



Bürgerinitiative Otze Schiene e. V. – BIOS e. V. | Sprecher:
Arnim Goldbach, Kapellenweg 2 | 31303 Burgdorf-Otze

An
Mitglieder von BIOS
Medien
Politik
Otze

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht:
Unser Zeichen:
Unsere Nachricht:

E-Mail: Arnim.Goldbach@gmx.net
Telefon: (0 51 36) 8 44 63
Mobil: 0171 / 82 49 741
Homepage: www.bios-otze.de

Datum: 04.11.2024

Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Inhalte der Tagung: „Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse“ vom 12. bis 13.09.2024, Ev. Akademie Loccum (aus Sicht von BIOS)

(1) Zwei Personen vom Leitungsteam der BIOS – Arnim und Hajo Goldbach – nahmen auf Einladung der Ev. Akademie Loccum an einer Tagung mit dem Titel „Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse“ am 12./13. September 2024 teil. Obwohl das Thema die „BIOS-Agenda“ nicht vollständig abdeckt, waren doch viele wertvolle Informationen auch für uns zu erwarten. Und das Knüpfen neuer Kontakte sowie die Gespräche zwischen den offiziellen Tagesordnungspunkten sind erfahrungsgemäß auch nicht unwichtig. Schließlich hatte auch die Stadt Burgdorf Interesse an dieser Veranstaltung, konnte aber selbst nicht teilnehmen (Jan-Hinrich Brinkmann).

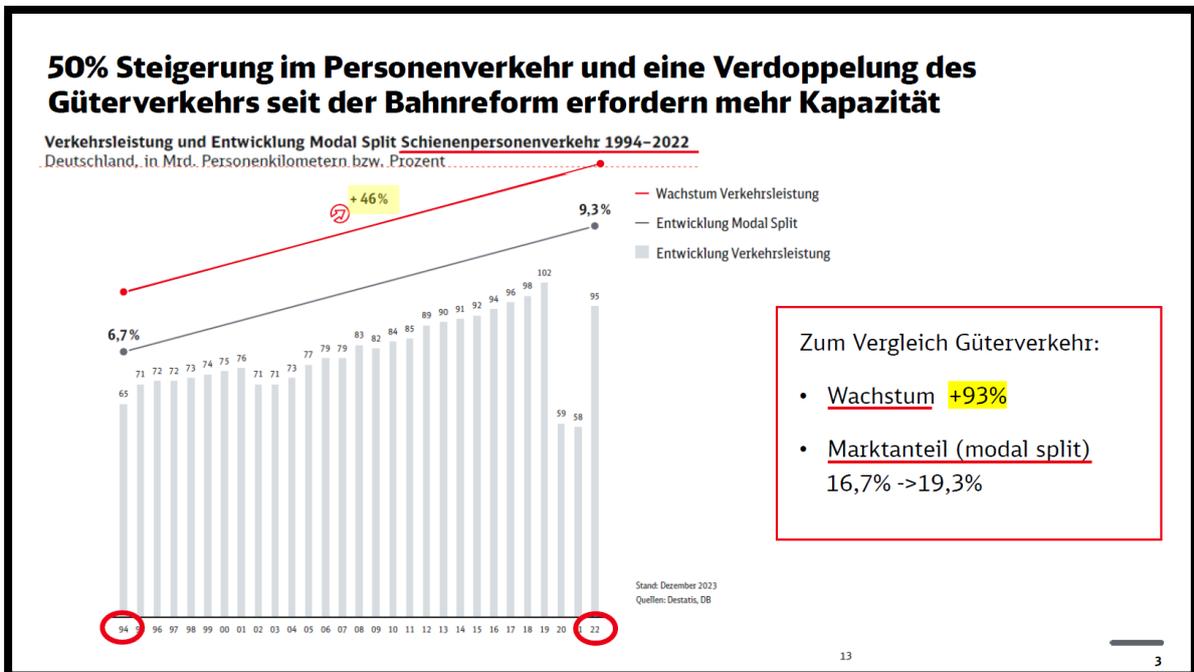
(2) Das Programm zeigt die folgende Abbildung aus dem Tagungsflyer.

Wie leicht erkennbar, drehte sich „alles“ um die Schieneninfrastruktur und deren Finanzierung (auch mit interessanten Bezügen zur Schweiz und zu Österreich). Da wir hier vor Ort von allen Infrastrukturmaßnahmen betroffen sind bzw. wären, haben wir vor allem auf die Konsequenzen für uns geachtet. Immerhin soll ja in Otze selbst (von uns geforderte) Infrastrukturmaßnahmen ergriffen werden (vor allem Unterführung, aber auch Lärmschutz).

