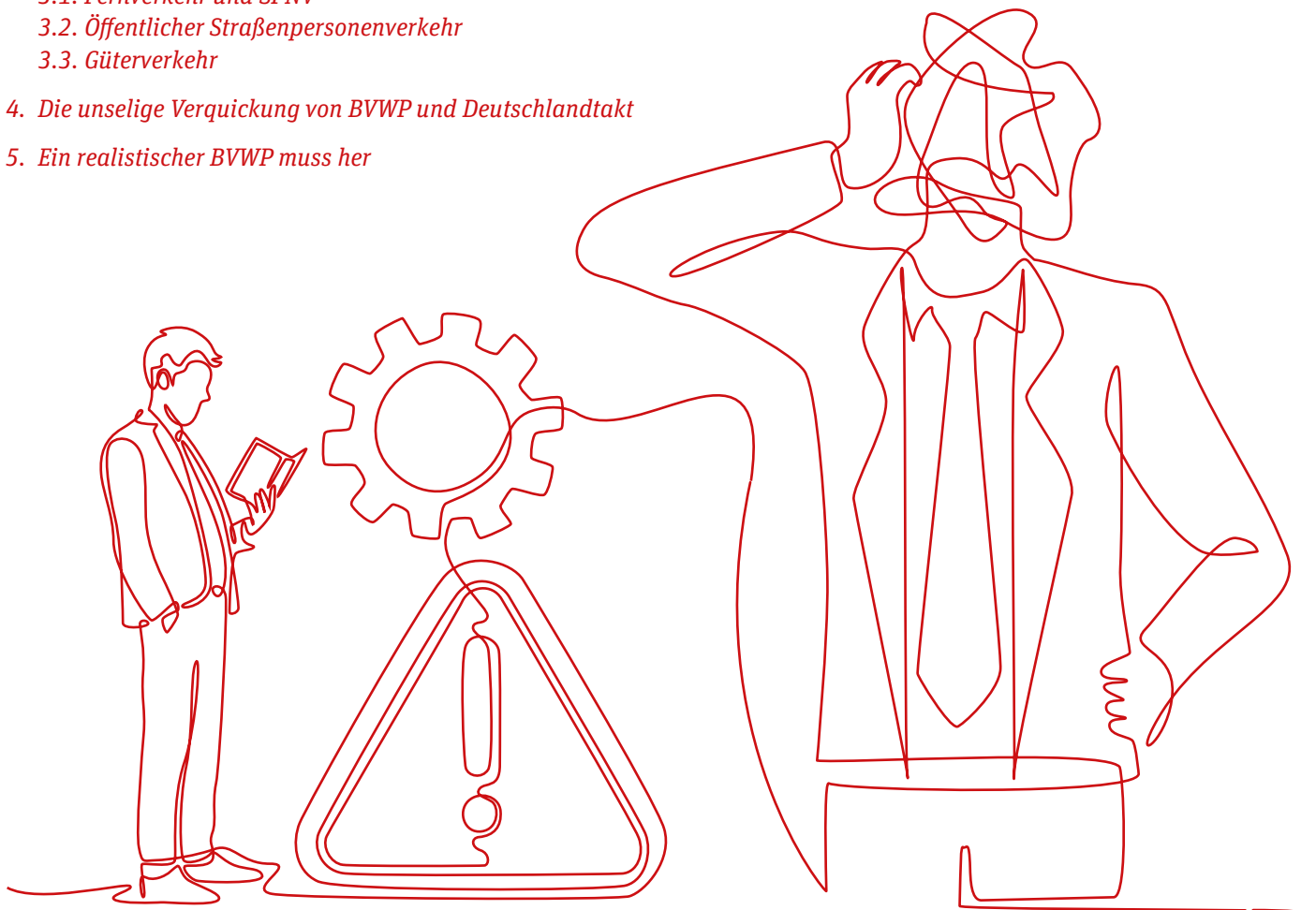
Fazit: Die Finanzlage der DB ist und bleibt prekär und erzwingt auch künftig massive Unterstützung aus Haushaltsmitteln. Eine dauerhafte Profitabilität der operativen Bereiche (laut (2) angestrebt bis Ende 2028) ist so schnell nicht in Sicht. Eine Neuordnung der Konzernstruktur der DB bleibt weiterhin eine der Kernforderungen von Bürgerbahn.

3 Falsche Annahmen und unsichere Datenbasis mit weitreichenden Auswirkungen

Die Eisenbahnverkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2040

Michael Jung

1. Die Grundannahmen
2. Die Ergebnisse der Modalsplitprognose
3. Kritik der Ergebnisse für den Eisenbahnbereich
 - 3.1. Fernverkehr und SPNV
 - 3.2. Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
 - 3.3. Güterverkehr
4. Die unselige Verquickung von BVWP und Deutschlandtakt
5. Ein realistischer BVWP muss her



1. Die Grundannahmen

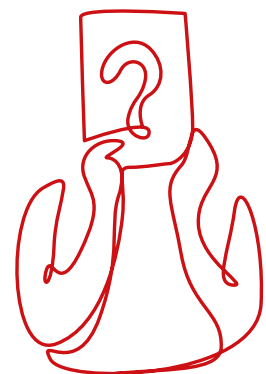
Der BVWP, so würde jeder neutrale Beobachter erst einmal annehmen, ist ein sinnvolles Instrumentarium, um den Ausbau der Verkehrswege entsprechend des prognostizierten Bedarfes zu steuern. Steigt man ein in das insgesamt mehr als 500 Seiten umfassende Opus der Verkehrsprognosen für Straße, Schiene, Flugverkehr und Wasserstraßen, welches zwischen September 2021 und Mai 2025 im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) von mehreren Consultingbüros, darunter Intraplan, erarbeitet wurde, wird folgendes deutlich:

Der Eisenbahnverkehrsprognose (EVP) für 2040

- ▶▶ ist eine unübersichtliche Modellklempnerei ohne praktischen Nutzeffekt.
- ▶▶ wurde unter starkem Einfluss von Lobbyverbänden erarbeitet und stellt mitnichten eine Zukunftsperspektive zur Umstrukturierung der Verkehrsinvestitionen unter dem Aspekt des Klimawandels dar.
- ▶▶ ist in seiner Ergebnisdarstellung so unübersichtlich und in der typischen verklausulierten Diktion von „eng politisch abgestimmten“ Consultingberichten verfasst, dass Vertreter der Politik, für die der Bericht eigentlich gedacht ist, diesen mitnichten lesen und seine Implikationen verstehen.
- ▶▶ basiert auf den Ausgangsdaten des Jahres 2019, erfasst also die Strukturveränderungen der Wirtschaft durch die Corona-Jahre nicht und geht von einem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum von 1,35 % p. a. für den Zeitraum 2019 bis 2040 aus, welches unter heutigen Aspekten als unrealistisch hoch anzusehen ist. Daraus folgend werden die Güterverkehrsumschlagszahlen im Hafenhinterlandverkehr deutlich zu hoch angenommen.
- ▶▶ geht für den Eisenbahnbereich von einer Realisierung der Aus-/Neubauprojekte gemäß dem 3. Zielfahrplanentwurf des Deutschlandtaktes aus, der zum einen überholt ist und derzeit überarbeitet wird, während zum anderen nicht von einer Fertigstellung der Bahnneubauprojekte bis 2040 ausgegangen werden kann.
- ▶▶ berücksichtigt in keinsten Weise das veränderte Nutzungsverhalten der Bahnreisenden durch das Deutschlandticket, welches die Bedeutung noch mehr vom Fern- zum Schienenpersonennahverkehr hin verschiebt.
- ▶▶ ist sehr stark von den Inputdaten der DB AG, hier besonders der DB InfraGO, aber auch von DB-Cargo, Fernverkehr geprägt, die ihre eigenen Interessen verfolgen und ist nicht Anbieter neutral.
- ▶▶ macht Prognosen in einer Detailtiefe bis hinunter zu einzelnen größeren Industriebetrieben (z. B. wird die erfolgreiche Ansiedlung der NorthVolt Batteriefabrik bei Heide in Schleswig-Holstein unterstellt mit einem hohen Verkehrsaufkommen von mindestens 80 LKW/Tag), deren Weiterbestand/Realisierung eher unwahrscheinlich ist.
- ▶▶ basiert im Wesentlichen auf dem DB InfraGO Eisenbahnbestandsnetz 2019 – ergänzt um diverse hoch umstrittene Aus- und Neubauvorhaben (NBS Hamburg – Hannover, NBS Hannover – Bielefeld, Würzburg – Nürnberg, Dresden – Prag, Brennernordzulauf, usw.), die für das Prognosejahr 2040 als fertig unterstellt werden. Kleinteilige Ausbaumaßnahmen, die wie die Beseitigung von eingleisigen Abschnitten auf zweigleisigen Strecken, Fortgang der Elektrifizierung, Wiedereinbau von herausgerissenen Überleitstellen und Weichen werden nicht berücksichtigt.

2. Ergebnisse der Modalsplitprognose

Die Ergebnisse der Prognose sind bezüglich einer geforderten Verkehrswende als unambitioniert zu bezeichnen. Der Eisenbahnanteil am Modal Split des Personenverkehrs bleibt, was die Zahl der transportierten Personen angeht, auch 2040 konstant bei niedrigen 3,1%. Er steigt durch die Annahme, der Deutschlandtakt sei bis 2040 umgesetzt, auf lediglich 3,7%. Im Modal Split soll die Reisendenzahl des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufgrund der politischen Vorgaben leicht von 54% auf 51,7% sinken. Der Anteil des „Umweltverbundes“ (Fußweg, Fahrrad und öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV = Busse und Straßen- und U-Bahnen)) soll leicht von 42,7% in 2019 auf 44,3% in 2040 steigen. Dabei scheint der Anteil des ÖSPV sehr optimistisch geschätzt zu sein.



Interessanter ist die Betrachtung der Verkehrsleistung in Mrd. Personenkilometer. Diese soll bei der Bahn um mehr als 60% gegenüber dem Jahr 2019 steigen. Das wird mit der zunehmenden durchschnittlichen Reiseweite einer Bahnreise nach Einführung des Deutschlandtaktes begründet. Die Verkehrsleistung des MIV soll nur um 1,1% sinken. Hier wäre bei konsequenter Umsteuerung der Verkehrspolitik mehr zu erwarten gewesen. Die weit überproportionale Zunahme der Verkehrsleistung im Fahrradverkehr (+31,6%) und im ÖSPV (+23,8%) wird mit erheblichen Ausbaumaßnahmen begründet, die einfach unterstellt, aber nicht näher spezifiziert werden. Diese sind zudem finanziell nicht unterlegt und somit Spekulation. Unter Klimaaspekten dramatisch ist die angenommene Ausweitung der Verkehrsleistung im Flugverkehr bis 2040 um 30%. Damit soll wohl der anhaltende Ausbau der Flughäfen gerechtfertigt werden.

Für den Güterverkehr fällt die Modalsplitprognose noch dramatischer zugunsten des Straßenverkehrs aus. So soll das Volumen in Mio. Tonnen der auf der Straße transportierten Güter von 86,3% in 2019 auf 87,6% in 2040 noch weiter steigen. Der Bahnanteil bleibt hingegen bei konstanten 9%. Auf die Verkehrsleistung in Mrd. tkm (Tonnenkilometer) bezogen beträgt der Bahnanteil 20,8% in 2040, der Straßenanteil steigt sogar auf knapp 74%. Hier hat die Straßenlobby wirklich ganz Arbeit geleistet. Der Anteil des Gütertransports in Mio. t per Binnenschiff soll bis 2040 sogar von 4,7% auf 3,4% sinken. Das ist sicherlich im Wesentlichen bedingt durch den sogenannten Güterstruktureffekt, der das Transportvolumen der klimaschädlichen Massengüter Kohle (Stilllegung von Kohlekraftwerken, weniger Kohleeinsatz in der Stahlindustrie) und Öl in den kommenden Jahren zurückgehen lässt.

Das Konstanthalten des Bahnanteils am Gütertransport gelingt nur mit dem Trick, dass eine massive Ausweitung des Kombinierten Verkehrs unterstellt wird. Dieser soll auf der Schiene um knapp 96% bei den transportierten Mengen und 82,2% bei der Verkehrsleistung wachsen. Unter kombinierten Verkehr verstehen die Verfasser der Studie Containertransporte, die für einen Teil der Strecke die Bahn und für den anderen Teil die Straße nutzen. Die Ausweitung des Kombinierten Verkehrs ergibt sich für die Verfasser der Studie aus einer angenommenen (unrealistischen) Zunahme des Umschlages in den deutschen Seehäfen, aus denen ein erhöhter Hafenhinterlandverkehr abgeleitet wird. Dieser ist wiederum ein zentraler Baustein für die Aufhübschung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der geplanten Neubaustrecke Hamburg-Hannover, mit dem dann eine zwingende Notwendigkeit für dieses gigantische Neubauprojekt begründet wird. Aber welche Zahlen bei der Prognose exakt für den Hafenhinterlandverkehr verwendet wurden, wird nicht offengelegt, sondern diese befinden sich in irgendwelchen Verflechtungsmatrizen der über 1.000 Verkehrszellen, die dem Rechenmodell für der EVP 2040 zugrunde liegen.

3. Kritik der Verkehrsprognose im Eisenbahnbereich

3.1. Fernverkehr (FV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die nach Fern- und Nahverkehr getrennte Prognose der Verkehrsentwicklung im Schienenpersonenverkehr geht vollständig an den Realitäten vorbei, da die Existenz und der Erfolg des Deutschlandtickets im BVWP 2040 nicht nur nicht erwähnt, sondern in den Rechenmodellen nicht berücksichtigt wurden. Denn daraus ergeben sich massive Verschiebungen der Reisendenzahlen zwischen Fern- und Nahverkehr.

So wird in der EVP 2040 eine heroische Steigerung der Verkehrsleistung im (eigenwirtschaftlichen) Fernverkehr von 92% unterstellt, im Wesentlichen ausgelöst durch die Ausweitung der mittleren Reiseweite durch die Einführung des Deutschlandtaktes. Da dieser nun aber nicht vor 2070 kommen wird, ist diese Annahme hinfällig. Ferner wird unterstellt, dass sich die durchschnittliche Besetzung der Fernverkehrszüge um 11,5%-Punkte verbessern soll. Wie das angesichts schon gut ausgelasteter ICEs funktionieren soll, bleibt schleierhaft. Zudem ist die Art des eingesetzten Rollmaterials (über das es längliche Ausführungen gibt) Angelegenheit des eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehrsanbieters und dessen Preisgestaltung. Ganz nebenbei: In der EVP 2040 gibt es weder Flixbahn noch andere konkurrierende Anbieter zur DB. Hier hat die DB wieder ganze Lobbyarbeit geleistet. Das macht die Prognose relativ wertlos. Genauso dreist ist die Annahme: „Nacht- und Autoreisezüge werden nur dann im SPV-Netzmodell berücksichtigt, wenn sie an mindestens 50% aller Wochentage im Jahresverlauf verkehren.“ (S.9) Da Nacht- und Autoreisezugverkehr ein stark saisonales Geschäft sind, fällt ein



Quelle: unsplash/Alexander Bagno

durchaus wachstumsstarkes Segment des Fernreiseverkehrs bei der Nachfrageprognose unter den Tisch! Gleichmaßen gegen die Nutzung der Bahn für Urlaubsverkehre gerichtet ist die Prämisse in der EVP 2040: „Nicht abgebildet sind Einzellagen wie z. B. teilweise Verlängerungen von Taktlinien in Urlaubsgebiete.“ (S. 40)

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll die Verkehrsleistung hingegen nur um 55 % steigen, bei einem nur um 31,3 % wachsenden Passagieraufkommen. Hier sollen durchschnittlich 18 % mehr Reisende in die ohnehin zu den meisten Tageszeiten brechend vollen Nahverkehrszüge gepfercht werden. Ohnehin werden in den Rechenmodellen der EVP 2040 viel zu kleine Behältergrößen für den Nahverkehr angenommen. Dies hat zur Folge, dass bei mehr Fahrgästen die Zugfrequenzen gesteigert werden müssten, mit der Konsequenz, dass die Knoten im Streckennetz weiter überlastet werden. Auf die logische Schlussfolgerung, die Behältergrößen auf den überlasteten Strecken im Nahverkehr zu erhöhen, kommen die Studienautoren nicht. Ferner ist die entscheidende Determinante des Angebots im SPNV die Kassenlage der Aufgabenträger, die häufig aus rein finanziellen Gründen zu kleine Behälter und geringere Zugfrequenzen bestellen. Hier gilt eindeutig: Ein ausreichendes Angebot erzeugt in den Ballungsgebieten auch ganz schnell eine entsprechende Nachfrage, gerade unter dem Aspekt des Deutschland-Ticket-Flatrate-Bahnfahrens. Die notorische Überfüllung des REX 1 in Nordrhein-Westfalen ist bestes Beispiel für die Probleme im SPNV. Für die Pendler, die sich täglich in die inakzeptabel überfüllten SPNV-Züge in den Ballungsräumen zwingen müssen, muss die Schlussfolgerung der EVP 2040 ein Schlag ins Gesicht sein: „Im SPNV treten hohe durchschnittliche Besetzungen im Wesentlichen in den Ballungsräumen auf und erreichen dort Werte von mehr als 400 Reisenden je Zug. ... [Trotzdem] dürfte die prognostizierte Nachfrage mit dem heute bereits verfügbaren Rollmaterial auch in den Hauptverkehrszeiten abfahrbar sein“ (S.52). Hier haben die Aufgabenträger, die häufig der größte Hemmschuh für die Ausweitung des SPNV-Angebots sind, gute Lobbyarbeit geleistet haben. Gleichzeitig gibt es „teilweise erhebliche Widersprüche zwischen den Zählwerten von Aufgabenträgern und der DB Regio AG. [...] Aus Wettbewerbsgründen dürfen diese Nachfragezahlen nicht veröffentlicht werden“ (S.17). Diese Zählerdifferenzen, die auf rund 35 Mio. Fahrgäste und gar knapp 8% der Verkehrsleistung (das sind 8 Mrd. Personenkilometer) geschätzt werden, fallen mal eben „unter den Tisch“. Dies veranlasst die Gutachter nur zu der lakonischen Bemerkung: „Eine Quantifizierung der einzelnen Ursachen ist auf der Basis der verfügbaren Daten nicht möglich. Insgesamt erscheint die Übereinstimmung zwischen den Umlegungsergebnissen und Verkehrsstatistik jedoch hinreichend genau“ (S.18). Für ein Gutachten mit weitreichenden Auswirkungen ein Offenbarungseid!

Fazit: Die EVP 2040 ist viel zu sehr auf den Fernverkehr orientiert und unterschätzt das dynamische Wachstum im SPNV, welches insbesondere durch die Verlagerung von Fahrten im mittleren Entfernungsbereich vom Fernverkehr auf die Züge des SPNV begründet ist, und macht daher die Planung obsolet.

3.2. Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)

Auf dieses Segment der Verkehre im Umweltverbund verschwendet die EVP 2040 erstaunlich wenige Zeilen. Es werden lediglich Flughafenzubringerbusse und ausgewählte Buslinien für längerfristig ausfallende Eisenbahnverbindungen (z.B. zwischen Leer und Groningen) betrachtet. Das ganze Feld des innerstädtischen Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehrs findet keinen adäquaten Eingang in die Studie. Dabei leisten diese Verkehrsträger einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und wickeln die meisten Zubringerverkehre zum SPNV und zum SPFV ab. Insbesondere interessante Modelle der Verknüpfung innerstädtischer Verkehre mit Regionalverkehren wie im Karlsruher Modell (Zweissystemstraßenbahnen; kleiner, aber ähnlich in Kassel, Saarbrücken und Chemnitz) werden nicht oder nur am Rande erwähnt. Dabei bieten diese Modelle eine zukunftsweisende Perspektive für die Verknüpfung von Regionen mit großstädtischen Zentren. Interessanterweise wird das Geschäftsmodell von Flixbus nicht thematisiert, genauso wenig wie Flixtrain. Auch wenn deren Marktanteil noch gering ist, müssen sie Bestandteil der öffentlichen Verkehrsplanung sein.

3.3. Schienengüterverkehr (SGV)

Die Ausführungen des BVWP 2040 zum Eisenbahngüterverkehr bewegen sich zwischen ideologischen Vorgaben (E-Fuels) und unrealistischen Zielvorstellungen erwarteter technologischer Entwicklungen wie: „Im Rahmen der Prämissen für die Verkehrsprognose 2040 wurde die Berücksichtigung des ETCS Rollouts in Form einer vollständigen Umsetzung des ETCS-Ausbaus im DB-Netz bis 2040 mit Level 2 ohne Signale und einer maximalen Länge der Blockabschnitte von 2 km festgelegt“ (S.56). Ferner wird kleinteilig über Dual-Mode Lokomotiven, Musterwagen und Musterzüge, den Einzelwagenladungsverkehr und die flächendeckende Einführung der digitalen Automatischen Kupplung (DAK) einschließlich der automatischen Bremsprobe und der elektropneumatischen Bremse (beides als Prämisse der Prognose 2040 unterstellt) philosophiert. Dies sind alles Vorstellungen, die bei DB Cargo entwickelt wurden, für die privaten Güterbahnbetreiber, die mittlerweile einen Marktanteil im SGV von mehr als 60 % haben und vorzugsweise in Ganzzügen unterwegs sind, aber eine untergeordnete Rolle spielen. Gleichmaßen verwegen ist die Nichtaufnahme der Züge der **Rollenden Landstraße** (RoLa = Hucklepackverkehr) für den alpenquerenden Verkehr in die Prognose. Gleichzeitig bemerken die Gutachter, dass die DB ihnen nur unvollständige Zahlen und Angaben über den Anlagenbestand zur Verfügung gestellt hat. „Detaillierte Angaben zu den von der DB Cargo AG gelieferten Eingangsdaten sind aufgrund der für das Projekt gültigen Vereinbarung mit der DB InfraGO zur Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB Cargo nicht möglich“ (S.33).

Wo man klare Vorgaben erwarten würde, enthält der Ergebnisbericht der EVP 2040 nur lapidare Sätze wie: „Neben den Aus- und Neubauprojekten führten insbesondere Streckenelektrifizierungen zu alternativen Möglichkeiten beim Routing der Güterzüge.“ (S.21) Aber eine Vorgabe, bis 2040 das gesamte Streckennetz zu elektrifizieren, enthält die EVP 2040 nicht!

Im Ergebnis führt die Prognose, dann auch nur zu einer geringfügigen Erhöhung der per Bahn transportierten Mengen im inländischen Güterverkehr um 3,6 %, wobei angeblich die Verkehrsleistung aufgrund längerer durchschnittlicher Transportentfernungen um 23,4 % steigen soll. Eine logische Erklärung hierfür bleibt der Bericht schuldig. Besonders stark soll der Güterdurchgangsverkehr (Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb Deutschlands) mit rund 55% sowie der grenzüberschreitende Güterverkehr mit gut 40 % bei der transportierten Menge als auch der Verkehrsleistung wachsen. Aber daran ist DB Cargo nur zu einem geringen Teil beteiligt. Leider gibt der Ergebnisbericht keine Zwischenjahre an, so dass nicht nachzuvollziehen ist, ob es sich hier um eine kontinuierliche Entwicklung oder um Sprungeffekte aufgrund neuer Streckeninbetriebnahmen (z.B. Erzgebirgsbasistunnel) handelt.

Das Wachstum des Güterverkehrs wird hauptsächlich getragen vom Kombinierten Verkehr, auf den knapp die Hälfte des gesamten Eisenbahngüterverkehrs entfällt. Dahinter verbirgt sich allerdings die (nicht ausgesprochene) Annahme, dass die Containerverkehre nach Ost- und Zentraleuropa nach wie vor über die großen Seehäfen der Northwest-Range (Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven, Hamburg) abgewickelt werden. Die Tendenz



Quelle: unsplash/Maxence Pira

geht aber dahin, dass zum einen Polen direkt über Danzig bedient wird, zum anderen mehr Transporte über die Mittelmeerhäfen Piräus, Koper, Triest abgewickelt werden, wodurch sich der Bahntransport signifikant verkürzt und nicht über Deutschland abgewickelt wird.

Die Eisenbahnverkehrsprognose 2040 unterstellt die Fertigstellung nachstehender Ausbauprojekte:

- ▶▶ Zwei separate Gleise für die S-Bahn zwischen Pinneberg und Elmshorn
- ▶▶ Neuverkehre durch die Northvolt Batteriefabrik bei Heide, die trotz der Verlagerung von SGV-Leistungen zum Fehmarnbelt zwischen Hamburg und Elmshorn zu einer Zunahme des Güterverkehrs führt! Der Bahnhof Diebsteich auf dieser Strecke wurde allerdings unter der Prämisse geplant, dass es dort keinen Güterverkehr gibt. Nicht erwähnt wird zudem, dass ein leistungsfähiger Bahnanschluss der Batteriefabrik, wenn sie denn überhaupt kommen sollte, den milliardenschweren Neubau der Eisenbahnbrücke Hochdonn über den Nord-Ostsee-Kanal erfordert!
- ▶▶ Neubaustrecke Hamburg – Hannover
- ▶▶ Neubaustrecke Dresden – Prag mit dem 30 km langen Erzgebirgsbasistunnel
- ▶▶ NBS Hannover – Bielefeld
- ▶▶ NBS Würzburg – Nürnberg
- ▶▶ Fernbahntunnel Frankfurt
- ▶▶ Brenner-Nordzulauf

Das ist eine lange Wunschliste unrealistischer Großvorhaben. Ein Alternativszenario, was kann an Güterverkehr auf die Schiene gebracht werden, wenn eines oder mehrere der Wunschlistenprojekte nicht kommen, was kann mit kleinteiligen Maßnahmen (Abbau eingleisiger Streckenabschnitte auf zweigleisigen Strecken, Einbau von Überleitstellen und langen Überholgleisen für fliegende Überholungen, Wiedereinbau herausgerissener Weichen, vollständige Elektrifizierung des Netzes etc.) erreicht werden, wird leider nicht entwickelt.

Auf sinnvolle Vorschläge für den Netzausbau des Netzwerkes Europäischer Güterbahnen vom 11.11.2025, in dem 38 für den Güterverkehr wichtige Ausbaumaßnahmen gelistet werden, wird überhaupt nicht eingegangen.

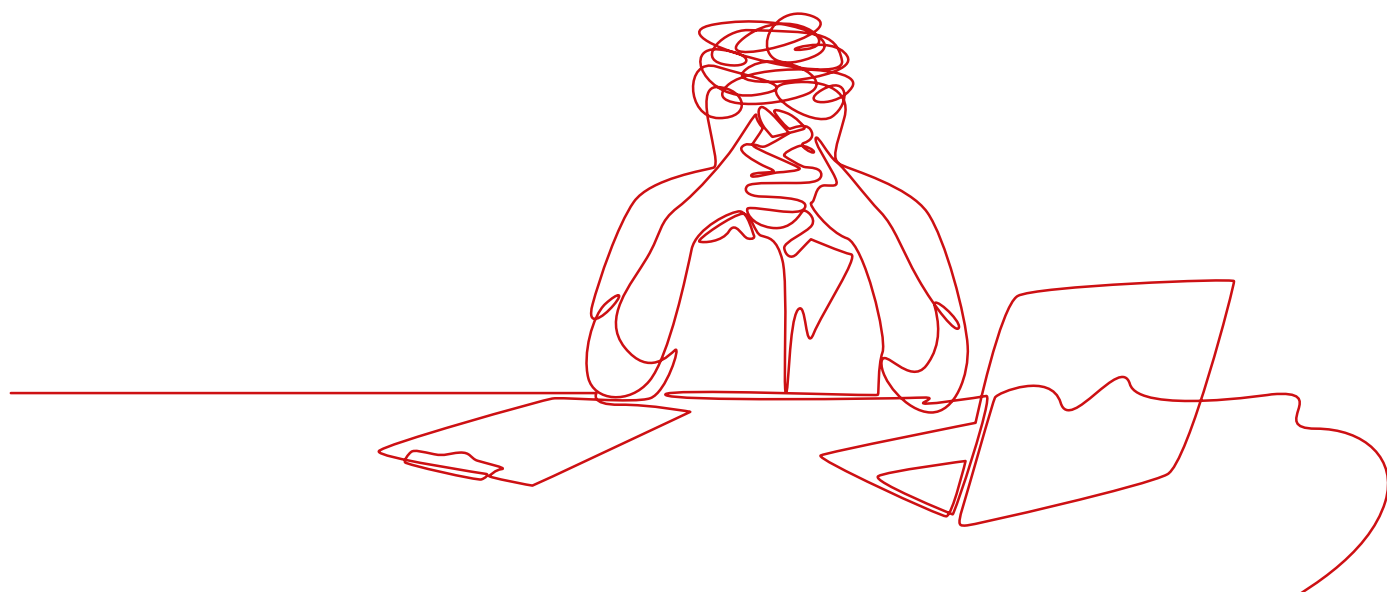
Daher ist das Fazit für den SGV im EVP 2040 nichts als heiße Luft: „Das prognostizierte Nachfragepotenzial des SGV kann mit der verfügbaren Infrastruktur aufgrund zahlreicher Aus- und Neubaumaßnahmen sowie einer unterstellten umfassenden Digitalisierung und Automatisierung nahezu vollständig abgewickelt werden“ (S.74).

4. Die unselige Verquickung von BVWP und Deutschlandtakt

Das Fazit der EVP-2040 ist zugleich seine größte Schwäche: „Der Verkehrsprognose 2040 liegt für Infrastruktur und Angebot der Eisenbahn gemäß der abgestimmten Prognoseprämissen im Wesentlichen der aktuelle Zielfahrplan Deutschlandtakt zu Grunde. Die Wachstumsraten sind sowohl durch die Prognoseprämissen und Struktureffekte als auch durch die Angebotsausweitungen gemäß Zielfahrplan Deutschlandtakt begründet.“ (S.74) Die grundlegende Fehlannahme der EVP 2040 für den Personenverkehr liegt darin begründet, dass das Wachstum im Wesentlichen aus dem Fernverkehr kommen soll, die Realität sieht derzeit, nicht nur bedingt durch das Deutschlandticket, ein deutlich stärkeres Wachstum im SPNV. Dieses kann aber aufgrund der unzureichenden Finanzausstattung der für die Bestellung des SPNV verantwortlichen Aufgabenträger nicht entsprechend bedient werden. Vielmehr werden gerade in strukturschwächeren Regionen Leistungen abbestellt, was zu einer weiteren Konzentration der Verkehrsnachfrage auf die Ballungsräume führt, in denen die Schieneninfrastruktur ohnehin am Limit ist. Im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr ist die Fahrgastnachfrage im Wesentlichen nicht nur durch das Angebot, sondern auch durch die verfügbare Kaufkraft der Reisenden determiniert. In Summe wird hier deutlich, dass das erwünschte Passagierwachstum im SPV durch die künstliche Trennung zwischen politisch bestelltem Nahverkehr und eigenwirtschaftlich zu erbringendem Fernverkehr begrenzt wird und somit die in der EVP prognostizierten Zahlen nie und nimmer erreicht werden. In der Schweiz wird beides integriert gedacht und geplant.

5. Ein realistischer Bundesverkehrswegeplan muss her

Was muss eine realistische EVP als Grundlage für den BVWP 2040 leisten?: Neben einer kritischen Bestandsaufnahme der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und den Nachfrageparameter muss er unter Einbeziehung aller Akteure, auch kritischer Initiativen, ein Sanierungs- und Ausbaukonzept für die Eisenbahninfrastruktur vorlegen, das strikt nach den Kriterien: schnelle Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit, Redundanz und Resilienz für den Betrieb und Nutzen für die Bahnreisenden und den SGV gegliedert ist. Das BVM muss sich von unrealistischen Wachstumsprognosen verabschieden, unrealistische Großprojekte sind schnellstmöglich zu beerdigen und alle Projekte sind mit realistischen Umsetzungsdaten und klaren Finanzierungsplänen zu versehen. Oberstes Ziel muss ein störungsfreier fahrgastorientierter Bahnbetrieb sein und keine „Leuchtturmprojekte“ mit langen Realisierungszeiten. Es muss ein Ende haben des Nebeneinanderherplanens: EVP, BVWP, Zielfahrplanentwurf Deutschlandtakt, Bedarfsplan Schiene, Bedarfsplanüberprüfung, mit denen sich riesige Stäbe in verschiedenen Ministerien beschäftigen, die aber alle an der Realität vorbei erarbeitet werden.





Quelle: unsplash/Christian Lue

Abürzungen

EVP: Eisenbahnverkehrsprognose

SGV: Schienengüterverkehr

SPV: Schienenpersonenverkehr

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

SPFV: Schienenpersonenfernverkehr

BVM: Bundesverkehrsministerium

BVWP: Bundesverkehrswegeplan

ETCS: European Train Control System

ÖSPV: Öffentlicher Schienenpersonenverkehr



Alle Zitate aus der Eisenbahnverkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2040

4 Alle Tage wieder – den Anschluss verpassen?

Warum die Bahnpolitik einen Strategiewechsel braucht!

Johann-Günther König

Nach meinem Buch »Pünktlich wie die deutsche Bahn«¹ erschien im Herbst 2024 bei ZuKlampen »Anschluss verpasst! Die Krise der deutschen Bahn«. Es liegt inzwischen in aktualisierter Form vor – auch bei der Bundeszentrale für politische Bildung². Und begründet die dringende Notwendigkeit einer Neuorientierung der deutschen Bahnpolitik.

Thema General- oder Korridorsanierung

Darin findet sich zum Thema »Generalsanierung« meine Ausführung: »Bis 2030 will die DB InfraGO AG insgesamt vierzig als Hochleistungskorridore eingestufte Strecken mit einer Gesamtlänge von mehr als 4000 Kilometern generalsanieren, die dafür der bisherigen Planung zufolge jeweils fünf oder noch mehr Monate voll gesperrt sein werden. Mindestens bis zum Beginn des dritten Jahrzehnts – aufgrund üblicher Verzögerungen wahrscheinlich viel länger – kommt auf Bahnkunden im Personen- wie im Güterverkehr eine gewiss nicht kleine Herausforderung zu: die der persönlichen und wirtschaftlichen Krisenbewältigung.«



Nun wurde im Februar 2026, als zwei wichtige Bahnstrecken gesperrt wurden: Hagen – Wuppertal – Köln und Nürnberg – Regensburg, zugleich der Begriff »Generalsanierung« ausgehebelt und durch »Korridorsanierung« ersetzt. Denn weil bei den im Laufe des Jahres 2025 erfolgten bzw. begonnenen Generalsanierungen der Riedbahn und der Strecke Hamburg – Berlin zwar Gleise, Weichen, Oberleitungen und Bahnhöfe erneuert wurden, aber keines der nicht minder heruntergekommenen und teils dysfunktionalen Stellwerke, entstand zunehmend Kritik am Vorgehen der Bahn. Und weil Mitarbeiter der DB InfraGO darauf hinwiesen, dass für die Umsetzung von Stellwerksprojekten gut sechs bis acht Jahre Planungszeit benötigt würden und sie deshalb bei den Generalsanierungsvorhaben hätten ausgeklammert werden müssen, erfolgte schließlich die Begriffsabschwächung in Korridorsanierung. Zudem wurde der Zeitraum dieser Maßnahmen deutlich verlängert, sprich bis – mindestens – 2036.

Gründe für die Krise des Bahnsektors

Die Krise des deutschen Bahnsektors ist – wie auch dieser Alternative Geschäftsbericht mit seinen Analysen verdeutlicht – vielfältig und massiv und langwierig. Denn große Teile der deutschen Eisenbahn-Infrastruktur sind marode und störanfällig und die großen Knoten zunehmend überlastet. Darüber hinaus ist der mit der Bahnreform 1994 (nach neoliberal geprägten EU-Vorgaben) eingeführte deutsche »Eisenbahn Markt« ein Spielfeld privater und staatlich kontrollierter Unternehmen und Holdinggesellschaften geworden, die den Prinzipien Wachstum, Konkurrenz und Gewinnmaximierung huldigen und eine fast schon irrsinnige System- und Bürokratiekomplexität erzeugt haben.

Bezeichnenderweise sollen aufgrund der durch die Privatisierung entstandenen chaotischen Bahnentwicklungen in England, Schottland und Wales die 14 dort agierenden unterschiedlichen Bahnbetreiber bis Ende 2027 aufgelöst und unter dem Dach der neuen staatlichen Steuerungsinstanz Great British Railways (GBR) zusammengeführt sein. Die Reisenden fahren ab dann wieder mit einer einheitlichen GBR-Eisenbahn.



Mit Tunnelblick auf Zahlen

Krisenindikatoren

Aufgrund der völlig verfahrenen Eisenbahntwicklung in Deutschland kamen 2025 im Fernverkehr gerade einmal 60,1 Prozent der ICE und IC pünktlich am Ziel an – ein neuer Tiefstand übrigens (2024: 62,5 Prozent). Wobei als »pünktlich« gewertete Züge im Zweifel mit bis zu knapp 6 Minuten Verspätung einen Bahnhof erreichen, was für Reisende bereits das Verpassen eines Anschlusses nach sich ziehen kann. Und ausgefallene Personenzüge werden dabei gar nicht berücksichtigt. Beim Güterverkehr geht es weniger um Verspätungsminuten, sondern Stunden oder Tage. Er bleibt meist in den Pünktlichkeitsdebatten außen vor, obwohl die Verlässlichkeit der Lieferketten ein harter Faktor für die Akzeptanz der Bahn in der verladenden Wirtschaft ist.

Doch zurück zum Personenfernverkehr. Obwohl so häufig von ihm und den ICE-, IC- und zunehmend auch Flixtrain-Zügen die Rede ist, nutzen ihn nüchtern betrachtet lediglich 5 Prozent der Bahnreisenden hierzulande. Die entscheidende Rolle im deutschen Eisenbahnsektor spielt der Schienenpersonennahverkehr mit den Regionalzügen (S, RB, RE), denn ihn nutzen 95 Prozent aller Bahnfahrenden. Auch die Summe der von den Fahrgästen zurückgelegten Entfernungen ist im SPNV mit knapp 60 Prozent der Personenkilometer deutlich höher als bei der Fernbahn.

Bislang stellen nur um die Hälfte der SPNV-Verbünde Statistiken zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des SPNV bereit. Aber einen Eindruck von den Verspätungsproblemen im SPNV kann der jüngst vorgelegte Qualitätsbericht zum Schienenpersonennahverkehr im Land Baden-Württemberg für das erste Halbjahr 2025 vermitteln. Dort sank die Pünktlichkeitsquote im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von 79,9 auf 77,9 Prozent. Gleichsam passend für den hiesigen Eisenbahn-Markt ist das erhobene »Qualitätsranking der Netze« anhand der Kriterien: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Fahrgastzufriedenheit, Zugkapazität und Sauberkeit. Im Sommer 2025 kamen von den jeweiligen Bahnunternehmen in den 32 Baden-Württembergischen Netzen die Schwäbische Albbahn auf den Spitzenplatz und die DB Regio Mitte auf den letzten Platz.

Eine auf deutschen Bahnhöfen und in Zügen viel gehörte Floskel lautet: *»Grund dafür ist ...«* 2025 ertönte zum Beispiel der Hinweis: *»Es ist mit erheblichen Verzögerungen zu rechnen. Auch kommt es kurzfristig zu Zugausfällen.«* *»Grund dafür ist der bundesweit bestehende akute Fachkräftemangel, insbesondere im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik.«*

Fehlt noch die Durchsage auf Bahnsteig 12: *»Bitte prüfen Sie, ob Sie Ihre Reise verschieben können. Grund dafür ist eine IT-Störung. Sie beeinträchtigt den Bahnverkehr in der Mitte Deutschlands massiv.«*

Die geplanten Korridorsanierungen werden in den nächsten 10 Jahren die Verspätungsprobleme gegenüber früheren Fahrplänen wegen der vielen Umleitungen und Schienenersatzverkehre perpetuieren. Damit bleibt auf absehbare Zeit der Privatwagen gegenüber dem Nah- und Fernverkehr auf der Schiene das am häufigsten gewählte Verkehrsmittel in Deutschland. Gegenwärtig geben bei repräsentativen Umfragen rund drei Viertel der Bevölkerung ab sechzehn Jahren an, sie könnten auf den Pkw in ihrem Alltag nicht verzichten. 2023 hatte der motorisierte Individualverkehr einen Anteil von rund 79 Prozent am Modal Split, sprich der Verkehrsmittelnutzung, der Schienenpersonenverkehr hingegen nur von etwa 9 Prozent. Zudem steigt die Zahl der Kraftfahrzeuge nach wie vor. Und das Straßennetz wird weiter umfassend ausgebaut.

Nun lebt gut die Hälfte unserer Bevölkerung in der Provinz, die gut neun Zehntel der Fläche einnimmt. In den von Bussen und Bahnen zumeist nur unvollständig versorgten Landgemeinden und Kleinstädten gilt das Autofahren deshalb als so gut wie alternativlos. Kaum zufällig passt unsere gesamte Bevölkerung quantitativ zwar auf die Vordersitze der 2025 rund 49,3 Millionen zugelassenen Autos, aber bei Weitem nicht auf die Sitz- und Stehplätze der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen betriebenen Nahverkehrs- und Fernzüge.

Auch im Güterverkehr wird die Bahn immer weiter marginalisiert, sowohl im Schwerverkehr als auch im durch den Onlinehandel immer schneller wachsenden Stückgutverkehr. Das seit Jahrzehnten mantrahft beschworene Entlasten der Straßen vom LKW-Stau wird angesichts des fortschreitenden Rückzugs der Güterbahn aus der Fläche so nicht gelingen.