Donnerstag, 12. September 2024		
14:00	Begrüßung und Einleitung <i>Dr. Joachim Lange</i> , Evangelische Akademie Loccum <i>Dr. Carla Eichmann</i> , Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Hannover Deutschlandtakt und Deutschlandtempo	
14:10	Deutschlandtakt und Deutschlandtempo: Was hat der Bundesgesetzgeber 2023 beschlossen? Wo stehen wir in der Diskussion? <i>Dr. Jörg Sandvoß</i> , ehem. Konzernbeauftragter Gemeinwohlorientierte Infrastruktur der DB AG, Darmstadt	Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Schuldenbremse und die finanziellen Konsequenzen für die Schiene:
14:40	Was bedeutet das für die Planung und Genehmigung von Bundes schien enwegen und die Möglichkeiten einer guten Bürgerbeteiligung? <i>RA Dr. Holger Schmitz</i> , Noerr Partnerschaftsgesellschaft mbB, Berlin Gemeinsame Diskussion	19:30 Die Finanzierung von Sanierung, Aus- und Neubau der Bundes schien enwege nach dem Urteil zur Schuldenbremse <i>Michael Theurer</i> , MdB, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Berlin (online)
15:30	Kaffee und Kuchen	Verlässliche Finanzierung der Bahninfrastruktur: Schweizer Erfahrungen mit Schuldenbremse und Fondslösungen – (was) kann Deutschland davon lernen? <i>Dr. Frank Schley</i> , SchleyConsult, Bern Gemeinsame Diskussion Anschl. Gelegenheit zum informellen Austausch
16:00	Was ist der Deutschlandtakt – welche Vorteile bietet er wem? <i>Philipp Schröder</i> , Marktverantwortlicher Consulting, SMA und Partner AG, Zürich Offene Fragen beim Deutschlandtakt-Konzept <i>Peter Westenberger</i> , Geschäftsführer, DIE GÜTERBAHNEN, Berlin Bedarfsplanung, GVFG-Förderung, Streckenzanierung ... und was braucht's noch für den Deutschlandtakt? <i>Dr. Carla Eichmann</i> , Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Hannover Gemeinsame Diskussion	Freitag, 13. September 2024 08:15 Einladung zur Morgenandacht, anschl. Frühstück Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach? 09:30 Überlastung der Schienenwege und der Bedarf einer zügigen Ausweitung der Netzkapazität <i>Dr. Karl-Heinz Rochlitz</i> , Bundesnetzagentur, Bonn In Stein gemeißelt oder moving target? Langfristige Infrastrukturplanung in Zeiten des Wandels von Klima, Gesellschaft und Technik <i>Dr. Thomas Rössler</i> , Geschäftsführender Gesellschafter, HTC Hanseatic Transport Consultancy, Hamburg Stehkaffee
18:30	Abendessen	11:00 Wie können die Perspektiven von Kommunen, Verbänden und Initiativen aufgenommen werden? <i>Ilana Schröder</i> , Technische Universität Braunschweig Infrastrukturplanung zwischen bundespolitischen Entscheidungen und lokaler/regionaler Beteiligung Diskussion <i>Rainer Remppe</i> , Landrat, Landkreis Harburg, Winsen (Luhe) <i>Malte Diehl</i> , Vorsitzender, Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Niedersachsen/Bremen e. V., Oldenburg <i>Ilana Schröder</i> , TU Braunschweig 12:30 Mittagessen 13:30 Wie weiter mit Deutschlandtakt und Deutschlandtempo? Abschlussdiskussion <i>Minister Olaf Lies</i> , Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Hannover <i>Udo Schiefner</i> , MdB, Vorsitzender Verkehrsausschuss, Deutscher Bundestag, Berlin (online) <i>Matthias Gastel</i> , MdB, Mitglied der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen im Verkehrsausschuss, Deutscher Bundestag, Berlin (online) <i>Thomas Bareiß</i> , MdB, Obmann der CDU/CSU-Fraktion im Verkehrsausschuss, Deutscher Bundestag, Berlin (online) <i>Ingrid Felipe</i> , Vorständin Infrastrukturplanung und -projekte, DB InfraGO AG, Frankfurt a.M. (online) 15:00 Ende der Tagung/Stehkaffe 15:20 Abfahrt des Busses nach Wunstorf (Ankunft ca. 16.00 h) Aufgrund der Sitzungswoche des Deutschen Bundestages werden die MdBs online zugeschaltet.

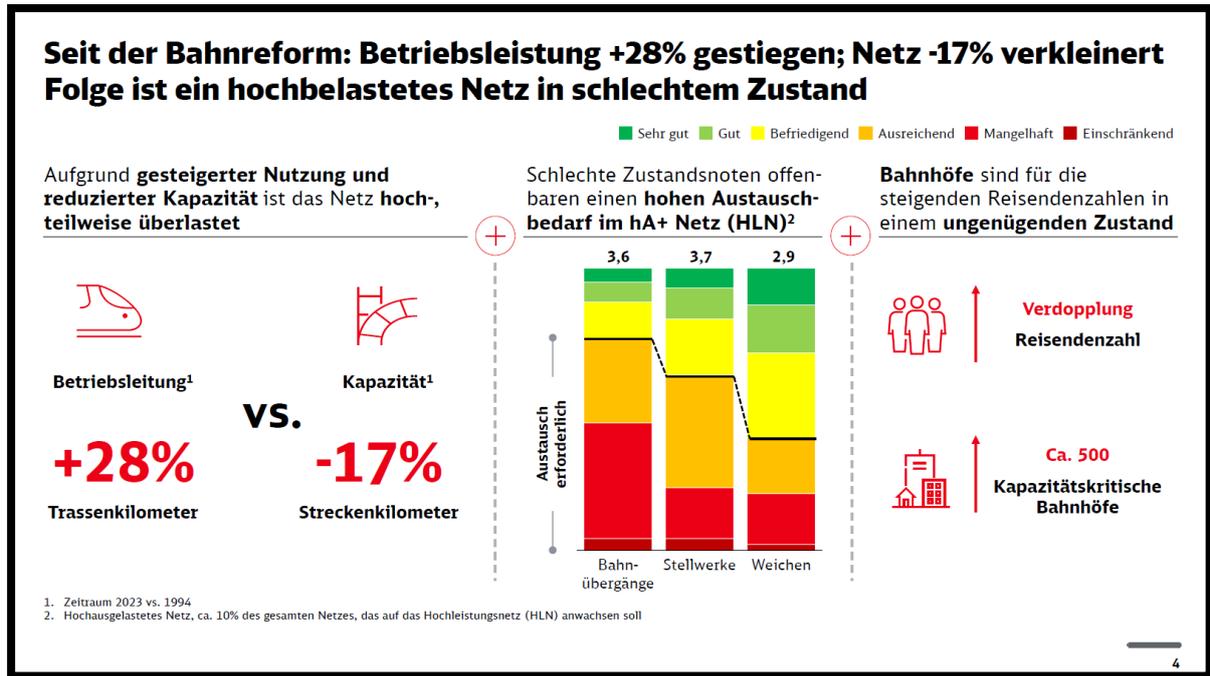
(3) Die folgenden Abbildungen sind ausgewählten Vortragsfoliensammlungen entnommen (eigene Kommentare kursiv):

Vortrag: Dr. Jörg Sandvoß, Initiative Deutschlandtakt:

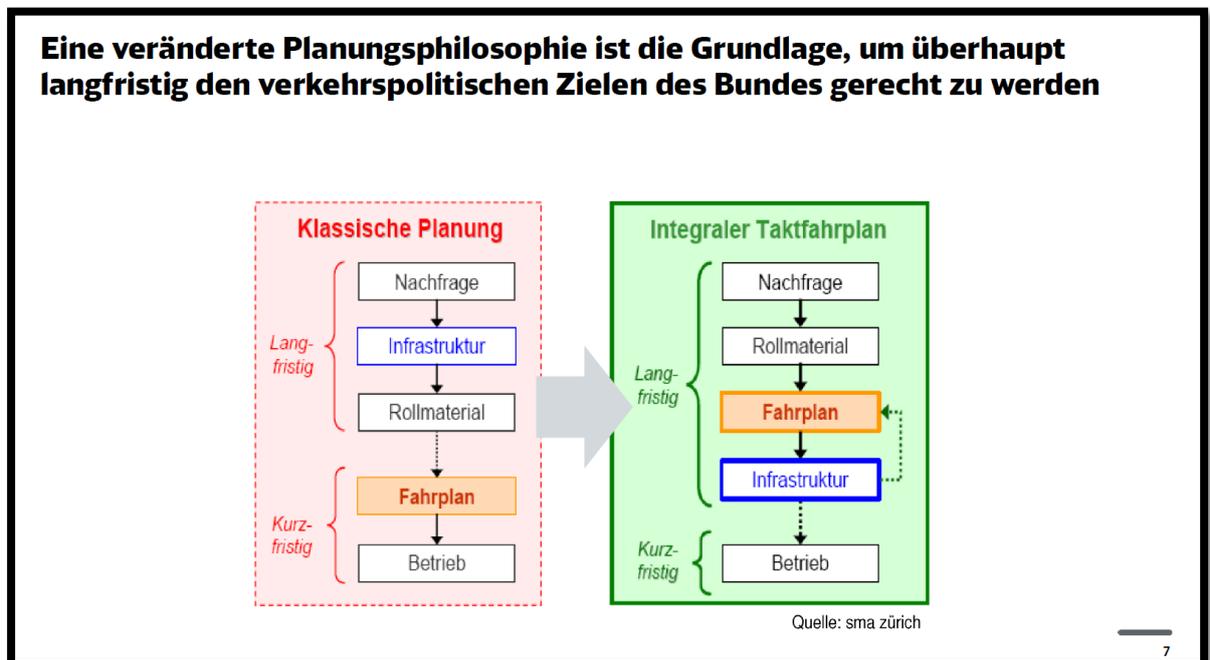


Seit der formalen Bahnprivatisierung (Umwandlung Bundesbetrieb § 26 BHO in eine Aktiengesellschaft/AG) ist das Wachstum der Leistungen auf der Schiene klar erkennbar, ohne dass die Infrastruktur auch mitgewachsen ist. Das beweist ganz klar die

nächste Grafik. Außerdem ist festzustellen, dass bis 2015 die Netto-Investitionen in das Schienennetz sogar negativ gewesen sind, d. h. die Abschreibungen waren höher, als die getätigten Investitionen.



Grundstruktur des Modells „Deutschlandtakt“ (in welcher konkreten Form auch immer) im Vergleich zum „klassischen Modell“:

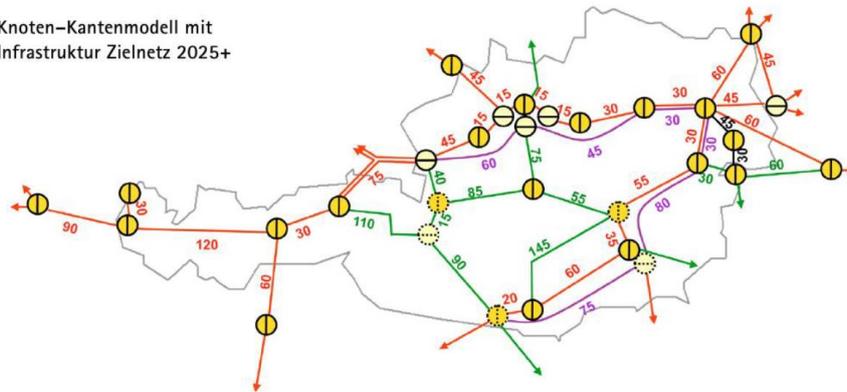


Nachfolgend ein Vergleich mit Österreich und anderen Staaten hinsichtlich der Investitionsbereitschaft in das Bahnwesen:

Am Beispiel Österreich sieht man die Festlegung der Zielfahrzeiten in Kombination mit der Knotenstruktur an den Umsteigebahnhöfen



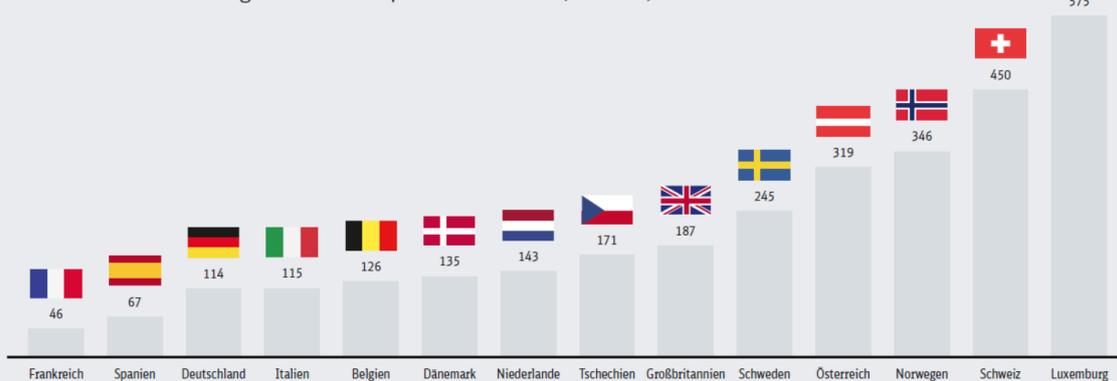
Knoten-Kantenmodell mit
Infrastruktur Zielnetz 2025+



8

Hier wird deutlich, dass ein Taktfahrplan nicht nur auf „ganze viertel Stunden“ ausgerichtet sein muss, und erst recht nicht auf „ganze halbe Stunden“ (s. z. B. 80 Minuten).