Verfehlen der Klimaziele im Verkehrssektor

Als Maßstab für den vom Bundeskabinett beschlossenen Klimaschutzplan empfiehlt das Umweltbundesamt eine Minderung der Treibhausgasemissionen bis 2050 »um 95 Prozent gegenüber 1990«. Und hebt hervor: *»Dazu müsste etwa der Treibhausgasausstoß des Energie- und des Verkehrssektors auf null gesenkt und der der Landwirtschaft halbiert werden.«* Unter den meisten Wissenschaftlern ist unstrittig, dass für das Erreichen der Klimaschutzziele neben grundsätzlicher Verkehrsvermeidung der Schiene der absolute Vorrang eingeräumt werden muss. Ohne eine deutliche Attraktivitätssteigerung des deutschen Bahnsektors und zusätzliche politische Steuerungseingriffe wird es jedoch kaum gelingen, die Einwohner*innen vom vermehrten Umstieg auf das Eisenbahnsystem zu überzeugen und den Gütertransport in großem Umfang zurück auf die Schiene zu verlagern.

Seit Beginn der Bahnreform von 1994 hat sich der Anteil der Eisenbahnnutzung am gesamten Verkehrssystem kaum erhöht. Außerdem hat sich das damalige politische Versprechen, die Deutsche Bahn AG würde »ihr Geld im Wettbewerb am Markt verdienen«, als eine krasse Irreführung der Bevölkerung erwiesen. Denn die Beförderungserlöse der bundeseigenen wie auch der privatwirtschaftlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen reichen zur Deckung aller realen Kosten nicht ansatzweise aus. Ohne »im Parlament verdiente« Steuergelder kommt hierzulande kein Nah- und Fernverkehrszug vom Fleck. Es wird höchste Zeit, gesellschaftlich und in den – traditionellen wie sozialen – Medien anzuerkennen, dass eine Exzellenz-Eisenbahn kein Gewinnbringer sein kann und schon gar nicht zum Discountpreis zu haben ist. Ohne verlässliche und deutlich höhere Geldspritzen aus Steuermitteln durch Verlagern der Haushaltsprioritäten von Bund und Ländern weg von der Straße hin zur Schiene, kann und wird es kein alltäglich hoch verfügbares und stetig modernisiertes Netz mit adäquaten Angeboten im Personen- und Güterverkehr geben, das den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Anforderungen genügt.



Eine verfahrene Situation – 32 Jahre nach der Bahnreform

Quelle: Freepik A.I./Christine Zander

Bahnreform 2.0

Damit das deutsche Eisenbahnsystem seine verkehrs- und klimapolitische Rolle erfüllen kann, muss vor allem die noch dem Bund gehörende Deutsche Bahn AG nebst ihrer InfraGO AG, DB Cargo AG und der anderen Töchter quasi »gesund« aus der funktionsbedrohlichen Krise kommen. **Nüchtern betrachtet war es von 1994 bis 2025 die von Dürr über Mehdorn, Grube und schließlich Lutz geleitete Chefetage der Konzernholding, die mit ihren Börsengangs- und Internationalisierungsmaßnahmen sowie den verselbstständigten Töchtern das Rollen ins Chaos wählte.** Inwieweit die am 1. Oktober 2025 zur Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG berufene Evelyn Palla, die am 17. November 2025 zusätzlich zur Vorsitzenden des Aufsichtsrates von DB InfraGO gewählt wurde, etwa mit der Dezentralisierung von Verantwortung und der Halbierung des oberen Managements Erfolge erzielen kann, bleibt abzuwarten. Die Infrastrukturfehlplanung und Systemvernachlässigung der Bahn muss jedenfalls so rasch wie möglich beendet und zum Besseren gewendet werden. Das gilt vor allem auch für »Stuttgart 21« und ähnlich geplante Bahnhofsgrößprojekte in Frankfurt, München und Hamburg. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann bezeichnete S 21 bereits im Juni 2018 als »die größte Fehlentscheidung der Eisenbahngeschichte«. Man sollte meinen, dass deswegen endlich alle tunnellastigen Großprojekte der Bahn auf den Prüfstand kommen.

Die komplett im Bundesbesitz befindliche Deutsche Bahn AG hat lange Zeit ihre Strategien ohne Wahrnehmung der staatlichen Aufgaben der Daseinsvorsorge entwickelt, nicht als Staatseisenbahn, sondern als (inzwischen etwas weniger) international ausgerichteter Mobilitätskonzern mit gewinnorientierter Strategie. Nun mangelt es seitens bahnpolitisch engagierter Interessengruppen, Gewerkschaften, Verkehrsexpertinnen und -experten sowie Sachkundigen nicht an Änderungs- und Verbesserungsvorschlägen für den Bund, die DB AG und den Bahnsektor insgesamt. Noch ist aber keine kritische Überprüfung der finanziell strangulierenden Bahnhofsgroßprojekte und der Neu- und Ausbauprojekte der Hochgeschwindigkeitsbahn in Sicht, auch nicht unter der neuen »Chefin« Evelyn Palla. Ein solches absurdes Großprojekt mit minimalem Verkehrswert und maximalen Kosten durch die lange Tunnelstrecke ist der gerade in den BVWP hineinkatapultierte Pfaffensteigtunnel in der Region Stuttgart, der die finanzielle Monopolisierung der Budgetspielräume auf die Region Stuttgart potenziert.

Strategisches Ziel müsste stattdessen sein ein rascher systematischer Ausbau des Schienennetzes in der Fläche durch maßgeschneiderte, dezentrale, kostengünstige Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung der Netzdichte und Netzkapazität im ganzen Land. Viel Systemeffizienz und Budgetvolumen kann gewonnen werden, wenn die Höchstgeschwindigkeit von Fernzügen auf Tempo 200 begrenzt wird und die Zuggattung Interregio systematisch mit Priorität das Fernverkehrsangebot ergänzt. um die vielen Mittelzentren und beliebten Urlaubsdestinationen miteinander zu verbinden. Auch der Appell des Mobilitätsexperten Andreas Knie, den seit 1996 vom Schienenpersonenfernverkehr getrennt organisierten Schienenpersonennahverkehr in seiner »jetzigen Struktur aufzulösen« und alle Schienenverkehre als Gesamtsystem zu organisieren, bleibt höchstwahrscheinlich unberücksichtigt. Das werden die zahlreichen Bestellerorganisationen und Bahn-Zweckverbände sowie die Länder zu verhindern suchen. Aber ohne den politisch auseinandergerissenen Nah- und Fernverkehr wieder unter einem Staatsbahndach zusammenzufügen, wird die Mobilitätswende zu einer erfolgreichen Klimabahn nicht gelingen. Darum muss das Thema Bahnreform 2.0 schnellstmöglich auf die verkehrs- und klimapolitische Agenda.

Carl Waßmuth, der Sprecher von »Bahn für Alle«, schlägt die Umwandlung der Deutschen Bahn AG in eine gemeinnützige Aktiengesellschaft (gAG) vor und verbindet das mit dem Wunsch, »dass die DB sich auf ihr Kerngeschäft ›Bahnverkehr in Deutschland‹ (und gegebenenfalls im angrenzenden europäischen Ausland) fokussiert und alle sonstigen, insbesondere Nicht-Schienenverkehrsaktivitäten abstößt«. Arno Luik wiederum, der Verfasser von »Schaden in der Oberleitung«, plädiert für die Umwandlung der Deutsche Bahn AG »in eine Anstalt des Öffentlichen Rechts« – verweist aber darauf, dass dafür auch der EU-Rechtsrahmen novelliert werden müsste. Und der Bahnkritiker ergänzt: *»Aber Grundvoraussetzung für eine prinzipielle Verbesserung ist eine Politik, die zuallererst überzeugend erklärt: Wir wollen, dass mehr Bürger Zug fahren – und wir werden mit einer durchdachten Steuerpolitik eine sinnvolle Verkehrswende ansteuern.«*

Es wäre zu schön, um wahr zu sein, wenn die deutsche Bahn wieder als ein zusammenhängendes Staatsbahnsystem grünes Licht erhielte. Meines Erachtens spricht viel für die Forderung, die DB AG in die Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts umzuwandeln (also in ein Rechtssubjekt kraft Hoheitsakt). Es versteht sich zudem, dass Trasse und Traktion in eine Verantwortung gehören. Außerdem sollte die Wiedereingliederung des kompletten Schienenpersonennahverkehrs – trotz aller damit verbundenen Schwierigkeiten – vorbereitet werden. Übrigens würde mit der Auflösung der DB Regio AG auch deren Geschäft als »größter Busbetreiber in Deutschland« ein sinnvolles Ende haben. Die maßgeblichen Regelungen der Europäischen Union müssen für eine Rückkehr zum Staatsbahnsystem in den EU-Ländern geöffnet werden.

Ab dem Millennium trieb die EU-Kommission mit vier sogenannten Eisenbahnpaketen ihren Plan voran, den Schienenverkehr unionsweit zu liberalisieren und dem »Spiel der Marktkräfte« zu unterwerfen. So dürfen und sollen seit dem Vierten Eisenbahnpaket von 2013 alle Eisenbahnunternehmen unionsweit Schienenverkehrsdienste anbieten. Auch der Zugang zu Serviceleistungen wie beispielsweise Wartung, Vertrieb, Fahrgastinformationssystemen oder Güterumschlagterminals steht Wettbewerbern offen. Für die Infrastrukturbetreiber – also diejenigen, die für die Trassen verantwortlich sind – hierzulande die DB InfraGO AG – verlangt die EU-Kommission die vollständige unternehmensrechtliche Trennung vom Verkehrsbetrieb. Allerdings haben Frankreich und Deutschland die Auflösung der Holdingstrukturen ihrer Bahnunternehmen im Staatsbesitz noch nicht vorgenommen. Und im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD vom April 2025 heißt es einschränkend: »Wir

werden die DB InfraGO vom DB Konzern weiter entflechten, innerhalb des integrierten Konzerns.« Die von der EU festgeschriebene »vollständige unternehmensrechtliche Trennung« ist hierzulande somit noch nicht vorge-
sehen.

Wird die deutsche Bundesregierung – womöglich mit anderen Regierungen von EU-Mitgliedstaaten zusammen – darauf hinwirken, dass die EU-Kommission die verfehlten Elemente der Bahnliberalisierung korrigiert und zumindest die zerstörerische Vorschrift zur vollständigen unternehmensrechtlichen Trennung von Infrastruktur und Betrieb aufhebt? **Lieferte nicht spätestens die Covid-19-Pandemie den Beweis für die Vorteile einer der Daseinsvorsorge dienenden staatlichen Bahn gegenüber einer privatisierten, die rein betriebswirtschaftlichen Zwängen unterworfen ist?** Während die bundeseigene DB AG den Betrieb des Bahnfernverkehrs trotz geringer Fahrgastzahlen aufrechterhielt, stellte der private Konkurrent Flixbahn seine Verbindungen gleich zu Beginn der Pandemie komplett ein. Soll es denn im Ernstfall, sobald die Gewinnaussichten auf der Strecke bleiben, dann zeitweise keinen Zugverkehr mehr geben?

Generell darf der Druck auf die Landes- und Bundespolitik jedenfalls nicht nachlassen, endlich einer zukunfts-
tauglichen Schienenpolitik freie Fahrt zu gewähren. Vor allem der teils extrem vernachlässigte ländliche Raum muss so schnell wie möglich S-Bahn-Systeme mit neuen Schienenanbindungen erhalten, die die vielen Klein- und Mittelstädte und ihr Umland wieder an den Personen- und Güterschienenverkehr anbinden. Kurzfristig plädiere ich für die folgenden fünf Maßnahmen:

- ▶ **Erstens** wird die Netzkapazität kurzfristig durch den Wiedereinbau von Weichen und Überholgleisen erhöht.
- ▶ **Zweitens** werden die vielen technisch bedenklich veralteten Stellwerke umgehend, und nicht erst im nächsten Jahrzehnt, auf den notwendigen modernen Stand gebracht, unter Nutzung der modernen digitalen Steuerungsoptionen.
- ▶ **Drittens** werden alle noch nicht erfolgten Streckensperrungen bei der »Korridorsanierung« zugunsten von Arbeiten unter rollendem Rad umgeplant und die Netzsanierung wird mit differenzierten Standards auf das gesamte Schienennetz ausgeweitet.
- ▶ **Viertens** erhalten alle Personenverkehrszüge ausreichend Mehrzweckflächen, die für den Transport von Fahrrädern, Anhängern und Koffern und kleinvolumiges Stückgut genutzt werden können.
- ▶ **Fünftens** wird ein deutsche und europaweites regelmäßiges Nachtzugangebot zügig und deutlich ausgebaut und das dafür geeignete Rollmaterial beschafft.
- ▶ **Sechstens** machen Bund und Länder das Deutschlandticket bundesweit in allen öffentlichen Verkehrsmitteln zum Standardabo, basierend auf einem einheitlichen Preis- und Abrechnungssystem, das die lokal unterschiedlichen Tarife und Zahlungswege zusammenzieht.

In den Niederlanden zum Beispiel ermöglicht seit einigen Jahren die »OV-chipkaart« den Reisenden den Orts- und Verkehrsmittelwechsel, ohne dabei auf die lokal unterschiedlichen Tarife und Zahlungswege achten zu müssen. Sie gilt für die 2. Klasse und muss vor dem Einsatz mit einem Guthaben versehen werden. Neu hinzugekommen ist »OVpay«. Es besteht lediglich aus einer gültigen Debit- oder Kreditkarte oder Handy. Die Lesegeräte im Zug, in der Straßenbahn, im Bus und in der U-Bahn sorgen für eine getreue Abrechnung.

Was der Dichter Heinrich Heine (1797–1856), für den mit der Eisenbahn »ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte« begann, über das gewaltige Potenzial des in Deutschland hoffentlich nun forciert ausgebauten und perfektionierten Schienenverkehrs sagen würde – wer weiß? Schriftlich überliefert ist:

»Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unsern Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden.«

¹ Johann-Günter König (2017): Pünktlich wie die Deutsche Bahn. Eine kulturgeschichtliche Reise bis in die Gegenwart. Springer

² Johann-Günther König (2024): Anschluss verpasst. Die Krise der deutschen Bahn. Springer

5

Was muss der neue Bahnvorstand können?

Lehren aus dem Versagen der letzten vier Bahnchefs

Heiner Monheim

Kritische Bewertung der Leistungen bisheriger Bahnchefs

„Bürgerbahn- Denkfabrik für eine starke Schiene“ dringt darauf, Lehren aus dem grundlegenden Versagen der früheren Bahnchefs Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube und Richard Lutz zu ziehen. Sie alle sind krachend gescheitert mit dem Versuch, die Bahn auf einen zukunftsfesten Kurs zu bringen, weil sie als typische Sanierer und BWL-getriebene Top-Manager von Bahntechnik und -Netzen wenig Ahnung hatten und mit ihrer gnadenlosen Sparpolitik das Bahnsystem grundlegend ruiniert haben. Schon mit Dürr begann der fortschreitende Niedergang der Deutschen Bahn.

Bahnchefs ohne Kenntnisse des Bahnsystems mit einem Sanierungsauftrag

Schon Dürrs Berufung 1991 in das neue Amt als „Sanierer“ durch den damaligen Bundeskanzler Kohl versprach wenig Gutes. Dürr hatte bis dahin keinerlei Erfahrung im Bahnbereich. Aber auch seine späteren Nachfolger Mehdorn und Grube kamen aus bahnfremden Branchen der Auto- und Luftfahrtindustrie. Der letzte Bahnchef Lutz hatte zwar Ahnung von trickreicher Bilanzakrobatik, aber Bahntechnik, Bahnnetzstrategien und Fahrzeugkonzepte waren auch ihm fremd.

Geholt wurden diese Topmanager als sog. „Sanierer“. Das Ergebnis war das Kaputtsparen von Infrastruktur, Fuhrpark, Personal und Betrieb, unter dem heute die Bahn entsetzlich leidet.

Schrumpfkurs als Sanierungsstrategie

Im damaligen Verständnis der Politik und des Vorstands war die Bahn ein typischer Sanierungsfall: mit einem viel zu großen Netz und viel zu viel Personal. Also lautete die Devise „Gesundschrumpfen“. Und dafür musste man eben nicht unbedingt von Bahn, Bahntechnik, Bahnentwicklung und Bahnperspektiven Ahnung haben, sondern vom Sanieren, als kostensparendes Umorganisieren des Bahnsystems, das geradewegs in einen gnadenlosen Schrumpfkurs auf ein für profitabel gehaltenes Rumpfnetz führen sollte.

Bahnchefs als Automenschen

Alle vier Bahnchefs waren notorische Dienstwagennutzer mit Fahrer. Ganz anders der frühere Schweizer Bahnchef, der regelmäßig seine Bahn nutzte. Deutsche Wirtschaftsbosse und Bahnchefs dagegen meiden die Nutzung der Bahn. Und kennen sie dadurch viel zu wenig aus eigener Erfahrung.

Bahnchefs als Gegner der Flächenbahn und Stilllegungsrambos

Der frühere Bahnchef Dürr lehnte eine Flächenbahn ab. Als ihm die von Markus Hesse vom IÖW Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Karl-Otto Schallaböck und Ernst Ulrich von Weizsäcker vom Wuppertal-institut für Klima, Umwelt und Energie erstellte und von mir moderierte sog. Flächenbahnstudie präsentiert wurde, misstraute Dürr mit vielen kritischen Nachfragen der expansiven Grundprämisse der Studie mit starken Zuwächsen im Personen- und Güterverkehr durch ein erweitertes Netz mit vielen Reaktivierungen. Der postu-



5



lierten regionalen Verankerung mit einem weit verzweigten Netz widersprach er. Die Bahn könne kein überall mit dem Autoverkehr konkurrenzfähiges System etablieren. Der Forderung, die Bahn müsse im Interesse ihres verkehrlichen Erfolges die bis dahin laufenden Stilllegungswellen beenden und stattdessen schnellstmöglich stillgelegte Strecken reaktivieren, widersprach Dürr vehement. Eine neuerliche Netzerweiterung sei nicht bezahlbar und nicht wirtschaftlich.

Nicht viel besser sah Dürres Nachfolger Mehdorn die Perspektiven einer Flächenbahn. Das sei utopisch und das Land könne sich eine Bahn mit großem Netz einfach nicht mehr leisten. Mit seinem Verdikt, „die Bahn könne nicht an jeder Kanne halten“ begründete er den Rückzug der Güterbahn aus der Fläche. Man müsse alle unwirtschaftlichen Teile abschneiden. Der Einwand, dass das deutsche Straßennetz noch viel unwirtschaftlicher wäre, aber eben vom Staat (Bund, Ländern, Regionen und Kommunen) gerne und großzügig finanziert würde mit immer neuen Neu- und Ausbauprogrammen, konterte er mit dem lapidaren Hinweis, Deutschland sei eben ein Autoland. Deswegen müsste das Bahnnetz massiv verkleinert werden, um dann eine kleine, feine Kernnetzbahn wirtschaftlich zu machen. Das Straßennetz dagegen müsse erheblich erweitert werden.

Aberle, Dürr, Mehdorn und Grube als „Beschützer“ der Autowelt

Auf den Einwand, dass der deutsche Straßenverkehr im Personen- und Güterverkehr mit seinen riesigen Netzen keineswegs wirtschaftlich betrieben werde und dass der Hebel für mehr Wirtschaftlichkeit dann eine durchgängige Maut für alle Teilnetze und alle Kfz wäre, wollten sich die Bahnchefs nicht einlassen. Sie bezogen sich dabei auch auf Prof. Gerd Aberle, den wissenschaftlichen Vordenker der Bahnreform. Nach dessen Verständnis könne man das Straßennetz und den Straßenverkehr nicht mit den gleichen Maßstäben wie das Schienennetz und den Schienenverkehr regulieren. Deutschland sei eben Autoland und der Staat habe auf allen Ebenen die Aufgabe, für ausreichende Straßennetze zu sorgen und deren Finanzierung sicherzustellen. Stilllegungen von Straßennetzen kämen nicht in Frage, im Gegenteil bei Straßen sei ein massiver Netzausbau erforderlich, ange-

sichts des starken Wachstums des Autoverkehrs. Der Marktanteil der Bahn aber schrumpfte, sie finde keine ausreichende Marktakzeptanz im Personenverkehr und Güterverkehr und dem müsse man das System anpassen, durch Schrumpfung der Netze und Ausdünnung der Angebote.

Bahnchefs als Global Player und Börsenjunkies

Schon beginnend mit Dürr und dann eskalierend mit Mehdorn und leider auch kaum gebremst von Grube positionierte sich die DB AG als Global Player mit immer gewagteren Auslandsgeschäften in vielen Ländern. Viele dieser Globalisierungsabenteuer endeten im Fiasko mit großen Verlusten. Die internationalen Geschäfte der Bahn erhielten große Aufmerksamkeit des Vorstandes und der Politik. Darüber wurde die nötige Aufmerksamkeit für das sog. „Brot-und Butter-Geschäft“ in Deutschland immer mehr vernachlässigt. Natürlich hing diese Orientierung auch mit der fatalen Fixierung vor allem von Mehdorn auf den geplanten Börsengang zusammen. Die Bundesverkehrspolitik im Parlament und dem zuständigen Ressort bremste diese Fehlorientierung der Vorstände lange Zeit nicht, sondern erhoffte sich den Glanz eines erfolgreichen Global Players für die DB AG.

Eng verbunden mit der Globalisierungsstrategie war das Aufblähen und Aufspalten der Bahn in über 500 verschiedene Unternehmungen. Der Konzern wurde immer komplizierter und dadurch gingen die nötigen Synergien immer mehr verloren.

Fehlende Verkehrswendeperspektive

Den Bahnchefs fehlte es an der nötigen Fantasie, sich für Deutschland eine Bahnoffensive mit einem expandierenden Bahnsystem vorzustellen. Deswegen gab es zu Beginn der Bahnreform auch keinen integrierten Gesamtverkehrsplan für Deutschland, der die Rolle der Bahn im Konzert der öffentlichen Verkehre und die Modal-Split Ziele und Netzziele einer modernen Bahn im Kontext der Klimakrise bestimmt hätte. Die damalige Entschuldung der Bahn und die Weitergabe des von Politik und Bahn ungeliebten Nahverkehrs an die Länder mit entsprechender Mittelausstattung sei das mögliche Maximum deutscher Bahnpolitik.

Vorbild Schweiz mit solider Basis

Ganz anders fundierte die Schweiz ihre Bahnpolitik. Sie richtete einen Stab für Gesamtverkehrsfragen ein und die SBB unterbreitete schon in den 1980er Jahren dem Schweizer Volk das Konzept „Bus und Bahn 2000“ mit dem Grundgerüst eines integralen Taktfahrplans, der die Höhe und regionale Verteilung der Investitionen bestimmt. Dem folgte auf der Basis einer überjährig gesicherten Fonds-Finanzierung dann die Umsetzung der Projekte, darunter nicht nur wenige Großprojekte, sondern viele kleine, regional ausgewogen verteilte Infrastrukturmaßnahmen.

Deutschland mit neuer, wenig effizienter Basis der Bahnreform und der Hoffnung auf den Börsengang

Der Verkehrsökonom Prof. Gerd Aberle hat Ende der 1980er Jahre die Konturen für ein in den politischen Mainstream einzupassendes Bahnsystem entwickelt. Das zunächst von Dürr als Bahnvorstand umgesetzt wurde. Die damals viel gescholtene und angeblich total überdimensionierte alte „Beamtenbahn“ sollte verschlankt werden, im Netz und im Personal. Und der bis dahin aufgehäufte Schuldenberg sollte abgebaut werden. Die Bahn sollte abgesehen vom gemeinwirtschaftlich zu organisierenden Betrieb des Nahverkehrs in den anderen Sparten profitabel werden.

Dafür erschien eine Privatisierung über einen Börsengang der nicht gemeinwirtschaftlichen Betriebsteile Cargo und Fernverkehr dem Vorstand, Aufsichtsrat und der Politik vielversprechend. Man hatte eine ähnliche Radikalkur bei der alten „Beamtenpost“ gerade erfolgreich eingeleitet, mit der Aufspaltung von Brief- und Paketpost und der neuen Telekommunikationspost. Was man allerdings dabei nicht beachtete, war der grundlegende Unterschied einer stark von ihrer Infrastruktur abhängigen komplizierten Bahn und einer demgegenüber weit weniger komplizierten Post und Telekommunikation.



Bahnreform als Organisations- und Fiskalreform ohne fundiertes Konzept

Die von Dürr angetriebene Bahnreform erschöpfte sich in formalen juristisch-organisatorischen Regularien für die neue, aus DDR-Reichsbahn und BRD-Bundesbahn zu vereinigende Deutsche Bahn AG. Die sollte in verschiedene Sparten aufgeteilt werden. Dadurch gingen viele Synergien verloren. Der an die Länder übertragene Nahverkehrsbetrieb erhielt im Widerspruch zu seiner am Verkehrsmarkt herausragenden Rolle im Parlament und Fachressort nicht die notwendige politische Priorität, ihm hing die Hypothek jahrzehntelanger politischer und infrastruktureller Vernachlässigung weiter „am Hals“, zumal die Länder sehr unterschiedlich engagiert die Nahverkehrsaufgabe wahrnahmen, so dass keine einheitliche Netz- und Betriebsqualität geschaffen wurde. Und die Notwendigkeit von Reaktivierungen und des Ausbaus vieler neuer S-Bahnsysteme von den meisten Ländern vernachlässigt wurde.

Dominanz immobilienwirtschaftlicher Interessen

Großes Interesse zeigten Politik und Management am immobilienwirtschaftlichen „Versilbern“ der riesigen Bahnliegenschaften. Dem diente das Initiieren hochspekulativer Bahnhofsanlagenprojekte rund um die Großstadtbahnhöfe. Möglichst viele Bahnhöfe und Bahnflächen sollten gewinnbringend verkauft werden. Das Milliardengrab Stuttgart 21 war die erste und fatalste Konkretisierung dieser maßgeblich von Dürr angetriebenen sog. „21er Projekte“ für Stuttgart, Frankfurt, München und Lindau. Sie basierten auf der naiven Übertragung der von Dürr besichtigten japanischen Bahnhofsanlagenprojekte auf Deutschland. Später verabschiedeten sich München und Frankfurt aus der Gruppe der 21er Projekt. Und S 21 wurde zum Fiasko deutscher Bahnpolitik mit explodierenden Kosten und Umsetzungszeiten und fatalen Konsequenzen für den Deutschlandtakt im Südwesten.

Dominanz der Großprojekte und Kahlschlag in der ex-DDR

Im Bereich der Netzpolitik konzentrierten sich alle drei Bahnchefs auf den Neu- und Ausbau weniger wichtiger Korridorstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Darauf wurde auch die Entwicklung der neuen ICE-Generationen ausgerichtet. Die alten IC- und IR-Systeme gerieten mehr und mehr ins Abseits des politischen und unternehmerischen Interesses. Mehdorn hat dann den Exitus des IR vollendet. Das ehemalige Reichsbahnnetz,

das anders als das DB-Netz bis zur Wiedervereinigung politisch für unentbehrlich für die DDR-Wirtschaft gehalten wurde, geriet in den Sog der westdeutschen Stilllegungsmanie. Dürr und Mehdorn haben diese fatale Fehlentwicklung nach Kräften gefördert. Auch Grube hatte kein Offensivkonzept für ein größeres Bahnnetz.

Die Totengräber der Bahn

In schöner Kontinuität haben alle Sanierungsbahnchefs das Zerstörungswerk des alten glorreichen Bahnsystems vorangetrieben, mit drastischen Desinvestitionen im Bereich der Weichen, Überholgleise, Stellwerke, Werkstätten, Bahnhöfe, Haltepunkte, Gütergleise und Fuhrparke. Heute ist die Qualität des Bahnsystems drastisch heruntergewirtschaftet. So kann es die eigentlich dringend erforderliche Leistung für die Verkehrswende und das Abwenden der Klimakatastrophe nicht schaffen.

Was folgt? Der Vorstand muss fundierte Offensivkonzepte vertreten und die Bahn umfassend reformieren. Daher müssen der neue Verkehrsminister und die neue Vorstandsvorsitzende Palla eine fundierte verkehrspolitische Strategie für eine wieder ausreichend große, ausreichend leistungsfähige und ausreichend in allen Regionen verankerten Bahn entwickeln. Und in der Verkehrspolitik geeignete Rahmenbedingungen für eine wirkliche Verkehrswende zur Klimabahn schaffen. Und dem Parlament und der Öffentlichkeit die Notwendigkeit einer radikalen Kurskorrektur zur Bahn für Alle erklären. Und die den Mut haben, die vielen unsinnigen Großprojekte der Hochgeschwindigkeit und spekulativen immobilienwirtschaftlich angetriebenen Bahnhofsuntertunnelung zu beenden. Damit endlich die Netzeffizienz zur Richtschnur der Bahnpolitik wird.

Generalsanierung neu ausrichten

Die wichtigste und zeitlich dringendste Entscheidung betrifft die Generalsanierung. Sie ist bislang ganz im Sinn einer Korridorbahn konzipiert. Und mutet den betroffenen Korridoren extrem lange Streckensperrungen mit massiven Netzauswirkungen zu. Sie vernachlässigt die vielen kleinen und dringenden Sanierungsmaßnahmen im restlichen Netz. Sie riskiert massive Abwanderungen der Nachfrage im Personen- und Güterverkehr (Nah- und Fern) auf die Straße. Sie verschleudert durch den Ersatz noch gut funktionsfähiger Infrastrukturbestandteile wertvolles Anlagekapital. Und sie verabschiedet sich von der, lange Zeit auch bei der DB praktizierten, Strategie minimal invasiver Sanierungsmaßnahmen „neben rollendem Rad“, die bei den europäischen Nachbarbahnen, allen voran der SBB, erfolgreich einen guten Netzzustand sichert. Noch reicht die Zeit für eine strategische Korrektur der Generalsanierung.

Diskurs öffnen, Kritiker beteiligen

Alle diese Grundsatzfragen moderner Bahnpolitik bedürfen einer offenen Debatte, in der nicht nur die etablierten Politiker des Parlaments und die zuständigen Ressortvertreter sowie die Vorstände mitmischen. Der fundierte Sachverstand der Bahnkundenverbände, der Bahninitiativen, der Umwelt- und Verkehrsverbände sowie der Verkehrsforschung muss angemessen beachtet werden. Ein wichtiger Beteiligter für diesen Diskurs sollte „Bürgerbahn- Denkfabrik für eine starke Schiene“ sein. In dieser Bahnfachleutevereinigung sind ehemalige Bahnmanager, aktive Betriebspraktiker, aber auch Bahnjournalisten und Verkehrsforscher aktiv, die seit nunmehr 40 Jahren in verschiedenen Konstellationen (zunächst „Initiative für eine bessere Bahn“; später „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und „Bahn für Alle“, jetzt „Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene“) zusammengefounden haben und mit vielen Bahninitiativen und den wichtigsten Umweltverbänden kooperieren. Sie alle treibt an die Notwendigkeit, wegen der Klimakrise schnellstmöglich die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Mobilitätswende mit einer starken, guten, allen Regionen und Verkehrszwecken dienenden Bahn zu schaffen.



5

ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT DEUTSCHE BAHN 2025

5 Vorschusslorbeeren und Erwartungen

181 Tage Evelyn Palla als Chefin der Deutschen Bahn AG

Andreas Müller-Goldenstedt

Wenn unser alternativer Geschäftsbericht Ende März 2026 erscheint, wird die Bahnchefin Frau Evelyn Palla 180 Tage an der Spitze des DB Konzerns ihre Arbeit gemacht haben. Sie hat gleich ab 01.10.2025 viele gute Worte und Glückwünsche erhalten. Dazu kamen von den Gewerkschaften und auch aus der Politik zahlreiche Vorschuss-Lorbeeren.

Sie hat im Konzern begonnen, „Klar Schiff“ zu machen und schnell beharrlich und mit guter Hand Managerinnen und Manager aus der Führungsebene, aber auch aus der sogenannten 2. Reihe, entweder abgefunden oder auf andere Funktionen versetzt. Eine wohl wichtige oder sehr wichtige Maßnahme, um den ausufernden Manager-Apparat auszudünnen.

Interessant ist für uns auch, wie die neue Bahnchefin zwischen Politik, Aufsichtsräten und Gewerkschaften sowie diversen Lobby-Gruppen agiert. Bürgerbahn Denkfabrik steht weiter „Schlange“, um mit Frau Evelyn Palla zu reden. Zu vielen Themen haben wir Gesprächsbedarf.

Was wir der neuen Bahnchefin empfehlen:

1. Auf allen Ebenen der DB AG und der DB Infra Go ein Organigramm.
 - ▶ „Wer macht was?“
 - ▶ „Wer ist wofür zuständig?“
 - ▶ „Wie kann ich Kontakt aufnehmen?“
2. Regelmäßige Gesprächsrunden (öffentlich, nachverfolgbar) mit Bahnexperten
3. Mit Experten das Thema Generalsanierungen unter dem rollenden Rad – alternativ zu monatelangen Sperrungen von Schienenmagistralen – bereden und abwägen.
4. Nachdenken, was die DB bei Problem-Bauprojekten machen kann.
 - ▶ Am 30.03.2026 findet die 800. Montagsdemonstration gegen S 21 statt.
 - ▶ In Altona wollen 78 % den Bahnhof Altona erhalten und weiter modernisiert wissen.
 - ▶ Die Kosten der 2. Stammstrecke in München laufen massiv aus dem Ruder.
5. Ein Palla-Kontrollgremium – unabhängig von Aufsichtsräten und der Politik – einrichten, dass kritisch Projekte hinterfragt. z. B. die geplante Neubaustrecke Hamburg-Hannover.

Evelyn Palla hat in ihrer Karriere mehrere bedeutende Meilensteine erreicht, insbesondere als erste Frau an der Spitze der Deutschen Bahn (DB).



Quelle: Deutsche Bahn AG/Christoph Soeder

Karriere-Meilensteine und Erfolge

- ▶ **Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn:** Seit dem 1. Oktober 2025 ist sie die erste Frau, die den Vorsitz des Vorstands der Deutschen Bahn AG innehat.
- ▶ **Sanierung der DB Regio:** Vor ihrer Ernennung zur Konzernchefin leitete sie die Regionalsparte und führte die DB Regio zurück in die Gewinnzone (schwarze Zahlen).
- ▶ **Restrukturierung des Managements:** In ihren ersten 100 Tagen als Bahnchefin initiierte sie eine radikale Verkleinerung der Führungsetage. Sie halbierte die Anzahl der Spitzenposten in der Berliner Konzernzentrale und strich rund 30 % der Stellen in der Konzernverwaltung, um jährlich 500 Millionen Euro einzusparen.
- ▶ **Dezentralisierung:** Palla setzt auf eine stärkere Verantwortung in den Regionen, um Entscheidungen näher am Kunden und am operativen Betrieb zu treffen.
- ▶ **Führung bei den ÖBB:** Bevor sie zur DB wechselte, verantwortete sie ab 2011 den Personenverkehr bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).

Besondere Qualifikationen

Lokführerschein: Als einziges Vorstandsmitglied der DB besitzt sie einen Triebfahrzeugführerschein, den sie berufsbegleitend erwarb, um die Herausforderungen des operativen Geschäfts besser zu verstehen.

Aufsichtsratsvorsitz DB InfraGO: Seit November 2025 ist sie zudem Vorsitzende des Aufsichtsrates der für das Schienennetz zuständigen Tochtergesellschaft DB InfraGO.

Aktuell arbeitet sie an einem Zehnjahresplan zur Generalsanierung des maroden Gleisnetzes, um die Pünktlichkeit bis 2026 wieder auf 60 % zu stabilisieren.

5

Tunnelmania

Größenwahn auf Kosten aller Steuerzahlenden

Klaus Gietinger, Christine Zander



*Über die Hintergründe
des Tunnelbauwahns
(Winfried Wolf)*

Ob Elphi oder BER – seit langem sind wir Kostensteigerungen bei Großprojekten gewohnt. Ursprünglich hatten viele Großprojekte einen Nutzen und brachten nach langer und teurer Bauzeit Verbesserungen und Erleichterungen. Bei Stuttgart 21 jedoch, werden mehr als 15 Milliarden Euro für ein Projekt ausgegeben, mit dem die bestehende Kapazität des bisher sehr gut funktionierenden Schienenknotens Stuttgart drastisch verringert wird. Dasselbe passiert bei der Fernbahnhofsverlegung in Hamburg-Altona. Diese Großprojekte scheinen allein als Gelddruckmaschine auf Kosten der Steuerzahlenden zu dienen. Nicht nur die DB – auch Bauunternehmen und Immobilienkonzerne verdienen daran. Die durch Missmanagement in die Misere geratene DB verdient hier einerseits durch das Aufblasen der Projekte und andererseits durch ihr Projektmanagement. Kein Wunder, dass sich vielerorts Widerstand gegen diese Art Projekte bildet. Denn die Anwohnenden haben vielfach den Eindruck es wird ohne Sinn und Verstand geplant. Sie erleben DB-Großprojekte als toxisch und kontraproduktiv. Im Grunde handelt es sich um eine riesige Umverteilung von Steuergeld von unten nach oben.



*„Gigantische Geldmassen fließen in parasitär-spekulative Projekte,
das Ergebnis sind „grandi opere inutili“ wie es im Italienischen heißt:
große unnütze (Bau)Werke.“*

Winfried Wolf

*7 Filme an Frau Palla
(Klaus Gietinger)*

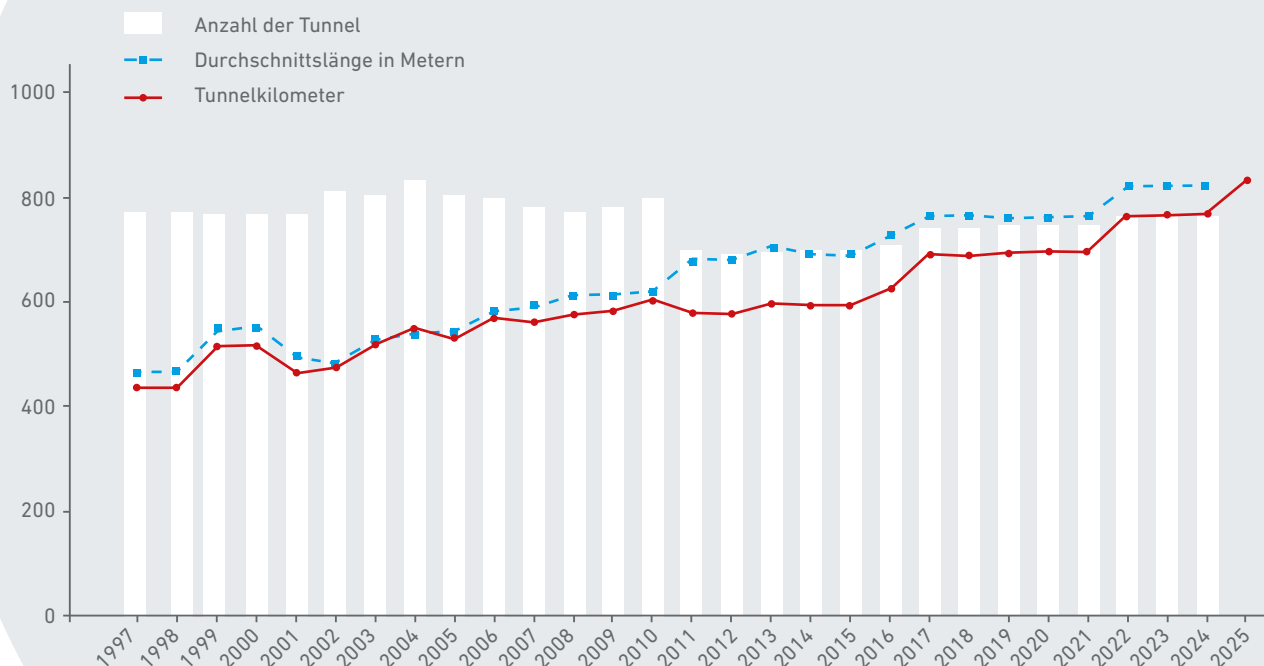
Die negativen gesellschaftlichen Folgen dieser Bahnprojekte sind allerdings noch nicht berücksichtigt worden: Beide Gelände mitten in der Stadt in Stuttgart sowie in Hamburg-Altona werden "aufgewertet". Wobei "Aufwertung" in diesen Fällen bedeutet, dass Grundstückspreise und Wohnungs- sowie Gewerbemieten steigen. Viele der alteingesessenen Bewohner:innen und Gewerbetreibenden können sich die Mieten nicht mehr leisten und müssen umziehen. Lange Zeit wurde das als Teil des Fortschritts hingenommen – wobei die Höhe der Spekulations- und Mieten-spirale mittlerweile massive und prekäre Ausmaße für einen Großteil der Stadtbevölkerung angenommen hat. Hinzu kommt, dass eine große Flächen, die jetzt der Natur zu Verfügung stehen, zugebaut und versiegelt werden. Das dient der weiteren Aufheizung der Stadt.



*7 Minuten mit
Frau Palla
(Klaus Gietinger)*

Tunnelmania der deutschen Bahn 1997 bis 2025

Anzahl Tunnel, Gesamtlänge und Durchschnittslänge im Vergleich



Grafik: Christine Zander mit Hilfe von K.I. (Claude/Anthropic)

Quelle: Deutsche Bahn AG

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) auf der Schiene führt zu einer Tunnelmania. Seit Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 1991, sind fast 500 Tunnelkilometer dazugekommen. Was heißt das? Über 500 Hochgeschwindigkeits-Tunnel-Kilometer, Milliardenkosten im dreistelligen Bereich, mehr Luftwiderstand, viel mehr Energie, viel mehr Aufquellgefahr durch Anhydrit, durch Wasser und unglaublich viel mehr Brandgefahr! Weitere Folge: Das übrige Bahnnetz verfällt und der Taktverkehr gilt nur für wenige Strecken. Der Regionalverkehr mit 90 Prozent der Fahrgäste ist weiter Stiefkind: die Regionalzüge haben keinen Platz auf diesen Strecken. Die Trassenpreise steigen ins Astronomische.