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2022



Quellen: Allianz pro Schiene, Eurostat und UIC

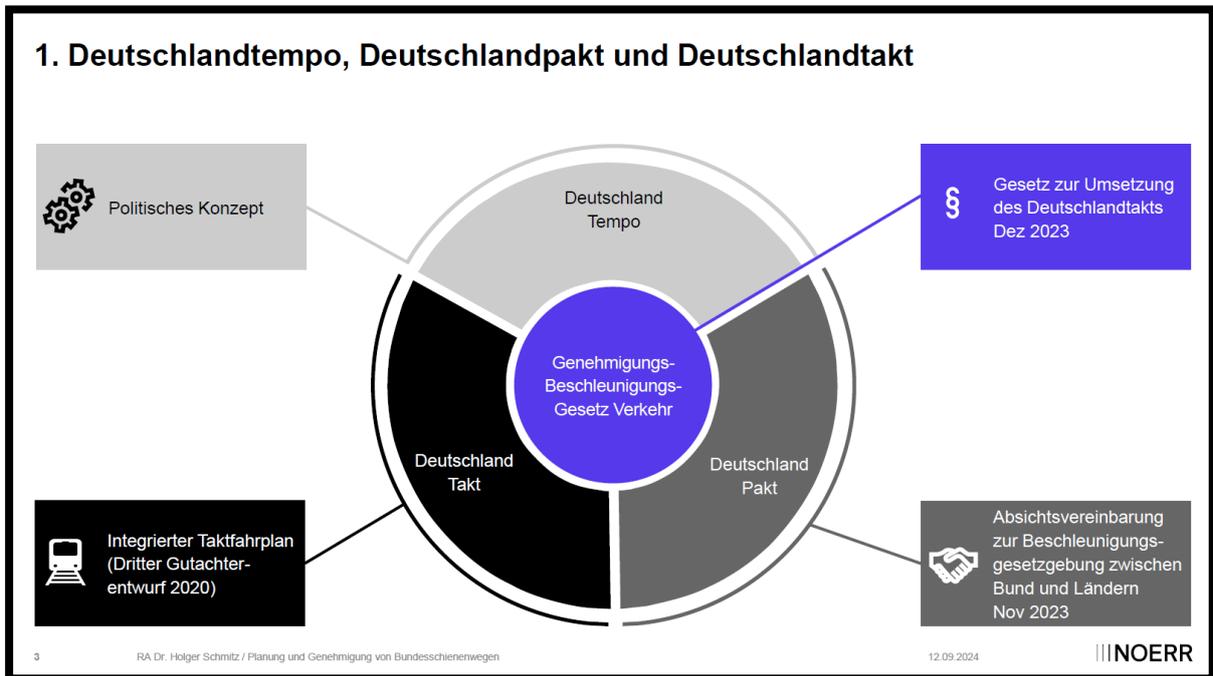
11

Die Geschwindigkeit wird nicht als wichtigstes Ziel des DT angesehen, sondern Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Diese Prioritätensetzung unterstützen wir.

Österreich und auch die Schweiz werden häufig als Vorbild für Deutschland genannt. In beiden Ländern wurde das Bahnwesen nicht privatisiert, in Deutschland dagegen schon – wenn auch „nur“ formal durch die Wahl einer privatrechtlichen Rechtsform (Aktiengesellschaft: AG), während der Bund vollständiger Eigentümer (100 %) geblieben ist (Reform 1994). Ob die reine formale Privatisierung ein Grund für die Schienenprobleme in Deutschland ist, ist schwer nachweisbar. Allerdings war es nur dadurch möglich, die DB an die Börse bringen zu wollen, was erst 2008 zurückgenommen wurde. Ein angestrebter Börsengang mit entsprechender Marktorientierung kann

grundsätzlich aber schon als Problem gesehen werden, da aufgrund des hohen Fixkostenanteils des Bahnwesens Marktmechanismen dysfunktional wirken können.

RA Dr. Holger Schmitz:



Die Raumordnungsplanung ist in Niedersachsen nur alle 10 Jahre überprüfungspflichtig. Da gibt es (zu) viel Raum für Aktivitäten der DB hinsichtlich einer NBS. Diese Frist sollte verkürzt werden. Außerdem muss zwischen Beschleunigung der Planung und der Bürgerbeteiligung ein sinnvoller Ausgleich geschaffen werden.

Peter Westenberger, DIE GÜTERBAHNEN:

Welche Rolle spielt Geschwindigkeit?

- Rüdiger Grube, DB 2012: „Ein Zug, der in Deutschland 250 fährt, ist schnell genug.“
- 2018 kehrt der dominante Fernverkehrsbetreibers DB zum Ziel von V_{max} 300 km/h bzw. Reisezeit unter 4 Stunden v.a. auf bestimmten Relationen zurück – Prämisse im Deutschlandtakt-Zielfahrplan
- Die Kapazität (in Zugzahlen) steigt mit sinkenden Geschwindigkeitsdifferenzen und sinkendem Zugabstand (Bremsweg! Sicherheitstechnik!)

NEE Offene Fragen beim Deutschlandtakt-Konzept 12. September 2024 12

Welche Rolle spielt Geschwindigkeit?



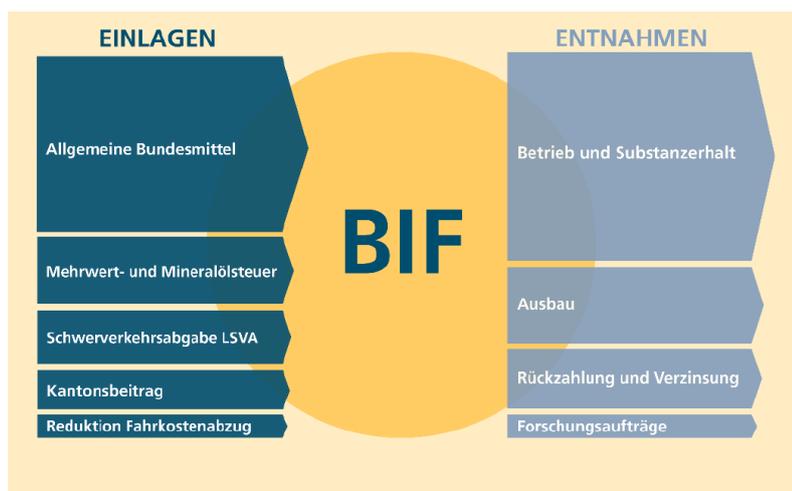
- Reale Reisezeiten im Personenfernverkehr werden nicht nur vom Anteil von Hochgeschwindigkeitsstrecken, sondern auch vom Gesamtreiseweg sowie der Führung von Linien und Strecken (insb. Einfahrbereichen in großen „Knoten“) bestimmt
- Im Güterverkehr sind vor allem eine durchgehende Elektrifizierung/Achslasten/Steigungen/Lichtraumprofile (= streckenseitig) sowie Zahl und Dauer der Überholungshalte sowie Richtungswechsel maßgeblich für die Transportdauer
- Reisezeitverkürzungen werden in der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Rechnung potenzieller Infrastrukturinvestitionen stark positiv gewichtet



Die Aussage von Grube macht nach wie vor Sinn, v. a. vor dem Hintergrund, dass noch höhere Geschwindigkeiten einen überproportionalen Energieverbrauch und Verschleiß verursachen. Und wenn dann noch die Geschwindigkeit bei der Nutzen-Kosten-Analyse (NKV) ein besonders hohes Gewicht erhält, überrascht es nicht, dass langsamerer Schienenverkehr – z. B. der Güterverkehr (SGV) – im Vergleich zum SPFV schlechter abschneidet.

Dr. Frank Schley: Schweizer Modell der Finanzierung der Bahninfrastruktur

Bahninfrastrukturfonds (BIF)



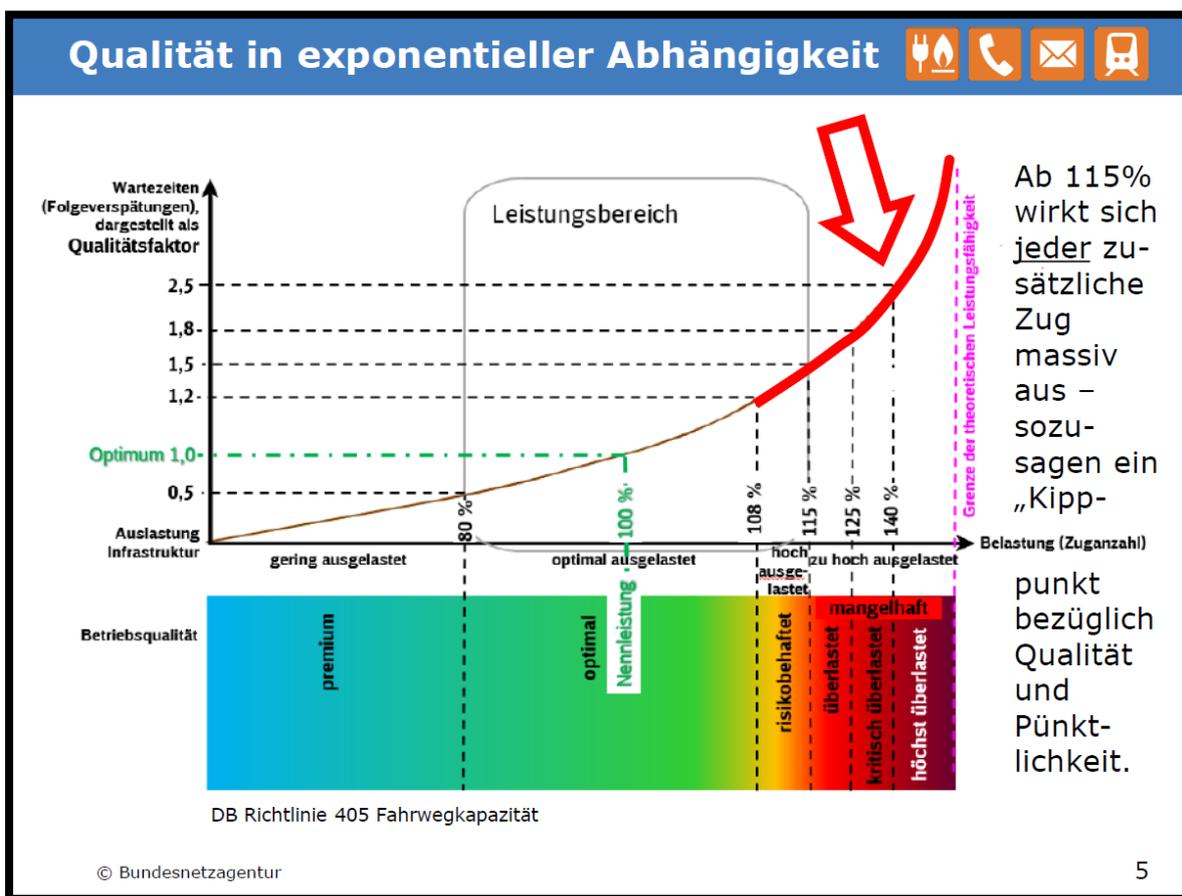
Das scheint – bei allen Problemen im Einzelnen – eine gute Möglichkeit der stabilen Finanzierung der Bahninfrastruktur zu sein, begleitet von einem zielorientierten Bahnmanagement mit Leistungsvereinbarungen. Außerdem wird nur eine Rentabilität von

0 % angestrebt, bei der DB aber soll sie größer als 0 % sein (s. o. bereits zur Privatisierung und zum geplanten Börsengang) Aber: Geringe Auslastung der Bahn in der Schweiz (SPFV: ca. 30 % / SPNV: ca. 20 % - in Deutschland deutlich höher: s. Anhang) und scheinbar wenig effiziente Formen der Mittelverwendung, weil einige Ziele – z. B. Ökologie – aus dem Blick geraten sind.