Die Kultur des Reisens wird dabei komplett vergessen:

Man bewegt sich überwiegend im Dunkeln, wird zum Projektil und irgendwann sieht man nur noch komplett schwarz, wenn man nicht verbrennt. Dagegen steht unsere Vision, eine Vision, die zuerst mal preiswerter ist als der Hochgeschwindigkeitsverkehr: **Die Flächenbahn.**

6 Handhabung des Tarifeinheitsgesetzes im DB-Konzern

Thomas Gelling

Das Tarifeinheitsgesetz, besser gesagt der § 4a des Tarifvertragsgesetzes, wurde durch die ehemalige SPD-Arbeitsministerin Andrea Nahles im Jahr 2015 in Kraft gesetzt.

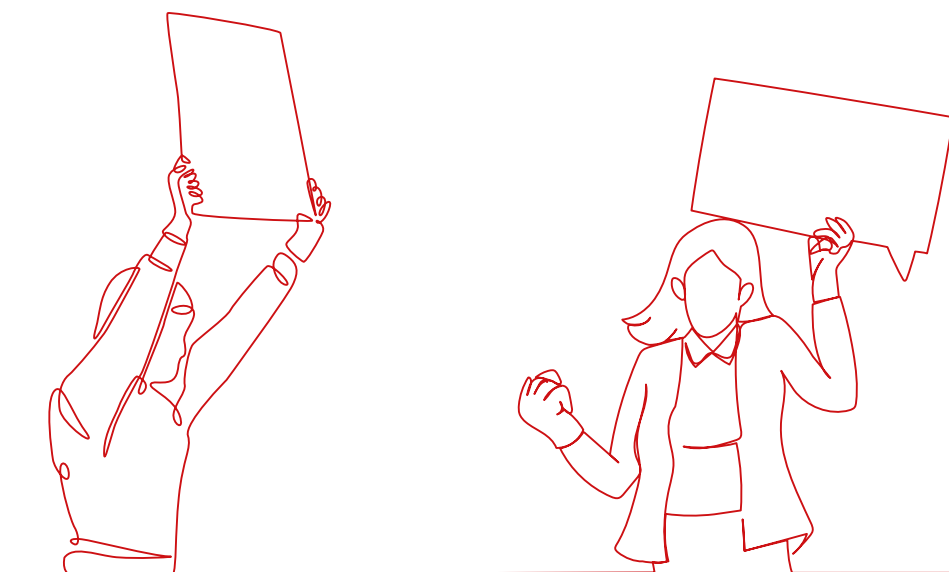
Es regelt kurz und knapp, dass in einem Betrieb, nur die Tarifverträge der Gewerkschaft anwendbar sind, die am Tag des Tarifabschlusses die meisten Mitglieder hat. Wohlgermerkt, auf Ebene der Betriebe. Es bestehen unterschiedliche Mehrheiten in den Betrieben eines Unternehmens und damit kommt es zu unterschiedlichen Arbeitsbedingungen zwischen den Betrieben des gleichen Unternehmens.

Eine Mehrheit zu bilden und sich an dieser zu orientieren ist ein Grundpfeiler demokratischer Entscheidungsprozesse, wie sie bei Wahlen oder bei parlamentarischen Entscheidungen die tägliche Grundlage des Regierungshandelns sind. Aber ganz anders als bei Wahlen, in denen eine Partei zwar die Mehrheit erringt, die Parteien der Minderheit aber nicht sämtlicher Möglichkeiten der politischen Gestaltung beraubt werden, folgt das Tarifeinheitsgesetz den Grundsatz „The winner takes it all“. Die Tarifverträge der Minderheitsgewerkschaft werden vollständig und restlos verdrängt. Das schon der Fall wenn eine Gewerkschaft auch nur ein Mitglied mehr hat als die andere. Es unterbindet damit Pluralität und führt zu einer zwangsweisen Vereinheitlichung von Arbeitsbedingungen. Es neutralisiert die autonome Entscheidung der Menschen, der einen oder der anderen Gewerkschaft beizutreten oder den Gewerkschaften gänzlich fernzubleiben.

Die Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes ist in der betrieblichen Umsetzung sehr problematisch. Allein schon die Frage, wie diese Mehrheiten überhaupt festgestellt werden, ist seit vielen Jahren Gegenstand von arbeitsgerichtlichen Auseinandersetzungen zwischen der GDL und der Deutschen Bahn. Die Deutsche Bahn nämlich macht als einziges Unternehmen im Bereich der Eisenbahnen in Deutschland von diesem Gesetz Gebrauch. Bis Ende des Jahres 2020 galten bei der Deutschen Bahn tarifvertragliche Regelungen, die die Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes ausgeschlossen haben. Mit der Beendigung dieser Bestimmungen begann die Deutsche Bahn ab dem Jahr 2021, das Gesetz schrittweise anzuwenden. Allerdings fand die gesetzlich vorgeschriebene Mehrheitsfeststellung nie statt, sondern wurde durch eine DB-eigene Mehrheitsschätzung ersetzt. Diese Schätzung wandte sich natürlich gegen die GDL und ihre Mitglieder, so dass in vielen Betrieben die GDL-Tarifverträge nicht mehr angewendet wurden. Das bewirkte nicht nur eine ganz erhebliche Frustration unter den betroffenen Kolleginnen und Kollegen, sondern führte auch zu einer ganz erheblichen Intensivierung der Arbeitskämpfe in den vergangenen Jahren. Während der Jahre der Verdrängung der GDL-Tarifverträge aus vielen Betrieben war die Häufigkeit und Intensität von Arbeitskämpfen ausgeprägter als jemals zuvor. Anders aber als vom Gesetzgeber und der Deutschen Bahn erhofft, nahmen die GDL-Mitglieder in den Betrieben, aus denen ihre Tarifverträge verdrängt wurden, an den Streiks teil.

Entgegen dem Willen des Gesetzgebers, der in seiner Gesetzesbegründung ausdrücklich vermerkt hatte, dass die Verhältnismäßigkeit von Streiks künftig auch unter Betrachtung der betrieblichen Mehrheitsverhältnisse bewertet werden soll, stellte das Bundesverfassungsgericht Jahr 2017 klar, dass das Streikrecht, völlig unabhängig von betrieblichen Mehrheitsverhältnissen, unangetastet bleibt. Damit hat das Bundesverfassungsgericht einer vom Gesetzgeber zumindest indirekt verfolgten Einschränkung des Streikrechts einen Riegel vorgeschoben.

Die Auseinandersetzung um die Umsetzung des Tarifeinheitsgesetzes fand aber nicht nur vor den Gerichten und durch Streiks statt. Sie fand und finden vielmehr und viel intensiver in der täglichen Arbeit der Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben statt. Immer wieder kommt es zu intensiven Diskussionen der Beschäftigten mit den betrieblichen Führungskräften und im Kollegenkreis untereinander. Die Anwendung des Tarifeinheitsge-



gesetzes bewirkte nämlich nicht nur die betriebseinheitliche Anwendung von eher weniger wesentlichen tarifvertraglichen Regelungen, sondern ging bis hinein in die Kernregelungen von Tarifverträgen, dem Verhältnis von Arbeitszeit zur Vergütung. In den unterschiedlichen Tarifverträgen weichen sie bei fast allen Berufen voneinander ab. Die Folge ist, dass ein Arbeitnehmer im Betrieb A für die gleiche Arbeit – je nachdem – eine geringere oder eine höhere Vergütung als sein Kollege im Betrieb B erhält. Abweichungen bestehen auch beim Anspruch auf Urlaub und Zusatzurlaub, beim Anspruch auf Zulagen oder auf soziale Schutzbestimmungen. Dies führt zu einer völlig verständlichen Diskussion über die Wertigkeit der Arbeit in den einzelnen Betrieben der DB-Unternehmen, die dem Frieden alles andere als förderlich gewesen ist.

Dies alles sehend hat die DB dennoch an der Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes festgehalten. Der Autor vorliegenden Artikels ist daher der Meinung, dass die Deutsche Bahn weniger von der rechtsstaatlich gebotenen Durchführung von Gesetzen motiviert war, als vielmehr das Ziel verfolgte, die ungeliebte, weil schlagkräftige GDL zu marginalisieren. Als Indiz dafür ist auch zu anzuführen, dass die Unternehmen, die mit der Deutschen Bahn im Wettbewerb stehen und bei denen ebenfalls unterschiedliche Tarifverträge beider Gewerkschaften angewendet werden, die Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes nicht nur stillschweigend unterlassen, sondern sich aktiv weigern, dieses Gesetz anzuwenden. Dabei verstoßen Sie nicht etwa gegen das Tarifeinheitsgesetz, sondern nutzen ihren Gestaltungsspielraum, den das Bundesverfassungsgericht festgelegt hat, aus. Die Deutsche Bahn muss das Gesetz also nicht zwingend anwenden, sondern wollte und will es anwenden.

Zu einem Sinneswandel kam es auf Seiten der DB in der vergangenen Tarifrunde mit dem Tarifabschluss vom 27. Februar 2026. Über die Gründe der DB dafür sei hier nicht spekuliert. Auf der Hand liegt aber, dass die nicht mehr schön zu redende wirtschaftliche Situation des Konzerns es zwingend erforderlich machte, die Tarifrunde mit der GDL ohne Arbeitskämpfe abzuschließen. Unbestreitbar dürfte auch auf der Hand liegen, dass die seit Jahren andauernde Lobbyarbeit der GDL und ihres Dachverbands dbb – Beamtenbund und Tarifunion gegen die Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes und gegen das Gesetz selbst, ihre Früchte trug.

Zwar ist die Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes im DB Konzern auch mit den neu gefundenen Regelungen noch immer nicht auf dem Abstellgleis der Tarifgeschichte des Konzerns gelandet, aber dessen Anwendung ist in erheblichem Maße entschärft worden.

Die neu gefundenen Regelungen bestehen aus zwei Teilen, die voneinander völlig unabhängig Anwendung finden. Die GDL und der Arbeitgeber haben zum einen ein Verfahren vereinbart, mit dem festgestellt werden soll, welche Gewerkschaft in einem Betrieb die Mehrheit hat. Dieses Verfahren wird aber nur wirksam, wenn auch die andere Gewerkschaft zustimmt. Tritt diese nicht bei oder schließt sie nicht einen eigenen, aber kongruenten Tarifvertrag ab, läuft dieser Tarifvertrag ins Leere.

Vollkommen unabhängig davon wurde im neuen „Tarifvertrag Grundsatzfragen 2026“ geregelt, dass GDL-Mitglieder (und nur diese) in den Betrieben, in denen die GDL-Tarifverträge bisher vollständig verdrängt worden sind, das Tarifeinheitsgesetz teilweise für sich persönlich abbedingen können.



*Seit langem gibt es intensive Proteste gegen das TEG. Am 4.4.2011 wurde unter dem Motto „Kein,Tarifknast‘ für Gewerkschaften“ gemeinsam vor dem Bundeskanzleramt protestiert. Beschäftigte aus rund 40 Fach- und Berufsgewerkschaften wandten sich gemeinsam mit ihren damaligen Vorsitzenden gegen Einschränkungen des Grundrechts der Koalitionsfreiheit und des Streikrechts. Gegen Zwangseinheit, für Tarifvielfalt: (v.l.): GDL-Bundesvorsitzender Claus Weselsky (heute Bundesehrvorsitzender), 1. Vorsitzender Marburger Bund Rudolf Henke, Zweiter Vorsitzender dbb beamtenbund und tarifunion Frank Stöhr, Bundesvorsitzender kombi Ulrich Silberbach (*2025).*

Der Tarifvertrag läuft bis zum 31. Dezember 2030. Die Teil-Abbedingung erfolgt in zwei Stufen.

Ein GDL-Mitglied kann zum 1. Januar 2027 entscheiden, dass die GDL-Entgeltregelungen gelten sollen. Damit besteht die Möglichkeit, ein einheitliches Lohngefüge, zumindest für die GDL-Mitglieder, in allen Betrieben wiederherzustellen. Ob alle GDL-Mitglieder davon Gebrauch machen, oder es – zunächst noch – unterlassen, ist die autonome Entscheidung der Menschen. Außerdem gelten dann die tarifvertraglichen Schutzregelungen bei dauerhaftem gesundheitsbedingtem Verlust der Eignung für die bisherige Tätigkeit.

Ab dem 1. Januar 2028 werden weitere Bereiche aus der Wirkung des Tarifeinheitsgesetzes herausgenommen. Dann gelten umfassend die GDL-Regelungen, unter anderem für die Zulagen und die Urlaubsregelungen. Vor allem aber können dann GDL-Mitglieder auch an der in der Tarifrunde 2023/2024 durchgesetzten Absenkung der Arbeitszeit teilhaben.

Damit ist, zumindest in wichtigen Teilen, die Pluralität im DB-Konzern wiederhergestellt. Die persönliche Entscheidung von Menschen hat wieder Bedeutung. Das, so ist es Erwartung und Hoffnung der GDL, wird zu einer Befriedung in den Betrieben führen. Eine Befriedung übrigens, die durch das Tarifeinheitsgesetz erreicht werden sollte, aber nur ohne das Gesetz tatsächlich erreicht werden kann. Der Wettbewerb zwischen den Gewerkschaften wird sicher an Ausprägung gewinnen. Aber auch das ist wünschenswert, denn fairer Wettbewerb ist ebenfalls ein demokratischer Grundpfeiler.



6

7 Die Arroganz des Marketings

DB Fernverkehr und internationale Verkehre

Joachim Holstein

Auf der Website der „Stiftung Warentest“ erschien am 18.10.2025 ein Artikel, dessen erster Satz das ganze Elend internationaler Bahnreisen zusammenfasst:

Internationale Fahrkarten lassen sich seit dem Fahrplanwechsel am 15. Oktober 2025 auch bei der Deutschen Bahn buchen.



Da steht allen Ernstes »auch«. Nicht »wieder«. Gerade so, als habe es die mehr als einhundert Jahre nicht gegeben, in denen man in einem x-beliebigen Land Europas zum Bahnschalter gehen und eine Fahrkarte von A nach B kaufen konnte, selbst wenn es um eine Reise von London nach Istanbul oder von Bordeaux nach Minsk ging. Selbstverständlich mit Platzreservierung, auch mit Bettkarte oder Liegekarte. Schlagen Sie gerne nach, nicht nur beim „rasenden Reporter“ Egon Erwin Kisch, sondern auch bei Verfasserinnen fiktionaler Literatur wie Agatha Christie – wenn deren Protagonisten problemlos Fahrkarten europäischer Bahnen kaufen konnten, dann war das keine Science Fiction, sondern gab die damals herrschende Realität wieder.

Oder nehmen Sie ein Kursbuch aus Bundesbahn-Zeiten. Im Teil A („Allgemeines“) fanden Sie zum Beispiel 1982 auf Seite A 21 eine Übersicht der „Fahrpreise im internationalen Verkehr“ ab den Bahnhöfen Bonn, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Nürnberg und Stuttgart. Die Liste der dort aufgelisteten ausländischen Bahnhöfe reichte von Amsterdam über Helsinki, Istanbul, Lisboa, Palermo und Warszawa bis Zürich. Man konnte also ablesen, dass ein Fahrschein 2. Klasse von München nach Istanbul in der 2. Klasse 189,40 DM kostete, ab Hamburg hingegen 321,40 DM. Hin und zurück das Doppelte, in der 1. Klasse das Anderthalbfache. Mit diesem Wissen konnte man zum Schalter gehen und das Ticket sowie eine Reservierung für den D 293 kaufen, der täglich um 17:34 Uhr in München Hbf abfuhr, rund 24 Stunden später in Sofia Halt machte und weitere 15 Stunden später in Istanbul ankam. Falls Ihnen der Sinn nach einer Unterbrechung stand: kein Problem, denn das Wort „Zugbindung“ war damals unbekannt. Sie stiegen einfach aus, ließen sich das am besten auf dem Fahrschein bestätigen, und nahmen später einen anderen Zug in derselben Richtung, wobei der erlaubte „Fahrtkorridor“ auf dem Ticket abgedruckt war.

Das war der europäische Standard, ehe unter dem völlig verfehlten Schlagwort der „Liberalisierung“ die Freiheit der Reisenden auf europäischen Schienen abgeschafft wurde.

Das war der europäische Standard, an dem sich die Deutsche Bahn ehrlicherweise messen sollte, anstatt wie in den Jahren nach Abschaffung der Nachtzüge nach Kopenhagen, Amsterdam, Paris, Zürich, Rom und zu vielen anderen Orten, teils in touristisch interessanten Ecken, jede Wiedereinführung einer Direktverbindung – diesmal per ICE – zu feiern, als habe man mit der DB noch nie dorthin fahren können. Als habe es nie Verbindungen gegeben, bei denen die Züge aus Rollmaterial von drei, vier, fünf verschiedenen Bahngesellschaften zusammengesetzt waren und mehrmals geflügelt und umrangierte wurden, sodass ein beinahe flächendeckendes Netz an umsteigefreien internationalen Verbindungen entlang der Hauptstrecken existierte. Als habe es nie Verbindungen anderer Bahnen gegeben, mit denen man von Berlin bis kurz vor die kasachische Grenze fahren konnte oder auf denen man den Direktzug Paris – Moskau zunächst für eine umsteigefreie Tagesverbindung und später für eine Nachtverbindung zwischen Paris und Berlin nutzen konnte.

Willkommen am Hauptbahnhof Hamburg

18:03

Abfahrt Departure

Zeit / Time	Zug / Train	Über / Via	Ziel / Destination	Gleis / Track
15:56	RE 3	her Halt in Maschen, Stelle, Aschhausen, Radbruch und Barden	Uelzen	13A-C
21:39	D 305	München Ost - Salzburg Hbf - St.Johann LP - Zell am See	Innsbruck Hbf	8
21:53	EN 344	Padborg - København - Malmö Central - Lund Central	Stockholm Central	8
22:11	RE 7	Bremen Hbf - Hannover Hbf - Göttingen - Karlsruhe Hbf	Zürich HB	14
01:56	RB 41	Hamburg-Harburg - Hittfeld - Buchholz(Nord) - Sprötze	Tostedt	11A-C
02:35	RE 7	Hamburg Dammtor - Pinneberg - Elmshorn - Neumünster	Kiel Hbf	13D-F
02:41	RB 81	Hitt-Hasselbrook - Hamburg-Tonndorf - Hitt-Rahlstedt	Ahrensburg	7A-D
03:06	RE 8	Bad Oldesloe - Reinfeld(Holst) - Lübeck-Moising	Lübeck Hbf	8
03:33	RB 31	Hamburg-Harburg - Meckelfeld - Maschen - Winsen(Luhe)	Lüneburg	13
03:35	RE 7	Hamburg Dammtor - Pinneberg - Elmshorn - Neumünster	Kiel Hbf	7
03:41	RB 81	Hitt-Hasselbrook - Hamburg-Tonndorf - Hitt-Rahlstedt	Bad Oldesloe	6A-C

enthaltene Züge am Gleis 6, 7 und 12 Achten Sie auf die Ansagen! +++ Der Nah- und Fernverkehr in Hamburg

Und nun feiert sich die Deutsche Bahn schon dafür, dass seit 2023 ganze acht Mal im Sommer ein TGV der SNCF von Frankfurt umsteigefrei nach Bordeaux fährt. Immerhin: In der betreffenden Meldung räumte die DB ein: Die letzte durchgehende Fernverkehrsverbindung aus Deutschland nach Bordeaux war vor genau zwanzig Jahren unterwegs. 2003 fuhr ein Autozug von Berlin über Düsseldorf an die Atlantikküste und wieder zurück.



Viele dieser Autoreisezüge waren auch für Reisende ohne Fahrzeug zugänglich und boten Verbindungen, bei denen man sich das lästige Umsteigen in Paris samt Metrofahrt sparte oder bei denen man eben nicht dreimal zwischen Fernverkehrszügen umsteigen und dann den Regionalzug ins Urlaubsparadies nehmen musste.

Heutzutage setzen leider viel zu viele der staatlichen, aber nach privatkapitalistischen Methoden agierende Bahnen auf Abschottung und Konkurrenz: die SNCF und Trenitalia betreiben, jede für sich, in Spanien Hochgeschwindigkeitszüge als Konkurrenz zur spanischen RENFE – aber die grenzüberschreitenden Verbindungen sind Mangelware und der Pyrenäentunnel ist quasi eine Investitionsruine.

Machen wir mal den Rundgang aus deutscher Sicht für den Sommerfahrplan 2026.

Dänemark und Skandinavien: sieben ECE-Direktzüge Hamburg-København, dazu ein Railjet von Praha nach København und drei Züge von Hamburg bzw. Berlin nach Stockholm. Die fehlende Direktverbindung nach Oslo geht nicht auf das Konto der DB. Die zeitweise verkehrende Direktverbindung mit Nordjütland (Århus, Ålborg) ist der Konzentration auf die ECE-Züge zum Opfer gefallen.

Niederlande: Die Verbindung von Bremen nach Groningen und Leeuwarden leidet immer noch an der 2015 zerstörten Brücke über die Ems, irgendwann 2026 soll die neue Brücke eingeweiht werden. Via Osnabrück verkehren täglich sieben ICEs im Zweistundentakt auf der Linie von Berlin/Hannover nach Amsterdam, angesichts der dichteren Taktung in Deutschland und den Niederlanden ist das wenig. Angesichts von 6 Stunden Fahrtzeit, erster Ankunft in Amsterdam um 12 Uhr mittags und letzter Abfahrt in Berlin um 16 Uhr wäre ein Nachtzug mit 7–8 Stunden Fahrtzeit auf dieser Strecke sinnvoll. Auch am Übergang Emmerich gibt es nur einen Zweistun-

dentakt, sodass sieben ICEs von Amsterdam nach Frankfurt und einer weiter nach München fahren. Bedauerlich ist die 1991 erfolgte Einstellung auf der Strecke zwischen Kleve und Nijmegen (hier fordern Initiativen die Reaktivierung) und dass die Strecke von Düsseldorf nach Venlo nur noch von Regionalzügen betrieben wird.

Belgien: So lobenswert auch die stündliche Nahverkehrsverbindung zwischen Aachen und Liège ist – der Fernverkehr weist seltsamerweise zwei Lücken im Stundentakt auf, der abwechselnd von ICEs und Eurostar-Zügen (früher: Thalys) betrieben wird: sechs ICE fahren von Bruxelles bis Frankfurt, zwei nur bis Köln; von den fünf aus Paris kommenden Eurostar-Zügen fahren die letzten beiden weiter bis Dortmund. Es fehlt eine Nachtverbindung mit Norddeutschland und weiter bis Dänemark/Südschweden.

Luxemburg: Es gibt täglich genau eine Direktverbindung mit einem Fernzug in die Hauptstadt des Nachbarlandes – genau genommen ist er aber nur von Düsseldorf bis Koblenz ein Fernzug, im Moseltal gilt er als Regionalexpress und in Luxemburg ist er eine Art S-Bahn. Ansonsten: Stündliche Regionalzüge ab Koblenz. Auch Trier würde sich über die Wiedereinführung des Fernverkehrs nach Köln und via Saarbrücken nach Mannheim freuen.

Frankreich – Paris: Unser größter Nachbarstaat ist auf Paris konzentriert, daher seien zunächst die Verbindungen mit der Hauptstadt betrachtet. Richtung Köln und Norddeutschland verkehren nur die fünf bereits unter Belgien erwähnten Eurostar (Ex-Thalys), die ersten drei im Zweistundentakt bis Köln und nach einer vierstündigen Pause – da fehlt also ein Zug im Takt – folgen noch zwei Eurostar bis Dortmund. Angemessen wäre ein Stundentakt, gegebenenfalls mit zweistündlichem Wechsel zwischen Direktzügen und Umsteigen in Bruxelles. Außerdem fehlt ein Nachtzug nach Hamburg. Die Verbindung zwischen Paris und Frankfurt wird durch einen schon aus Amsterdam bekannten Zweistundentakt mit sieben täglichen Direktzügen (vier via Saarbrücken, drei via Strasbourg-Karlsruhe) hergestellt, einer davon fährt weiter bis Berlin. Von Paris nach Stuttgart fahren täglich nur fünf Direktzüge, obwohl die Verbindung nur gut 3 Stunden dauert; erst die letzten drei Züge bilden einen Zweistundentakt, und ein Zug fährt weiter bis München. Hinzu kommt ein täglicher TGV von Paris nach Freiburg, der jetzt von Paris Gare de l'Est via Strasbourg und Offenburg fährt, anstatt wie bei seiner Einführung von Paris Gare de Lyon aus via Besançon, Belfort und Mulhouse zu fahren und diese Region mit anzubinden. Es fehlt ein Nachtzug Paris-München, nachdem die ÖBB die Verbindung Paris-Wien wieder eingestellt hat.

Frankreich – Provinz: Für alle, die Frankreich, aber nicht Paris besuchen wollen oder einfach auf die iberische Halbinsel oder nach Großbritannien weiterreisen wollen, stellt sich die Frage: Komme ich an Paris vorbei? Ja, das ist möglich, aber leider sind die Verbindungen viel zu selten. Samstags im Hochsommer wird ein ICE von Frankfurt nach Bordeaux eingesetzt, der Paris mit den Halten Disneyland und Massy umfährt und zugleich per Regionalumstieg anschließen würde. Marseille wird mit einem täglichen TGV ab Frankfurt erreicht, der in Frankfurt um 14 Uhr abfährt bzw. um 16 Uhr ankommt und damit für ganz Deutschland eine Tagesfahrt ermöglicht. Es gibt keine weiteren Direktverbindungen in den Süden Frankreichs, nicht einmal nur bis Lyon. Will man Gurke mit Nahverkehr vermeiden zeigt einem der DB-Navigator neben dem Direktzug Frankfurt-Marseille nur zwei Verbindungen mit einmaligem Umsteigen in Strasbourg an. Eine davon ist eine lohnenswerte Kombination aus dem TGV Berlin-Paris und einem TGV, der aus Luxembourg kommt und bis Nîmes und Montpellier fährt; von dort sind es zwar nur noch drei Stunden bis Barcelona, aber leider fährt der letzte der vier täglichen Züge auf dieser Strecke schon eine Stunde früher ab. Weitere Möglichkeiten Richtung Südfrankreich bieten sich, wenn man die Schweiz durchquert, aber dieses Umsteige-Festival ist nur etwas für Hartgesottene. Das Problem auf dem Weg nach Südfrankreich ist zum einen die angesichts der Grenznähe relativ schlechte Erreichbarkeit von Strasbourg und zum anderen die Tatsache, dass die SNCF lediglich fünf (!) TGVs pro Tag zwischen Strasbourg und Lyon einsetzt – man zwingt die Reisenden geradezu, den Umweg via Paris samt Transfer per Metro zu nehmen. Hier wäre es ein großer Fortschritt, wenn die DB – gerne „in Kooperation mit der SNCF“, wie es so oft heißt – mehr Fernzüge nach Lyon schickt und sich Gedanken über eine bessere Anbindung von Strasbourg macht, etwa indem Züge, die derzeit in Karlsruhe enden, dorthin verlängert werden?

Und selbstverständlich wäre es wieder angesagt, Nachtzüge in diese Regionen zu schicken und bei der Wiederbelebung der SNCF-Nachtzüge dafür zu werben, dass diese nicht nur von Metz und Strasbourg, sondern von Saarbrücken und Karlsruhe aus eingesetzt werden.



Quelle: unsplash/Leslie Heintz

Schweiz: Dass die Schweiz unpünktlichen ICEs quasi die Rheinbrücke vor der Nase hochzieht und sie in Basel enden lässt, ging mehrfach durch die deutsche Presse. Wer den Schaden anrichtete, brauchte für den Spott nicht zu sorgen, sozusagen. Gegenwärtig wird die Strecke Mannheim-Basel mit drei Zügen jeweils im Zweistundentakt bedient, sodass ein Stundentakt und zwei Halbstundentakte einander abwechseln; mit Hamburg-Köln, Hamburg-Hannover und Berlin-Braunschweig sind die wichtigsten Zulaufstrecken gleichmäßig vertreten. Hin-gegen werden die Strecken von Stuttgart via Schaffhausen und München via Lindau und Bregenz mit Zweistundentakten zu selten bedient – hier rächt sich die jahrzehntelange Vernachlässigung der Strecken: die Gäubahn ist zwischen Horb und Singen teilweise eingleisig, und die erst sehr spät elektrifizierte Strecke von München nach Lindau schlängelt sich ebenfalls teils eingleisig derart malerisch um Voralpendörfer, dass man sich fragt, was Bayern mit dem Geld aus dem frühen Länderfinanzausgleich und der späteren Amigowirtschaft und mit der Dominanz diverser Bundesverkehrsminister aus den eigenen Reihen eigentlich gemacht hat. Stundentakt im Fernverkehr plus Stundentakt im Nahverkehr sollte auf diesen beiden Strecken zur Grenze eigentlich Standard sein.

Österreich: Auf der Inntalstrecke fährt alle zwei Stunden ein Fernzug von München nach Innsbruck und entsprechend weiter über den Brenner. Das ist eindeutig zu wenig. Von München nach Salzburg sind es ein stündlicher RailJet der ÖBB, alle zwei Stunden ein Zug der österreichischen Westbahn ... und die meisten sind nur wenige Minuten schneller als der stündliche Regionalexpress, der an jeder Milchkanne hält. Man merkt daran, dass der Streckenverlauf sich seit 150 Jahren praktisch nicht verändert hat. Eindreiviertelstunden für 115 km Luftlinie – das ist Tempo 66. Kein Wunder, dass die Autobahn A8 so voll ist und viele von München nach Wien fliegen. Von Nürnberg nach Passau zur Weiterfahrt nach Linz und Wien war der Fahrplan vor der Generalsanierung nur ein Zweistundentakt mit zwei zusätzlichen ICEs – auch das ist ein Konjunkturprogramm für die Flugindustrie. Stundentakt plus ein Nachtzug Wien-Frankfurt wäre hier das Mittel der Wahl.

Tschechien: Das Inlandskursbuch von 1982 verzeichnete zwei Grenzübergänge von der BRD nach Plzen und Praha: Furth im Wald und Schirnding. Die DDR betrieb Fernverkehr via Bad Schandau im Elbtal und Bad Brambach auf der Strecke Plauen-Cheb. Zwischen dem vom „Eisernen Vorhang“ geteilten Bahnhof Bayerisch Eisenstein und dem Schwesterort Zelezná Ruda gab es damals keine Züge – jetzt schon, allerdings werden nur auf

tschechischer Seite Fernverkehrszüge eingesetzt, und in Bayerisch Eisenstein muss immer umgestiegen werden. Die zweistündlichen Direktverbindungen München-Praha via Furth im Wald sind auf deutscher Seite als Nahverkehr eintariffiert und brauchen für 300 km Luftlinie über fünfeinhalb Stunden. Zwischen Nürnberg und Praha gibt es derzeit keine Direktverbindungen, 1982 waren es ein Tages- und ein Nachtzug. Im Elbtal wird ein Zweistundentakt gefahren, hinzu kommen ein nächtlicher Railjet und drei echte Nachtzüge, deren Sitzwagen zwischen Dresden und Praha auch für diese Strecke genutzt werden können.

Polen: An der neuen Ostgrenze des Zuständigkeitsbereichs des Bundesverkehrsministeriums wurde es nach 1990 versäumt, zahlreiche Strecken zu modernisieren und – auf deutscher Seite – zu elektrifizieren. Absurde Transfers an manchen Bahnhöfen, ärgerliche Lokwechsel und die Einstellung mancher Verbindungen wegen „mangelnder Attraktivität“ (wen wundert das – bei Reisegeschwindigkeiten unter 50 km/h?) waren die Folge. 2026 gibt es von Berlin alle zwei Stunden einen EuroCity nach Warszawa, hinzu kommen tagsüber zwei und nachts ein weiterer EC nach Przemysl nahe der ukrainischen Grenze, ein EC nach Kraków und ein EC nach Gdynia. Von Cottbus nach Polen (Zielona Gora) gibt es pro Tag nur fünf Nahverkehrsverbindungen mit Umsteigen in Guben; wer von Dresden aus via Görlitz nach Polen will, muss auf polnischer Seite in Zgorzelec umsteigen und kommt von dort alle zwei Stunden nach Wrocław. Und die Verbindungen von Berlin via Küstrin nach Szczecin? Seit Jahrzehnten ein Trauerspiel. Da kann man die Insel Usedom und ihre Bäderbahn geradezu beglückwünschen, dass sie es geschafft haben, 2008 den Betrieb ihrer Bahn ins polnische Swinoujście zu verlängern.

Fernblick: Früher, also vor 1990 und der ganzen Liberalisierung, war es völlig normal, dass das Territorium der DB nicht nur Ausgangs- bzw. Endpunkt von Zügen war, sondern dass es auch Züge gab, die dieses Gebiet durchquerten: Nord-Express Paris-Stockholm/Oslo, Ost-West-Express Paris-Moskwa, Orientexpress Paris-Istanbul/Wien, TEE Rheingold Amsterdam-Genève, um nur einige zu nennen. Die Zahl dieser Züge hat drastisch abgenommen. Zu teuer, zu kompliziert – so könnte man die Gründe zusammenfassen. Zwei oder noch mehr Grenzen zu überqueren und damit mindestens ein anderes Land zwischen dem eigenen Land und dem Zielbahnhof zu haben, gilt offenbar als zu riskant. Dies mag zum Rückzug der ÖBB vom Nachtzug Wien-Paris und zur Zurückhaltung bei Ausschreibungen für Verkehre in Skandinavien oder Frankreich beigetragen haben. Aber die Deutsche Bahn? Sie kooperiert sowieso schon mit den ÖBB bei Zügen von München nach Italien via Innsbruck (tagsüber) oder Salzburg-Villach (nachts). Was hindert die DB also daran, Direktverbindungen wie Bruxelles-Warszawa wieder aufleben zu lassen? Oder sich für einen Zug von Bruxelles via Luxembourg, Metz, Strasbourg und Freiburg nach Basel einzusetzen? Und dann gibt es noch eine Verbindung, die mit einer reinen Fahrtzeit von 10,5 Stunden durchaus von vier Tageszügen und einem Nachtzug befahren werden könnte: Frankfurt-Barcelona. Wenigstens ein solches Ziel sollte sich die DB für den internationalen Verkehr setzen. Und natürlich: durch einen Großauftrag für Nachtzugwagen dazu beitragen, dass dieser Verkehr endlich den Bedarf besser befriedigen kann als bisher.

TEE Rheingold





8 Auf dem Holzweg

So wird die Sanierung von DB Cargo nichts

Michael Jung

Den vom neuen Chef von DB Cargo angekündigten massiven Stellenabbau bei DB Cargo von ca. 50 % der gegenwärtigen Mitarbeiter und dem damit verbundenen weiteren Rückzug der Güterbahn aus der Fläche hält Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene für den falschen Weg, die wichtige Frachtparte der DB AG zu sanieren. Wie immer, wenn das Management versagt hat, müssen die Beschäftigten dran glauben. Klimapolitisch ist das Gegenteil erforderlich, nämlich eine Offensivstrategie für eine Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene als wesentliches Element einer Antistau Politik. Ein richtiges Sanierungskonzept kann nur daraus erwachsen, dass man die Ursachen für die Schieflage bei DB Cargo näher analysiert und daraus ein Offensivkonzept für eine erfolgreiche Güterbahn entwickelt.

Bürgerbahn stellt dazu fest:

1. Die Ursachen für die Schwierigkeiten im Frachtverkehr gehen auf die Ära Mehdorn zurück, weil durch das Herausreißen von Weichen, Überleitstellen und Überholgleisen der Güterverkehr systematisch ausgebremst wurde. Güterzüge mussten und müssen z.T. stundenlang warten, ehe sie im Netz freie Fahrt erhalten.
2. Der krasse Abbau von sog. Infrastrukturanschlüssen (d.h. Anschlussgleise vom bestehenden Bahnnetz zu den Frachtkunden) von 11.700 bei Gründung der DB AG in 1994 auf nur noch 2.300 in 2024 hat viele potenzielle Frachtkunden von der Bahn abgeschnitten.
3. Von der Politik geförderte große Logistikzentren entstanden und entstehen immer noch auf der grünen Wiese mit Autobahn-, aber ohne Bahnanschluss. Keines der Amazon Verteilzentren hat einen Bahnanschluss!
4. Die Konzentration auf immer weniger Umschlagstandorte führt zu immer längeren Fahrstrecken und marginalisiert immer mehr die Potenziale für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene.
5. Die Konzentration nur auf das Kerngeschäft mit wenigen Großkunden in der Eisen- und Stahl-, Auto- und Chemieindustrie sowie die Kohlekraftwerke macht die Güterbahn zunehmend abhängig von den konjunkturellen und strukturellen Schwankungen der Transportmengen. Auf solche Schwankungen können die kleineren Güterbahnen viel flexibler reagieren und erreichen so mittlerweile einen Marktanteil von mehr als 60 Prozent.
6. Der Abschluss von Sale- and Leaseback-Verträgen für Lokomotiven war und ist reine Bilanzkosmetik, hat aber an den grundlegenden Ertragsproblemen von DB Cargo nichts geändert.
7. Die liegen darin, dass DB Cargo in den vergangenen Jahrzehnten völlig unzureichend in moderne, leistungsfähige Güterwagen wie Kesselwagen, Containertragwagen, Taschenwagen, Schiebewandwagen, Autotransportwagen usw. investiert hat, die den heutigen Kundenbedürfnissen entsprechen. Dies überließ man privaten Vermietgesellschaften. Denn die DB AG investierte lieber in oft unprofitable Auslandsengagements. Man wollte ja „Global Player“ werden.
8. Heute ist dieser Güterwagenvermietmarkt hochgradig monopolisiert und in der Hand von ausländischen Staatsfonds (aus dem mittleren Osten: Der Staatsfonds von Abu Dhabi ist größter Anteilseigner beim größten europäischen Waggonvermieter VTG), ausländischen Pensionsfonds und Hedgefonds. Für passgenaue Logistiklösungen muss DB Cargo moderne Güterwagen von Vermietgesellschaften (wie VTG, Transwaggon, Ermeva, Wascosa, GATX, ERR usw.) anmieten. Mittlerweile besitzen diese Gesellschaften



Quelle: DB AG/Patrick Kuschfeld

9. auch Lokomotiven oder haben diese angemietet und bieten damit den Großkunden eigene Logistiklösungen an. Sie haben dabei, da ihnen die Waggonen gehören, einen strukturellen Kostenvorteil und können, weil sie selber die Waggonen disponieren, auch schneller und flexibler als DB Cargo auf Kundenwünsche eingehen. Bürgerbahn hat im alternativen Geschäftsbericht 2022 ausführlich auf dieses Strukturproblem hingewiesen.
10. Die hohen Energiepreise in Folge des Ukrainekriegs und der Strukturwandel haben zu einem massiven Produktionsrückgang in der Grundstoffindustrie (Eisen, Stahl, Chemie) und Autoindustrie und damit zu einem starken Rückgang der (Schienen-)Transportnachfrage dieser Branchen geführt.
11. Um an dem durch den zunehmenden Online-Handel schnell wachsenden Markt kleinvolumiger Stückguttransporte zu partizipieren, bräuchte DB Cargo wieder viel dezentralere und kleinteiligere Angebote. Stattdessen die Zahl der Standorte massiv zu verkleinern, marginalisiert den Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen.
12. Die schwierige Lage bei DB Cargo wurde über Jahre hinweg übertüncht durch die guten Geschäftsergebnisse von DB Schenker, die aber weniger aus dem Bahnbereich, sondern aus der Luft- und Seefracht stammen. Der von der Politik erzwungene Verkauf von DB Schenker verringert die Marktposition der DB Cargo massiv.
13. Die eindeutige steuerliche und politische Begünstigung des Straßengüterverkehrs tut ihr übriges, Gütertransport auf der Schiene wirtschaftlich unattraktiv zu machen.
14. Das falsche Konzept der Generalsanierung mit monatelangen Vollsperrungen von zentralen Strecken des deutschen Bahnnetzes – ohne das leistungsfähige Ausweichstrecken zur Verfügung stehen - trägt weiterhin dazu bei, dass Bahngüterverkehr wegen der vielen Umwege und Zeitverluste auf die Straße abwandert. Bürgerbahn hat mehrfach dieses untaugliche Modell kritisiert.
15. Die im Rahmen des jetzt vorgestellten DB Cargo Sanierungskonzeptes geplante Konzentration auf nur noch 4 Zugbildungsbahnhöfe und die Schließung von 12 Reparatur- und Instandhaltungswerken werden zu mehr Leer- und Umwegfahrten führen. Die erhoffte Kosteneinsparung wird durch Marktanteilsverluste "aufgefressen". Nicht zeitnah reparierte Güterwagen schädigen die Schieneninfrastruktur und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Entgleisende Güterzüge richten schwere Schäden an der Bahninfrastruktur an mit der Folge tagelanger Streckensperrungen und Verzögerungen im Güterverkehr.
16. Eine unter EU-Auflagen drohende Zerschlagung von DB Cargo wäre der GAU für den Güterverkehr auf der Bahn und muss daher unbedingt abgewendet werden, aber nicht durch Massenentlassungen und eine rücksichtslose Kahlschlagstrategie.