Allerdings auch hier muss konstatiert werden, dass die veranschlagten Kosten (z. B. im BVWP 2030) deutlich unter den derzeit zu erwartenden Kosten liegen werden (Dr. Carla Eickmann, Nds. Verkehrsministerium).

Ein weiterer Vergleich mit spezielleren technischen Daten wird unten in der übernächsten Abbildung gezeigt.

Dr. Karl-Heinz Rochlitz, Bundesnetzagentur:



Aber: Ab 115 % Belastung kann es sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirken, muss es aber nicht, v. a. wenn andere Maßnahmen ergriffen werden. Das hat Auswirkungen auf die Frage: Reicht ein kapazitätserweiternder Streckenausbau?

Um hier Abhilfe zu schaffen, soll (nach Informationen des BMV) das Eigenkapital erhöht werden, aber nur für das Netz (DB InfraGO), weil sonst Wettbewerbsverzerrungen zu erwarten sind. Die DB InfraGO soll vom BMV deutlich stärker geführt werden, was u. E. aber konzernrechtlich problematisch wäre, da die DB InfraGO eine Tochter der DB AG (Holding) ist.

Dr. Thomas Rössler:

HTC Höhere Leistungsfähigkeit des Netzes inklusive der Knoten eine Folge eines grundlegend anderen Infrastruktur- bzw. LST-Konzepts?

- Infrastruktur-Eckdaten SBB (ÖBB)

Kriterium SBB	Dim.	2019	2020	2021	2022	2023	ÖBB 2023
Betriebene Strecken	km	3.236	3.260	3.265	3.265	3.266	4.935
Signale für Zugfahrten	Anzahl	34.271	34.330	35.000	36.382	36.288	25.888
Signale	je km	9,44	9,50	9,33	8,97	9,00	19,06
Stellwerke in Betrieb	Anzahl	508	510	503	496	492	653
- km Strecke je Stw.	km	6,37	6,39	6,49	6,58	6,64	7,56
Elektrifizierungsgrad	%	100	100	100	100	100	76,3
Mit ETCS ausgerüstetes Normalspurnetz	%	100	100	100	100	100	12,5
Anschlussgleise	Anzahl	551	541	530	514	510	547

- Infrastruktur-Eckdaten DBN/InfraGo

Kriterium DB	Dim.	2019	2020	2021	2022	2023
Betriebene Strecken	km	33.423	33.399	33.401	33.469	33.464
Steuernde Signalanlagen	Anzahl	2.562	3.851	3.847	3.854	3.838
Signale	je km	1.304,57	867,28	868,23	868,42	871,91
Stellwerke in Betrieb	Anzahl	508	510	503	496	492
- km Strecke je Stw.	km	65,79	65,49	66,40	67,48	68,02
Elektrifizierungsgrad	%	60,88	60,98	61,50	61,72	62,31
Mit ETCS ausgerüstetes Normalspurnetz	%	0,9574	1,0210	1,2155	1,2848	1,5479
Anschlussgleise	Anzahl	2.337	2.329	2.314	2.323	2.318

Quelle: SBB, DBAG, ÖBB.
Hanseatic Transport Consultancy

Hier zeigen sich tatsächlich einige fundamentale Unterschiede: z. B: ETCS-Ausstattung (European Train Control System).

Ilana Schröder:

Kriterien guter Bürgerbeteiligung

- ▶ Frühzeitigkeit
- ▶ Fairness
- ▶ Transparenz
- ▶ Effektivität
- ▶ Nutzung von Unterstützungsangeboten

Comparative Politics and Public Policy
Evangelische Akademie Loccum | Tagungsthema: Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse
Wie können die Perspektiven von Kommunen, Verbänden und Initiativen aufgenommen werden?
Ilana Schröder
13.09.2024

Diese Kriterien fordern wir seit Anfang an ein – und wir versuchen (als BIOS), sie selbst zu erfüllen.