Bürgerbahn-Denkfabrik fordert daher:

1. Die notwendige Sanierung von DB Cargo darf nicht zu Lasten der Beschäftigten und der Präsenz der Güterbahn in der Fläche gehen. Angeblich überzählige Lokomotivführer, Werkstattmitarbeiter, Disponenten, IT-Fachleute müssen durch ein Offensivkonzept für die Güterbahn eine sichere Zukunft erhalten.
2. Zudem sind Personalverlagerungen im DB-Konzern-internen Arbeitsmarkt zum Fern- und Nahverkehr sinnvoll, wo die DB in großformatigen Anzeigen händeringend Fachpersonal sucht.
3. Um die Pünktlichkeit und durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Güterzüge zu erhöhen, sind einstmals stillgelegte Überholgleise zu reaktivieren und neue, lange (rd. 10 Kilometer) Überholgleise einzubauen, damit die Güterzüge ohne vollständiges Abbremsen „fliegend“ von schnelleren Fern- und Nahverkehrszügen überholt werden können. Die Netzkapazität und Flexibilität muss durch Einbau zusätzlicher Weichen gesteigert werden.
4. Die Konzentration der Netzinvestitionsmittel auf teure und extrem langwierige Hochgeschwindigkeitsneu- und Ausbaustrecken muss beendet werden. Vorrangig braucht es eine Engpassbeseitigung und Kapazitätssteigerung im Bestandsnetz.
5. Die Rolle ausländischer Staatsfonds aus undemokratischen Ländern bei den Güterwagenvermietgesellschaften ist zu hinterfragen. Hier muss DB Cargo einen bevorrechtigten Zugriff auf das Rollmaterial erhalten und wieder selber in moderne Güterwagen investieren.
6. Der lange vernachlässigte Einzelwagenladungsverkehr ist vom Bund über Trassenpreiserlasse zu bezuschussen, um ein „level-playing-field“ mit dem Straßengüterverkehr herzustellen.
7. Um die Straße im Rahmen der Verkehrswende wirksam vom LKW-Verkehr zu entlasten, sind zu Lasten des Straßenbaubudgets alle großen Logistikzentren an das Bahnnetz anzuschließen.
8. Bahnstrecken müssen wieder unter dem „Rollenden Rad“ saniert werden, um weite Umwegfahrten mit hohem Kosten- und Zeitaufwand für den Güterverkehr zu vermeiden.
9. Die von der Vereinigung „Die Güterbahnen“ geforderten Ausbaumaßnahmen müssen prioritär umgesetzt werden.
10. Nur mit einem von der Politik in Absprache mit der Wirtschaft unterstützten Gesamtkonzept, das vorgenannte Punkte berücksichtigt, lässt sich der Güterverkehr auf der Bahn stärken. Dies ist wirksamer als teure und umweltschädliche Aus- und Neubauten von Autobahnen.
10. Es muss ein Aktionsplan entwickelt werden, um das gesamte Bahnnetz bis 2030 zu elektrifizieren. Dies ist das wirksamste Mittel, den Güterverkehr zu beschleunigen. Denn ein Traktionswechsel kostet Zeit, ist teuer und Dieselbetrieb ist klimaschädlich.

Fazit: Eine Sanierung und Stärkung von DB Cargo ist Voraussetzung für die Verkehrswende. Nur wenn mehr Güter auf der Bahn transportiert werden, kann die Straße und das Klima wirksam entlastet werden. Politik, Wirtschaft, private Güterverkehrsbahnen und DB AG sind gefordert, schnellstmöglich ein Gesamtkonzept zu erarbeiten, wie die Defizite im Bahngüterverkehr überwunden werden können. Der Güterverkehr muss gleichberechtigt neben dem Personenverkehr im Fokus der Investitionen in das Bahnnetz stehen. Die Priorität für Hochgeschwindigkeitsneu- und -ausbaustrecken schadet dem Bahngüterverkehr, weil sie hohe Finanzmittel über Jahrzehnte bindet, lange Bauzeiten hat und nur einen geringen Kapazitätszuwachs bringt. Eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten zwischen Personen- und Güterbahn erhöht die Netzkapazität und erlaubt bei Absenkung der geschwindigkeitsfixierten Baustandards für Neu- und Ausbaustrecken deutlich mehr und schnellere Netzerweiterungen.



9 Die notwendige Wiederauferstehung des Inter Regios

Renaissance des Inter Regios als Zugattung zwischen Fern- und Nahverkehr

Andreas Kleber

Vorbemerkung

Andreas Kleber ist ein Kursbuchexperte, der mit seinen gesammelten Kursbüchern und eigenen lebenslangen Bahnerfahrungen die deutsche Bahngeschichte fundiert überblicken kann. Heute fehlen im Bahnmanagement solche Leute, die aus früheren Entwicklungen strategische Folgerungen ableiten können. So etwas gilt den meist branchenfremden Topmanagern als lästige Nostalgie, aus der man nichts lernen könne. Aber der Blick in alte Kursbücher und alte Netzpläne sollte zur Pflichtübung für heutige Angebotsplaner der DB AG gehören, um aus früheren Marktstrategien für die Bahn der Zukunft lernen zu können.

Die Rolle von Direktverbindungen

Die meisten Bahnreisenden fürchten heute häufiges Umsteigen. angesichts der vielen Verspätungen und der immer öfter defekten Rolltreppen und Aufzüge. Trotzdem zwingt sie das Fehlen sinnvoller Direktverbindungen zwischen vielen kleineren Großstädten und Mittelzentren zum mehrfachen Umsteigern.

In guten Bahnsystemen wie der Schweiz ist Umsteigen kein Problem, weil es einheitliche Systemtakte gibt, alle Züge pünktlich sind, dadurch alle Anschlüsse klappen und alle Rolltreppen und Aufzüge funktionieren. Davon sind wir in Deutschland weit entfernt.

Helfen würden mehr Direktverbindungen durch ein Zugangebot, das mit einem dichten Netz und Takt die Angebotslücke zwischen Fern- und Nahverkehr schließt. So ein Angebot gab es in den 80er und 90er Jahren mit dem sehr erfolgreichen Inter Regio (IR).

Die historischen Vorbilder zur Zeit des Bahnbooms

Noch besser war das Angebot in der Blütezeit der Bahnen vor 1914. Damals schufen die Länderbahnen ein in Europa vorbildlich verzweigtes Netz von Direktverbindungen zwischen den einzelnen Landesteilen; sei es durch einzelne Züge oder/und mit direkten Wagen, später auch Kurswagen (historisch auch Courswagen) genannt, welche auch über die Landesgrenzen hinausgeführt wurden. Man muss nur das Verzeichnis der schnellfahrenden – und Kurswagen verbindenden Züge vom Sommer 1914 anschauen, um zu sehen, mit welcher geographischen Perfektion dies gestaltet wurde. Nur eins der vielen Beispiele:

***D 29/30 Aachen – Düsseldorf – Elberfeld – Hagen – Brilon Wald – Scherfede – Holzminden – Kreiensen – Salzgitter – Börßum – Jerxheim – Magdeburg – Potsdam – Berlin Potsdamer Bahnhof**

- ▶ Mit Wagen 1.–3. Klasse und Speisewagen auf seinem Laufweg.
- ▶ Dieser hatte folgenden Flügelzug: Scherfede – Kassel – Eichenberg – Nordhausen – Halle (Saale) – Eilenburg – Hoyerswerda – Horka – Kohlfurt – Liegnitz – Breslau
- ▶ Mit Kurswagen Leipzig – Eilenburg – Breslau und Speisewagen Kassel – Breslau. Solche Verbindung gab bis zum zweiten Weltkrieg.



Inter Regio 1995

Quelle: wikipedia/K. Jähne

Die Vorbilder aus der den ersten Jahrzehnten der Bundesbahn

Auch die alte deutsche Bundesbahn verfolgte lange Zeit auf Wunsch der Politik das Ziel, jede Kreisstadt und andere Städte über 20.000 Einwohner und touristisch bedeutende Regionen (zumindest in deren Saison) mit einmaligem Umsteigen untereinander zu verbinden und an die großen Metropolen anzuschließen. Die damaligen Planer mussten über viele Kenntnisse verfügen: Eisenbahngeografie, deren Streckenzustand, Achslast sowie die Anschlüsse an die verschiedenen ausgehenden Zweig- und Lokalbahnen.

Die damaligen Bundeskursbücher sortierten ihre Verbindungen nach

- ▶ langdistanzigem Transitverkehr
- ▶ innerdeutschen Fernreisen über große Entfernungen
- ▶ Verkehr nach Berlin und über die "Zonengrenze" sowie Fernreisen über mittlere Entfernungen.

Das Angebot über die mittleren Entfernungen war doppelt so umfangreich wie das Angebot über die großen Entfernungen.

Viele Direktverbindungen wurden durch den Ausbau des D-Zugnetzes gesichert. Wobei 75 % der D-Züge Kurswagen hatten, die weitere umstiegsfreie Verbindungen ermöglichten. Davon profitierten u. a. auch viele Kurorte. Unterhalb der D-Zug-Kategorie wurden zudem langlaufende Eilzüge eingesetzt. Sie gliederten sich in:

- ▶ **A-Geschäftsgeführte Eilzüge**, welche der Hauptverwaltung der DB unterstanden und
- ▶ **B-Geschäftsgeführte Eilzüge**, die den einzelnen Direktionen unterstanden. .

Ein typisches und frühes Beispiel war 1949 der E 151/2 Bremen – Bassum – Bünde – Bielefeld – Paderborn – Brilon Wald – Korbach – Marburg (Lahn) – Frankfurt (M). .

Ab 1950/51 wurden es immer mehr solche Verbindungen. Ab 1951 fuhr z.B. der „Grenzland-Express“ Bentheim Nord – Gronau – Ahaus – Borken (Westf) – Dorsten – Bottrop – Essen – Kettwig – Düsseldorf – Mönchengladbach.

Ein anderes schönes Beispiel war der „**Matrosenläufer**“ welcher aus einem Vorkriegs-Eilzug Rheine-Dorsten-Oberhausen Osterfeld Nord – Duisburg hervorging und nun Wilhelmshaven – Oldenburg – Quakenbrück – Rheine – Dorsten – Bottrop – Oberhausen – Duisburg verband.

Beide Züge hatten in Duisburg bez. Düsseldorf Anschluss u. a. an den D 268 nach München, den Amsterdamer Flügelzug des F 164 LORELEY-EXPRESS mit Kurswagen nach Chur und Rom. Kurz darauf folgte der D-Zug nach Passau mit Kurswagen nach Bad Kissingen, Bayreuth, Hof-Bad Steben und ein weiterer D-Zug nach Basel mit Kurswagen nach Konstanz und Interlaken.

Vom Rheinisch-westfälischem Industriegebiet gab es vier Verbindungen nach Braunschweig:

- ▶ die schon erwähnte Verbindung Aachen – Düsseldorf – Hagen – Brilon Wald – Scherfede – Holzminden – Kreiensen – Goslar – Braunschweig
- ▶ die D- und E-Zug Verbindungen über Dortmund-Minden-Hannover
- ▶ die D-Zug-Verbindung Köln – Wuppertal – Hagen – Soest – Altenbeken – Hameln – Hannover – Braunschweig
- ▶ die E-Zug Verbindung Mönchengladbach – Duisburg – Dortmund – Löhne – Vlotho – Hameln – Elze – Hildesheim – Braunschweig

Auch in Süddeutschland gab es ähnliche Beispiele:

- ▶ den „Franzosenzug“ E 753/4 Reutlingen – Tübingen – Horb – Freudenstadt – Hausach – Offenburg – Appenweier – Kehl, welcher zeitweise nach/von Straßburg und Stuttgart verlängert wurde,
- ▶ die Odenwald-Eilzüge Stuttgart – Heilbronn – Eberbach – Hanau – Frankfurt sowie die D-E Züge Salzburg – München – Stuttgart – Karlsruhe – Landau – Pirmasens – Saarbrücken – Trier.

und nicht zu vergessen, den längsten Eilzugumlauf in der Geschichte der DB:

- ▶ Trier – Koblenz – Giessen – Kassel – Hannover – Hamburg – Westerland, zeitweise verlängert bis/von Luxemburg.

Man nannte diese Züge im Volksmund auch „Heckeneilzüge“. Aber auch mit D-Zügen wurde das Land durchzogen u. a.:

- ▶ D 75/6 Lindau – Ulm – Stuttgart – Heidelberg – Ffm – Giessen – Kassel – Hannover – Hamburg – Kiel mit Kurswagen nach Innsbruck- und saisonweise Schruns – Kiel – Friedrichshafen Hafen – Wilhelmshaven, Ulm Braunschweig – Schlafwagen Stgt – Kiel und Stgt – Bremerhaven

Dieser wurde 1982 „abgelöst“ von einem Tages-D / E -Zug

- ▶ Lindau – Friedrichshafen Stadt – Ulm – Stuttgart – Heilbronn – Heidelberg – Ffm – Gießen – Kassel – Kurve Altenbeken – Hameln – Hannover – Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven

Der IR als notwendige Zuggattung für eine Flächenbahn

Prof. Karl-Dieter Bodack hat sich in den 1980er Jahren bemüht, zur Ergänzung der damaligen IC/EC-Züge und späteren ICE-Züge mit der Inter-Regio Zuggattung einen Teil dieser früheren Verbindungen wieder aufleben zu lassen. Und war damit zunächst mit im besten Jahr 69 Mio. Fahrgästen sehr erfolgreich. Ehe der damalige Bahnchef Mehdorn den IR mit dem Länder-Finanzpoker über die Mitfinanzierung aus den Nahverkehrsgeldern kaputt gemacht hat. In den europäischen Nachbarländern sind IR-Züge die Basis der Bahnmobilität über mittlere und große Distanzen, weil sie im Vergleich mit den dortigen Expressverbindungen der Hochgeschwindigkeit viel mehr relevante Quellen und Ziele verbinden. Mit seiner polyzentrischen Raumstruktur und den 2.400 Klein- und Mittelstädten besteht eigentlich ein großer Bedarf für ein solches Zugsystem, das jenseits des Nahverkehrs mit angemessenem Komfort optimal die mittleren Reiseweiten bedienen würde. Es ist ein Jammer, dass die DB AG diese mittleren Distanzen nicht adäquat bedient und insoweit ohne sinnvolles raumstrukturelles Bahnkonzept mit einem starken IR-Netz die ehrgeizigen Marktanteilsziele immer wieder verfehlen wird.



Der Interregio, abgekürzt IR, war eine Zuggattung des Schienenpersonenfernverkehrs, die 1988 von der Deutschen Bundesbahn eingeführt wurde und auf Dauer die damaligen Schnellzüge (D) ablösen sollte, die in individuellen Fahrplanlagen fuhren. Im Kursbuch war das Angebot als überregionaler Zug mit gehobenem Komfort definiert.

„It's the economics, stupid!“

Tücken und Fallstricke des Nachtzugverkehrs

Joachim Holstein

Vor zehn Jahren schaffte die Deutsche Bahn AG ihre Nachtzüge ab. Nachdem sie schon vorher einige Verbindungen aus dem Netz genommen hatte - unter anderem alle Züge nach Kopenhagen, und das im laufenden Fahrplan mit nur vier Monaten Ankündigungsfrist -, rutschte dem Vorstandsmitglied Ronald Pofalla auf dem Weg zum Klimagipfel in Paris im November 2015 bei einem Interview das Geständnis heraus, die DB werde zum Dezember 2016 alle Nachtzüge abschaffen und zwar, weil sie so gut gebucht seien, dass man nachts zukünftig ICEs einsetzen wolle.

Das muss man nicht verstehen. Die Entscheidung war derart grotesk und irrwitzig, dass die DB-Technikteams, die gerade dabei waren, neue Konzepte zur Unterbringung in Liegewagen zu entwickeln, mitten in der Testphase ihres Prototypen mit vier Einzelkabinen statt eines Abteils davon kalt erwischt wurden. Das Marketing-Team hatte ein neues Buchungskonzept für den im Dezember 2015 anstehenden Saisonstart entwickelt: keine einzelne Buchung von Betten in Dreierabteilen der Schlafwagen mehr, um den Komfort zu verbessern. Außerdem wurden die Sitzwagen, die auf manchen Teilstrecken nachts abgeschlossen werden mussten, weil sie nur abends und morgens dem Pendlertransport dienen sollten, durchgehend geöffnet und die Reservierungspflicht aufgehoben.

Die DB verkündete als Begründung dann etwas Neues: Nachtzüge würden nicht in ihr Portfolio passen, man sei in Verhandlungen mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), bei denen Nachtzüge zum Kerngeschäft gehörten. Mit anderen Worten: Die DB sagte, sie könne und wolle keine Züge mehr kuppeln und rangieren, sondern nur noch „Straßenbahnen mit rotem Streifen“ fahren, mit einem Führerstand an jedem Ende.

Was passierte 2016, im letzten Jahr der Nachtzüge? Die Reisendenzahlen in den Sitzwagen schnellten in die Höhe, denn jeder freigegebene oder zusätzlich angehängte Sitzwagen war jede Nacht so gut wie ausgebucht. Die Reisendenzahlen in den Schlaf- und Liegewagen stiegen auch weiter. Das buchhalterische Defizit der Nachtzüge, das sich vorher schon halbiert hatte, sank nochmals drastisch. Im Grunde befand sich der Nachtverkehr der DB 2015/2016 auf genau dem Gesundungskurs, den Vorstandsmitglied Ulrich Homburg (der nach der Anhörung einräumte, noch nie in seinem Leben Nachtzug gefahren zu sein) den Abgeordneten des Bundestags-Verkehrsausschusses bei der Anhörung vom Januar 2015 in Aussicht gestellt hatte. Bei Fortsetzung der Entwicklung wären 2017 oder 2018 schwarze Zahlen erreicht worden.

Das sollte offenbar verhindert werden. Dem ungeliebten Stiefkind Nachtverkehr, dem man diverse organisatorische und buchhalterische Mühlsteine um den Hals gelegt hatte und das sich trotzdem dem rettenden Ufer näherte, drehte man kurzerhand den Hals um.

Chefin von DB Fernverkehr war damals eine gewisse Birgit Bohle. Ausgerechnet sie, die zwischenzeitlich zur Telekom gegangen war, soll 2026 in den Aufsichtsrat der DB berufen werden. Man kann offenbar nicht nur Böcke zu Gärtnerinnen machen, sondern auch Ziegen zu Gärtnerinnen.

Und der fertige Prototyp für das neue Liegewagenkonzept? Dieses „Mock-Up“ kaufte die ÖBB sofort, lackierte es rot-weiß-rot und stellte es im Foyer der Konzernzentrale zur Schau – gegenüber vom Eingang zum Wiener Hauptbahnhof. Per Social Media wurde darum geworben es zu besichtigen und zu bewerten, wobei sich das ausdrücklich auch an Menschen richtete, die noch nie Nachtzug gefahren waren. Seit Dezember 2023 sind die „Mini-Cabins“ jetzt in den ÖBB NightJets der neuen Generation im Einsatz ... und immer gut gebucht.





Im Dezember 2016 übernahmen die ÖBB etwa die Hälfte der noch von der DB betriebenen Nachtzuglinien, sodass sie diese Teile des Netzes quasi nahtlos fortführen konnten. Sie übernahmen alle 42 Schlafwagen der damals neuesten Baureihe 172 („Comfort Line“) und 15 barrierearme Liegewagen, die nach und nach auf die Farben der ÖBB umlackiert wurden. Parallel dazu wurden Sitzwagen in Liegewagen verwandelt und neue Nachtzuggarnituren in Auftrag gegeben – das sind die, die jetzt seit gut zwei Jahren unterwegs sind. Sie sind siebenteilig mit Steuerwagen und lassen sich im Betrieb nicht trennen. Das hat sich als Nachteil erwiesen, wenn an einem Wagen ein Drehgestell Auffälligkeiten zeigte oder etwas anderes kaputt ging: Während bei Einzelwagen das schadhafte Fahrzeug ausrangiert wird und der Rest des Zuges weiterfahren kann, bleibt beim „NightJet Neo“ die gesamte Einheit stehen. Anstatt eine begrenzte Anzahl Reisender auf die verbleibenden Wagen umzuverteilen, stranden jetzt alle Reisenden des Siebenteilers mitten in der Nacht und müssen hoffen, dass sich jemand um sie kümmert. Wie zu hören ist, haben die ÖBB aus dieser Erfahrung gelernt und würden bei der nächsten Erweiterung der Flotte wieder auf Einzelwagen setzen. Diese bieten letztlich auch mehr Flexibilität für „geflügelte Züge“: Während man bei den siebenteiligen, 200 Meter langen „Halbzügen“ nur die Option hat, einen oder zwei Halbzüge an dasselbe Ziel oder zwei Halbzüge an zwei Ziele zu schicken, hat man bei bis zu vierzehn Einzelwagen viele verschiedene Möglichkeiten, mehrere Ziele mit jeweils mehreren oder auch nur einem einzelnen Kurswagen zu bedienen und auch die Anzahl saisonal anzupassen. Schon jetzt fahren die ÖBB aber auch „Hybrid“-Züge, nämlich eine siebenteilige Garnitur plus drei weitere Sitzwagen, um der Nachfrage zumindest annähernd zu entsprechen.

Denn die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge reicht bei weitem nicht aus, um den Bedarf abzudecken. Die ÖBB konnten nicht so schnell wie ursprünglich geplant expandieren, die Schweizer SBB suchte Wagen auf dem Gebrauchtmärkte, und die verschiedenen privaten Anbieter sind mit einer bunten Mischung aus modernen und älteren Fahrzeugen unterwegs. Hier rächt sich immer wieder die Verweigerungshaltung der deutschen Regierungen seit den Zeiten von Helmut Schmidt, der sich zwischen Bundesbahn und Bundeswehr entscheiden wollte und die Institution präferierte, die eine ihrer Universitäten nach ihm benannte, und der deutschen Bahn (Bundesbahn und Bahn AG), die abgesehen vom oben genannten Schlafwagen Typ Comfort Line nur einige Renovierungen von Liegewagen und Umbauten zu Ruhesesselwagen vornahm, sechs Talgo-Garnituren unter dem Namen „InterCityNight“ kaufte (und bald wieder außer Betrieb setzte) und sich an der Dreiländer-Kooperation (D-A-CH) der „CityNightLine“ mit ihren Doppelstock-Schlafwagen beteiligte, deren Abteile zweiter Klasse als „Hundehütte“, „Sardinendose“ oder „Schuhkarton auf Rädern“ titulierte wurden.

Im Grunde fehlt seit den 2010er Jahren eine mittlere dreistellige Anzahl von Schlafwagen und Liegewagen für Deutschland und Umgebung. Auch Frankreich und Spanien vernachlässigten diesen Sektor sträflich. Das hat zur Folge, dass das Netz lückenhaft ist, dass keine Reservefahrzeuge zur Verfügung stehen (Alles, was Räder hat, ist jede Nacht im Einsatz.) und bei Schäden womöglich der gesamte Zug ausfällt. Und da man nachts nicht einfach mit dem nächsten Zug eine Stunde später weiterfahren kann, hat der Ausfall eines Zuges sehr gravierende Folgen für die Reisenden.

Fordert man die deutsche Regierung und die Deutsche Bahn auf, diesem Mangel abzuweichen, hört man den gebetsmühlenartig vorgetragenen Spruch, dass es nicht gut sei, wenn alle ein bisschen Nachtzug machen würden – während beispielsweise in Stuttgart Nachtzüge mit jeweils drei Wagen der österreichischen, kroatischen und ungarischen Bahn nach Rom, Zagreb und Budapest abfahren, gezogen von einer Taurus der ÖBB mit deutschem Lokführer. Waggon kaufen und bezahlen sollen die Nachbarbahnen, während die DB sich darauf konzentriert, ihr Logo und den Slogan „in Kooperation mit ...“ aufzukleben und Trassengebühren zu kassieren. Die sind allerdings so hoch, dass Schweden den geplanten Nachtzug von Malmö nach Brüssel schon vor dem Endstadium der Planung wieder eindampfte und die Schweiz, die ab Frühjahr 2026 in Kooperation mit der privaten US-Gesellschaft Railroad Development Corporation (RDC) einen Nachtzug von Basel nach Malmö einsetzen wollte, diesen zu einem Zeitpunkt stoppte, als schon Fahrkarten verkauft worden waren. Dieser Zug fiel auf der politischen Ebene dem ideologiegetriebenen Wüten eines Schweizer Bundesrats namens Albert Rösti zum Opfer, der es fertigbrachte, vom Parlament bereits für den Nachtzugausbau bewilligte Millionenbeträge aus der Flugverkehrsabgabe wieder in Richtung Flugindustrie umzulenken. Dem Parlament und den Medien wurden Horrorzahlen von „Subventionen“ für „halbleere“ Züge des „Freizeitverkehrs“ vorgelegt, während zum einen mit vollen Zügen für Business- und Freizeitverkehr auch nach Hamburg und Kopenhagen zu rechnen war und andererseits „Ölbert“ Rösti kein Problem damit hat, Flüge zum Ballermann oder zusätzliche Autobahnen zur Aufnahme des Urlaubsverkehrs zu subventionieren.

Aber auf der ökonomischen Ebene sind es gerade die von der DB verlangten Trassengebühren, die die Kosten eines Nachtzuges in die Höhe treiben – und das, obwohl nachts genügend Trassen vorhanden sind. **Die DB bepreist Nachtzüge mit leicht rabattierten Vollkosten, anstatt die Trassengebühren auf die Grenzkosten und damit annähernd auf Null abzusenken.** Daran scheiterten auch alle Versuche, den Zug von Basel nach Malmö zu retten, indem Schweizer Kantone und Städte – allen voran Basel – gefragt wurden, ob sie für diesen Zug bezahlen würden. Alle sagten Nein. Denn warum sollte eine Schweizer Stadt oder ein Schweizer Kanton die „gemeinwohlorientierte“ DB InfraGO mit ihren überhöhten Preisen subventionieren?

Zu den zentralen Forderungen des europäischen Netzwerks „Back on Track“ zur Unterstützung von Nachtzügen und anderen internationalen Verbindungen gehören daher: **Trassengebühren auf ein Minimum senken und endlich wieder Rollmaterial produzieren!** Da dies für einzelne Anbieter wegen geringer Stückzahlen zu teuer wäre, sollte die EU einen Fahrzeugpool auf den Weg bringen, der durch große Stückzahlen preiswerter ist, dessen Fahrzeuge in vielen Ländern einsetzbar sind und dessen Fahrzeuge geleast werden können, was die ökonomische Hürde für neue Linien drastisch senkt.



Gerne wird auch behauptet, Nachtzüge seien unwirtschaftlich, weil sie pro 24 Stunden „nur eine Fahrt machen“ und „tagsüber nur herumstehen“, anstatt mit zu Sitzen umgebauten Abteilen tagsüber noch ein paar Fahrgäste zu befördern. Mit derselben absurden Logik könnte man gegen Hochgeschwindigkeitszüge auf der Langstrecke (etwa: Berlin-Rom, Amsterdam-Madrid) polemisieren, die dann „die ganze Nacht herumstehen“ (tun sie nicht – sie werden gewartet und repariert). In Wirklichkeit haben Nachtzüge an den Bedarf angepasste Zeiten. Das kann in Ausnahmefällen auch mal ein Achtstundentrip von Berlin nach München sein, aber Standard sind derzeit Fahrzeiten von weit über 12 Stunden täglich, etwa von Stockholm nach Berlin oder von Amsterdam nach Wien und Innsbruck. Mit einer solchen Kilometerleistung liegen Nachtzüge in etwa auf dem Niveau von ICEs, die nur von 6 bis 23 Uhr im Einsatz sind und zwischen mehreren drei- oder vierstündigen Fahrten durchaus jeweils mehr als eine Stunde Wendezeit haben können.



Schlafwagen in den ÖBB Nichtjets

Rechnet man die Zeiten für Abrüsten und Reinigung einerseits sowie Catering und Vorab-Bereitstellung andererseits dazu, dann erreichen diese Nachtzüge Brutto-Einsatzzeiten von über 16, teilweise über 18 Stunden. Da bleibt für Extravaganzen wie eine Mittagsfahrt von Berlin in den Harz und zurück keine Zeit – mal ganz abgesehen davon, dass die Tagesverkehre üblicherweise durchgetaktet sind und ganz andere Anforderungen an die Fahrzeuge (Mitnahme von Fahrrädern, Rollis, Schülergruppen usw.) gestellt werden als bei Nachtzügen. Und dafür, dass pro laufendem Meter Zuglänge weniger Reisende an Bord sind als in Tageszügen, aber mehr Personal benötigt wird, gibt es einen Ausgleich: den Zuschlag für die Bett- oder Liegekarte.

Als wir uns damals, als Beschäftigte der DB European RailService GmbH, für den Erhalt der Nacht- und Autoreisezüge einsetzten, begegneten wir dem Spruch:

Wer will, findet Wege. Wer nicht will, findet Ausreden.

Bisher waren von Bundesregierung und DB nur Ausreden zu hören. Es wird Zeit, sich um die Wege zu kümmern.

11 Deutschlandtakt ohne Klimakompass

Warum die Bahnplanung endlich eine verpflichtende THG-Bilanz braucht

Jürgen Zimmermann

Der Deutschlandtakt gilt als Schlüsselprojekt der Verkehrswende. Doch während die Bundesregierung ambitionierte Klimaziele formuliert, fehlt in der Bahnplanung bis heute ein verbindlicher Klimakompass. Weder der Zielfahrplan noch das Zielnetz werden systematisch auf ihre Treibhausgaswirkungen geprüft. Damit droht der Deutschlandtakt selbst zum Klimarisiko zu werden.

1. Klimaschutz vor Hochgeschwindigkeit

Die aktuelle Planung setzt weiterhin auf Hochgeschwindigkeitsstrecken über 250 km/h – trotz ihrer schlechten Klimabilanz:

- ▶▶ Der Energieverbrauch steigt überproportional mit der Geschwindigkeit.
- ▶▶ Bau, Betrieb und Instandhaltung solcher Trassen verursachen massiv höhere Emissionen.
- ▶▶ Die CO₂-Amortisation verschiebt sich um Jahrzehnte oder bleibt aus.

Während Fahrzeuge zunehmend klimafreundlicher werden, wächst der CO₂-Rucksack neuer Hochgeschwindigkeitsprojekte weiter. Damit trägt der Deutschlandtakt in seiner heutigen Form zum Verfehlen der Klimaziele bei. Forderung: Geschwindigkeitsbegrenzungen und klimaverträgliche Betriebsoptimierung müssen Vorrang vor neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken haben.

2. Mobilitätswende durch Betriebsoptimierung statt Beton

Viele Kapazitätsprobleme lassen sich ohne großflächige Neubauten lösen:

- ▶▶ Doppelstockzüge
- ▶▶ Blockverdichtung
- ▶▶ digitale Stellwerke
- ▶▶ Reaktivierungen
- ▶▶ gezielte Engpassbeseitigungen

Diese Maßnahmen sind schneller, günstiger und klimafreundlicher als neue Trassen.

Forderung: Betriebsoptimierung und Ausbau bestehender Infrastruktur müssen Vorrang vor Neubau erhalten.

3. Wirtschaftlichkeit und finanzielle Resilienz

Die Bahn steht vor enormen Investitionsbedarfen. Gleichzeitig steigen Baukosten und Klimafolgekosten.

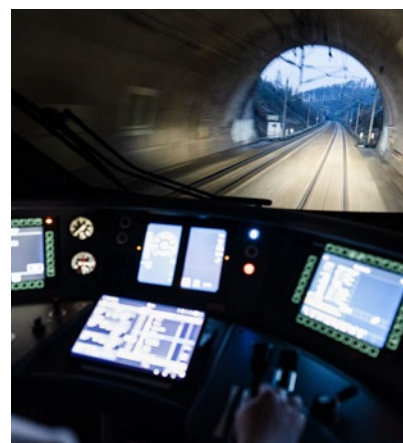
Forderung: Sanierung, Instandhaltung und Engpassbeseitigung müssen vor Neubau priorisiert werden, um finanzielle Spielräume zu sichern und Klimaschäden zu vermeiden.

4. Verpflichtende Alternativenprüfung nach Klimawirkung

Bislang werden Varianten vor allem nach Fahrzeit bewertet, nicht nach Klimawirkung. Das widerspricht dem Klimaschutzgesetz und dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts, das den Schutz künftiger Generationen einfordert.

Forderungen:

- ▶▶ Verpflichtende Alternativenprüfung für alle Zielfahrplan- und Infrastrukturvarianten.
- ▶▶ Gegenüberstellung von Fahrzeitverkürzung und CO₂-Emissionen bei Aus und Neubau.
- ▶▶ Einbeziehung der Klimawirkung in das Trassenauswahlverfahren.



Quelle: DB AG/Volker Emersleben

5. Lebenszyklusbasierte THG-Bilanzierung

Eine seriöse Klimabewertung muss alle Phasen berücksichtigen:

- ▶▶ Planung
- ▶▶ Bau
- ▶▶ Betrieb
- ▶▶ Instandhaltung
- ▶▶ Rückbau

Nur diese Gesamtsicht entspricht dem Prüfungsgebot des Klimaschutzgesetzes.

Forderung: Lebenszyklusbasierte THG-Bilanzierung als verbindlicher Standard für alle Bahnprojekte.

6. Schutz von Böden und Wäldern

Neue Trassen zerstören wertvolle CO₂-Senken. Böden und Wälder sind zentrale Verbündete im Klimaschutz und dürfen nicht weiter geschwächt werden.

Forderung: Sanierung und Ausbau vor Neubau und strikte Beachtung der Vorgaben zu Flächenversiegelung und Naturschutz.

7. Rechtliche Verpflichtungen ernst nehmen

Das Bundesverfassungsgericht fordert wirksamen Klimaschutz zum Schutz künftiger Generationen. Das Allgemeine Eisenbahngesetz verlangt eine echte Alternativenprüfung – nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern gemeinwohlorientiert.

Forderung: Klimaschutz muss verbindliches Entscheidungskriterium werden – nicht freiwillige Beilage.

Fazit: Der Deutschlandtakt braucht eine Klimawende

Der Deutschlandtakt kann ein Motor der Verkehrswende sein – aber nur, wenn er selbst klimaverträglich geplant wird. Dazu braucht es:

- ▶▶ eine verpflichtende, transparente THG-Bilanzierung,
- ▶▶ eine klare Priorisierung von Ausbau vor Neubau,
- ▶▶ eine konsequente Ausrichtung auf die Klimaschutzziele des Bundes,
- ▶▶ eine verbindliche Einbeziehung der Klimawirkung in alle Entscheidungen.

Der Bundestag muss die gesetzlichen Vorgaben schärfen und die THG-Bilanzierung verbindlich machen. Nur dann wird der Deutschlandtakt zu einem echten Klimaprojekt und nicht zu einem weiteren Grund für das Versagen der Klimaziele.

Das Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD] hat zu diesem Thema einen eigenen Antrag verfasst, der von 70 Bürgerinitiativen, Bahn- und Verkehrsexperten unterstützt wird. <https://abbd.info/downloads/>

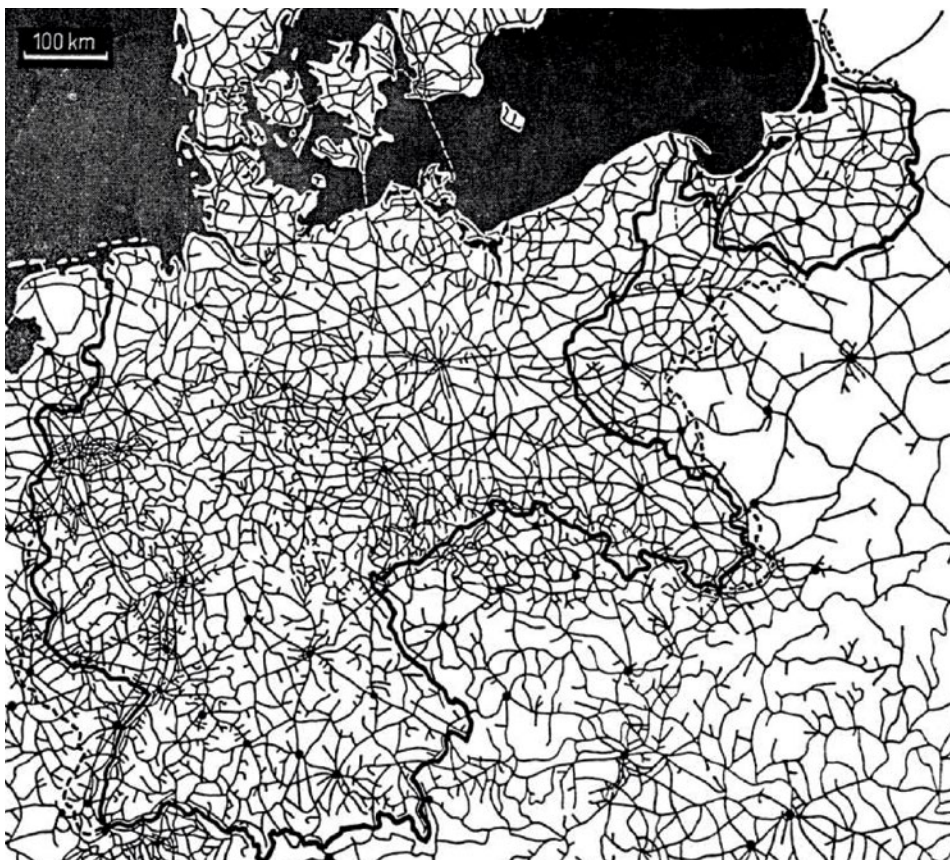
Achsen und Korridore oder Fläche?

Grundsatzfrage der deutschen Bahnentwicklung

Heiner Monheim

Zum Einstieg eine deutsche Bahnhistorie

Deutschland ist ein "Land der Regionen", mit „polyzentrischen, dezentralen Raumstrukturen“. Das war der Grund, dass in der Boomzeit der deutschen Bahnentwicklung 1850-1930 Deutschland ein äußerst dichtes, engmaschiges Bahnnetz hatte. Dieses hatte alle Regionen und alle größeren Orte und vor allem auch die ländlichen Regionen angebunden. Die Bahn kam bis in die letzten Winkel. Zumal damals neben der großen Eisenbahn auch noch kommunale und regionale Trambahnen, Lokalbahnen und Kreisbahnen das Netz ergänzten. Im ganzen Eisenbahnnetz fuhren im Mischverkehr Personen- und Güterzüge mit langlaufenden, regionalen und kurzlaufenden Zügen.



*Das deutsche Bahnnetz
in den 1920er Jahren*

Damals war Deutschland Bahnland. Mit einer starken, großen, dezentralen Bahn. Doch ab den 1950er Jahren ist es ganz anders gekommen. Deutschland wurde Autoland. Der Straßenbau erhielt oberste Priorität in der Verkehrspolitik. Das Netz wurde durch viele Streckenstilllegungen immer weiter dezimiert. Viele Personen- und Güterbahnhöfe wurden geschlossen. Die Bahn zog sich aus der Fläche zurück und verlor ihre dominante Rolle im Mobilitätsalltag der Bevölkerung und der Wirtschaft. Sie wurde zur Korridorbahn.

Die französische Bahnnetzentwicklung als abschreckendes Beispiel einer Korridorbahn

Ganz ähnlich verlief die Bahnentwicklung in Frankreich, das vielen Anhängern der Hochgeschwindigkeit mit seinem TGV als Vorbild dient. In seiner Blütephase in den 1920er Jahren entsprach es dem deutschen Idealbild einer Flächenbahn. Es hatte auch in den ländlichen Regionen eine hohe Netzdichte. Auch alle Klein- und Mittelstädte hatten Anschluss. Im ganzen Land wurde eine gute Schienen erreichbarkeit gesichert. Dann wurde ab Mitte der 1970er Jahre der TGV für die Hochgeschwindigkeitsbahn entwickelt. Ihm dienten die Neu- und Ausbaustrecken. Weil sie extrem teuer waren, wurden parallel zum Ausbau des TGV-Netzes immer mehr Teile des alten, dichten Schienennetzes stillgelegt. Das Netz verkam dadurch zu einem stark verkleinerten Rumpfnetz einer Korridorbahn mit großen Netzlücken. So konnte es mit dem Autoverkehr und seinem immer dichter ausgebauten Fernstraßennetz im Personen- und Güterverkehr nicht mehr konkurrieren.



Das französische Schienennetz in seiner Blütephase

- *dicht auch in ländlichen Regionen*
- *auch alle Klein- und Mittelstädte haben Anschluß*
- *im ganzen Land wird Schienen-erreichbarkeit gesichert*



Der Fluch der Hochgeschwindigkeit

Der Rückzug aus der Fläche, das Netz schrumpft auf wenige Achsen, der TGV lässt viele Regionen unbedient. So kann keine Verkehrswende zur Bahn gelingen. So kann der Autoverkehr nicht minimiert werden! Verkehrswende braucht eine dezentrale Netzstrategie mit weit weniger aufwändigen und teuren Trassen

Die Schweiz als Vorbild einer erfolgreichen Flächenbahn

Als Kronzeuge für die Flächenbahnstrategie diente den Flächenbahnanhängern meist das Schweizer Bahnkonzept, das seit den 1980er Jahren mit den Vorbereitungen für das Konzept „Bus und Bahn 2000“ ein regional ausgewogenes Bahnsystem mit begrenzter Streckenhöchstgeschwindigkeit, aber hoher Systemgeschwindigkeit durch ein integriertes Netz- und Taktsystem verfolgte. Das Flächenbahnland Schweiz hat im internationalen Vergleich mit Abstand das meiste Geld pro Kopf in den Netzausbau und die Netzmodernisierung investiert. Und hat damit gemessen an der Zahl der Bahnfahrten und Bahnkilometer sowie Tonnenkilometer je Kopf und Jahr den größten Erfolg erzielt. Und für ein im ganzen Land gleichmäßig pünktliches Bahnsystem gesorgt.

Deutschland und die EU fixieren sich auf die Korridorbahn

Dagegen verfolgten die Deutsche Bahn und die EU das Konzept eines TEN transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetzes mit wenigen, großen internationalen Korridoren. Diesem Konzept folgten weitgehend die verschiedenen deutschen Verkehrsminister und die Alt-Parteien CDU, SPD und FDP im Bundestag. Bei der Deutschen Bundesbahn begann die Fixierung auf die Hochgeschwindigkeit mit dem „HGV-Konzept“ der 1980er Jahre. Damals gab es die Idee eines sogenannten „betriebsrationalen“ kleinen Netzes von Achsen und Korridoren, das damals am Bonner Institut für Verkehrswirtschaft von Dr. Thilo Sarrazin entwickelt wurde. Grundlage war ein nach Netzlänge minimiertes Kernnetz.

Deutschland sollte unter starker Vernachlässigung des von der Bahn sowieso wenig geliebten Nah- und Regionalverkehrs in den weltweiten Geschwindigkeitswettbewerb der Bahnen um die schnellsten Züge eintreten, als späte Antwort auf den französischen TGV und den japanischen Shinkansen. Deshalb wurde der ICE entwickelt als sog. „Flaggschiff“ der deutschen Bahn. Seit dem ersten Roll out des neuen ICE fixierte sich die deutsche Bahnpolitik immer mehr am Konzept einer schnellen Korridorbahn und einer hohen Priorität für den Fernverkehr. Parallel dazu erfolgte in der deutschen Bahnpolitik auch eine zunehmende Abkehr von einer dezentralen Güterbahn, regionale Güterbahnkonzepte mit Einzelwagenladungsverkehr und regionalen Güternahverkehrsoptionen wurden nicht mehr weiterverfolgt.

Diese Strategie einer Konzentration der Bahninvestitionen auf wenige Achsen und Korridore ist geprägt von der Bündelungsphilosophie, die sich an den großen Strömen des Personen- und Güterverkehrs auf Hauptachsen ausrichtet. Dafür stellt sie immer längere Personen- und Güterzüge bereit. Im Personenverkehr ist sie fixiert auf möglichst hohe Geschwindigkeiten. Und den Güterverkehr konzentriert sie auf möglichst lange Ganzzüge.

Diese Fixierung führt bei den Investitionen meistens zu Großprojekten für Neu- und Ausbaustrecken für die neuen Hochgeschwindigkeitszüge des ICE. Das überkommene alte Schienennetz mit seiner historisch überkommenen Trassierung auf Geschwindigkeiten zwischen 120 und 200 km/h wurde stattdessen immer mehr vernachlässigt. Zudem konzentrieren sich die Investitionen auf den Ausbau von wenigen Bahnhöfen und Netzknoten in den großen Metropolen. Alte vielgleisige Kopfbahnhöfe wie in Stuttgart oder Frankfurt oder München sollten zu Gunsten von unterirdischen Durchfahrgleisen umgebaut werden, um möglichst viele Gleisflächen für immobilienwirtschaftliche Spekulation neuer Stadtentwicklung frei zu machen. Die vielen Gleisharfen der alten, dezentralen Güterbahnhöfe könnten aufgelassen werden zu Gunsten weniger, großer neuer Güterbahnhöfe.

Diese Strategie zielt auf den Markt der langdistanzigen Personen- und Güter-Mobilität und vernachlässigt die Personen- und Gütermobilität über kurze (bis 50 km) und mittlere (50-200 km) Distanzen. Diese kurzen und mittleren Aktionsradien sind aber in der deutschen Mobilität absolut dominant. Und werden leider Dank der falschen Netzstrategie ganz überwiegend im Straßenverkehr zurückgelegt. Die schlimme Folge dieser Strategie waren seit den 1960er Jahren die rasch fortschreitenden Streckenstilllegungen in ländlichen und suburbanen Regionen. Die ganze dezentrale Güterbahnstruktur wurde schrittweise zerstört. Die Bahn zog sich aus der Fläche zurück. All das wurde mit der angeblichen Unwirtschaftlichkeit der historisch überkommenen alten, dichten Bahnnetze begründet. Und motivierte umso mehr zu einem immer dezentraleren Ausbau der klassifizierten Straßennetze bis in den letzten Winkel.

Bahnreform ohne Netzkonzept

Eigentlich wäre mit der sogenannten „Bahnreform“ Mitte der 1990er Jahre der richtige Zeitpunkt gewesen, diese Grundsatzfrage nach dem richtigen Netz neu zu beantworten. Die sogenannte „Regionalisierung“ schien einen Wendepunkt zu markieren für den neuerlichen Ausbau der regionalen Bahnverkehre und ihrer Netze. Doch sie blieb im Wesentlichen eine formal-institutionelle Reform mit der Übertragung der Verantwortung für den Nahverkehr und der dafür bereitgestellten Finanzmittel auf die Länder. Aber die Verantwortung für das Netz selbst und seine Personen- und Güterbahnhöfe blieb weiter bei der DB AG. Und die DB AG erhielt nicht etwa den Auftrag, ein möglichst großes Netz für alle Regionen herzustellen und das Netz so schnell wie möglich zu erweitern. Einen solchen Netzerweiterungsauftrag hatte nur der Straßenbau, für den die Baulastträger Bund, Länder, Kreise und Kommunen regelmäßig auskömmliche Finanzmittel bereitstellen, mit regelmäßiger öffentlicher Finanzierung aus den jeweiligen Haushalten. Hinzu kamen noch die meist kommunalen Mittel für den öffentlichen Parkraum. Damit war eine stetiger Netz- und Kapazitätsausbau garantiert, Sparprogramme mit Straßenstilllegungen gab es nicht. Und auch der kommunale Parkraum war sakrosankt, er durfte nicht verringert werden.

Politik negiert Flächenbahnpostulat

Wegen der primären Straßenfixierung und der massiven Sparbestrebungen stieß die alternative Strategie der sog. Flächenbahn in der deutschen Bahnpolitik auf wenig Gegenliebe. Dichte und kleinteilig verästelte Bahnnetze galten als nicht mehr sinnvoll und im Betrieb viel zu teuer. Seit den 1960er Jahren wurden deswegen immer mehr Strecken stillgelegt. Immer mehr Bahnhöfe und vor allem auch Güterbahnhöfe wurden geschlossen. Dadurch zog sich die Bahn aus der Fläche zurück.

Für die Sicherung der Erreichbarkeit der Regionen und ihrer Verbindungen untereinander wurde im Personen- wie im Güterverkehr die Straße präferiert, mit immer weiter ausufernden Neu- und Ausbauprogrammen für die klassifizierten Straßennetze des Bundes und der Länder. Auch die nachgeordneten Straßennetze der Kreise und Gemeinden wurden massiv ausgebaut. Dadurch nahm die Straßennetzlänge und -Dichte stetig zu. Parallel dazu wurden die Straßenbaustandards immer stärker auf hohe Fahrgeschwindigkeiten ausgerichtet. Im Ergebnis führte das zur starken Zunahme des Straßenverkehrs im Modal Split und zu einer stetigen Zunahme der Staus in immer größeren Teilen des Straßennetzes. Die hohen Kosten dieser Straßenverkehrsstrategie interessierten wenig, denn generell wurde dem Straßenbau auf allen administrativen Ebenen eine große Priorität in den öffentlichen Haushalten beigemessen. Auch die wachsenden Umwelt- und Klimaprobleme der Straßenverkehrsentwicklung führten bislang zu keiner grundlegenden Kurskorrektur dieser Verkehrs- und Bahnpolitik.

Parallel wurde auch die Kapazität der Flughäfen durch zahlreiche neue Regionalflughäfen und den Kapazitätsausbau der großen internationalen Flughäfen erweitert. In Verbindung mit der aggressiven Flat-Rate-Preispolitik der Billigflieger ergab sich eine starke Zunahme des Luftverkehrs im Personenverkehr. Und auch der Luftfrachtverkehr nahm durch den Ausbau neuer Güterflug-Hubs stark zu. Auch hier wurde wenig nach Kosten und Verlusten gefragt, die Priorität war politisch gesetzt.

Fixierung auf die Höchstgeschwindigkeit

Um in dieser Konkurrenz der Verkehrsangebote auf Straße, Schiene und Flughäfen die Schiene ausreichend konkurrenzfähig zu machen, wurde von der Bahnpolitik und der Bundesbahn bzw. danach auch der DB AG der Faktor Geschwindigkeit politisch immer mehr „gehypt“: Statt den Faktor Netzdichte, Erreichbarkeit und Systemqualität zu fokussieren, fixierte sich die Politik auf den Geschwindigkeitswettbewerb mit Hilfe neuer Hochgeschwindigkeitszüge der ICE-„Familie“ nach dem Vorbild des französischen TGV und japanischen Shinkansen. Beinahe hätte auch noch dank massiver staatlicher Förderung der deutsche Transrapid den Geschwindigkeitswettbewerb weiter forciert, ehe bei ihm durch den schlimmen Unfall auf der Emsland-Teststrecke sein plötzliches Aus kam. Bei ihm wurde nicht nach Wirtschaftlichkeit gefragt.

Das Hochgeschwindigkeitsparadigma der Korridorbahn

Das derzeit dominierende Paradigma der deutschen Bahnpolitik ist die Hochgeschwindigkeitsbahn. Es führt nahezu automatisch zur sog. „Rumpf- oder Korridorbahn“. Die Bahnnetze werden immer kleiner, unter dem Druck der Rationalisierer und Sparkommissare. Gleichzeitig werden aber die wenigen Neu- und Ausbaustrecken immer teurer, wegen der extremen Kosten für ihre Infrastruktur und Fahrzeuge. Daraus ergibt sich eine räumliche Konzentration der Investitionen auf wenige Hochgeschwindigkeitsachsen. Der Rest der Netze erleidet massive Desinvestitionen, mit massenhaft freigestelltem Personal, Hunderten von Strecken-Stilllegungen, vielen Tausenden von rausgerissenen Weichen und abgebauten Überholgleisen, Tausenden von Personen- und Güterbahnhofsschließungen. Auch Deutschland hat sich trotz der sog. „Bahnreform“ mit ihrer Regionalisierung diesem Paradigma unterworfen. Dabei war eigentlich mit der sog. Regionalisierung das Gegenteil intendiert, nämlich ein Ausbau der regionalen Bahnverkehre und ihrer Netze. Das Hochgeschwindigkeits- und Korridorparadigma usurpierte aber weitgehend die Verteilung der Bahninvestitionen.

Das Flächenbahnparadigma für eine Klimabahn nach dem Vorbild der Schweiz

Das konträre Paradigma ist die Flächenbahn. Es findet leider wenig Aufmerksamkeit in der europäischen Verkehrspolitik. Nur die Schweiz folgt schon lange in ihrer Bahnpolitik diesem Paradigma und wird dadurch zum Vorbild für eine erfolgreiche Klimabahn, die in der ganzen Schweiz für moderne, klimagerechte Mobilität sorgt. Die SBB und kantonalen Bahnen wollen überall im Land eine Alternative zum klima- und umweltbelastenden Straßenverkehr mit Pkw und Lkw bieten. Seit den 1980er Jahren gab es in der Schweiz vier Volksabstimmungen zum Konzept „Bus und Bahn 2000“. Deren Basis war eine regional ausbalancierte Strategie für einen Integralen Taktfahrplan, an dem sich die Netz- und Knoteninvestitionen orientierten. Das Grundprinzip lautet: Takt vor Tempo! Es ist viel wichtiger, im Zu- und Abgang zur Bahn und beim Umsteigen keine Zeit zu verlieren als auf einem kleinen Stück Netz mit Tempo 300 zu rasen. Die Schweiz bietet im ganzen Land eine große Kundennähe durch ein dichtes Netz mit vielen Bahnhöfen und Haltepunkten. Das integrale Taktsystem bietet an den Taktknoten zur gleichen Zeit immer in alle Richtungen sofort Anschluss. Das zwingt die Schweizer Bahnen, immer pünktlich zu verkehren. Und wird vom Schweizer Volk mit großer Akzeptanz belohnt.

Investitionsstrategien für eine Flächenbahn

Die Flächenbahn arbeitet mit viel mehr kleinen Modernisierungs- und Ausbauprojekten, die über das ganze Land verteilt werden. Sie sorgt durch viele Weichen und Überholgleise für eine ausreichende Netzkapazität. Sie harmonisiert die Geschwindigkeiten im Netz und macht dafür den Nahverkehr und Regionalverkehr und die Güterbahn schneller. Am anderen Ende der Geschwindigkeitsskala verzichtet sie im Fernverkehr auf kapazitäts-schädliche Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 200 km/h. Ihr ist viel wichtiger, möglichst vielen Regionen



Geschwindigkeit

Quelle: DB AG/Max Lautenschläger

und Orten und darin möglichst vielen großen Betrieben und Gewerbegebieten eigene Gleisanschlüsse zu bieten. Sie hat ein dezentrales System von Güterverteilzentren (GVZ) und Anlagen für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV). Sie bietet dem Online-Handel viele Stückgutannahmestellen. Sie baut Engpässe im Netz und in den Knoten systematisch ab. Das betrifft vor allem den mehrgleisigen Ausbau der Zulaufstrecken zu den großen Knoten. Und den systematischen Abbau von noch bestehenden Engpässen im Netz.

Im deutschen Bahnnetz waren nach dem Weltkrieg II die durch die Kriegsschäden und nachfolgende Demontage von Gleisen durch die französischen und russischen Siegermächte und durch den unterbliebenen Wiederaufbau kriegszerstörter Brücken viele Netzlücken und Engpässe entstanden. In einer deutschen Flächenbahn müsste eine systematische Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und aufgelassener Güterbahnhöfe und ein starker Ausbau kleiner S-Bahnnetze mit vielen neuen Haltepunkten in ländlichen Regionen und im suburbanen Umland der größeren Städte für eine gegenüber dem alten Netzbestand deutlich verbesserte Bahnerreichbarkeit sorgen. Damit man wieder überall gegenüber dem Straßenverkehr konkurrenzfähig ist. Diese große Kundennähe für Personen- und Güterverkehr durch viele Zugangsstellen würde die Zu- und Abgangszeiten minimieren. Der Engpassabbau und Ausbau leistungsfähiger Knoten würde die Leistungsfähigkeit maximieren und das Verspätungsproblem lösen. Und die angepassten Bau- und Betriebsstandards und Fahrzeugformate würden die Kosten erheblich senken.

Probleme der Hochgeschwindigkeit und Großprojekte

Die Hochgeschwindigkeitsbahn arbeitet dagegen räumlich sehr selektiv. Sie begann in den 1980er Jahren mit dem Wettstreit zwischen Japan, Frankreich und Deutschland um den schnellsten Zug. Der japanische Shinkansen und der französische TGV lagen nach Entwicklungsreife, Anwendung und Tempo vorn. Diesen »Vorsprung« sollte nach der viel Zeit und Geld kostenden „Irrfahrt“ des Transrapiers der deutsche ICE mit seinen Neu- und Ausbaustrecken aufholen. Aber Hochgeschwindigkeit (also eine Geschwindigkeit jenseits der 200 km/h) ignoriert wesentliche Gesetzmäßigkeiten der Mobilität und siedlungsstrukturellen Realität Deutschlands und wesentliche Gesetzmäßigkeiten der Physik, Ökonomie und des Ingenieurwesens.

Der Luftwiderstand, der Energiebedarf, die Lärmemissionen, der Streckenverschleiß und die Aufprallkräfte wachsen alle dramatisch mit der Geschwindigkeit. Hochgeschwindigkeitstrassen brauchen große Radien und vertragen nur kleine Steigungen. Sie pflügen sich deswegen quer durch die Landschaft, trassiert mit dem dicken Lineal, gebaut mit ganz vielen Tunnels und Brücken. Die Strecken werden oft verbarrikadiert hinter hohen Lärmschutzwänden. Und alle höhengleichen Bahnübergänge müssen niveaufrei umgebaut werden. All das macht Hochgeschwindigkeitsstrecken extrem teuer. Ihre vielen Kunstbauwerke erfordern beim Bau maximale Lkw-Fahrten für die vielen Erdbewegungen und die Unmengen von Stahlbeton, dessen Herstellung und Verbauung extreme CO₂-Emissionen verursachen. Weil die Trassen mit geringer Sensibilität für die durchfahrenen Orte und Landschaften geplant werden, dauern Planung, Genehmigung und Bau von Hochgeschwindigkeitstrassen extrem lange. Und provozieren massive Widerstände bei den Anliegern. All das minimiert die Netzfortschritte. Betrieblich reduziert die Hochgeschwindigkeit die Netzkapazität. Man kennt den Zusammenhang von den Autobahnen. Je höher die Verkehrsdichte, desto langsamer kann nur noch gefahren werden. Deswegen gibt es für immer mehr Autobahnen intelligente Verkehrssteuerungssysteme zur Regulierung der Höchstgeschwindigkeit je nach Fahrzeugmenge. Der Stau „aus dem Nichts“ entsteht auf Autobahnen durch Raser, die mit ihren „Schockwellen“ beim konsekutivem Bremsen sich immer weiter zum Stau aufschaukeln. Ähnlich blockiert die Hochgeschwindigkeit durch ihre betriebliche Dominanz die nötigen Netzkapazitäten im Bahnsystem. Leistungsoptimal wäre stattdessen eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Teilsysteme auf mittlerem Geschwindigkeitsniveau. Dies ist inzwischen durch Fortschritte in der Fahrzeugtechnik und die weitgehende Elektrifizierung der Netze gut möglich. Dadurch wurde der Nahverkehr der S-Bahnen, Regionalbahnen und Regionalexpressse immer schneller. Er fährt mittlerweile bei freier Fahrt auf seinen Strecken mit 120 km/h–160 km/h. Selbst die Güterbahn kommt mit leichten Güterzügen schon auf mindestens 120 km/h. Bei der Fernbahn würden Geschwindigkeiten von 160–200 km/h voll ausreichen, um dem Straßenverkehr mit Pkw und Lkw davon zu fahren. Zumal Europa demnächst aus Klimaschutzgründen ohnehin ein weitgehend einheitliches Tempolimit zwischen 120–130 km/h auf Fernstraßen einführen muss. Entscheidend für die Konkurrenz mit der Straße sind dichte Takte. Merke: die Hochgeschwindigkeitsbahn bremst die anderen Bahnsysteme systematisch aus und mindert für die Verkehrswende wichtige Kapazitäten.

Die Hochgeschwindigkeit passt auch nicht auf den raum- und siedlungsstrukturell determinierten Mobilitätsbedarf. In Deutschlands Mobilitätsalltag dominieren die kurzen und mittleren Entfernungen. Der Anteil der Fernmobilität über mehr als 300 km Distanz ist im Personen- wie im Güterverkehr klein, wegen der dezentralen, polyzentrischen Raum- und Siedlungsstrukturen. Deswegen überwiegen bei den Bahnkunden Fahrten unter 100 km. Die nächst wichtige Distanzklasse bilden die interregionalen Fahrten zwischen 100 und 300 km. Für sie haben die meisten europäischen Bahnen ein System sogenannter IR Interregio-Züge etabliert, die das wichtigste Marktsegment des Bahn-Fernverkehrs bilden. Der Fernverkehr jenseits der 300 km hat nur geringe Anteile am deutschen Bahnverkehrsaufkommen. Trotzdem bindet die Hochgeschwindigkeit einen Großteil der deutschen Bahninvestitionen. Für die wirklich langen Distanzen jenseits der 600 km sind dann auch die Nachtzugangebote wichtig, die den sogenannten Nachtsprung ermöglichen und dem innereuropäischen Flugverkehr sinnvolle Konkurrenz machen.

Die Bürgerbahn setzt neue Prioritäten: für den Nah- und Regionalverkehr, für die Renaissance des IR und für eine Regionalisierung der Güterbahn

Aufgrund der deutschen Raum- und Mobilitätsstrukturen im Personen- und Güterverkehr müssen marktorientierte Zukunftsstrategien eine klare politische und investive Priorität für den Nahverkehr aus S-Bahnen, Regionalbahnen und Regionalexpresszügen sowie ergänzenden IR Netzen im Fernverkehr setzen, als eine wichtige Säule im Klimabahn- und Antistauprogramm. Der IR ist in unseren Nachbarländern in der Regel das "Arbeits-tier" im Fernverkehr, weil er ein dichteres Netz hat als die Hochgeschwindigkeitsbahn und die meisten Mittelzentren anbindet und daher mehr Priorität und Geld als der ICE braucht.

Und auch der seit Jahrzehnten im Angebot und der Infrastruktur heruntergefahrte Güterverkehr muss endlich regionalisiert werden, um das schnell wachsende Güterverkehrsaufkommen der kleinen und mittleren Behälterformate und kurzen und mittleren Distanzen angemessen zu bedienen. Bei Zukunft der Güterbahn geht es eben nicht nur um möglichst viele Tonnenkilometer der auf Massengüter fixierten Langzüge und Branchenzüge.



Quelle: DB AG/Volker Emersleben

Das rasant wachsende Aufkommen von Lkw-Fahrten braucht angemessene Schienenalternativen für den von der alten DB AG sträflich vernachlässigten Stückguttransport und Einzelwagenladungsverkehr. Beide Angebote wurden aber betriebsblind schon weitgehend wegrationalisiert. Also muss auch die Güterbahn wieder zurück in die Fläche gebracht werden. Damit der unersättliche Ausbau des Fernstraßennetzes und vieler weiterer Ortsumgehungen endlich gestoppt werden kann. Und damit der Boom von autobahnfixierten Frachtzentren (meist ohne Gleisanschluss) endlich ein Ende finden. Die typische Hilflosigkeit deutscher Verkehrspolitik zeigt sich in dem massiven und teuren Ausbau der Lkw-Parkkapazitäten an den Autobahnraststätten und Autohöfen.

Fazit: Für das polyzentrische, regional sehr ausbalancierte Deutschland taugt die Korridor- und Hochgeschwindigkeitsstrategie mit ihren Schrumpf- und Rationalisierungsprogrammen nicht. Verkehrswende braucht dezentrale Bahnnetzstrategien mit einer regional ausgewogenen Verteilung der Investitionen, die sich an der Relevanz der Distanzklassen und auf sie ausgerichteten Teilsysteme und am möglichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Minimierung des Straßenverkehrs orientiert.

Allerdings reicht eine Kurskorrektur bei der Bahn nicht aus für eine effiziente Klimapolitik. Dafür müssen parallel dem Straßenverkehr ordnungspolitische Leitplanken gesetzt werden. Mit systematischen Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Emissionsschutzes und der Energieeinsparung. Mit durchgängigen fahrleistungsabhängigen Mautsystemen für alle Straßennetze und Kfz-Typen. Und mit einer Überprüfung aller derzeit immer noch mit viel politischen Ehrgeiz verfolgten Neu- und Ausbauprojekte im Bereich der Fernstraßen, der vielen Ortsumgehungen und kommunalen Parkhaus- und Tiefgaragenprojekte.

Literatur

- ▶ Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene (2024): DB-AG-weiterhin ein Generalsanierungsfall. Hamburg
- ▶ Schliebe, Klaus (1983): Raumstrukturelle Wirkungen des Schienenschnellverkehrs in der BRD. In: Informationen zur Raumentwicklung, H 4, Hg. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung; SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (1991): Großtechnologische Anlagen und räumliche Planung. Bericht über die Halbjahrestagung 1990 in Kassel, Kassel, 1991
- ▶ Vieregg & Rößler (2004): Modifikation des Verkehrsprojekts 8.1 Erfurt – Ebensfeld – Nürnberg statt Bauruine südlich Erfurt. Hg. Bürgerinitiative ‚Das bessere Bahnkonzept‘, IHK Südthüringen, Gewerkschaft TRANSNET Bezirk Thüringen
- ▶ Herrmann, H. (2008): Das Problem ist das Projekt: Stuttgart 21 und die Schnellstrecke nach Ulm. In: ZEV rail Annalen 132
- ▶ Stocker, G. (2005): Stuttgart 21. Die plötzliche Geburt und das langsame Sterben eines unsinnigen Großprojektes. In: Die Zukunft der Bahn. = Herrenalber Protokolle 116, Karlsruhe
- ▶ Monheim, H. (Hg.) (2005): Die Zukunft der Bahn = Herrenalber Protokolle
- ▶ Monheim, H. (1985): Tunnelpolitik ist Hochschornsteinpolitik. In: Der Gemeinderat. H. 12, Eppingen
- ▶ Monheim, H. (1996): Die Bahn – Stütze einer ökologischen Verkehrsentwicklung, in: Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Hrsg. BDA und Deutsche Bahn AG. Textband zur Architektur-Biennale in Venedig

Der »Taskforce zuverlässige Bahn« muss die »Taskforce Bahnstrategie für Deutschland« folgen

Heiner Monheim, Joachim Holstein

Ende März 2026 hat das Bundesministerium für Verkehr die Ergebnisse der im November 2025 kurzfristig eingerichteten »Taskforce zuverlässige Bahn« vorgestellt, in der die InfraGO der DB AG, Bund, Länder, Eisenbahnbundesamt, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Verbände und Gewerkschaften über schnell umsetzbare Maßnahmen zu Verbesserung der Pünktlichkeit der Bahnen in Deutschland beraten haben.

»Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene« begrüßt die Bildung dieser Taskforce und sieht in ihren Ergebnissen eine interessante Grundlage für kurzfristige betriebliche Organisationsmaßnahmen des deutschen Bahnverkehrs. Bürgerbahn bedauert allerdings, dass ihr Zusammenschluss von Bahnexperten und andere Bahninitiativen nicht an der Task Force beteiligt wurden, denn diese hätten aufgrund ihrer profunden Expertise weitere konstruktive Vorschläge einbringen können und dabei neben den behandelten kurzfristigen betrieblichen Maßnahmen auch die mittel- und langfristig dringend erforderlichen Maßnahmen einer grundlegenden Änderung der Investitionsstrategien der DB AG und Bundesverkehrspolitik angesprochen. Denn ohne einen solchen Strategiewechsel besteht die Gefahr, dass die endlich bereit gestellten Sondermittel des Infrastrukturfonds nicht sinnvoll eingesetzt werden. Eine weitere »Taskforce zukunftsfähige Bahn« ist für die strategische Ausrichtung des Bahnverkehrs dringend erforderlich.

Bürgerbahn benennt wichtige Themen, die dort behandelt werden müssen:

- ▶▶ **Harmonisierung der Geschwindigkeiten von ICE, IC, Nahverkehrs- und Güterzügen.** Sie ermöglicht eine bessere Kapazitätsausnutzung der Trassen. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr mit ICE verursacht bislang viele unnötige Staus auf den Schienen und ist Schuld am progressiven Verschleiß der Trassen und hohen Energiebedarf der Bahn.
- ▶▶ **Verspätungsförderndes Konstruktionsprinzip der ICE-Triebzüge.** Die schmalen Türen und viel zu kleinen Plattformflächen an den Türen der ICE verhindern schnelle Fahrgastwechsel. Wie man große Fahrgastmengen schnell ein- und aussteigen lässt, beweist der Nahverkehr mit seinen breiten Türen und großen Plattformflächen. Aber die ICE-Konstrukteure wollten sich lieber an den schmalen Türen der Flieger orientieren, da dies wegen der bei hohen Geschwindigkeiten notwendigen Druckfestigkeit im Tunnel erforderlich sei. Man könnte aber umgekehrt folgern: Weniger Tunnel bauen und die Höchstgeschwindigkeiten im Tunnel drosseln. Jedenfalls braucht die DB mittel- und langfristig eine neue Generation von Fernzügen, die schnellere Fahrgastwechsel erlaubt.
- ▶▶ **Die Engpässe der Knoten liegen davor und dahinter.** Zu Recht erkennt die Taskforce den Engpassfaktor Knoten. Aber dabei wird der Blick viel zu eng auf die Bahnhöfe selber fixiert. Mehr Flexibilität und Kapazität entsteht nur, wenn auch schon die Zulaufstrecken zu den Knoten kapazitätserweitert werden: durch viel mehr Weichen und Überwerfungsbauwerke, um durch mehr Gleiskapazität und -Flexibilität das lange Warten vor der Einfahrt zu vermeiden. Der Knotenausbau ist aber wegen der Konzentration der meisten Netzinvestitionen auf die Hochgeschwindigkeitstrassen und großen Bahnhofprojekte mit ihren vielen Tunneln (allen voran S21 mit seinen mittlerweile 100km unnötigen Tunneln) viel zu kurz gekommen. Es braucht also ein breit angelegtes Konzept für den Knotenausbau.



Quelle: DB AG/Dominic Dupont

- ▶▶ **Starres Triebzugkonzept.** Züge, die aus 200 bis 400 Meter langen, nur in der Werkstatt trennbaren Einheiten bestehen, müssen komplett außer Betrieb gesetzt werden, auch wenn nur ein einzelnes Element schadhaft ist. Daraus resultieren die vielen Zugausfälle der ICE. Ein modulares Bau- und Zugprinzip würde dieses Problem umgehen und sehr viel mehr Flügelzugkonzepte mit Ganz-, Halb- und Drittelnzügen ermöglichen.
- ▶▶ **Künstliche Engpässerzeugung durch schädliche Tunnelprojekte.** Überhaupt nicht beachtet hat die Taskforce die künstliche Engpässerzeugung durch immer neue, unnötige Tunnelprojekte wie zuletzt den Pfaffensteigtunnel im Zusammenhang mit S 21. Tunnel bilden immer einen Flaschenhals und binden viel zu lange knappe Investitionsvolumina. Eine Strategie-Task Force müsste das Tunnelthema dringend neu bewerten und alle vorgesehenen Tunnelprojekte auf ihre Notwendigkeit und tunnelvermeidende Netzalternativen hin überprüfen.
- ▶▶ **Engpässe durch eingleisige Streckenabschnitte und fehlende Oberleitung.** Ganz viel Stau auf der Schiene resultiert aus eingleisigen Streckenabschnitten. Es ist ein Beweis langjährigen Politikversagens, dass noch viele eingleisige Strecken, die durch den 2. Weltkrieg und die nachfolgenden Demontagen entstanden sind, nicht mit Priorität durch zweigleisigen Ausbau beseitigt wurden. Ähnlich schlimm ist das Politikversagen bei der Netzelektrifizierung. Seit mittlerweile 30 Jahren wird in Deutschland über Elektromobilität diskutiert. Aber der Abbau der vielen Elektrifizierungslücken kommt kaum voran, weil auch hier die angemessenen Planungs- und Investitionsprioritäten fehlen, die von den unsinnigen Großprojekten monopolisiert werden.
- ▶▶ **Engpässe durch Stilllegungen.** Jahrzehntlang wurde der Autobahnbau mit Milliarden subventioniert, während beim Bahnnetz die Zeichen auf Ausdünnung, Abbau und Stilllegung standen. Bahn-Investitionen flossen kaum in den Erhalt und die Ertüchtigung des Bestandsnetzes, sondern in milliardenschwere Großprojekte, die – anders als in der Schweiz – nicht in ein flächendeckendes Fahrplankonzept eingebettet waren, sondern eher dem Prestige dienten. Seit Jahren zeigt sich, dass dem Netz Redundanz fehlt: die Umleitungskapazitäten bei Sperrungen von Brücken, Tunneln oder ganzer Streckenabschnitte (Generalsanierung!) sind unzureichend. Viele ländliche Regionen wurden vom Schienenverkehr abgehängt, anstatt den dort lebenden oder Urlaub machenden Menschen die Wahlfreiheit zwischen Auto und Bahn/Bus zu geben. Deutschland braucht dringend ein mit ausreichenden Planungs- und Finanzkapazitäten dotiertes Bundesprogramm »Reaktivierung von Schienenstrecken« für ein konkurrenzfähiges Zukunftsnetz, das mit hoher Priorität im Bundesverkehrswegeplan verankert wird.

- ▶▶ **Engpässe durch fehlende Überholgleise und Weichen.** Während im Autobahnbereich fast flächendeckend von vier auf sechs Spuren und nahe der Ballungszentren auf acht oder noch mehr Spuren ausgebaut wurde, muss man bei der Bahn lange nach solchen Projekten suchen. Im Gegenteil: mit der rigorosen Sparpolitik früherer Bundesregierungen und Bahnvorstände sind viele Überholgleise und Weichen abgebaut worden, sodass schnellere Züge oft ausgebremst werden.
- ▶▶ **Vernachlässigung der Güterbahn.** Die Güterbahn war von den Stilllegungen besonders betroffen, weil viele kleine Güterbahnhöfe geschlossen wurden. Daraus resultierte eine immer stärkere Konzentration der Schienengüterverkehre auf wenige Korridore, die stark überlastet sind. Ein redundantes Netz würde der Güterbahn viel mehr Streckenalternativen bieten und so die extreme Staubildung durch einerseits lange LKW-Schlangen auf den Autobahnen und andererseits lange Wartezeiten der Güterzüge vermeiden helfen. Auch die mangelnde Elektrifizierung ist ein Problem, weil die »Diesellücken« zu Umwegen oder anderen teuren Alternativen zwingen. Ohne eine auch in der Fläche verankerte Güterbahn ist Verkehrswende in Deutschland nicht möglich.
- ▶▶ **Generalsanierung ist Generalunfug.** Die Generalsanierung in ihrer bisher verfolgten Form ist Ursache für neue maximale Verspätungen durch die langen Umwege und Schienenersatzverkehre. Auch der Güterverkehr leidet massiv unter den langandauernden Streckensperrungen. Die bisherige Sanierungsstrategie muss daher kritisch überprüft werden, ehe die nächsten Korridore angegangen werden: Welche Alternativen gibt es für mehrgleisige Strecken, auch unter rollendem Rad Trassen zu sanieren? Wie können noch gut betriebsbereite Infrastrukturelemente weiter genutzt werden, statt sie einfach zu entsorgen? Wie kann die Bauindustrie so ertüchtigt werden, dass sie die Sanierungsarbeiten schneller bewältigt? Wie kann die Konzentration der Sanierung auf wenige Korridore zugunsten einer breiteren Netzsanierung vermieden werden, mit entsprechend kleineren Baulosen und Beteiligung von mehr mittelständischen Baufirmen?

Bürgerbahn stellt fest:

Der »Taskforce zuverlässige Bahn« muss schnell eine weitere »Taskforce zukunftsfähige Bahn« folgen, die alle wichtigen Grundsatzfragen der deutschen Bahnentwicklung im Bereich der Fahrwege, Fahrzeuge und Betriebsregulatorik frühzeitig diskutiert. So kann sichergestellt werden, dass die im Rahmen des Sondervermögens für die Infrastruktur bereitgestellten Mittel auch wirklich dafür eingesetzt werden, die Verkehrswende zur Schiene zu erreichen. Dafür sind grundlegende Korrekturen nötig. Bürgerbahn bietet der DB AG und der Bundesregierung eine konstruktive Mitarbeit in einer solchen Taskforce an. Bürgerbahn warnt davor, die dringend nötigen Klärungen grundlegender Strategiefragen der Bahnentwicklung nicht angemessen zu vertiefen und es bei eher kosmetischen und organisatorischen Änderungen des Bahnbetriebs zu belassen, anstatt die nötigen Korrekturen der bisherigen Praxis anzugehen. Die neue DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla hatte bei ihrem Amtsantritt versprochen, eine gründliche Fehleranalyse und Strategieüberprüfung anzugehen. Bürgerbahn hält beides für zwingend erforderlich und betont, dass es dabei keine Tabus geben darf. Ein starke Schiene ist eine zentrale Zukunftsaufgabe. Bürgerbahn will dazu gerne beitragen.

„Die »Taskforce zuverlässige Bahn« war ein erster, positiver Schritt. Sie hat sich auf kurzfristige und überwiegend betriebliche Fragen konzentriert. Eine weitere »Taskforce zukunftsfähige Bahn« ist dringend erforderlich, um die längst überfälligen Klärungen für die künftigen Investitionsstrategien für das Netz und den Fuhrpark sowie für die zeitgemäße Regulatorik vorzunehmen, damit die bevorstehenden Milliardeninvestitionen mit größtem Netz- und Systemeffekt angegangen werden. Insofern muss diese neue Taskforce die Grundlagen für eine »Bahnreform 2.0« klären, die dringend auf die verkehrspolitische Agenda gehört.“

Heiner Monheim, Sprecher der Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene



Quelle: DB AG/Volker Emersleben

Bahnknoten Hamburg – wer löst ihn?

Martin Schwager

Hamburg, selbst ernanntes „Tor zur Welt“, Hansestadt mit langer internationaler Handelstradition, zweitgrößte, immer noch wachsende Stadt Deutschlands mit fast 1,9 Mio – in der Metropolregion über 5,5 Mio Einwohnern. Die wesentlichen Verkehrsadern aus Nordeuropa laufen über die Stadt, der Hafen bleibt wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Hamburg wird Klimastadt – so tönt es aus dem Rathaus. Und ein Volksentscheid setzte unlängst neue Ziele: Klimaneutralität bis 2040. Sehr ambitioniert. In 14 Jahren! Da müsste sich eigentlich eine Menge tun. Mehr Menschen und Güter auf die Bahn! Aber wie sieht die Realität aus?

Tatsächlich werden öffentliche Verkehrsmittel immer mehr genutzt, trotz oft aktueller miserabler Performance im Schienenverkehr. Und auch die Industrie möchte mehr auf die Schiene verladen, denn zunehmend fehlen Kraftfahrer. An der Schleswig-Holsteinischen Westküste sind große Industrieprojekte geplant, die den dort im Übermaß vorhandenen Strom aus erneuerbaren Energien verwenden könnten.

Leider verhält sich die Stadt in manchem eher provinziell. So konzentriert sich der gesamte Bahnverkehr auf einen viel zu kleinen Hauptbahnhof, der bereits seit längerem völlig überfüllt ist. Alle S-Bahnlinien laufen über ihn, Regionalzüge machen dort unnötigerweise Kopf, zwingen Fahrgäste zum Umsteigen und verstopfen die wenigen Gleise. Das Resultat: Überfüllte Bahnsteige und Treppen, verspätete Züge. **Ein riesiges Ärgernis, das mittlerweile auch von Wirtschaft und Tourismusindustrie bemängelt wird.**

Hinzu kommt eine marode Infrastruktur. Sowohl Norder- als auch Süderelbbrücke müssen aufwendig ersetzt werden, Jahrhundertprojekte, die Bauzeiten von einem Jahrzehnt erfordern werden. Hier wird bereits umfangreich geplant. Aber – sie sind nur zwei Beispiele von vielen weiteren Großbaustellen.

Statt Aufbruchstimmung herrscht ansonsten gerade eher Stagnation. An allen Fronten kommt es nicht voran. Am unsinnigen Diebsteichprojekt wird zwar weiter festgehalten, aber seit einem Jahr nicht mehr gebaut. Der wahnwitzige Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) ist de facto vom Tisch, wird vom Verkehrssenator aber immer noch diskutiert. Die DB scheint nach dem Führungswechsel noch in der „Findungsphase“ zu sein, wirkt handlungsunfähig und hält sich bedeckt.

Das Zauberwort ist die neue **Studie zum „Bahnknoten Hamburg“**, die der Bund in diesem Jahr in Auftrag geben will. Davon wird alles weitere, vor allem die Finanzierung abhängig gemacht. Alle scheinen darauf zu warten, keiner weiß, wer daran beteiligt wird – und niemand scheint in Hamburg einen Plan zu haben – am liebsten wohl Augen zu und irgendwie „weiter so“...

Grundsätzliche Überlegungen

Elektrifizierter Schienenverkehr ist, vom Fahrradfahren einmal abgesehen, die mit Abstand energieeffizienteste Form der Fortbewegung auf dem Landweg. Zudem entfallen weitere Umweltbelastungen wie Mikroplastik aus Reifenabrieb. Deutlich schlechter schneidet batteriebetriebene Mobilität ab. Sie sollte auf kurze Entfernungen beschränkt bleiben.



Quelle: unsplash/Alan Alves

Wollen wir den Schutz der Umwelt ernst nehmen, führt an einem großzügigen Ausbau des Schienenverkehrs kein Weg vorbei. Nur so kann eine Verkehrswende gelingen. Und es darf nicht gekleckert werden, sondern es müssen dicke Bretter gebohrt werden, sonst bleibt der Erfolg aus.

Ganz bedeutsam dabei ist der Güterverkehr, aktuell ein besonderes Stiefkind der DB. Die rechten Spuren der Autobahnen sind voll mit Lkw, zunehmend fehlen Fahrer. Keine Autobahn hat weniger als vier Spuren – aber im dicht besiedelten Deutschland glaubt man, mit nur zwei Gleisen vielerorts den Verkehr bewältigen zu können.

Daraus folgt: **Bahnmagistralen müssen – langfristig betrachtet – mindestens (funktionell) viergleisig ausgebaut werden**, mit ausreichend Überleitstellen und zusätzlichen Überholgleisen. Ansonsten wird sich ein zukünftiger Betrieb nicht störungsfrei realisieren lassen – **und jeder Taktfahrplan ad absurdum geführt.**

Zusätzlich müssen durch Netzausbau und Streckenreaktivierungen Redundanzen entstehen. **Dazu ist eine umfassende Revision der „Nutzen-Kostenanalyse“ (NKA) erforderlich.** Dieses Bürokratiemonstrum aus mehreren hundert Seiten gaukelt vor, aus einer riesigen Menge von unterschiedlich gewichteten Einzelpunkten einen Zahlenwert errechnen zu können, der dann die Finanzierung regelt. **Vermutlich versteht niemand letztlich mehr diese komplizierte Prozedur. Deshalb kann sie massiv zur Manipulation missbraucht werden.**

Ein Zahlenwert über 1: Empfohlen. Darunter: Abgelehnt.

Wie ein Gottesurteil – ein unhaltbarer Zustand.

Überregional bedeutet obiges für Hamburg u. a. (das meiste ist bereits im Bundesverkehrswegeplan enthalten):

Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung, wenn noch nicht vorhanden:

Neumünster – Oldesloe, Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg, Fehmarnanbindung, Lübeck– Bad Kleinen, Marschbahn Itzehoe – Westerland, Bremen – Langwedel – Uelzen – Stendal. Viergleisig Pinneberg-Elmshorn und möglichst alle Magistralen Richtung Süden und Westen. Weitere Streckenreaktivierungen wie z. B. Niebüll-Flensburg, Bergedorf-Geesthacht.