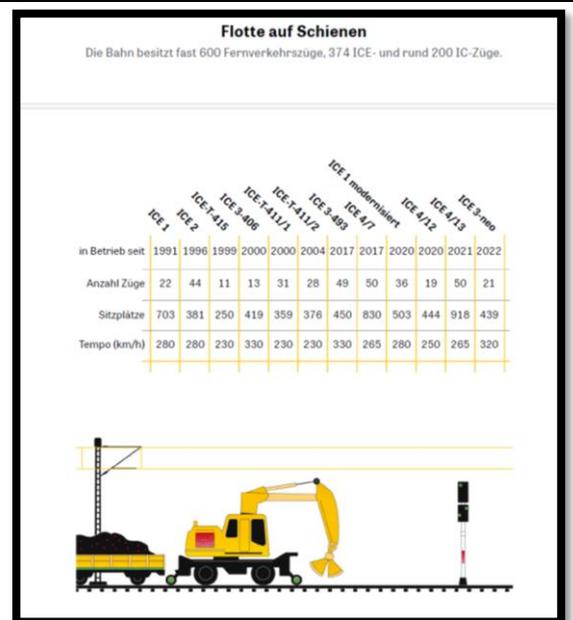
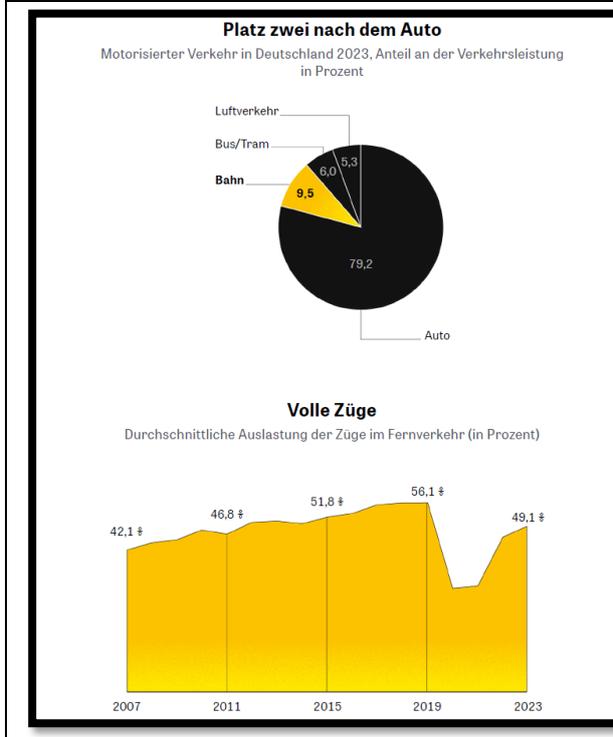
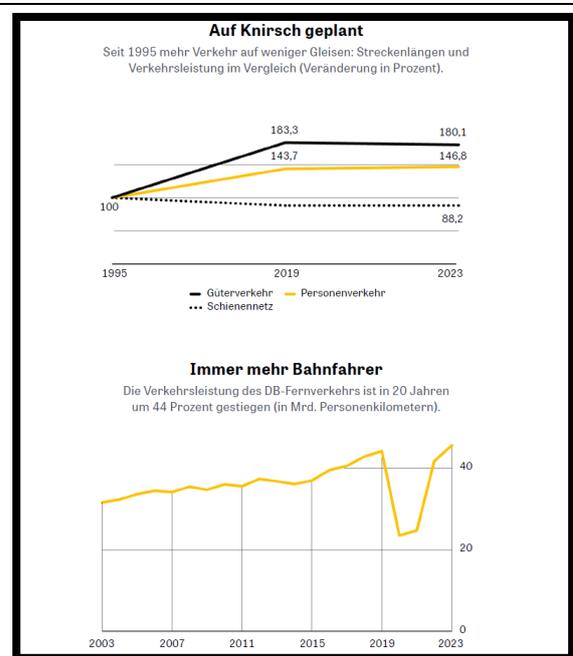
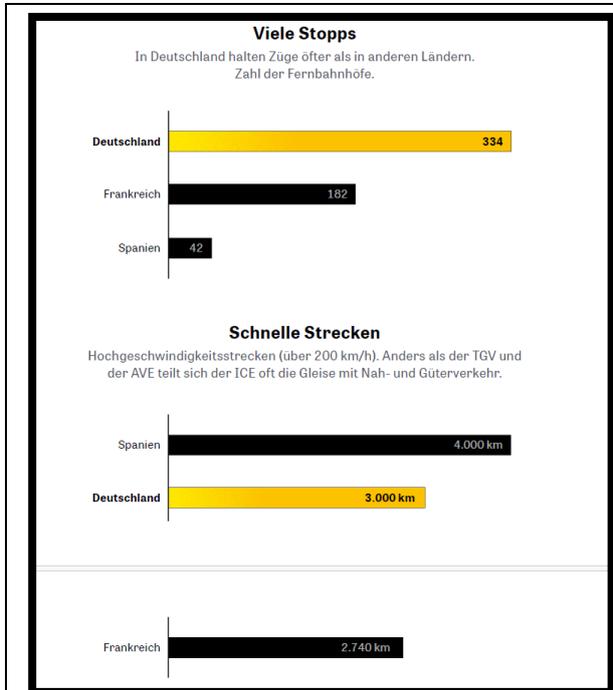
Weitere Daten visuell aufbereitet finden sich im Anhang (aus: Die Zeit, 02.10.2024, S. 40 f.).

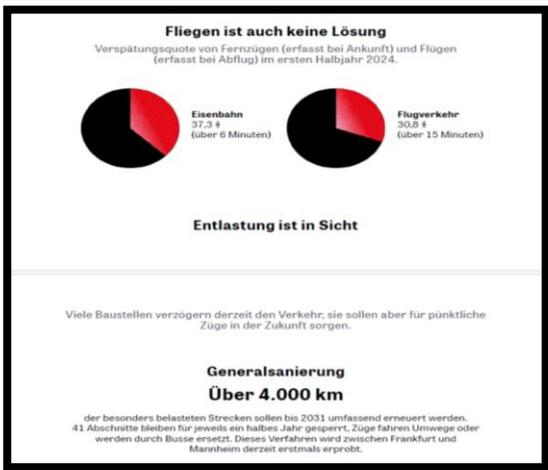
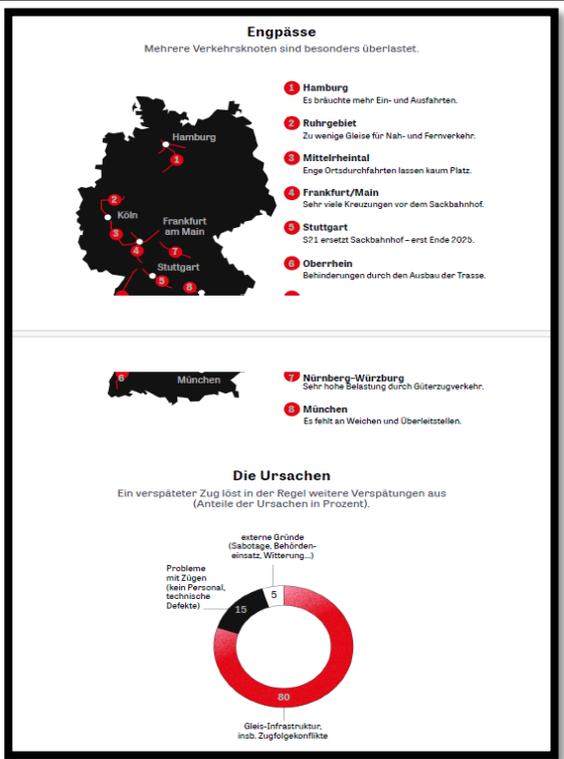
(4) Folgende Punkte sollen hier darüber hinaus herausgestellt werden (*eigene Stellungnahme kursiv*):