2. Was muss in Hamburg geschehen?

Hamburg sollte sich daran orientieren, wie Metropolen seit Jahrzehnten ihren Verkehr organisieren, z.B. Berlin. Denkverbote müssen beendet werden. **Dabei muss man sich zunächst von völlig aus der Zeit gefallen Projekten verabschieden** – im Straßenverkehr, aber auch bei der Bahn:

- ▶▶ Verabschieden muss man sich vom **Diebsteichprojekt**: Eine Bahnstreckenverkleinerung und -verlagerung ins Niemandsland, wie ein Pfropf an einer Engstelle der wichtigen Achse nach Schleswig-Holstein. (Vom VET ganz zu schweigen!) Auch hier gilt wie in Stuttgart: Was ist die größte Katastrophe für dieses Vorhaben? Wenn es je in Betrieb gehen sollte!
- ▶▶ Verabschieden muss man sich von den jetzigen Plänen für **die U5**, die aufwendig durch die Innenstadt in Tiefstlage geführt wird, angeblich aufgrund der oben erwähnten NKA, aber nur den Hauptbahnhof zusätzlich belastet und riesige Ressourcen verbraucht. Hier sollten nur die Außenstrecken gebaut werden.
- ▶▶ Ähnliches gilt für **die S4**. Hier wäre eine Strecke nur bis Rahlstedt sinnvoll.

So könnte erst einmal viel Geld gespart werden, das sinnvoller in folgende Projekte investiert werden sollte, weil sie den Hauptbahnhof entlasten und mehr Verkehr auf die Schiene bringen:

1. Nahezu ohne Investitionskosten könnte eine **Durchbindung der Regionalzüge zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein** kurzfristig große Entlastung für den Hauptbahnhof bringen. Das wird seit Jahren gefordert, hat sich nicht nur in Berlin bewährt, aber in Hamburg ist es irgendwie undenkbar. Durch provinzielle Kleinstaaterei blockiert?

Vergleichsweise einfach wären kurzfristig realisierbar:

2. Erhalt und Modernisierung des wichtigen und bewährten **Kopfbahnhofs Altona zu einem echten „Bahnknoten West“**.
3. Ein aufgeständerter **zusätzlicher Bahnsteig** mit zwei Gleisen auf der Westseite **außerhalb des Bahnhofsdammtor** mit zusätzlichem Gleis über die Lombardsbrücke zur Entlastung der Verbindungsbahn.

Mittel- bis langfristig sollte erfolgen:

4. Erhöhung von Redundanz und Resilienz des Bahnverkehrs durch eine **westliche Elbquerung parallel zur A7**, die zusätzlich den Hauptbahnhof entlastet.
5. **Ausbau der Güterumgehungsbahn**, die seit über 100 Jahren zwar zweigleisig trassiert, aber eingleisig geblieben ist, zu einer echten Ringbahn (wie in Berlin) – **mit Regionalverkehr und weiteren Knotenpunktbahnhöfen z.B. in Stellingen, Lokstedt, City Nord, Barmbek, Hasselbrook, Rothenburgsort und Harburg**. Diese könnte mehr Güterverkehr aufnehmen und zusätzlich Personenverkehr vom Hauptbahnhof abziehen.
6. Großzügige **Wiedereinführung einer innerstädtischen Straßenbahn**, wie sie fast überall auf der Welt wieder fährt, als moderne Stadtbahn. So könnten schneller und kostengünstiger viele Stadtteile eine Schienenanbindung erfahren.



Quelle: unsplash/Hannes Kottner

Wer hat den Weitblick, wer schafft den großen Wurf?

Viele Initiativen wie Prellbock-Altona fordern seit langem ein Umdenken und haben konstruktive Lösungen – über ein „gehört werden“ kamen sie jedoch bisher nicht hinaus. Die dagegen immer hoch angesehene Beratungsgesellschaft SMA hat sich beispielsweise bei der Begleitung der TU-Studie zur 2.Elbquerung alles andere als mit Ruhm bekleckert, als sie eine weitere Konzentrierung des Verkehrs auf den Hauptbahnhof forderte. Vermutlich war kein Mitarbeiter jemals dort vor Ort

Der Mensch – Die Schiene – Das Tempo – Die Umwelt

Heinz Otto

Begonnen hatte meine Aufgabe als Sprecher zu "Klima und Energie" bei Prellbock-Altona e.V. eigentlich schon in den 1980er Jahren, weil mir in meiner damaligen Berufszeit auf einer Hamburger Werft der ungeheure Energie-Umsatz in der Schifffahrt bewusst wurde. Ich ahnte deren Folgen für den Globus. Die Schifffahrt, wie auch die Flugzeugflotten, belasten die Lufthülle durch deren heiße Abgase sehr direkt. Die Schiffe allerdings leiten knapp 50 % der Energie des Treibstoffgehaltes durch das Kühlwasser der Schiffsmotoren auch noch direkt ins Meer. (Man findet im web unter dem Namen des Wissenschaftlers "LEVITUS" und dem Begriff "Meererwärmung" den alarmierenden Meerestemperaturzustand mit den Folgen an Stürmen, Regenmengen, auf der See wie an Land.)



*Heinz Otto der Verantwortliche für
Umweltpolitik bei Prellbock Altona*

Mit der Erfahrung aus der Zeit auf der Werft habe ich mich im Verein Prellbock, der sich für den Erhalt des Bahnhofes Altona am jetzigen Standort einsetzt, von Beginn an (vor ca. 10 Jahren) um die „Graue Energie“ gekümmert, die in der Bausubstanz der Bahnsteige, des Gebäudes und der Gleise steckt.

Die Abrisspläne für den Kopfbahnhof haben natürlich Einfluss auf das CO₂-Einsparziel unserer Stadt. Sie passen nicht zu den vertraglich festgelegten Pariser Einsparzielen, nach denen die globale Erwärmung die Grenze von 1,5°C nicht überschreiten soll.

Begründung für die Verschiebung des jetzigen Bahnhofes: Die DB möchte Energie einsparen. Der zukünftige Standort Diebsteich läge näher am Abstellbahnhof Langenfelde. So könnte man Zeit und Energie einsparen. Dem Energiesparwillen widersprechen aber alle gleichzeitigen Pläne für Hochgeschwindigkeitszüge!

Ich denke an Emissionsmengen generell, die bei Fokus-Bahn.nrw im SPNV mit ca. 44 g pro Personen-Kilometer angegeben sind. Weitere Recherchen zu Emissionsmengen führten mich zu vielen verklausulierten Aussagen, aber eine klare Information, wie hoch die Emissionen pro Personen-Kilometer bei unterschiedlich hohen Geschwindigkeiten liegen, fand ich nicht.

In der Webseite der DB: <https://ibir.deutschebahn.com/2024> finde ich überraschenderweise beim Personennahverkehr einen 8-fach höheren Fußabdruck (39,7 g/ pkm), als im Personenfernverkehr (0,5 g/ pkm). **Wieso, frage ich mich, ist der Fernverkehr bei höheren Geschwindigkeiten mit diesem geringeren Fußabdruck ausgewiesen?**

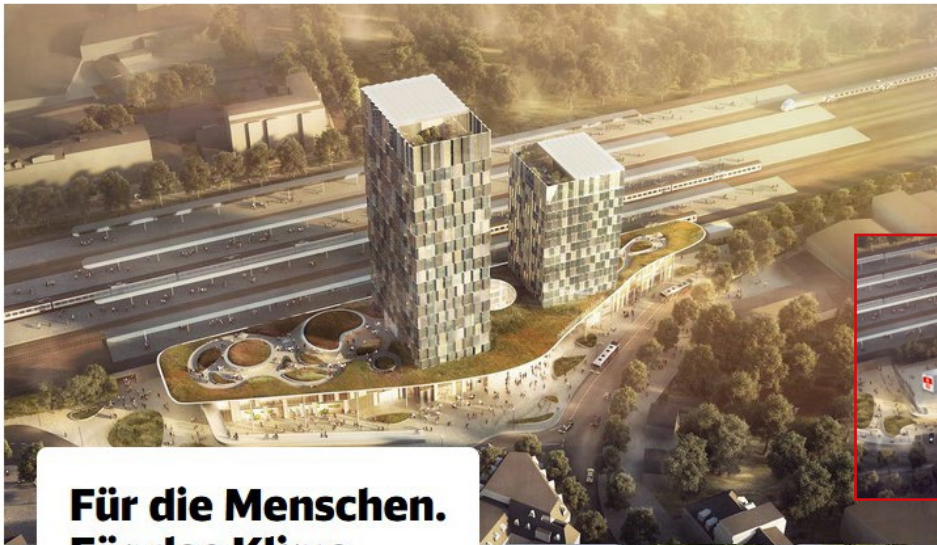




Projekt ▾

Aktuelles ▾

Kontakt



**Für die Menschen.
Für das Klima.
Für Hamburg.**

*Irreführende
Werbung der DB AG
für Diebsteich.*



*Ein Container-
Bahnhof bleibt*

Zurück zur geplanten Verschiebung unseres Bahnhofs

Nach den Abrissarbeiten des Bestandsbahnhofs mitten in Altona dann in Diebsteich den Bahnhof komplett neu zu bauen, bedeutet – grob geschätzt – eine Verdoppelung des Emissionspakets: der CO₂-Rucksack der Bausubstanz des aktuellen Bahnhofs plus das CO₂-Paket des in Diebsteich neu aufzubauenden Bahnhofs.

Somit ist diese Planung mit einer doppelten CO₂-Budgetierung als eine politische Fehlleistung zu sehen. Bahn und Stadt ignorieren ganz offensichtlich die Pariser Verträge, obwohl sie eine Leitlinie des politischen Handelns für zukünftig Notwendiges sein müssen.

Speziell für Hamburg taucht dabei die Frage nach Transparenz auf: in welcher behördlichen CO₂-Budget-Datei wird das Emissionsgeschehen aufgeführt? Bisher wird das für die Stadt von der Firma <https://www.statistik-nord.de/> erfasst. Es gibt dabei keine aktuelle Übersicht, um rechtzeitig beim Planen die Bremse ziehen zu können – es könnten ja Hamburger Medien kritisch nachfragen.

Altona ist als „Großstadt“ innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg mit diesem Bahnhof mitten im Wohngebiet einfach zufrieden. Anfang 2025 hatte unser Verein eine Internetumfrage zu Erhalt oder Abriss des Bahnhofs gestartet – mit dem Ergebnis: **Knapp 78 Prozent der Teilnehmenden sprachen sich eindeutig gegen die Bahnhofs-Verlegung aus. Nur 12 Prozent waren dafür.** Dieser Kopfbahnhof, dieser Betonklotz, ehemals als „Kaufbahnhof“ bekannt, funktioniert einfach, obwohl er stark vernachlässigt wird. Denn er liegt mitten in unserem Stadtteil mit all seinen Einkaufsmöglichkeiten, Kulturangeboten, Arztpraxen, Sportstudios, Museum, Restaurants, Cafés, Theatern. Keine einzige Barriere erschwert das Ein- und Aussteigen.

Der Verein Prellbock Altona e.V. hat nicht nur einmal den Zustand des Bahnhofs durch Begehungen erfasst und veröffentlicht, Hamburgs Medien berichteten ...

Inzwischen haben wir den Monat März 2026 erreicht und das Eröffnungsdatum für Diebsteich wurde auf 2030 verschoben. Trotz aller Probleme: Im Herbst soll weiter gebaut werden. Zunächst will man mit dem westlichen Bahnsteig starten.



Aus den Planfeststellungsunterlagen der DB AG für Diebsteich

Zwar schrieb www.hamburg.de unter dem Zwischentitel:

« Der erste und zweite Bauabschnitt von Mitte Altona/Entwicklungen rund um den Diebsteich und in Mitte Altona: Bis 2023 sollen alle Baumaßnahmen umgesetzt sein. Nach der Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs an den Standort Diebsteich können weitere 1.900 Wohneinheiten im zweiten Bauabschnitt von Mitte Altona entstehen.»

Auch die Deutsche Bahn veröffentlichte nach der (Bau-)Pause einen Hinweis zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich:

« Im Rahmen der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich finden in diesem Zeitraum ebenfalls umfangreiche Bauarbeiten statt. So werden Maßnahmen für den Bau des ersten Fernbahnsteigs sowie für die Erneuerung der EÜ Plöner Straße durchgeführt. Dazu gehören Tiefbau- und Spundwandarbeiten) sowie Kabeltiefbau- und Oberleitungsarbeiten. ... »*)* Damit eine ausreichende Bahnhofs-Geländebreite für die 8 Gleise an 4 Bahnsteigen zur Verfügung steht, ist der Bahndamm entlang der Schleswiger Straße aufzugeben – mit allen Bäumen und Sträuchern – und durch eine neue „steinerne Wandbegrenzung“/Spundwand zu ersetzen. Hier springt die Webseite zum altbekannten Werbetext:

« Diebsteich – Für die Menschen – Für das Klima – Für Hamburg »

Eventuell gab es Verzögerungen durch Planungsänderungen wegen der neuen Notwendigkeit zur „Verteidigungsbereitschaft“ bei Schienenwegen, weil Güterwagen mit Militärtransporten durch deren größere Raumprofile mit den bisher geplanten Bahnsteigkanten kollidieren würden. Der Bahndamm mit seiner gesamten Breite ist für die geplante Gleisanordnung fast zu schmal und war für schwere Militärzüge bestimmt nicht mitgedacht.

Klar ist: Von den beiden Hochhäusern am geplanten Fern- und S-Bahnhof Diebsteich/Ostseite, zwischen denen die Eingangshalle des neuen Bahnhofs entstehen sollte, spricht zur Zeit keiner mehr. Aber in den Medien wird immer wieder das Foto der dänischen Architekten CFMÖLLER gezeigt.

Der Globus dreht sich derweil weiter – mitsamt seinem Klimageschehen – und die Wissenschaft trägt Fakten zusammen, welche durch die Medien an die handelnden Politiker als Arbeitsauftrag weitergereicht werden (sollten). Sofern die Politiker dann Zeit zum Lesen haben, könnte sich ja etwas ändern bei den Planungen unserer Verkehrsstrukturen. Aber wie es aussieht, gibt die globale Weltlage diese Lesezeit für unsere Problemsicht nicht her.

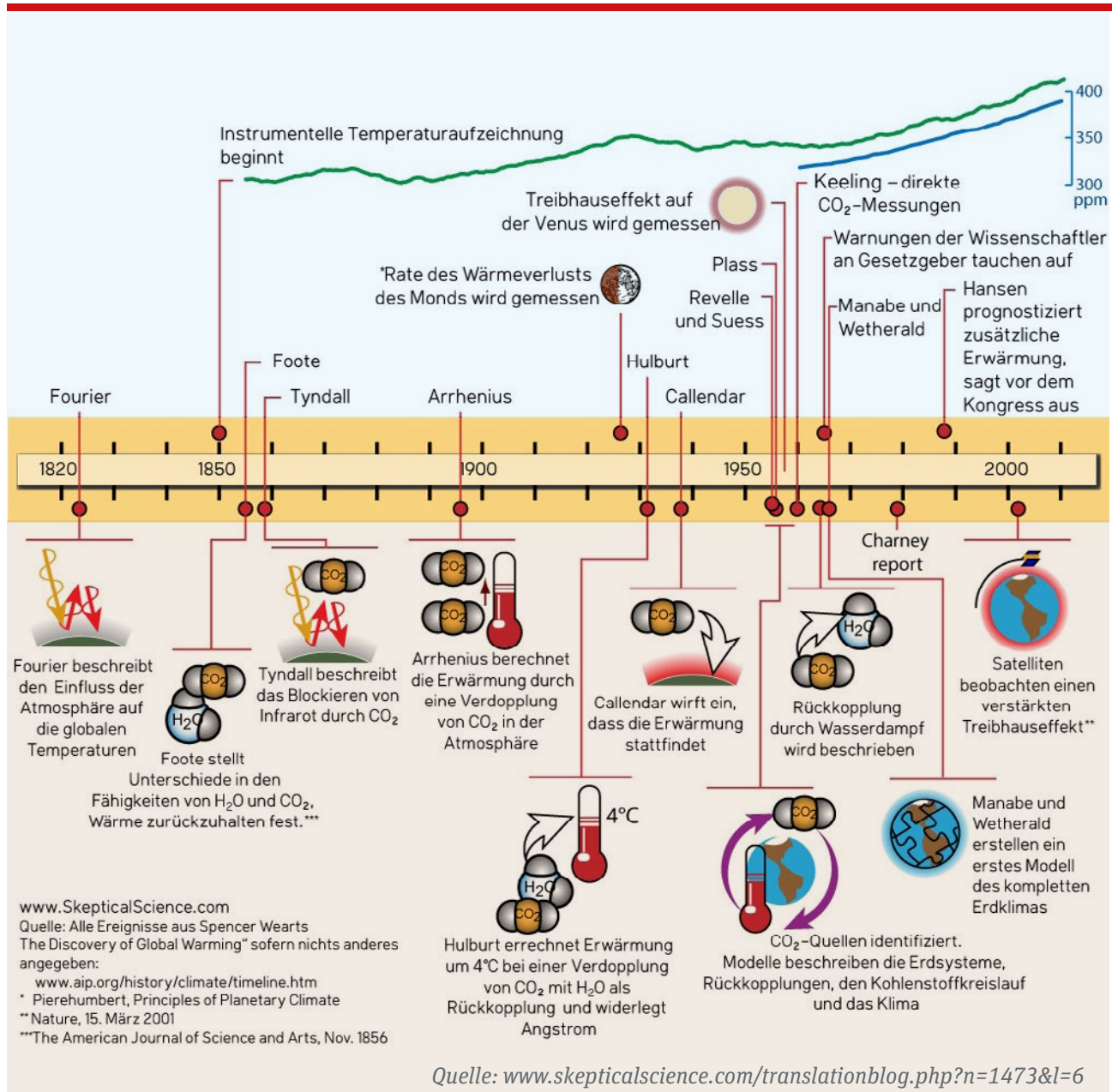
Wir Bürger für eine gute Bahn erhoffen uns auch bei den Schienenverkehrswegeplanungen und deren Kosten/Nutzen-Bestimmungen ein „waches Auge“.

Wenn allerdings in einer Kosten-Nutzen-Betrachtung nur die verkürzte Fahrzeit berechnet wird – Abriss und Neubau (graue Energie) jedoch komplett ignoriert werden – wird die ganze Rechnung in ihr Gegenteil verkehrt. Denn gerade Abriss und Neubau von Beton bedeuten einen hohen Energieaufwand.

Wir alle sollten uns für den emissionsarmen Schienenverkehr einsetzen.

In einem Vergleich des Umweltbundesamts sind Emissionsmengen zwischen 26 bis 44 g CO₂-Äquivalent (CO₂e) pro Personenkilometer angezeigt. Der PKW-Verkehr liegt bei etwa dem 4-fachen – und die Luftfahrt beim 8-fachen Wert. Den emissionsarmen Vorteil der Bahn sollten wir nicht mit Hochgeschwindigkeitsverkehr abwerten, denn hier kommt emissionsmäßig hinzu, dass der Schienenweg selbst in einer massiveren Bauweise erstellt werden muss, damit Züge bei ca. 300 km/h Geschwindigkeit und entsprechendem Luftwiderstand einen sicheren Betrieb leisten können.

Meilensteine der Klimageschichte



Der Begriff "Klimawandel" bezeichnet langfristige Temperatur- und Wetterveränderungen die hauptsächlich durch menschliche Aktivitäten verursacht sind, insbesondere durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe." (United Nations)

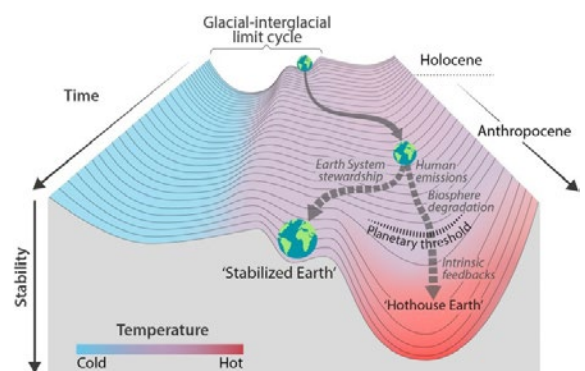


Begonnen hatte der Siegeszug des Schienenverkehrs in den 1820er Jahren. Jedoch spielt die damalige Kultur des Reisens bei der Bahn keine Rolle mehr. Die Folgen des Zeitalters der Industrialisierung datieren Klimawissenschaftler ebenfalls in diese Zeit, wie es Prof. Harald Lesch in einem Vortrag an der Uni-Stuttgart hergeleitet hat. Titel: **"Klimaschutz-braucht-Bildung"**. Lesch beschreibt darin, welche Wissenschaftler damals die beginnenden Veränderungen in der Lufthülle festgestellt haben. Gemessene Temperatursteigerungen in der Lufthülle und veränderte Anteile an Spurengasen durch industrielle Abgase gelten als nachgewiesen.

Glücklicherweise gibt das Internet immer noch Support für wissenschaftliche Aussagen, welche sogar in den USA Bestand haben, z.B. diese Datei des Department of Energy (DOI): <https://www.pnas.org/doi/full/10.1073/pnas.1810141115>.

Bereits am 06.08.2018 stellte das Potsdamer-Klima-Institut – Pik-Potsdam diese These auf:

"Die globale Erwärmung auf lange Sicht bei 1,5°C bis 2°C zu stoppen, könnte schwieriger sein als bisher angenommen." Nun, nach weiteren 8 Jahren, hat die Professorin Schneider an eben diesem Pik-Potsdam-Institut die damalige Aussage aktualisiert: <https://geschichtedergewenwart.ch/autorin/birgit-schneider/>



Es ist eine wirklich krasse Aussage, die alle Handlungsansätze der Gesellschaft zu einem "WEITER SO", auch mit ökologisch-basierten Treibstoffen, mehr als hinterfragt. Sie sagt auch: "Dass es so weitergeht, ist die Katastrophe." Denn Treibstoffe werden ja nur zu etwa 40 – 50 % in Fahrleistung umgesetzt, die andere Hälfte des Treibstoffes ist "Abfallwärme" direkt für den Globus. (Bei Oberleitungsstromantrieben geht es auch nicht ohne Wärmeverluste, denn wir wissen seit Modellbahnzeiten, dass jeder Transformator warm wird.)

Östlich von uns fand ich nur diesen Hinweis zu Klimafragen: <https://umweltdaten.de/klima/klimaschutz-russland/> Wer kennt in unserer Zeit des "Weiter so" schon den Begriff "SAF", der hier auftaucht? Er steht für Treibstoffe in der Luftfahrt auf Basis von Pflanzen oder erneuerbaren Energien (Sustainable Aviation Fuel).

Die Medien schreiben voller Hoffnung über eine Zukunft, in der die Flugreisenden ohne schlechtes Gewissen mit SAF weiterhin in den Urlaub fliegen können und ignorieren dabei völlig, dass bei deren Betrieb neben den "üblichen Treibhausgasen" auch der direkte Wärmeverlust einer jeden Technik der zweite Partner beim Aufheizen des Planeten ist. Dieser Umstand wird weltweit kaum beachtet, auch nicht in der Schifffahrt.

Dabei stecken wir alle in der Zwickmühle "Wirtschaft versus Klimastabilität" – bei jedwedem Agieren. Wirtschaftlichkeit sichert die Zukunft der DB, aber Klimastabilität ist gefährdet, je schneller die Fahrgäste ihre Ziele erreichen wollen/sollen. Hier die richtigen Prioritäten zu setzen, **dazu braucht es Wissen, Vernunft und Einsicht**. Aber scheinbar wird es weiterhin Anwaltshilfe benötigen, um bei der Politik, der Bahn, dem EBA die "verantwortlichen Lenker" so zu erreichen, dass sie den Ernst der Lage erkennen. Hochgeschwindigkeitsverkehr erfordert neue Bahndämme, Brücken, Tunnel mit entsprechend sehr hohen Emissionen.

Nun schließt sich der Kreis, denn dazu gehört auch der Erhalt des Bahnhofes in Altona. Er bietet für Reisende aus Altona, dem Westen Hamburgs und dem westlichen Schleswig-Holstein den besten Ausgangs- oder Umsteigepunkt für Nah- und Fernreisen.



Die S-Bahn Haltestelle Diebsteich vor Beginn der Bauarbeiten



Die neue S-Bahn Haltestelle Diebsteich zeigt das verschwundene Grün deutlich

Die Altonaer wollen sich ihren Großstadtbahnhof nicht einfach wegnehmen lassen – das beweisen die erwähnten Umfrageergebnisse. Noch steht er da in voller Funktionsbereitschaft. Und das hat so lange zu bleiben, bis der evtl. fertig gebaute Diebsteicher Standort seine Funktionstüchtigkeit bewiesen hat. Erst dann dürfte dieser Kopfbahnhof-Altona abgerissen werden.

Begonnener Lärmschutz bleibt liegen

Betroffene Anwohner warten bis 2029 – trotz Material vor Ort

Jürgen Zimmermann

Die Verzögerung beim Lärmschutz in Burlafingen, ein Ortsteil der Stadt Neu-Ulm, zeigt ein strukturelles Problem: Selbst dort, wo Projekte klein, überschaubar und bereits auf einer Seite erfolgreich abgeschlossen wurden, gelingt es der Deutschen Bahn nicht, zugesagte Maßnahmen verlässlich umzusetzen. Für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bedeutet das weitere Jahre vermeidbarer Belastung.

Die begonnene Lärmschutzwand für Burlafingen Süd hätte längst fertiggestellt sein können. Planung und Material liegen vor, die erste Wand entlang der Bahnstrecke für Burlafingen Nord wurde bereits 2025 fertiggestellt. Dennoch wurde der Weiterbau gestoppt, weil eine kurzfristige Reparatur an anderer Stelle die Strecke Ulm – Augsburg als Umleiter erforderte. Die Bahn versprach damals, sich für eine unterfristige Sperrpause einzusetzen – ein Versprechen, das nicht eingelöst wurde. Eine erneute Nachfrage der Bürgerinitiative Schwabentrasse e. V. ergab, dass neue Sperrpausen erst ab 2029 verfügbar seien, da der reguläre Anmeldeprozess rund drei Jahre dauere.

Für die Menschen vor Ort ist das nicht nachvollziehbar. Ein begonnenes Projekt über vier Jahre ruhen zu lassen, obwohl die Lärmbelastung durch die einseitige Lärmschutzwand höher ist und die Voraussetzungen gegeben sind, untergräbt Vertrauen und Glaubwürdigkeit.

Die Bahn verweist auf das freiwillige Förderprogramm des Bundes und den fehlenden Rechtsanspruch auf Lärmschutz – doch diese Argumentation überzeugt die Betroffenen nicht, wenn ein bereits gestartetes Vorhaben ohne Not liegen bleibt. Die Verzögerung sei weder fachlich noch politisch vermittelbar. Wer von den Bürgerinnen und Bürgern Verlässlichkeit erwartet, muss sie auch selbst bieten – gerade bei Maßnahmen, die unmittelbar die Lebensqualität vor Ort betreffen!

Bundesrepublik Deutschland



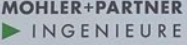
Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

LSW Neu-Ulm (Burlafingen)

Strecke 5303 Augsburg Hbf - Ulm Hbf

Beginn: 10/2024
Fertigstellung: 09/2025



Bauherr / Projektleitung:	 InfraGO	DB InfraGO AG, Richelstraße 3 · 80634 München
Bauausführung:	 PFAFFINGER UNTERNEHMENSGRUPPE	Pfaffinger Bau SE Wiener Straße 35 · 94032 Passau
Projektversicherung:	 DVA Versicherer. Berater. Versicherter.	DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs GmbH Marienbader Platz 1 · 61348 Bad Homburg
Bauüberwachung / SiGeKo:		KMS IG AG Otto-Hahn-Str. 4b · 97230 Estenfeld
BÜW-Umwelt:		DB E & C GMBH Landsberger Straße 318 · 80687 München
BÜW-Altlasten:		igi Consult GmbH Oberdorfstraße 12 · 91747 Westheim
BÜW-Lärm:		Möhler + Partner Ingenieure GmbH Landaubogen 10 · 81373 München
AN GALA Bau:		Heiss Landschaftsbau GmbH Carl-Benz-Straße 15 · 78576 Emmingen-Liptingen

Zu Projektinformationen oder Rückfragen:
Laermsanierung@deutschebahn.com

Aufruf zu Innovation beim Lärmschutz

Ist Antischall wirklich keine Option?

Martin Schwager

Lärmschutz ist eines der kontroversen Themen unserer Zeit. Unbestritten ist, dass Lärmbelastung gravierende Auswirkungen auf die Gesundheit hat. Neben den direkten Schädigungen für das Gehör stehen dabei Herz-Kreislauf-Erkrankungen im Vordergrund – aber schon eine regelmäßige Schlafstörung hat erhebliche Folgen für persönliche Resilienz und das Wohlbefinden.

Die WHO hat deshalb 2019 „Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region“ ausgegeben. Die Empfehlungen liegen mit 44 dB(A) deutlich niedriger als die aktuellen Richtwerte für Schienenlärm (64 dB(A) tagsüber bzw. 54 dB(A) nachts). Dabei geht es aber um durchschnittliche Dauerbelastung – während punktuelle Ereignisse nicht bewertet werden, aber empfindliche Schlafstörungen verursachen können. Zusätzlich gibt es auch subjektive Komponenten: Schienenlärm wird zunehmend störender als Straßenlärm empfunden.

Wenn wir wesentlich mehr Verkehr auf die Schiene verlagern wollen, entsteht somit ein großes Dilemma. Die gegenwärtige Strategie besteht überwiegend in einer immensen Verschandelung der Landschaft durch hässliche, bis zu 6 Meter hohe Lärmschutzwände, die noch dazu im Effekt unzureichend oder durch Reflexionen kontraproduktiv wirken können. Außerdem erschweren sie den Zugang zum Gleis bei Notfällen, erschweren Schneeräumung, zerteilen Landschaftsräume und beeinträchtigen wesentlich das Reiseerlebnis.

Hinzu kommen langjährige Auseinandersetzungen mit Anwohnern: Ausbau und Reaktivierung von Strecken verzögern sich jahrzehntelang oder werden unmöglich.

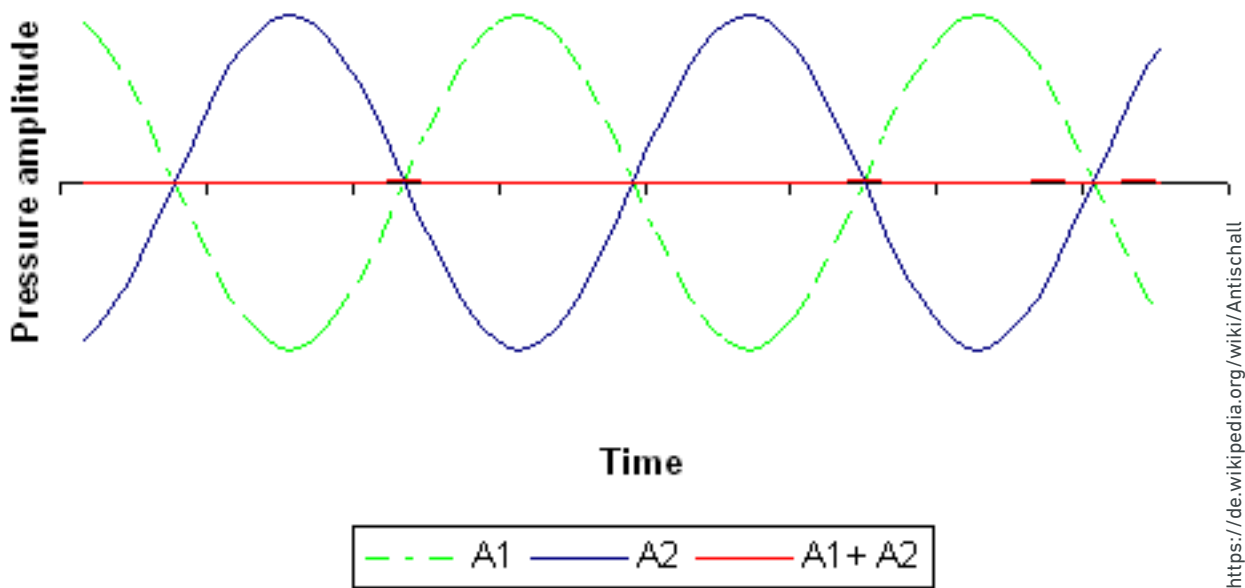
Was gibt es für innovative Ideen? Eigentlich ist Schall ein ziemlich gut beschriebenes physikalisches Phänomen. Schon 1933 erkannte Paul Lueg, dass sich durch „destruktive Interferenz“ eine Schallwelle auslöschen lässt.

Mittlerweile ergeben sich daraus verschiedenste Anwendungen. Antischall wird dabei hauptsächlich in Kopfhörern erzeugt, begonnen hatte das gegen den Motorenlärm bei Piloten, inzwischen sind „noise cancelling“ Ohrhörer weit verbreitet und effektiv wirksam.

Aber auch Auspuffschalldämpfer werden eingesetzt, teils sogar gezielt zur Manipulation des Motorsounds. Mit der Entwicklung immer schnellerer Computerchips sollten sich weitere Bereiche öffnen, da die Antagonisierung von Schallwellen immer zeitnaher möglich wird. Mit Hilfe von künstlicher Intelligenz lassen sich dann vielleicht sogar selektiv Schallmuster programmieren, die unterdrückt werden – während andere (Sprache, Vogelgezwitscher) erhalten bleiben.

Schon 2010 in „Mit Lärm gegen Lärm – Wie moderne Technik aus lauten Autos flüsternde Straßenkreuzer macht“ (publiziert auf heise-online) wurden verschiedene Anwendungen beschrieben, unter anderem Doppelglasfenster, die durch eingebaute Mikrofone und Lautsprecher die Lautstärke eines startenden Hubschraubers nochmals halbieren konnten. Leider hat bisher keine Serienfertigung stattgefunden.





Das Grundprinzip der aktiven Lärmkompensation ist das gezielte Herbeiführen einer destruktiven Interferenz.

Das Grundprinzip der aktiven Lärmkompensation ist das gezielte Herbeiführen einer destruktiven Interferenz. Unter Antischall (auch Gegenschall, aktive Geräuschunterdrückung oder aktive Lärmunterdrückung, englisch active noise reduction [ANR] oder active noise cancellation [ANC]) versteht man umgangssprachlich Schall, der künstlich erzeugt wird, um mittels destruktiver Interferenz Schall auszulöschen. Dazu wird ein Gegensignal erzeugt, das dem des störenden Schalls entspricht, aber entgegengesetzte Polarität hat. (wikipedia/Antischall)

Wer erinnert sich noch an die Kopfhörerstereophonie? Vielleicht könnte sie helfen, Schallphänomene im Raum besser „menschlich“ zu detektieren – um sie dann effektiver zu dämpfen. Oder immer bessere, kaum noch störende Ohrhörer?

Lärmbelastung wird zu einem zunehmenden gesellschaftlichen Problem. Wir benötigen „smarte“ Lösungen zu effektiver Bekämpfung statt immer mehr „Berliner Mauern“ an Verkehrswegen oder jahrzehntelanger teurer Auseinandersetzungen um Bauvorhaben. Und wir benötigen sie zum Schutz vor bereits bestehenden Belastungen, die gegenwärtig viel zu wenig Beachtung finden.

Wo zeigt sich die „Erfindernation“? Wer macht sich an die Arbeit? Der Bedarf ist übergroß, eine technische Lösung dürfte überaus profitabel sein.

ABGESAGT

Wichtiger Netz-Ausbau und der Sankt-Nimmerleins-Tag

Falsche Ausbau-Priorisierung – Finanznot hausgemacht

Roland Morlock

Im deutschen Eisenbahnnetz besteht dringender Handlungsbedarf: Kapazitätsmangel, überlastete Strecken, Engpässe, Einleisigkeit, fehlende Lückenschlüsse, erheblicher Sanierungsstau in der Fläche, fehlende Elektrifizierung. Man muss kein Fachmann sein, um die Folgen hieraus im alltäglichen Betrieb zu spüren. Wir vom Bündnis Bürgerbahn haben in der Vergangenheit immer wieder darauf hingewiesen, wo Handlungsbedarf besteht, und immer wieder konstruktive Vorschläge gemacht, durch welche Maßnahmen die Not zu lindern wäre¹. Erst vor kurzem wurde berichtet, mangels Finanzmitteln würden fünf fertig geplante und bereits baureife Infrastrukturprojekte fürs erste nicht umgesetzt²:

- ▶ **Mitte-Deutschland-Verbindung Weimar-Gößnitz:** Elektrifizierung der Strecke für geplante 544 Mio € (Lückenschluss, Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)=1,5). Lange Fahrten mit Dieselloks unter Fahrdracht könnten durch diese Maßnahme entfallen.
- ▶ **Ausbau der Strecke München-Freilassing über Mühldorf:** Teilabschnitt bei Dorfen, 115 Mio €, (NKV=2,7)
- ▶ **Güterverkehr Regensburg:** neues DUSS-Terminal für kombinierten Verkehr, 267 Mio. €, (NKV=1,2)
- ▶ **Viergleisiger Ausbau Mannheim-Heidelberg:** Engpassbeseitigung, 38 Mio. €, (NKV=1,1, Bündel)
- ▶ **Wallauer Spange:** von Wiesbaden zum Flughafen Frankfurt am Main, von der DB beworben mit dem Slogan „kurze Strecke, große Wirkung“³, 183 Mio. €, (NKV=1,1)

In Summe werden Investitionen in das Schienennetz in Höhe von 1,15 Mrd. Euro gestrichen oder verschoben. Umso erstaunlicher, wenn zum fast gleichen Zeitpunkt plötzlich Bundesmittel zur Verfügung stehen sollen, um für 1,96 Mrd. Euro an ganz anderer Stelle den zum Zeitpunkt der Fertigstellung längsten Eisenbahntunnel Deutschlands zu bauen. Und gerade bei Güterumschlagplätzen (weil Güter bekanntlich auf die Schiene gehören) oder dem viergleisigen Ausbau im Knoten Mannheim-Heidelberg stehen verkehrlicher Nutzen und Notwendigkeit objektiv außer Frage. Kosten: Im Vergleich zum Pfaffensteigtunnel Peanuts.

Dubiose Nutzenbewertung

Im Alternativen Geschäftsbericht 2024 wurden am Beispiel des sogenannten Pfaffensteigtunnels gezeigt, wie bei solchen politisch gewollten Infrastrukturprojekten Nutzenanteile projektfremder Maßnahmen einfließen können, um z. B. teure Tunnelprojekte zur Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundes wirtschaftlich erscheinen zu lassen.⁴ Kostenintensive Neubauten werden mit vergleichsweise günstigen Ausbaumaßnahmen kombiniert, die jedoch den größten Teil des volkswirtschaftlichen Nutzens beisteuern. Durch die gemeinsame Bewertung entsteht dann ein verbessertes Nutzen-Kosten-Verhältnis, das über die erforderliche Eins gehoben wird. Für den Pfaffensteigtunnel ließ man im Jahr 2021 ein NKV von 1,167 (aufgerundet 1,2) ermitteln.

Inzwischen wurde vom Autor in Kooperation mit Dr. C. Engelhardt eine genauere methodische Trennung der Projektteile vorgelegt:⁵.

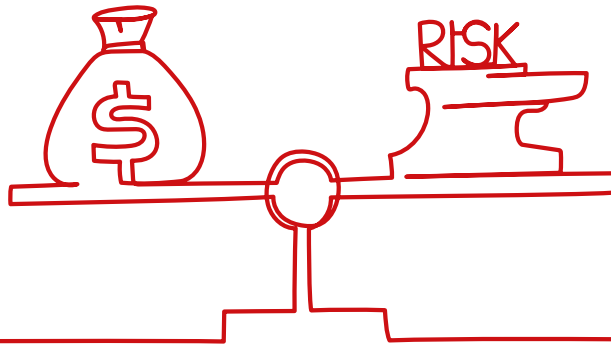
¹ z. B. alternativer Geschäftsbericht 2024, Artikel 4.0.

² <https://www.tagesschau.de/inland/bahn-geplante-strecken-nicht-gebaut-100.html>

³ www.wallauer-spange.de

⁴ vgl. Alternativer Geschäftsbericht 2024, Artikel 5.1

⁵ Pfaffensteigtunnel oder Gäubahnausbau - Milliardenloch oder sinnvolle Fahrzeitverkürzung? in Eisenbahnrevue international 01/2026



- ▶▶ **Pfaffensteigtunnel**
- ▶▶ **zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Horb-Singen („Ausbau Süd“)**

Hier seien lediglich die ersten zwei Korrekturabschätzungen dargestellt:

- ▶▶ Zuordnung des Güterverkehrsnutzens alleine zum zweigleisigen Ausbau Süd
- ▶▶ realistische Aufteilung der Fahrzeitverkürzung im Personenverkehr

Das Ergebnis ist eindeutig: Der NKV Pfaffensteigtunnel fällt mit etwa 0,39 in sich zusammen, bei späterer Berücksichtigung zukünftiger Baupreissteigerungen und der Betriebskosten sogar auf 0,24. Der Ausbau Süd steigt auf ein NKV von 2,7 — exakt auf den Wert, der bereits 2017 unabhängig ermittelt worden war.⁶ Dies spricht stark für die Plausibilität der korrigierten Bewertung.

Die gemeinsame Bewertung volkswirtschaftlich starker und volkswirtschaftlich schwacher Projekte ist entscheidungspolitisch hochproblematisch, denn sie täuscht ein wirtschaftliches Gesamtprojekt vor und führt bei der Entscheidungsfindung in die Irre. Gerade wenn Investitionsmittel knapp sind, kommt es wesentlich darauf an, mit möglichst geringem Einsatz von Mitteln einen möglichst hohen Nutzen zu erzielen..

Die Neubewertung des Verbundprojektes „Ausbau Stuttgart-Singen-Grenze D/CH“ erreicht einen NKV von 1,6 und „übertrumpft“ damit vier der fünf eingangs genannten Projekte, was deren Verschiebung/Entfall politisch scheinbar rechtfertigt. Dabei ist es volkswirtschaftlich offensichtlich, dass der Projektteil mit NKV=2,7 eindeutig vorzugswürdig ist und sich dessen vollständige Umsetzung geradezu aufdrängt, während sich ein Projekt mit einem NKV=0,24 von selbst verbietet..

Die politische Priorisierung steht hierzu allerdings im krassen Gegensatz: Gerade das schwache Projekt wird mit einer Energie vorangetrieben, die wider jegliche haushaltspolitische und unternehmerische Vernunft ist. Das starke Projekt mit NKV=2,7 wird hingegen auf die lange Bank geschoben. Man will mit dem Bau erst beginnen, wenn der unrentable Tunnel fertig ist. Zeithorizont Inbetriebnahme: 204X.⁷ Offensichtlich ist Realisierung des volkswirtschaftlich schwachen Projektes auf Biegen und Brechen gewollt. Schnell entsteht der Eindruck, der volkswirtschaftlich starke „Gäubahn-Ausbau Süd“ werde nur als Steigbügelhalter missbraucht, um ein volkswirtschaftlich unrentables Projekt wirtschaftlich legitim erscheinen zu lassen. Nach Fertigstellung des Tunnels hätte im Sinne des abschätzigen Sprichworts „der Mohr seine Schuldigkeit getan“. Hätte man ein echtes Realisierungsinteresse am zweigleisigen Gäubahn-Ausbau mit Nutzenindex 2,7, so müsste man mit dieser Maßnahme besser gestern als heute beginnen und die knappen Mittel an dieser Stelle einsetzen. Mit Fertigstellung des Ausbaus Süd wäre dann aber dem Pfaffensteigtunnel jegliche Grundlage entzogen.

⁶ https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/2-040-V01.html

⁷ Terminplan Gaeubahn.de

Dieses grundfalsche Vorgehen bei der Projektauswahl zeigt die Mängel: Interessenleitung statt verantwortungsbewusste Investitionen, Verschwendung von Mitteln statt systematische Verbesserung im Netz und die Missachtung simpelster Haushaltsgrundsätze: Für einen Tunnel mit Nutzenverhältnis unter 0,3 werden 5 Projekte mit höherem Nutzen gestrichen.

Die Verknappung der Investitionsmittel ist durch dieses Vorgehen systemisch evident und daher hausgemacht. Das Ganze hat Methode, warum sonst kleidet man alles in ein Mäntelchen scheinbarer Wirtschaftlichkeit und damit scheinbarer Legitimität? Der Zustand des Eisenbahnnetzes entspricht damit der Qualität der netzpolitischen Entscheidungen.

Das Schlüsselargument der Befürworter

Befürworter solcher Großprojekte argumentieren oft, einzelne Projektteile dürften auch einen NKV unter der Eins aufweisen, solange das Gesamtprojekt wirtschaftlich sei.

Um diese Aussage zu überprüfen, lohnt sich ein genauer Blick auf zwei Beispiele auf der Strecke Stuttgart-Singen:

1.

Die Strecke war eine zweigleisige Hauptbahn ohne Elektrifizierung, die 1945 auf ein Gleis zurückgebaut wurde. Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit erfordert heute eine Aufweitung aller Tunnelprofile. Dies ist im Projektdossier 2021 mit 125 Mio. € veranschlagt. Für sich alleine betrachtet erreicht diese Teilmaßnahme nur einen NKV unter Eins. Sie ist aber technisch zwingend für den zweigleisigen Ausbau erforderlich. **Damit ist eine gemeinsame Bewertung sachlich gerechtfertigt, denn ohne die Profilaufweitung der Tunnel wäre die Ausbaumaßnahme unmöglich.**

2.

Pfaffensteigtunnel und Ausbau Süd: Weder hängt der Ausbau Horb-Singen vom Tunnel ab, noch umgekehrt. Zwischen beiden Maßnahmen liegen 65 Streckenkilometer, und keine bedingt die andere. **Die Zusammenfassung zu einem Verbundprojekt ist künstlich, verzerrt die Bewertung und verfälscht die Entscheidungsgrundlage.**

Indem nun Projekte zum Ausbau der Schienen-Infrastruktur in ganz Deutschland zusammengestrichen werden, man quasi-gleichzeitig aber die Finanzierungsentscheidung von rund 2 Milliarden Euro für diesen volkswirtschaftlich defizitären Tunnel bekannt gibt, bevorzugt man eine partikularinteressengeleitete und haushaltspolitisch fragwürdige Ausbaupolitik zu Lasten einer seriösen, strategischen Netzplanung

Die Nachbewertung

Seit Ende 2024 wurden mehrere Infrastrukturprojekte des Bundes neu bewertet; die Ergebnisse wurden Ende 2025 veröffentlicht. Für das Verbundprojekt Pfaffensteigtunnel mit Gäubahn-Ausbau soll das NKV von 1,2 auf 1,6 gestiegen sein. Dies erstaunt, denn das Projekt ist gegenüber seiner vorangegangenen Bewertung praktisch unverändert. Eine tiefere Analyse erscheint erforderlich. Auf den ersten Blick fällt auf: Obwohl im neuen Dossier weniger zusätzliche Güterzüge auf der Strecke prognostiziert sind als im Dossier 2021 (Abbildung 1), soll sich der Nutzen daraus nahezu verdoppeln.⁸ **Weniger Güterzüge erzeugen plötzlich doppelt so viel Nutzen?** Diese Diskrepanz ist erklärungsbedürftig.

Zugleich zeigt eine überschlägige Rechnung, dass das NKV des zweigleisigen Streckenausbaus zwischen Horb und Singen steil ansteigt, sobald der Nutzen des Güterverkehrs methodisch korrekt dem Streckenabschnitt zugeordnet wird, auf dem er tatsächlich entsteht. Die einfache Abschätzung ergibt Werte deutlich über NKV=5. Auch dies wäre erklärungsbedürftig:

⁸ https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/nachbewertungsergebnisse-schiene-irp.pdf?__blob=publicationFile -- Gegenüberstellung zu Fußnote 6, Planfall 040b



Abbildung 1

Vergleich der
Zunahme des
Güterverkehrs
zwischen Stuttgart
und Singen.



*Links: Laut Dossier 2021 fahren
18 Güterzüge am Tag mehr, was am
Ende in einem Gesamtnutzen von
rund 770 Mio. € resultiert.*

*Rechts: Laut Nachbewertung von 2025 beträgt die Steigerung nur
11 Güterzüge am Tag, der Nutzen Güterverkehr verdoppelt sich jedoch
nahezu auf rund 1400 Mio. €. Sehr schön zu erkennen, dass der
Pfaffensteigtunnel aufgrund der Streckenführung des Güterverkehrs
zu dessen Nutzen nichts beiträgt.*

Entweder: Die neuen Annahmen zum Nutzen sind richtig, und mit weniger Güterzügen kann man wirklich den Nutzenanteil Güterverkehr verdoppeln. Dann wäre aber der Ausbau Süd umso dringlicher, der Tunnel hingegen noch entbehrlicher.

Oder: Die neuen Annahmen zum Nutzen sind falsch. Dann ist die Gesamtbewertung falsch und zu verwerfen. Der Nutzen des Tunnelprojektes ist damit falsifiziert.

Der Boost für den NKV Pfaffensteigtunnel auf unplausible 1,6 führt zur Streichung eines Güterumschlagterminals von der Finanzierungsliste, obwohl dessen Nutzen für den Güterverkehr auf der Schiene kaum zu bestreiten ist. Und das brisanterweise durch rein mathematischen Einbezug von Güterverkehrsnutzen in einen Tunnel, zu dem dieser keinen einzigen Cent selbst beiträgt.

Obwohl Güter auf die Schiene gehören, investiert man in der Realität doch lieber in lange Tunnelröhren.



Planungsbeschleunigung um jeden Preis

Bereits seit Jahren werden durch ständig neue Gesetzgebungen zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten die Voraussetzungen und Anforderungen für die Planungsseite immer weiter vereinfacht und gesenkt. Jüngstes Beispiel hierzu ist das sogenannte „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“, das zum Erscheinen dieses Alternativen Geschäftsberichtes noch in der Abstimmungsphase ist.

Alle Beschleunigungen durch die Politik haben Gemeinsamkeiten: Auf der einen Seite bauen sie Hürden für die Durchführung von Infrastrukturbau ab, auf der anderen Seite drängen sie externe Beteiligungs-, Kontroll- und Klagemöglichkeiten (z. B. von Fachverbänden, Umweltverbänden, externen und neutralen Sachverständigen) immer weiter zurück. Symptomatisch ist die Verbände-Anhörung zum sogenannten „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“: Die Fachverbände wurden am Freitag um 15:30 Uhr vom Ministerium angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme zu einem Referentenentwurf von über 100 Seiten gebeten. Abgabefrist war der darauf folgende Montag um 10:00 Uhr. Ein solches Verfahren lässt keinen Raum für eine fachlich angemessene und fundierte Prüfung.⁹

Faktisch wird die Beteiligung Außenstehender abgewehrt. Diese stellen üblicherweise die richtigen Fragen und tragen zu einer wesentlichen Kontrolle in der öffentlichen Wahrnehmung bei. Die rechtlich geforderte Variantenabwägung läuft in der Regel so ab, dass der Vorhabenträger neben seiner Wunschvariante Vergleichsvorschläge untersucht, die nach gesunden Menschenverstand von vornherein nicht tragfähig sind. Außenstehende, die sinnvolle Gegenvarianten einbringen, werden im Genehmigungsverfahren stets ignoriert. Indem bei einer Klage die Erstinstanz bereits das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ist, treibt man die Klageaufwendungen von vornherein in die Höhe. Man kann sich ausmalen, was eine solche Rechtslage für einfache Leute bedeutet, die sich dieses erhebliche finanzielle Risiko nicht leisten können. Denn selbst, wenn die Klage Erfolg haben sollte, wären Anwaltskosten in fünfstelliger Höhe ungedeckt. Damit wehrt der Gesetzgeber Klagen finanziell Schwacher von vornherein ab.

Der Abbau von Mitwirkungs- und Klagerechten richtet sich aber gegen die Falschen: Oftmals sind die wahren Verzugsgründe gar nicht die angebliche Schwerfälligkeit der Verfahren oder die Klagen gegen die Beschlüsse der Verwaltung. Gerade im Beispiel Digitaler Knoten Stuttgart wird deutlich, dass Komplexität unterschätzt wurde und dass Fehler in der Planung und bei der Umsetzung zu Kostensteigerungen und Zeitverzug ein Vielfaches beisteuern. Abgesehen davon, ob sich überhaupt jemand einmal die Frage gestellt hat, welchen Sinn es überhaupt ergibt, einen Großknotenbahnhof auf die Größe des benachbarten Vorort-Bahnhofs¹⁰ zurückzubauen und wie viel Lehrgeld man für die Erkenntnis investieren sollte, dass dies in der späteren Praxis nicht zu einer Verdreifachung der Leistung führen kann¹¹. Oder: Wenn doch das Kapazitätswunder Digitalisierung erwiesen ist, warum baut man dann nicht einfach den Knoten Frankfurt mittelschonend auf digitale Technik um und spart sich die abermalige Untertunnelung einer ganzen Großstadt?

Fazit: Planungsbeschleunigung um jeden Preis begünstigt sogar noch die Durchsetzung haushaltspolitisch belastender Großprojekte und wird sich auf das Schienennetz in der Fläche absehbar nachteilig auswirken, weil falsche Prioritäten noch leichter durchsetzbar werden.

⁹ Art. 7 und 8 Aarhus-Konvention: Angemessene und faire Zeiträume, Transparenz

¹⁰ Reduzierung der Gleiszahl von 17 auf 8, entspricht der Gleiszahl Stuttgart-Bad Cannstatt

¹¹ Bitzer, Kümmeling in: Der Eisenbahningenieur, 06/2024, Seite 15, linke Spalte.

Partnerschaftsmodell Schiene

Als Ei des Kolumbus zur Beschleunigung von Großprojekten präsentiert man stolz das „Partnerschaftsmodell Schiene“. Hier sitzen bereits in der Planungsphase alle Beteiligten mit dem Ziel an einem Tisch, von Anfang an gemeinsam zu planen und Abstimmungsfehler zu vermeiden.

Am Tisch sind aber dann bereits die später Ausführenden, deren Auswahl bereits erfolgt, bevor die Planungen fortgeschritten sind. Zwangsläufig weichen die Vergabekriterien wesentlich vom üblichen offenen Wettbewerbsverfahren ab. Dies kann auch gegenteilige Auswirkungen haben, unter anderem die Bildung quasi geschlossener Anbieterkreise.

Eine gelegentlich erwähnte Mitwirkung der Genehmigungsbehörde ist hierbei kritisch zu sehen. Man frage sich, ob eine frühzeitig beteiligte Behörde in einem späteren Anhörungsverfahren aufgrund der dort vorgebrachten Stellungnahmen eine Genehmigung versagen würde?

Fazit

Es läuft einiges schief bei Netzentwicklung und Ausbaustrategie. Ergänzungsprojekte, Lückenschlüsse und dringende Ausbaumaßnahmen fallen Neubauprojekten zum Opfer, die ein Vielfaches kosten. Im Ergebnis spiegeln sich im Netzzustand der deutschen Eisenbahn Interessenlage und Kompetenz der zuständigen Entscheider wider. Vor dem Hintergrund, dass angeblich 2 Mrd. Mittel für Investitionen in das deutsche Schienennetz fehlen, erscheint es als geradezu absurd, dass auch Kleinprojekte wie die Wiederherstellung einer viergleisigen Verbindung zwischen Mannheim und Heidelberg für gerade einmal 38 Mio. € dem Bau des längsten Tunnels in Deutschland zum Opfer fallen, der ein Rettungsanker des eigenwirtschaftlichen Projektes Stuttgart21 ist und mit dem zukünftig die hundert Personen, die von südlich von Horb zum Flughafen Stuttgart wollen, vielleicht 10 Minuten Fahrzeit sparen, die sie durch weitere Fußwege zum Flughafenterminal ohnehin wieder verlieren. Der Verzicht auf diesen Tunnel würde die Realisierung aller abgesagten Projekte ermöglichen und darüber hinaus noch vieles mehr.

Gleichzeitig fehlt es an Transparenz: Stets werden nur grobe Ergebnisse veröffentlicht, die sich aufgrund mangelnder Vergleichbarkeit und mangels hinreichender Datengrundlage einer unabhängigen Kontrolle regelmäßig entziehen. Vertieften Nachfragen begegnet man nach eigener Erfahrung des Autors damit, es sei alles geprüft worden. Akteneinsichten nach UIG werden später mit der Begründung abgelehnt, die zur Einsicht begehrten Unterlagen lägen nicht vor.

Insgesamt schädigt dieser Umgang die öffentliche Finanzlage. Anstatt mit dem gesparten Geld weitere nutzbringende Projekte zu fördern, verschwendet man diesen Nutzen für defizitäre Wunschprojekte. Geldmangel hausgemacht.

Der Weg zur Besserung ist klar vorgegeben: Interessenleitung und politisches „Wünsch-dir-was“ raus, Transparenz und externer Sachverstand durch echte öffentliche Beteiligung rein. Weg von uferlosen Großprojekten und hin zu bedarfsgerechtem und wirkungsvollem Ausbau: systematische Elektrifizierung, Engpassbeseitigung, Lückenschlüsse, Reaktivierung von Strecken, nachhaltige Instandhaltung.

Abgehängte Küste – Wie der ICE L die Inselanbindung kappt

Jürgen Zimmermann (Föhrliebhaber)

Mit der Einführung des ICE L auf der Marschbahn beendete die Deutsche Bahn zum Fahrplanwechsel 2025/26 den traditionsreichen Kurswagenverkehr der NEG – Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH zwischen Niebüll und Dagebüll Mole. Was als Modernisierung präsentiert wird, bedeutet für Reisende nach Föhr und Amrum eine klare Verschlechterung: Die direkte Verbindung zu den Fähren entfällt, weil der neue ICE L als durchgehender Triebzug nicht trennbar ist.

Damit wird aus einer bislang durchgehenden Reisekette ein Umsteigezwang in Niebüll – inklusive Gepäck, Fahrrädern und Ferienlaune.

Regionale Folgen: Ein Rückschritt mit Ansage

Die Inseln Föhr und Amrum sind wirtschaftlich wie touristisch auf eine verlässliche, barrierearme Anbindung angewiesen. Die Abkopplung vom Fernverkehr trifft nicht nur Urlauber, sondern auch Pendler, Dienstleister und die regionale Logistik.

Dass die Bahn diese Auswirkungen in Kauf nimmt, zeigt erneut, wie wenig die spezifischen Bedürfnisse peripherer Regionen in den Modernisierungsprogrammen berücksichtigt werden.

Eine Idee zum Schmunzeln – und zum Nachdenken: Der „Nie–DagebüllFährkanal“

Um die direkte Anbindung wiederherzustellen, braucht es kreative Lösungen. Eine davon sorgt für ein Schmunzeln – und vielleicht auch für ein Innehalten: der „Nie–DagebüllFährkanal“, um künftig die Inselfähren an die Bahn anzubinden.

Ein visionäres Infrastrukturprojekt, das selbstverständlich nicht morgen gebaut wird, aber als humorvolle Alternative zeigt, woran es wirklich fehlt:

- ▶▶ **Verbindungen in die Regionen zu stärken,**
- ▶▶ **Investitionen in leistungsfähige Zubringerstrecken,**
- ▶▶ **und eine Planung, die die Inselanbindung nicht am Bahnsteig von Niebüll kappt!**

Der „Fährkanal“ ist also weniger Bauvorschlag als freundliche Erinnerung, dass die Bahn die Küstenregion nicht aus dem Blick verlieren darf.

„Wir Insulaner stellen uns von vornherein auf Eventualitäten zur und von der Insel ein. Es fängt mit dem Wetter und der Tide an. Sturm mit Ostwind oder Westwind lässt uns aufhorchen und wir schauen nach Alternativen, wo wir die Zeit verbringen, bis es wieder rollt. Die Bahn könnte ja zur Ferienzeit speziell einen (alten) Sonderzug wieder zusammenstellen für die Westküste. Und das an bestimmten Wochenendtagen“, so ein Wyker.



Umsteigezwang in Niebüll

Fazit

Die Abkopplung Dagebülls vom Fernverkehr ist kein technisches Schicksal, sondern eine Folge politischer und planerischer Entscheidungen. Wer Mobilität in der Fläche ernst nimmt, muss jetzt handeln – mit realistischen Maßnahmen und vielleicht auch mit der einen oder anderen Idee, die ein Lächeln provoziert, aber einen wahren Kern trifft.



Der traditionsreiche NEG-Verkehr, den die DB beendete

Quelle: Lars Brüggemann

Ist der Deutschlandtakt mit den knappen Umsteigezeiten des 3. Zielfahrplans barrierefrei?

Jürgen Zimmermann

Der Deutschlandtakt wird von der Bundesregierung als Jahrhundertprojekt präsentiert: ein integraler Taktfahrplan, der Anschlüsse optimiert, Reisezeiten verkürzt und das Bahnfahren attraktiver machen soll. Doch hinter den politischen Versprechen verbirgt sich ein strukturelles Problem, das im offiziellen Diskurs kaum vorkommt: Der Deutschlandtakt ist in seiner aktuellen Form nicht barrierefrei – und er wird es auch nicht werden, solange die Fahrplankonstruktion selbst Barrieren erzeugt.

Enge Umsteigezeiten als systemische Barriere

Der 3. Zielfahrplan des Deutschlandtakts sieht an zahlreichen Knotenbahnhöfen Umsteigezeiten von nur drei bis fünf Minuten vor. Diese Zeiten sind bereits für viele Reisende sportlich. Für mobilitätseingeschränkte Menschen sind sie faktisch unerreichbar. Die Gründe liegen auf der Hand:

- ▶ Viele Bahnhöfe sind nicht vollständig barrierefrei.
- ▶ Wege zwischen Bahnsteigen sind oft lang und verwinkelt.
- ▶ Aufzüge und Rolltreppen sind häufig defekt oder überlastet.
- ▶ Assistenzdienste benötigen Vorlaufzeit und können spontane Umstiege nicht abbilden.
- ▶ Selbst geringe Verspätungen führen dazu, dass Anschlüsse für mobilitätseingeschränkte Menschen sofort verloren gehen.

Die Initiative Bahn für Alle kritisiert den 3. Zielfahrplan deshalb als „zu sehr auf Kante genäht“ und weist auf strukturelle Fehler hin, die das System anfällig machen. Die Fahrpläne seien so eng konstruiert, dass sie bereits unter Idealbedingungen kaum robust seien – geschweige denn für Menschen, die mehr Zeit benötigen.

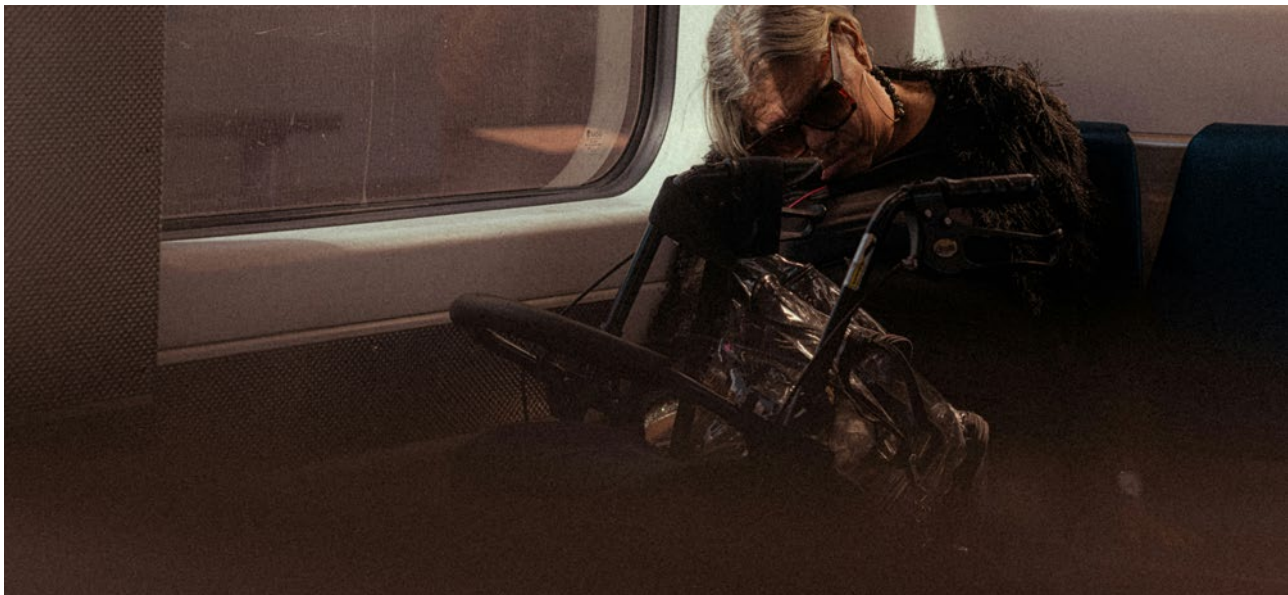
Barrierefreiheit ist kein Infrastrukturproblem allein – sie ist ein Fahrplanproblem

Die politische Kommunikation zum Deutschlandtakt vermittelt den Eindruck, Barrierefreiheit sei eine Frage von Aufzügen, Rolltreppen, Bahnsteighöhen und Fahrzeugtechnik. Doch das greift zu kurz. Ein System ist nicht barrierefrei, wenn seine Fahrzeiten und knappen Umstiegszeitfenster Menschen ausschließen.

Barrierefreiheit muss Planungsparameter sein – nicht Infrastrukturkosmetik.

Ein integraler Taktfahrplan, der auf schematischen Umstiegszeiten basiert, ohne die jeweils besonderen räumlichen und baulichen Bedingungen der einzelnen Bahnhöfe adäquat zu beachten, ist inhärent exkludierend, weil er die realen Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen und die baulichen Bedingungen der Bahnhöfe nicht berücksichtigt. Die Fahrplankonstruktion des Deutschlandtakts ignoriert diese Realität bislang vollständig.

Der Sozialverband Deutschland (SoVD) fordert, Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr endlich umfassend umzusetzen. Viele Menschen können Bus und Bahn bis heute nicht selbstbestimmt nutzen, weil schwellenfreie Zugänge fehlen, Leitsysteme unvollständig sind, Stellplätze nicht ausreichen und akustische Informationen unzuverlässig bleiben. Der Verband betont, dass Barrierefreiheit verbindlich definiert und mit klaren Zielen hinterlegt werden muss, damit niemand von Mobilität ausgeschlossen wird. Diese Forderung zeigt, wie groß der Handlungsbedarf ist. Sie macht zugleich deutlich, dass selbst eine vollständig barrierefreie Infrastruktur nicht genügt, wenn



Quelle: unsplash/Frankie Cordoba

der Fahrplan Übergangszeiten vorsieht, die für viele Menschen nicht erreichbar sind. Ein Verkehrssystem bleibt unvollständig barrierefrei, solange es zeitliche Hürden erzeugt, die Menschen systematisch ausschließen. Mobilität muss für alle erreichbar und bezahlbar sein. Ein öffentliches Verkehrssystem, das Millionen Menschen aufgrund zu knapper Umsteige- bzw. Übergangszeiten faktisch ausschließt, verfehlt seinen sozialen Auftrag.

Millionen Menschen sind betroffen – aber im System unsichtbar

In Deutschland leben rund acht Millionen schwerbehinderte Menschen, viele davon mit dauerhaften Mobilitätseinschränkungen. Hinzu kommen ältere Menschen, chronisch Erkrankte und Menschen, die zeitweise auf Hilfsmittel angewiesen sind. Diese Gruppe ist keine Minderheit, sondern ein relevanter Teil der Bevölkerung – und sie ist auf verlässliche, realistische Umstiege angewiesen. Die fortschreitende Alterung der Gesellschaft lässt die Zahl mobilitätseingeschränkter Menschen stark wachsen. Wenn der Deutschlandtakt diese Menschen nicht mitdenkt, dann ist er kein Takt für Deutschland, sondern ein Takt für die Mobilen, die Schnellen, die Störungsfreien.

Ein modernes Bahnkonzept muss inklusiv sein – oder es ist nicht modern

Der Deutschlandtakt wird politisch als Fortschrittsprojekt verkauft. Doch Fortschritt misst sich nicht an Hochgeschwindigkeitsstrecken oder Minutenrekorden, sondern daran, wer mitgenommen wird – und wer nicht.

Ein wirklich moderner Taktfahrplan müsste:

- ▶ realistische Umsteigezeiten für alle Menschen vorsehen,
- ▶ die baulichen Besonderheiten der jeweiligen Knoten einbeziehen
- ▶ Barrierefreiheit als verbindlichen Planungsparameter integrieren,
- ▶ die Robustheit des Systems über Sekundenoptimierung stellen,
- ▶ Betroffenenorganisationen in die Zielfahrplanentwicklung einbinden,
- ▶ und die Barrierefreiheitslage der Knotenbahnhöfe transparent offenlegen.

Nichts davon ist im 3. Zielfahrplan erkennbar.

Fazit: Der Deutschlandtakt ist in seiner jetzigen Form nicht barrierefrei

Solange der Deutschlandtakt Umstiegszeiten vorsieht, die für einen erheblichen Teil der Bevölkerung nicht erreichbar sind, bleibt er ein exkludierendes System. Barrierefreiheit entsteht nicht durch politische Absichtserklärungen, sondern durch konkrete, realistische Fahrpläne, die die Lebensrealität aller Menschen berücksichtigen.

Der Deutschlandtakt könnte ein großer Schritt nach vorn sein. Doch solange er Menschen mit Mobilitätseinschränkungen systematisch ausschließt, bleibt er ein unvollendetes Versprechen – und ein Beispiel dafür, wie weit Anspruch und Wirklichkeit im deutschen Bahnwesen auseinanderliegen.

Irreparabel kaputt

Anmerkungen eines altgedienten Bundesbahners:
Warum die Bahn heute so ist, wie sie ist

Eberhard Happe

Die Bahn in Deutschland – einst ein Muster für Verlässlichkeit und Pünktlichkeit – steckt in einer abgrundtiefen Krise. Politik und Unternehmensleitung wirken kraft- und hilflos. Voller Verzweiflung sucht man nach Mitteln und Wegen, wie das eingetretene Dilemma zu überwinden sei. Dabei wird offensichtlich erfolglos nach kurzfristig wirkenden politischen Lösungen gesucht, die es nicht gibt. Die Eisenbahn ist kein politisches Betätigungsfeld, sie ist ein administratives Betätigungsfeld. Sie ist in ihrer Komplexität auch keine Spielwiese für kurzfristig angeheuerte Jobhopper, sondern ein Betätigungsfeld für grundsolide ausgebildete Fachleute, die, bevor sie Leitungsfunktionen in dieser Unternehmung übertragen bekommen, ihre Qualifikation nachweisen müssen. Beispielsweise wurde einer externen Person, die über keinerlei eisenbahntechnisches Fachwissen verfügte, das Vorstandsressort 'Digitales' übertragen, welche sogleich medienwirksam verkündete, durch Digitalisierung könnten 20 % mehr Zugfahrten auf dem Bahnnetz durchgeführt werden. Nach etwa einem Jahr erfolglosen Wirkens verließ sie das Unternehmen mit der Bemerkung, sie habe ihre Vorstellungen nicht realisieren können. Einer weiteren fachfremden Person – mit politischer Karriere – wurde das Güterverkehrsressort übertragen. Sie versuchte vergeblich, die vor 40 Jahren gescheiterte Einführung der automatischen Kupplung zu beleben; dabei außer acht lassend, dass es schon seit Jahren praktisch keinen Einzelwagen-Ladungsverkehr mehr gibt, sondern fast ausschließlich Blockzüge im festen Zugverband. Die früher übliche schwere und gefährvolle Tätigkeit des Hemmschuhlegens und des Kuppelns gibt es praktisch kaum noch.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich das zentraleuropäische Eisenbahnnetz, das zu einem erheblichen Teil aus Privatbahnen bestand, die sich nicht der Volkswohlfahrt, sondern allein ihrem partikularen Eigeninteresse verpflichtet fühlten, was insgesamt zu chaotischen Verhältnissen führte. Besonders betroffen war Preußen. Die preußische Regierung leitete in den 80er Jahren eine umfangreiche Verstaatlichung ein, die ein durchschlagender Erfolg wurde und die in der Folge die staatliche Deutsche Reichsbahn zur größten Transportunternehmung in der Welt hinaufführte. Entscheidend dafür war die Heranbildung eines gut ausgebildeten, verlässlichen Personalkörpers. Eisenbahner ist, soweit es die Betriebsführung betrifft, ein Ausbildungsberuf; das braucht Jahre. Auf die Ausbildung, die vor allem auf fachliche Qualifikation hinzielte und die teilweise im mittleren, ganz besonders aber im gehobenen und höheren Dienst eine Ausbildungszeit von bis zu zweieinhalb Jahren vorsah, wurde außerordentlicher Wert gelegt. Immaterieller Lohn für eine mit einer erfolgreich bestandenen anspruchsvollen Prüfung abgeschlossenen Fachausbildung war die Berufung in ein Beamtenverhältnis auf Lebenszeit. Ein Spitzenamt erreichte nur, wer sich jahrelang bewährt hatte.

Nach Ende des Krieges war die Bahn nahezu vollständig zerstört. Aber das Wissen, wie man die Bahn wieder aufbaut, war vorhanden und wurde unverzüglich eingesetzt. Der Wiederaufbau verschlang ungeheure Summen, die die Erhaltungsaufwendungen für ein funktionierendes Bahnsystem weit überstiegen, was naturgemäß zu einer rasant steigenden Verschuldung führen musste. Aber das wurde von der Politik überhaupt nicht verstanden. Das totale Unverständnis für die Situation gipfelte in den 80er Jahren in der Berufung einer Regierungskommission, die Vorschläge zur Zukunft der Bahn erarbeiten sollte. Bezeichnend für das totale Unverständnis der Sachlage war, dass dieser Kommission kein Eisenbahner angehörte. Dass diese Kommission aus Unwissenden ein Bahn-Konzept vorlegen würde, das ein schleichendes Ende einer funktionalen und integralen Bahn zur Folge haben würde, war abzusehen. Aber alle, eher verhaltenen, Warnungen von Fach-Eisenbahnern, die natürlich staatstreu waren, wurden in den Wind geschlagen. Was geschah im Einzelnen? Die integrale Bahn-Betriebsführung, die alle Unternehmensbereiche, die über Jahrzehnte in beispielhafter Symbiose operierten, wurde zerrissen und in Sparten aufgeteilt mit rigoroser Kostenabgrenzung, in der geradezu absurden Hoffnung, dadurch das Kostenbewusstsein zu sensibilisieren und zu stärken, ohne zu bedenken, dass dadurch die



bewährten synergetischen Effekte einer integralen Betriebsführung eines nahezu vollständig aus Mischbetriebsstrecken bestehenden Netzes zerstört wurden. Des weiteren wurde die Gestaltungshoheit über die technischen Betriebsmittel, die in bewährter Zusammenarbeit mit der einschlägigen Industrie bei den Zentralämtern lag, aufgehoben. Bevor die Betriebsmittel zum generellen Einsatz kamen, wurden sie durch die angegliederten Versuchsanstalten umfangreich getestet. Mit der Aufgabe dieser nachgerade hoheitlichen Instanz machte man sich von der Industrie völlig abhängig. Die integrale Bahn war zugleich Gestaltungs-, Genehmigungs-, Betriebsführungs- und Überwachungsbehörde, was sich über

Jahrzehnte ohne Beanstandung bewährt hatte. Das an Stelle der Bahn als Genehmigungs- und Überwachungsbehörde getretene externe Eisenbahn-Bundesamt vollzieht diese Aufgaben wegen seiner Ferne vom praktischen Betriebsgeschehen mehr schlecht als recht.

Damit die Bahn international kooperieren kann, muss es selbstverständlich einheitliche Parameter geben. Davon gibt es allerdings nur wenige: Spurweite, Pufferhöhe und Pufferabstand, Schraubenkupplung, Bremschläuche, Heizkabel, 5 bar Bremsleitung. Damit ist die Einheitlichkeit schon zu Ende. Profil, Bremse, elektrische Wagen-Heizung und -Beleuchtung sind wenigstens kompatibel. Bei der Stromversorgung gibt es vier Systeme. 1912 einigten sich nach vorausgegangenen intensiven Untersuchungen Preußen, Bayern und Baden auf das optimale System von 15 kV 16²/3 Hz Einphasen-Wechselstrom. Österreich, die Schweiz, Schweden, Norwegen und die übrigen deutschen Staaten schlossen sich dieser Vereinbarung an. Ende der 80er Jahre plante Dänemark die Bahn zu elektrifizieren. Die deutsche und die schwedische Bahn mühten sich vergeblich, die dänische Bahn von den Vorteilen eines Strom-Systemverbundes zu überzeugen. Das Argument der dänischen Seite war: 'Wir sind ein souveränes Land'. Und so sind 190 km von 3580 km zwischen Narvik und Jesenice mit 50 Hz elektrifiziert worden. Es ist grotesk. Anfang der 70er Jahre wollte man seitens der UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) die Weichen standardisieren. Das scheiterte am Widerstand des Werkstättendienstes – zu recht. Warum muss eine Weiche, die in Höllriegelskreuth verlegt ist, die gleiche Bauform haben wie eine in Puigcerdà?

Mit Gründung der Deutschen Reichsbahnen 1920 – ab 1924 Deutsche Reichsbahngesellschaft – setzte ein Innovations- und Rationalisierungsschub ein, der den Bahnbau, die Fahrzeuge und das Signalwesen drastisch vereinheitlichte und vereinfachte. Der nach dem Krieg entwickelte 26,4 m-Standardwagen verbreitete sich europaweit. Die Deutsche Bundesbahn als Monopolunternehmen erhielt für die von der Industrie gelieferten Produkt-Ausführungen auch alle Nutzungsrechte.

Selbstverständlich blieben auch alle Fortentwicklungs-, Wartungs- und Reparaturaktivitäten in der alleinigen Zuständigkeit der Bahn. Versuche der Industrie, eigene Entwicklungen – auch mit politischem Druck – bei der Bahn unterzubringen, kamen an dem 'Placet' der Bauartdezernate und der Versuchsanstalten nicht vorbei. So wehrte sich die Bundesbahn erfolgreich gegen elektronische Stellwerke, weil sie nicht einfach anpassungsfähig sind, und gegen die Wirbelstrombremse, weil sie die elektronische Streckensicherung störte. Bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge wurde nicht nur auf betriebliche Zuverlässigkeit Wert gelegt. Von essenzieller Bedeutung waren Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit und eine konstruktive Gestaltung, die auf die vorhandene Werkstättenstruktur Rücksicht nahm. Ein Vorfall ist erwähnenswert: Bevor es zur Großserienfertigung des Einheits-Nahverkehrswagens (Silberling) kam, zeigten sich bei einer "Probezerlegung" beim Abheben von den Drehgestellen 'Kummerfalten' am Kastenaufbau, was eine konstruktive Überarbeitung notwendig machte.

Einige westeuropäische Bahnen setzten, beginnend in den 60er Jahren, Triebzüge mit 'Jakobsdrehgestellen' ein (die benachbarten Wagenenden lasten auf einem Drehgestell). Die Bundesbahn entzog sich konsequent diesem Trend. Die Laufeigenschaften sind schlechter, die Werkstättenausstattung ist wesentlich komplizierter. Dass auf diese Weise weniger Radsätze im Zugverband bei vergleichbarer Zuglänge vorhanden sind, ist nur eine Legende.

Die Aufgabe des 'Zuges', d. h. die Abkehr vom seit Beginn der Eisenbahn verwendeten und auf einfache Weise veränderbaren Zugverbandes im Fernverkehr und die totale Hinwendung zu praktisch starrgekuppelten Triebzügen von 250 – 400 m Länge (Fluggerät für Flughöhe 'Null') muss durchaus kritisch gesehen werden: Ein Fehler oder Mangel an einem Fahrzeug des Zugverbandes, der nicht innerhalb der routinemäßigen Wartungsstandzeit beseitigt werden kann, führt zu außerplanmäßigen Stillständen. Während die Reparatur eventuell gerade einmal 500 Euro kostet, betragen die Kapitalkosten eines solchen Zuges 4000 – 5000 Euro pro Tag.

Eine Entwicklung, die auch noch nach Jahren kritisch betrachtet werden sollte, ist die Hochgeschwindigkeits-Euphorie aus den 80ern. In Deutschland war es der ICE 1 mit ca. 400 m Länge, starr gekuppelt, mit 280 km/h Höchstgeschwindigkeit, die nur auf einem Drittel seines Laufweges zulässig waren, die in der betrieblichen Praxis aber auf nur etwa einem Zehntel seines Laufweges erreicht wurden. Um in der Ebene eine Geschwindigkeit von 300 km/h zu fahren, braucht ein ICE-Zug ca. die 2,25-fache Leistung gegenüber einem ICE-Zug, der nur mit 200 km/h fährt. 200 km/h erreicht ein ICE-Zug in der Ebene nach etwa 4 km, 250 km/h nach ca. 8 km; um 300 km/h zu erreichen, braucht er rund 25 km. Ein geradezu gigantischer Aufwand für einen eher geringen Effekt. Überhaupt scheint die Energie-Ökonomie durch ideologische Verblendung ersetzt worden zu sein. Slogan: "ICE, Deutschlands schnellster Umweltschützer." Mit der Betriebseröffnung der Neubaustrecken 1991 verkürzte sich die Fahrzeit von Hannover nach Würzburg von 178 auf 118 Minuten, die zuverlässig eingehalten wurden. Heute – 2025 – verkehren die gleichen Züge auf der gleichen Strecke bei gleichen Fahrplanzeiten zu 35 % mit Verspätungen von mehr als 6 Minuten. Wichtigstes Kriterium für einen zuverlässigen Bahnbetrieb ist die Pünktlichkeit. Die Betriebsführung sollte in der Lage sein, geringfügige Verspätungen durch moderate Geschwindigkeitserhöhung auszugleichen. Würde die planmäßige Geschwindigkeit z. B. zwischen Hannover und Würzburg auf 200 km/h festgelegt, betrüge die Fahrzeit zwischen Hannover und Würzburg 125 Minuten. Würde im Fall mäßiger Verspätung die Geschwindigkeit durch den Disponenten auf 250 km/h heraufgesetzt, würde die Fahrzeit um bis zu 10 Minuten gekürzt. Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h müssen über eine extreme geometrische Lagegenauigkeit verfügen. Sie sollten ausschließlich dem Hochgeschwindigkeitsverkehr vorbehalten sein. Ihre Lagegenauigkeit sollte nicht durch schlecht gefederte Güterzüge vorzeitig ruiniert werden.

Seit Jahren geistert eine Chimäre durch die Bahn-Diskussion: Integraler Taktfahrplan, Deutschlandtakt. Dahinter verbirgt sich eine strikte Knotenkorrespondenz. Um das zu realisieren, müssten insbesondere die Großknoten in einem Maße baulich umgestaltet werden, die jedes realistische Investitionsvolumen in die Infrastruktur der Bahn übersteigt. Dass in den Großknoten darüber hinaus unzumutbar lange Umsteigewege entstehen, wird in der teilweise hitzigen Debatte überhaupt nicht artikuliert. Außerdem käme es – auch das wird bei der Argumentation gänzlich ignoriert – zu Bahnsteigbelegungszeiten bis weit in einen zweistelligen Minutenbereich. Schließlich ist – völlig illusorisch – eine minutengenaue Betriebsführung unerlässlich. Selbstverständlich sind bei der Bahn Korrespondenzen unverzichtbar. Zu Zeiten, als die Bahn noch wie ein gut geöltes Räderwerk funktionierte, gab es das Netz der sogenannten 'Heckeneilzüge', Eilzüge, die auf ihrem oft langen Laufweg an mehreren, eher unbedeutenden Stationen, miteinander korrespondierten: Altenbeken, Bebra und unzählige andere. Diese so hervorragend bewährte Linienkorrespondenz könnte auch für das ICE-System adaptiert werden. Die vorhandene Infrastruktur reicht dafür im Wesentlichen aus; die Knoten werden dadurch entlastet.