- Die geringe und gesunkene Pünktlichkeitsquote (s. Anhang) spiegelt die Probleme der Bahnleistungen anschaulich wider. Sie beträgt im Fernverkehr (SPFV) nur noch gut 60 %. Das hat vielfältige Ursachen. *Das Problem mit der Zuverlässigkeit ist aber noch größer, denn die Pünktlichkeitsquote enthält nicht die Menge der ganz ausgefallenen Züge. Das wurde uns bestätigt, und wir haben diesen „statistischen Mangel“ kritisiert.*
- Ein Ausbau einer zweigleisigen Strecke um nur ein drittes Gleis soll nach Berechnungen „nur“ etwa 30 % mehr Kapazität bringen, ein zweigleisiger Ausbau, als ein drittes und viertes Gleis, dagegen 100 % mehr Kapazität. Das könnte für die Bestandsstrecke Asshausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover/Lehrte von Bedeutung sein; gleichwohl ist für die Strecke Celle – Lehrte kein zusätzliches Gleis vorgesehen.
- Auch die vollständige Digitalisierung der Schienenstrecken (Trassenführungen) mit dem ETCS (Electronic Train Control System) – also dem vollelektronischen Zugsteuerungssystem ohne gesonderte Signalanlagen – soll vermutlich nur bis zu 10 % mehr Kapazität bringen. *Da haben wir aber selbst Zweifel: Denn mit weiteren Maßnahmen – wie etwa Überhol- oder Ausweichgleise – dürfte der Kapazitätsnutzen deutlich höher liegen. Allein durch die Zugfolgeverdichtung von 5 auf 3 Minuten dürfte c. p. bis zu 80 % mehr Kapazität möglich sein.* Nach Informationen der ETCS-Planung (ETCS – L20S – 2.1, Nr. 211-213 – Stand: 04/2024) könnte die Strecke Lehrte – Celle (und weiter nach Cuxhaven) „bis 2029/06“ mit ETCS ausgestattet werden, zumal „unsere“ Strecke eine sog. TEN-Strecke (Transeuropäisches Netz) und damit – vor allem für den Güterverkehr – besonders wichtig ist (und da spielt sicherlich auch der MegaHub in Lehrte-Ahlten eine wichtige Rolle).
- Immer wieder wird die Schweiz als Vorbild für gute Schieneninfrastruktur und damit verbunden pünktliche Zugverbindungen genannt. Das gilt vor allem für die Taktfahrplan in der Schweiz, der ja auch für den „Deutschlandtakt (DT)“ eine Vorbildfunktion einnimmt bzw. einnehmen soll. Und tatsächlich wird in der Schweiz deutlich mehr in die Schieneninfrastruktur investiert (auch in Österreich) als in Deutschland (s. o.). Gleichwohl hat auch die Schweiz mit Problemen zu kämpfen, die in einer Evaluation konkretisiert und untermauert werden sollen. So liegt die Auslastung der Züge im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) nur bei etwa 30 % (wie oben bereits belegt). Was das für die zukünftige Finanzierung bedeutet, müsse sich erst noch zeigen, so eine Aussage eines Referenten. Für Deutschland bedeutet das, dass nicht unbedingt ein DT nach dem 3. Gutachterentwurf „alternativlos“ sei (30 Minutentakte bzw. 60 Minutentakte), sondern dass es auch alternative Zeitfolgen geben müsse (so etwa in Österreich). Das hätte erhebliche Auswirkungen auf die Frage „Neubaustrecken: ja oder nein“, denn dann müssten nicht unbedingt Zuggeschwindigkeiten von 300 km/h anvisiert werden, was ohnehin energieverbrauchswirtschaftlich und ökologisch hier in Deutschland sehr fragwürdig wäre. Da mag man sich an das Wort vom ehemaligen Konzernchef Grube erinnern, der verlauten ließ, dass er ein Tempo bis 250 km/h für völlig ausreichend halte (s. oben).

(5) Als neuen Kontakt (wie eingangs schon betont) können wir vermelden: die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion im Niedersächsischen Landtag Dr. Dörte Liebethuth (Landtagsabgeordnete für Achim, Verden und den Landkreis). Zusammen mit Thordies Hanisch haben wir da einen noch engeren Draht zur Landesverkehrspolitik. Und mit Heike Köhler (CDU) als Nachrückerin für Bernd Althusmann (Verfechter von Alpha-E) haben wir sogar noch einen zusätzlichen Kontakt nach Hannover.

Anhang: Die DB und der Schienenverkehr in Zahlen und Grafiken (Quelle: Die Zeit - online, 02.10.2024, Druck: S. 40 f.)





- 1971 Intercity-Züge (nur 1. Klasse, alle zwei Stunden)
- 1973 Baubeginn erste Hochgeschwindigkeitsstrasse (Hannover-Würzburg)
- 1979 IC-Netz (1. und 2. Klasse, Stunden-Takt)
- 1981 Einführung ICE
- 1992 Einführung BahnCard
- 1994 Deutsche Bahn AG, Auflösung Reichsbahn der Ex-DDR
- 1997 Erste DB Lounge in Frankfurt/Main
- 1998 Zugunglück in Cochem, 101 Tote
- 1999 Digitales Ticket
- 1999 Hartmut Mehdorn wird Bahschef.
- 2006 WLAN Internet im ICE
- 2007 Abschaffung der Raucherabteile
- 2008 Bundesregierung stoppt den Börsengang der Bahn AG.
- 2009 App "DB Navigator"
- 2017 Hochgeschwindigkeitsstrasse Berlin-München
- 2020 Höchster Schuldenstand der Bahn: 29,3 Mrd. Euro