Politiker und fachfremde Analysten behaupten immer wieder lautstark, das System Bahn sei erheblich überlastet. Dabei hat die Bahn gar kein Kapazitätsproblem; sie hat Redundanzprobleme. Bei auftretenden Störungen muss die Bahn immer wieder auf unzureichende Alternativrouten ausweichen, was sich dann zu Netzstörungen ausweitert, die nur schwer beherrschbar sind. Das Faktum der fehlenden bzw. vernachlässigten Redundanzen, begann bereits in den 80er Jahren, als man Alternativrouten, die insbesondere dem Güterverkehr dienten, vernachlässigte: Seelze – Altenbeken – Kassel und sogar auf ein Gleis zurückbaute: Löhne – Hameln – Hildesheim – (Braunschweig). Die DBAG schaffte es in 35 Jahren nicht, die ehemals zweigleisige Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal als Teilstrecke Berlin – Bremen, die nach der Teilung auf ein Gleis zurückgebaut wurde und im Nirgendwo endete, nach der Wiedervereinigung als unverzichtbare Alternativ-Route Hamburg – Berlin wieder zweigleisig herzurichten. Das dümmste und zugleich teuerste Infrastrukturprojekt in der 190-jährigen Geschichte der deutschen Bahn, das zeitgleich mit der 'Bahnprivatisierung' auf den Weg gebracht wurde und dessen Ende nicht abzusehen ist, ist 'Stuttgart 21' in Verbindung mit der Neubaustrecke 'Wendlingen – Ulm'. Die Neubaustrecke musste mittels



Bundesbahn



Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

mehrerer Tunnel mit einer Gesamtlänge von ca. 30 Kilometern auf eine Höhe von knapp 700 Metern hinaufgeführt werden. Die Alternativplanung der Bundesbahndirektion Stuttgart, die auf 460 Meter Höhe einen horizontalen Alb-Basis-Tunnel von ca. 20 Kilometer Länge vorsah, wurde konsequent ignoriert.

Eine besonders groteske Entwicklung, die das fachfremde Management der DB AG mit wohlwollender Tolerierung durch die Politik in der fälschlichen Erwartung, damit einen bahnbrechenden Rationalisierungseffekt zu erreichen, initiiert und durchgeführt hat, ist die Konzentration der Betriebsführung auf wenige Betriebsführungszentralen, in denen wenige Mitarbeiter mit oftmals unzureichender Ortskenntnis den Fahrbetrieb in einem Netz von mehreren hundert Kilometern fahrplangerecht steuern sollen und die im Falle von unvermeidlich auftretenden Störungen hoffnungslos überfordert sind. Damit soll nicht in Abrede gestellt werden, dass sich eng begrenzte Fernsteuerstrecken seit Jahrzehnten bestens bewährt haben: Vogelfluglinie, Regensburg – Passau, Celle – Soltau.

Der von Fachleuten seit Jahren befürchtete und inzwischen bittere Realität gewordene Vandalismus an Bahnstrecken zeigt drastisch, wie wichtig und notwendig die lokale Präsenz einer Betriebsführungsstruktur ist, die bei Störungen auf die Rückfallebene jahrzehntelang bewährter Sicherungs-Strukturen zurückgreifen kann, die die Zuverlässigkeit des Systems Eisenbahn begründet haben.

Ein den pünktlichen Eisenbahnbetrieb nachhaltig störendes Phänomen sind die ca. 1000 sich jährlich auf den Bahngleisen ereignenden Selbstmordfälle; das sind etwa 3 pro Tag. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn dauerte die dadurch eintretende Betriebsunterbrechung im Durchschnitt 20 bis 30 Minuten und betraf meistens nur das Gleis, in dem sich der betroffene Zug befand. Das Gegengleis konnte in der Regel mit Vorsichtsbefehl befahren werden. Heute wird die Strecke gesperrt, eine staatsanwaltliche Untersuchung eingeleitet, die Stunden dauert und Hunderte Reisende in Geiselhaft nimmt. Das ist kein unverzichtbarer Rechtsvollzug, sondern Justizwillkür. Eine Überarbeitung der heutigen Richtlinien der Aufnahme von Suizidunfällen ist dringend erforderlich. Statistisch gesehen erlebt leider jeder Lokführer in seinem Berufsleben drei solcher Fälle, mit denen er konfrontiert wird und bei denen ihm jegliche Möglichkeit entzogen ist, ein solches Ereignis zu verhindern; dennoch wird es ihn sein Leben lang begleiten.

Angenommen, von den rund. 35000 Bahnstrecken-Kilometern haben 20000 km Baumbewuchs unmittelbar neben der Strecke. Ferner angenommen, auf 1 km Strecke kommen 100 Bäume mit einer Wuchshöhe von 8 und mehr Metern. Das sind dann 2.000.000 Bäume. Wenn je Jahr jeder zehntausendste Baum bei Sturm auf die Strecke geworfen wird, sind das pro Jahr 200 stundenlange Streckensperrungen mit einem erheblichen Gefährdungspotenzial durch Kollisionen. Wenn man unterstellt, dass zwei geschulte Forstarbeiter arbeitstäglich 2 Bäume fällen und abräumen können, so sind das bei 200 Arbeitstagen pro Jahr 200 Bäume je Arbeiter. Um die Betriebsgefahr in 10 Jahren abzarbeiten, wären 1000 Arbeiter notwendig. Dabei sei nicht ganz realistisch unterstellt, dass diese Arbeiten bei uneingeschränkt laufendem Bahnbetrieb ausgeführt werden können.

Und was geschieht? außer kosmetischem Aktionismus?

19 Das Karlsruher Modell und seine Bedeutung für offensive Bahnkonzepte

Heiner Monheim

Vorbemerkung

"Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene" konzentriert seine Arbeit vorwiegend auf Themen der klassischen Bahnentwicklung im Eisenbahnformat. Ist sich aber durchaus bewusst, dass zur Mobilitätswende nicht nur ein durchgehend reformiertes Eisenbahnsystem gehört, sondern dass auch die anderen Bestandteile des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Straßenbahnen viel mehr politische Aufmerksamkeit, planerische Kreativität und investive Unterstützung brauchen. Sie passen mit ihren meist lokalen und regionalen Netzen ideal zum Modell einer "Bahn von unten", also einer Bürgerbahn oder Flächenbahn.

Ihrer Zukunft widmet sich seit einigen Jahren das Bundesnetzwerk Tram, in dem 20 verschiedene lokale und regionale Straßenbahninitiativen kooperieren. Und natürlich verdienen auch die verschiedenen lokalen und regionalen Bussysteme (Dorfbus, Orts- und Stadtbus, Landbus) viel mehr politische und planerische Aufmerksamkeit. Lange Zeit wurden in den lokalen und regionalen Verkehrsdebatten Busse, Straßenbahnen und manchmal auch Eisenbahnen gegeneinander ausgespielt, oft mit dem Sparmotiv unter der Annahme, Busse seien besonders günstig, weil sie ja keine speziellen Fahrwege brauchen und fahrzeugseitig im Vergleich zur Tram und Eisenbahn viel preiswerter seien. Dabei wurde aber der sog. "Schienenbonus" als psychologischer Faktor für die besondere Attraktivität von Schienensystemen ignoriert. Deswegen hatte das Gegeneinanderausspielen wichtiger Teilsysteme des Öffentlichen Verkehrs eine verheerende Wirkung auf die Verkehrsentwicklung, weil dabei das produktive systemische Zusammenspiel der verschiedenen Elemente vernachlässigt wurde und das Sparmotiv jede Angebotsoffensive bremste.

Vor diesem Hintergrund sind die innovativen "Zwitterlösungen" zwischen Straßenbahn und Regionalbahn eine sehr kreative und sehr erfolgreiche Strategie. Sie ist seit den 1980er Jahren in Deutschland unter dem Label "Karlsruher Modell" bekannt geworden. Im Ausland werden solche Zittersysteme meist als Tram-Train-System bezeichnet.

Weil man von den Erfolgen des Karlsruher Modells und seiner Nachfolgeprojekte in Saarbrücken, Kassel und Chemnitz auch viel für die weitere Entwicklung von Regionalbahnen und kleinen S-Bahnsystemen lernen kann, widmet sich dieser Beitrag dieser für die deutsche Bahnentwicklung wichtigen Option, die viel mehr Schule machen sollte.

1. Das Karlsruher Modell

In der Fachszene und den Verkehrs- und Umweltverbänden gilt das Karlsruher Modell als ein sehr erfolgreiches Beispiel für innovative Fahrzeugkonzepte und innovative Angebotsstrategien im kommunalen und regionalen Schienenverkehr. Es basiert auf einem „Zwitter“ aus der elektrisch betriebenen Straßenbahn und der regionalen Eisenbahn. Straßenbahnen hatten früher viele straßenbündige Haltestellen und einfache Trassenstandards. Eisenbahnen fuhrten in der Regel abseits der Straßen auf eigener Trasse mit großen Abständen zwischen den Bahnhöfen. Betrieben wurden Eisenbahnen viel zu lange in der reinen fossilen Kohle- und später Diesel-Traktion. Ziel des Karlsruher Modells war, das regionale Netz der Eisenbahnen mit dem kommunalen Straßenbahnnetz zu verbinden. Dafür wurden einige alte Eisenbahnstrecken rund um Karlsruhe von der Alb-



Quelle: wikipedia/Reinhard Dietrich

tal-Verkehrsgesellschaft übernommen, elektrifiziert, mit neuen Haltepunkten ausgebaut und manchmal auch mit kleinen Neubauabschnitten komplettiert. Eingesetzt wurden neue Zweisystemfahrzeuge. Formale Voraussetzung war die Kombination der relativ flexiblen Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) mit ihren geringen Standards und der weit weniger flexiblen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) mit ihren hohen Standards. So wurden die getrennten Netze zu einem Gesamtsystem verknüpft, das sich immer mehr ins regionale Umland ausdehnte. Die Neubau- und Reaktivierungsmaßnahmen des Karlsruher Modells konnten deutlich günstiger als klassische EBO-Massnahmen realisiert werden. Das Modell erreichte hohe Zugewinne an Fahrgastzahlen durch die gesteigerte Kundennähe aufgrund der Reaktivierungen und vielen neuen Haltepunkte. In Bretten beispielsweise hielt die neue Bahn sechs mal statt vorher nur ein mal. Das kombiniert mit dem viel dichteren Taktangebot bewirkte die starke Steigerung der Nachfrage. Ein Streckenast wurde grenzüberschreitend nach Frankreich weitergeführt, ein Ansatz, der später auch in Saarbrücken mit der Saarbahn-Linie nach Sarreguemines umgesetzt wurde. Weil Europa viel mehr grenzüberschreitende SPNV-Netze braucht, müssen viel mehr stillgelegte grenzüberschreitende Bahnlinien reaktiviert werden. Dem dient das EU Programm „Missing Link“, das gegenüber den politisch forcierten Projekten der transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetze leider viel zu wenig Priorität und Investitionsvolumen hat. Initiiert wurde dieses Programm von Michael Cramer, von 2014 bis 2017 Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Europaparlament. Leider wird das Programm aber bisher im Gegensatz zum TEN-Hochgeschwindigkeitsprogramm der EU in der EU und ihren Mitgliedsländern politisch sehr nachrangig behandelt.

2. Historische Vorbilder

Bis Ende der 1950er Jahre gab es in Deutschland viele "Überlandstraßenbahnen", die weit ins Umland der jeweiligen Zentren hinausführten. Exemplarisch seien hier genannt das Aachener Straßenbahnnetz mit Linien ins benachbarte Belgien und Holland und in die Voreifel. Auch im Münsterland waren fast alle größeren Orte durch Überlandstrecken mit dem Ruhrgebiet verbunden. Doch ab den 1960er Jahren wurden immer mehr dieser Überlandstraßenbahnnetze, Lokalbahnnetze oder Kreisbahnnetze stillgelegt. Überlebt hat diese Stilllegungswelle zum Glück das Netz der OEG (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft) rund um Mannheim, Heidelberg und die Bergstraße. In der Schweiz haben dagegen fast alle diese Netze erfolgreich überlebt und ergänzen mit insgesamt 56 sog. "Privatbahnen" mit knapp 3.000 km Netzlänge das nationale Netz der SBB in der Fläche.

Hinzu kommen dort noch die 8.311 km des nationalen Postbusnetzes und 4.760 km regionaler Busbetriebe und 1.347 km kommunaler Busbetriebe mit insgesamt ca. 9.500 Bahnhöfen und Haltestellen. Bei uns in Deutschland dagegen haben Postbus und Bahnbus ihre flächenererschließende Rolle durch die schrittweise Abwicklung dieser beiden Bundesunternehmen und ihre mehrfache Umfirmierung und regionale Zersplitterung mehr und mehr verloren.

3. Folgeprojekte in anderen Regionen

In Deutschland hatte das Karlsruher Modell leider nur drei "echte" Folgeprojekte als Tram-Train in Saarbrücken, Kassel und Chemnitz. Zum Glück gibt es daneben aber auch einige kleine S-Bahn-ähnliche Systeme wie die Breisgau-S-Bahn oder die Ruhrtalbahn oder den Haller Willem oder die Usedomer Bäderbahn. Solche Vorbilder müssten im Kontext der Mobilitätswende-Herausforderungen dringend in Serie gehen, um allmählich den SPNV auch wieder in ländlichen Regionen und im Umland der Städte auszubauen. Hauptadressat für diese Forderung sind dann die Kommunen und Regionen sowie die für den SPNV zuständigen Länder.

Noch aber gibt es leider eine weit verbreitete Skepsis in den zentralen und dezentralen Einheiten der DB AG und der Verkehrsministerien des Bundes und der Länder gegen solche innovativen Offensivstrategien. Zumal es auch in vielen Kommunen eine große Skepsis gegen die Renaissance der Straßenbahn gibt. Bisher scheitern immer wieder kommunale Anläufe zur Reaktivierung alter Straßenbahnnetze und zur Etablierung von innovativen Stadt-Umland-Bahnen.

3.1 Saarbahn Saarbrücken

Auch Saarbrücken hatte seit den 1960er Jahren begonnen, sein meterspuriges Straßenbahnnetz stillzulegen. 10 Jahre später begannen dann aber erste Diskussionen über die Wiedereinführung einer Straßenbahn, jetzt dann aber mit Normalspur. 1992 hat die Saarbahn einen Karlsruher Stadtbahnwagen ausgeliehen für den Demonstrations- und Testeinsatz. 1993 folgte nochmals der Einsatz eines Karlsruher „Leihwagens“. Im Herbst 1997 konnte eine Neubaustrecke in der Innenstadt eingeweiht werden. Allerdings ist das Saarbrücker Netz im Vergleich zu dem Karlsruher Vorbild deutlich kleiner. Verknüpfungen mit dem regionalen Eisenbahnnetz erfolgten auf den Strecken nach Lebach-Völklingen und Heusweiler-Riegelsberg sowie der grenzüberschreitenden Strecke nach Sarreguemines in Frankreich. Die Infrastruktur der Außenäste wird von den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen SNCF und DB bewirtschaftet. Den Betrieb managt die Saarbahn. Die Busanbindung der suburbanen Haltestellen ist noch stark verbesserungsbedürftig. Die Saarbahn führt bis an den Rand des Fußgängerbereichs. Das Saarbrücker Projekt wurde mit einer engagierte Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit vorbereitet.

3.2 Regiotram Kassel

Kassel hatte seit den 1980er Jahren nach einer langen Phase der Stagnation das lokale Straßenbahnnetz wieder ausgebaut. Wegen der starken Stadt-Umland-Verflechtungen passte das Tram-Train-Konzept sehr gut auf Kassel. Der DB-Fernbahnhof Kassel Wilhelmshöhe konnte mit seinen entsprechenden Gleiserweiterungen für die Regio-Tram genutzt werden. 2001 begann der hybride Betrieb auf der Strecke zwischen Warburg und Kassel HBF. Auch hier wurden zunächst ausgeliehene Stadtbahntriebwagen genutzt, diesmal von der Saarbahn. Ab 2004 konnten dann eigene Zweisystemtriebwagen eingesetzt werden. Sie fahren neben der Linie nach Warburg nach Wolfhagen/Zierenberg, nach Melsungen und nach Treysa, nach Kaufungen und Hessisch Lichtenau. An der Peripherie wurden neue Haltepunkte geschaffen. Die Netzverknüpfung erspart das sonst mühsame Umsteigen zwischen den beiden Systemen und verkürzt im Zusammenhang mit den vielen neuen Haltepunkten massiv die Reisezeiten aus der Peripherie wegen des Wegfalls der langen An- und Abmarschwege. Das Regiotramnetz hat 52 Stationen. Mit den neuen Fahrzeugen, verlängerten Linien und verdichteten Takten sowie einem offensivem Marketing gelang es, den Marktanteil des ÖPNV deutlich zu steigern. Die Regio-Tram verkehrt im Halbstundentakt. Durch Überlagerung mit den städtischen Straßenbahnlinien ergeben sich im Stadtgebiet weitere Taktverdichtungen. In Kassel befährt die Straßenbahn einen Teil des großen Fußgängerbereichs, um eine optimale Schienenerschließung der Haupteinkaufsstraße zu gewährleisten.



Saarbahn Saarbrücken

Quelle: unsplash/Dana-r-k

3.3 Citybahn Chemnitz

Das Chemnitzer City-Bahn-Netz wurde als Stufenmodell konzipiert. Schritt für Schritt wurden auf Chemnitz zulaufende Eisenbahnstrecken modernisiert, elektrifiziert und mit dem Chemnitzer Straßenbahnnetz verknüpft. Dafür wurde der Hauptbahnhof grundlegend umgestaltet. Neben den Reaktivierungs- und Ausbaumaßnahmen hat das Netz auch Neubauabschnitte. Als erstes wurde die Strecke nach Stollberg für elektrische Stadtbahntriebwagen hergerichtet und im Halbstundentakt befahren. Die SPNV-Linien aus Niederwiesa, Annaberg-Buchholz, Olbernhau und Hainichen wurden ebenfalls direkt in das Chemnitzer Zentrum geführt. Dadurch erschließt das kombinierte Eisenbahn- und Straßenbahnnetz gut die Innenstadt mit ihren kulturellen Einrichtungen, der Technischen Universität, vielen städtischen und regionalen Ämtern und den Einzelhandelskonzentrationen. Die Zentralhaltestelle bietet eine Verknüpfung mit Bus- und Straßenbahnlinien. Der Wechsel von stadtnahen BOS-trab-Strecken und stadtfernen EBO-Strecken wurde erstmals auf der Strecke nach Stollberg realisiert, bis Altchemnitz als BOStrab-Strecke, ab da dann bis Stollberg als EBO-Strecke. Wichtiger Bestandteil war der Umbau des Bahnhofsgebäudes und die Aufwertung seines Umfelds. Durch Umorganisation der Gleise und Bahnsteige wurden die Umsteigebeziehungen am Knoten Chemnitz verbessert. Die Linien werden als City-Bahn Chemnitz („C“) gekennzeichnet. Die Gleisanlagen wurden zum Omnibusbahnhof verlängert und in der Halle des HBF wurden zwei neue Durchfahrgleise errichtet. Der Bahnhofsvorplatz erhielt neue Haltestellen. Die Bahnhofsgebäude und Bahnsteighallen wurden an die neue Gleisführung angepasst. Die Halle wurden zur Stadt hin geöffnet, um die Bahnsteige vom Vorplatz einsehbar zu machen, als architektonisches Highlight. Für den Netzanschluss wurde ein neues Gleis mit drei neuen Weichen verlegt und am Hauptbahnhof die Elektrifizierungslücke geschlossen. Für die Erprobung kam wieder ein Leihfahrzeug aus Karlsruhe zum Einsatz. In der nächsten Stufe wird die im Süden von Chemnitz beginnende Siedlungsachse über eine neue Verknüpfungsstelle nahe dem Technologiepark mit dem Chemnitzer Stadtzentrum verbunden. Auch hier gibt es einen ersten BOStrab-Abschnitt mit einem kurzen Neubaustück von 2,2 km bis zum TU-Campus, der dann in die EBO Strecke über Thalheim nach Aue übergeht. Erweitert wird das Netz durch eine 16 km lange Neubaustrasse, deren erstes Teilstück einer ehemaligen Eisenbahntrasse folgt. Außerdem wird die Bahnstrecke nach St. Egidien ausgebaut und elektrifiziert. Und in Stollberg selber wird eine innerörtliche Neubaustrasse errichtet. Auf anderen Strecken, auf denen noch die fossilen Regio- Shuttles im Stundentakt verkehren, ist perspektivisch auch ein elektrifizierter Betrieb mit Zweisystemfahrzeugen notwendig.



Stuttgart

Quelle: unsplash/Christian Lue

4. Strategische Folgerungen aus den vier Projekten und kleinen, innovativen S-Bahnprojekten

Das Karlsruher Modell mit seinen Folgeprojekten in Saarbrücken, Kassel und Chemnitz und die ebenfalls sehr erfolgreichen Projekte ländlicher S-Bahn-ähnlicher SPNV-Netze wie die UBB auf Usedom und dem Darß, die Rurtalbahn rund um Düren oder die S-Bahn Kaarst-Mettmann oder der Haller Willem zwischen Bielefeld und Osnabrück oder die Breisgau-S-Bahn rund um Freiburg sollten Vorbilder für viele andere Regionen Deutschlands sein zur dringend erforderlichen Weiterentwicklung des regionalen Schienenverkehrs und für die vielerorts anstehenden Reaktivierung von Bahnstrecken. Dafür sollten sehr viel höhere Anteile der Infrastrukturmittel des GVFG, des Regionalisierungsgesetzes und des Infrastrukturfonds der Bundesregierung genutzt werden. Und die Standards für die Fahrweginfrastruktur und Konstruktion der Fahrzeuge sollten deutlich flexibler als bisher angewendet werden durch sinnvolle und kostensparende Kreuzung der traditionellen EBO und der weniger aufwendige BOStrab.

Offensive Angebotsstrategien

Die Verkehrswende erfordert Offensivkonzepte für eine regionale Netzexpansion durch Streckenverlängerung, Integration von Reaktivierungsstrecken, Nutzung vorhandener DB Strecken und Planung von Neubaustrecken. Historische Vorbilder können die früheren Stadt-Umland-Bahnen sein (Kreisbahnen, Lokalbahnen oder Überlandstraßenbahnen). Viel systematischer sind solche Offensivkonzepte in der Schweiz umgesetzt worden.

Kundennähe durch neue Haltepunkte

Mehr Kundennähe durch viele neue Haltestellen sind für den Erfolg entscheidend. Die hybriden Bahnen halten in der Regel drei oder vier mal mehr als die alten Netze. Das bewirkt sofort starke Nachfragesteigerungen, weil die zeitraubenden An- und Abmarschwege minimiert werden. Das verbessert auch die psychologische Systemwahrnehmung als kundennah und lokal und regional verankert.



Leipzig

Quelle: unsplash/James Jeremy Beckers

Integration in die verkehrsberuhigte Innenstadt

Wichtig ist die optimale Integration der hybriden Bahnen in die Innenstädte, um diese zentral zu erschließen. Die Trassen sollen in die großflächige Verkehrsberuhigung und u. U. auch die Fußgängerzonen integriert werden. Voraussetzung dafür ist eine Abkehr vom Postulat der maximalen Geschwindigkeit. Diese Lösungen basieren auf einer stärkeren Gewichtung kurzer An- und Abmarschwege in der Kosten-Nutzenbewertung. Sie sind viel besser als die typischen Tunnellösungen. Zumal der Tunnelbau wegen des massiven Einsatzes von Stahlbeton zu sehr schlechten CO₂-Bilanzen führt.

Vereinfachte Standards für kostengünstiges Bauen und Betreiben

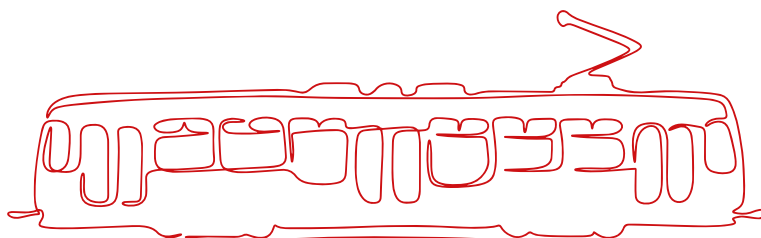
Um die Investitionskosten möglichst gering zu halten, sollten anstelle der hohen Standards der EBO die flexibleren und günstigeren Standards der BOStrab angewendet werden. Am Tiefbau sollte konsequent gespart werden. Im Hochbau der Haltestellen und Oberleitungsmasten sollte dagegen Wert auf ortsgerechte und sensible Gestaltung gelegt werden. Mit Hilfe intelligenter Signalschaltungen kann man die Bahnen im Straßenraum angemessen beschleunigen.

Taktverkehr

Durch die effiziente Fahrwegbevorzugung und den Einsatz von Wendefahrzeugen kann der Fahrbetrieb effizient gestaltet werden, mit minimalen Standzeiten an den Linienenden und Wartezeiten vor Kreuzungen. Das schafft die Voraussetzung für einen einheitlichen Taktverkehr.

Netzverknüpfung lokal-regional

In Tram-Train-Systeme verbinden kommunale Schienennetze mit den ggf. durch Reaktivierungen erweiterten regionalen Eisenbahnnetzen. An den Verknüpfungsstellen werden ggf. neue Netzteile mit entsprechenden Weichen und Rampen eingefügt. Die „Nahtstellen“ zwischen beiden Systemen brauchen eine besondere architektonische Qualität.



Erweiterter Aktionsradius als Stadt-Umland-Bahnen und S-Bahnen

Die rasante Zunahme der Stadt-Umland-Verkehre mit ihren immer längeren Staus macht es erforderlich, die Schienennetze in die Region ausbauen und die umliegenden Klein- und Mittelstädte und das ländliche Umland optimal anzubinden. Das war auch das Erfolgsrezept der ersten S-Bahn-Systeme. Bestehende RB-Netze konnten durch bedarfsgerechte Anlage neuer Haltepunkte und dichte Taktverkehre zu S-Bahnnetzen ausgebaut werden. Dafür braucht man moderne akkuelektrische oder oberleitungsbasierte Triebfahrzeuge mit mittleren und kleinen Formaten.

Offensive Tarifpolitik

Das Deutschlandtickets erleichtert den Betrieb solcher Tram-Train-Systeme wegen des Wegfalls der typischen Tarifgrenzen zwischen Kernstadt und Umland.

Offensiver Systemausbau durch Strecken- und Systemreaktivierung

In vielen ländlichen Regionen gibt es gravierende Angebotslücken an Netzdichte, Haltestellendichte und Fahrplandichte. Deshalb darf diese Gebietskulisse nicht kampflos dem Autoverkehr überlassen bleiben. Mit differenzierten Fahrzeugformaten und Betriebskonzepten kann überall für eine hohe Angebotsqualität gesorgt werden.

Offensive Bürgerbeteiligung

Neue Schienenstrecken und Schienenreaktivierungen provozieren u. U. Widerstand bei betroffenen Anliegern aus Angst vor Lärm, Erschütterungen und Verkehrsbehinderungen. Um solche Widerstände zu überwinden, braucht man ein Repertoire bürgernaher Deeskalation mit offensiver Darstellung der gestalterischen Qualität der Trassen, Oberleitungen und Haltestellen. Mit einer guten Begründung der Trassen als Allee, ggf. auch mit Rasengleis. Hier können die vielen guten Beispiele für neue Straßenbahnsysteme in französischen Städten Inspiration bieten, bei denen eine hohe stadtgestalterische Qualität und fast immer auch eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr erreicht wurde. Entscheidend ist zudem das Hervorheben der möglichen Stauvermeidung und damit verbundenen Emissionsminderung und u. U. auch das entbehrlich machen weiterer Straßenbauprojekte.

Offensives Marketing

Es geht bei den Tram-Train-Konzepten nicht nur um Ingenieurdetails. Mindestens so wichtig ist die Psychologie für den Erfolg. Schließlich bedient sich der Hauptkonkurrent Autoindustrie schon lange der psychologischen Unterstützung durch massiven Marketing- und Werbeeinsatz mit politischem Lobbying. In Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken und Chemnitz hat intensives Marketing von Anfang an die Maßnahmen und ihre Umsetzung unterstützt. Solche Anstrengungen müssen alle Regionen unternehmen, um die Qualität ihrer regionalen Schienennetze auf S-Bahn-Qualität zu bringen und dafür flexible Standards und Tram-Train-Modelle zu nutzen.



Dresden

Quelle: unsplash/Chromatograph

Weiterführende Literatur:

- ▶ Allianz pro Schiene (2005): Stadt, Land, Schiene. 16 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr. (2005): Hg. Allianz pro Schiene. Berlin
- ▶ Allgeier, J. (2013) : Die Entstehung des Karlsruher Stadtbahnsystems 1957 bis 2004. Dissertation. Hg. Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Karlsruhe
- ▶ Cramer, M. (2024): Grenzüberschreitender Bahnverkehr – weiter große Lücken. In: DB AG- Weiterhin ein Generalsanierungsfall. = Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2023. Hg. Bürgerbahn-Dankfabrik für eine starke Schiene. Hamburg
- ▶ Klühspies, J. (2023): Erfolgsfaktoren für die Reaktivierung regionaler Bahnstrecken. In: DB AG- weiterhin eine Generalsanierungsfall. = Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2023. Hg. Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene. Hamburg
- ▶ Ludwig, D. (1992): Verknüpfung von kommunalem Nahverkehr und Eisenbahnverkehr in der Region. In: Mit Vollgas in die Sackgasse. Das Drama der Mobilität. = Herrenalber Protokolle 89, Hg. Ev. Akademie Baden, Karlsruhe.
- ▶ Molter, U. (2012): Der ÖPNV überwindet Grenzen! Akteure, Netzwerke, Planung und Organisation grenzüberschreitender Nahverkehrsprojekte. Hg. TU Chemnitz.
- ▶ Monheim, H. (2023): Die Reaktivierung von Schienenstrecken im ländlichen Raum. In: Geographische Rundschau 75 H.12, Braunschweig
- ▶ MVG (2007): Die Moderne Tram in Europa, darin insbesondere die Kap. „Straßenbahn und Stadtbild“ und „Straßenbahn als Gestaltungsaufgabe“. Hg. Münchner Verkehrsgesellschaft. München
- ▶ VDV (Hg.) (2016) Gestaltung von Urbaner Straßenbahninfrastruktur - Handbuch für die städtebauliche Integration, Köln

Epilog: Vom richtigen Umgang mit der Bahnkritik!

Heiner Monheim

Bahnkritik hat Konjunktur ...

Dieser Alternative Geschäftsbericht von "Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene" ist wieder voll mit Beiträgen, die die aktuellen Strategien und Maßnahmen des Bahnmanagements und der deutschen Bahnpolitik kritisieren. Mit dieser Kritik sind wir nicht allein. Bahnkritik gehört derzeit zur journalistischen Pflichtübung. Und die bekannten politischen Kabarettveranstaltungen bringen immer wieder makabre Persiflagen auf den Zustand der Bahnen in Deutschland.

Trotz aller Probleme, weiter starke Bahnnutzung bei uns Bürgerbahnen und treuen Bahnkunden

Aber bevor wir das Kind mit dem Bade ausschütten, halte ich erst mal nüchtern fest: alle Autoren dieses Berichts fahren regelmäßig für ihre Mobilität mit der Bahn. Egal, ob sie unterwegs Pannen erleben. Sie sind "unverbesserliche, überzeugte, leidenschaftliche" Bahnnutzer. Und sie nutzen die Bahn auch aus Effizienzgründen. Denn sie könnten ihren mobilen Berufsalltag ohne Bahn, also mit dem Auto, überhaupt nicht auf die Reihe kriegen. Und auch für ihre private Mobilität nutzen sie regelmäßig die Bahn. Täten sie das nicht, würden sie endlos Zeit im Stau verplempern.

Zunahme der gravierenden Probleme des Autoverkehrs

Straße und Stau bilden eine für Deutschland typische "Zweieinigkeit". Hinzu kommt noch der Stress auf der Straße. Gerade wurden wieder vom ADAC und den Rundfunkanstalten die neuesten Staustatistiken vorgestellt. Es wird in allen Bundesländern und Metropolen immer schlimmer. Trotz aller sog. Anti-Stau-Programme mit ihrem großzügigen mehrspurigen Ausbau vieler Autobahnen in den Ballungsräumen. Aber irgendwie hat man sich daran gewöhnt, das wird nicht zum medialen Aufreger und zum Small-Talk-Thema bei Partys und nicht zum Aufhänger der typischen verkehrspolitischen Reden.

Ohne Bahn geht es nicht ...

Wir Bürgerbahner verteidigen trotz aller konkreten Bahnkritik leidenschaftlich die Eisenbahnen und den Öffentlichen Verkehr in Deutschland. Weil wir sie mehr denn je brauchen. Sie sind mit Abstand die beste Alternative zum Chaos auf den Straßen. Die meisten Fahrgäste nutzen die Bahn aktiv. Breiten sich am Platz aus, hantieren mit Laptop und Smartphone, Lesen, manche Frauen handarbeiten und Langreisende halten hin und wieder ein Nickerchen. Und die Bahn ist trotz hoher Fernverkehrspreise immer noch eine Familien- und Gruppenreisbahn. Familien spielen mit Kindern. Gruppen machen fröhlich Stimmung. Für viele ist die Wahl der Eisenbahn als Verkehrsmittel Ergebnis einer sinnvollen zeitökonomischen Entscheidung. Viele Millionen Fahrgäste machen das täglich, nutzen den unschätzbaren Systemvorteil der Bahn und sind aktiv beim Bahnfahren.

Mehr von der Schweiz lernen

Trotzdem sind wir sauer auf viele konzeptionelle Fehlentscheidungen aus den Chefetagen der Deutschen Bahn und der Verkehrsressorts. Und wünschen uns eine strategische Neuausrichtung, die sich an den strategischen Weichenstellungen unseres großen Vorbilds, der Schweiz orientiert. Das eidgenössische integrierte System der nationalen und kantonalen Bahnen mit ihren Fernverkehrs-, Nahverkehrs- und Güterverkehrsangeboten wurde

kontinuierlich gepflegt. Und kommt ohne Unsinnprojekte der Hochgeschwindigkeit aus. Bei ihnen braucht man nicht reservieren. Die Netzkapazität wird stetig erweitert. Es gibt es keine komplizierten Relationstarife. Und schon gar keine Zugbindung. Da fahren tolle neue InterRegio-Züge. Da reisen die Meisten mindestens mit dem Halbtax-Abo, der SBB-BahnCard. Und bei den Vielfahrern ist das Generalabo weit verbreitet. In der Schweiz sind mehr ÖV-Abos im Umlauf als zugelassene Autos. Die Bahn ist dort ein universeller Schlüssel zur Mobilität. Vier große Volksabstimmungen haben in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten ein klares Bekenntnis zur Eisenbahn und ihrem Investitionsbedarf gebracht. Diese breite Verankerung im Volk verdankt die Bahn ihrer regional ausgewogenen Investitions- und Angebotsstrategie. Da wurden keine Regionen abgehängt, keine Stilllegungsprogramme exekutiert. Weil es ein fundiertes Systemdenken bei den Entscheidern gibt. Die Bahnen ruhen sich auch nicht auf den Lorbeeren bisheriger Erfolge aus, sondern kämpfen permanent um die nötigen Angebots-erweiterungen. Die mit Augenmaß und ohne exorbitant teure und langwierige singuläre Projekte umgesetzt werden. Kurzum, in der Schweiz wird der öffentliche Verkehr mit System gefördert.

Die Rolle der Auto- und Straßenlobby

In Deutschland gibt es solches Systemdenken nur bei der Konkurrenz, der Straßen- und Autoverkehrslobby. Da wird weiter unersättlich an den Neu- und Ausbauprogrammen gearbeitet, da haben die Regionen und Kommunen endlose weitere Ausbauwünsche für mehr Straßen- und Parkraumkapazität. Deswegen dürfen wir mit unserer Kritik nicht der Straßenverkehrslobby Steilvorlagen bieten. Motto: die Bahn kann es nicht. Also müsse der Straßenverkehr die wachsende Mobilität sichern. Der Straßenverkehr dürfe nicht durch die Bemühungen um mehr Klimaschutz und eine faire, verursachergerechte Bemaßung und ein Bremsen beim Straßennetausbau behindert werden. Von der Autolobby wird die Bahnkritik genüsslich und zynisch aufgegriffen – der Öffentliche Verkehr und die Bahn seien nicht attraktiv und leistungsfähig genug; seien nicht mehr ausreichend finanzierbar. Sie werden als chronische Defizitbringer diskreditiert. Die extrem hohen direkten und indirekten Kosten des Straßenverkehrs für seine Netze und seinen Parkraum, seine Emissionen, seine Unfälle werden von der deutschen Verkehrspolitik und den Medien weiterhin nicht prominent thematisiert.

Bahnkritik auch taktisch ausrichten

Deswegen müssen wir bei unserer Bahnkritik immer aufpassen, dass wir der Auto- und Straßenlobby keine Steilvorlagen geben, dass wir nicht Beifall von der falschen Seite provozieren. Ich appelliere an alle Bahnkritiker: operiert geschickt, taktisch klug, lasst Euch nicht instrumentalisieren, betont immer und überall, was Bahnen alles können und dass sie oberste Priorität brauchen und dass man die momentanen Schwierigkeiten mit einer besseren Bahnstrategie überwinden kann. Und dass die Autoverkehrsprobleme um ein Vielfaches größer sind, als die Probleme der Bahn.

Die Zeit ist reif für einen systematischen Neuanfang

Und an die Bahn, ihren neuen Vorstand und Aufsichtsrat und ihren Eigentümer im Bundestag und Bundesverkehrsministerium sowie Ihre Aufgabenträger bei den Ländern appelliere ich, dass sie endlich ihre Kritiker ernst nehmen und einladen in einen konstruktiven Dialog. Beginnen wir endlich einen Wettstreit um die besseren Ideen und Konzepte. Dafür bietet die Expertengruppe "Bürgerbahn- Denkfabrik für eine starke Schiene" eine faire Kooperation an. Und sie mahnt den Eigentümer, den Vorstand und den Aufsichtsrat, nicht wieder bevorzugt den Rat bei Automanagern, Luftverkehrsmanagern, Speditionsmanagern und Wirtschaftsberatern ohne Bahn-sachverstand zu suchen.

Ohne solche Strategiediskussionen besteht die Gefahr, dass die große Chance der erfreulicherweise bereitgestellten Mittel des Infrastrukturfonds wieder nur für sündhaft teure und ewig lang dauernde Großprojekte genutzt werden und die viel größere Zahl kleiner und mittlerer Maßnahmen, die nötig sind, um im ganzen Land wieder die Bahn zur Nr. 1 im Verkehr zu machen und überall für nachhaltige Mobilität zu sorgen, verpasst wird.

Zu den Autorinnen und Autoren

Thomas Gelling (*1965) ehemals als Lokomotivführer bei der DB Cargo AG tätig, ist seit vielen Jahren Leiter der Tarifabteilung der GDL. Er nahm an allen Tarifverhandlungen zwischen der GDL und der Deutschen Bahn und an vielen Tarifverhandlungen mit ihren Wettbewerbern in den vergangenen 20 Jahren teil.

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.

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.

Andreas Kleber gelernter Koch und Küchenmeister, Sommelier und Dipl.-hôt. (EH Lausanne) war 45 Jahre in der Hotellerie & Gastronomie im In- und Ausland u. a. in führenden Positionen tätig. Leitete mit seiner Frau 20 Jahre die Kleber-Post in Saulgau, danach das Thermenhotel Bad Herrenalb und zuletzt das Hotel an der Stadtmauer in Schorndorf. Er dürfte Deutschlands einziger Hotelier und Gastronom sein, der ausschließlich mit der BAHN in Europa reiste und der nie ein Auto besaß.

Dr. Johann-Günther König, (* 1952), verfasst als freier Autor Publikationen zu kulturhistorischen wie politökonomischen 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), kämpft seit Mitte der 1960er Jahre für eine Renaissance der Eisenbahnen und Straßenbahnen und eine bessere städtebauliche Integration des Schienenverkehrs. Von 1972–1985 war er in der BfLR des BMBau Referatsleiter für Infrastruktur. Danach war er bis 1995 Referatsleiter für Stadtverkehr und Verkehrsberuhigung im Städtebau- und Verkehrsministerium NRW. Danach war er bis 2011 Professor für Raumentwicklung an der Universität Trier. Bis 2024 war er Mitinhaber des raumkom Instituts für Raumentwicklung und Kommunikation. Er arbeitet als Verkehrsberater und ist aktiv im VCD, ADFC, Fuss e.V., Forum Mensch und Verkehr und Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene. www.heinermohheim.de

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

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“.

Heinz Otto Heinz Otto, (*1943) Mittlere Reife, nach Bundesbahn-Schlosserlehre, Ingenieurschule (nicht UNI), Schiffbau-Konstrukteur auf einer Werft mit dieser Erfahrung dann bei Prellbock-Altona e.V. das Thema "Energie und Klima" vertretend. E-Mail: ottoszuhause@t-online.de

Dr. Martin Schwager (*1952) ist seit frühester Jugend „bahnbewegt“ und folgte jahrelang den Plan-Dampfloks 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 Bahn-historie, -betrieb und -politik, Straßenbahn; aktiv bei Prellbock-Altona.

Jürgen Zimmermann (* 1966), Dipl. Ing. (FH), Gründungsmitglied und Vorsitzender der Bürgerinitiative Schwabentrasse e. V. (Bischt) zum Bahnprojekt Ulm-Augsburg, Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland und Mitglied im Koordinierungsteam Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene.

Christine Zander (* 1968) Künstlerin und Designerin, Freie Kunsthochschule und Designstudium und festangestellte Arbeit für Werbeagenturen – jetzt freiberufliche Arbeit als Art-Direktorin. Als Anwohnerin in Hamburg-Altona befasst mit den Themen: Stadtentwicklung, Bürger*innenbeteiligung, Folgen fehlgeplanter Megaprojekte, wie z. B. Bahnhofsverlegung, Sternbrücke und viele mehr. christine.zander@gmx.net



2024



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