

Beitrag anlässlich der »Horber Schienen Tage« 2012 von Dr. Fritz Herrenbrück:

Bahncard, Bahnreform, Bürgerwille

Unvollständige Gedanken zum Tagungsthema 2012: Die Schiene — Rückgrat des Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren,

für viele Landstriche und für viele Transportaufgaben in unserem Land hört sich das Tagungsthema »Die Schiene — Rückgrat des Verkehrs« beschämend *naiv* an. Andererseits ist es nicht nur *naiv*, sondern geradezu *sträflich*, die Aufgaben der Schiene weiterhin derart zu konzipieren, wie dies gegenwärtig an allzu vielen Stellen geschieht. Das will ich nur an einem einzigen Beispiel verdeutlichen. Das Leitungsteam der »Horber Schienen Tage« hat sich erlaubt, der Einladung zur Anmeldung einen Link zu S21 anzufügen.¹ Wer die angegebene sma-Studie aufruft und zur Kenntnis nimmt kann wohl nur sagen: mit S21 wird der Bahn das Rückgrat *gebrochen*.

Das Tagungsthema »Die Schiene — Rückgrat des Verkehrs« ist geradezu *wegweisend*. Denn jede Gesellschaft und jedes Verkehrskonzept hat Gestehungskosten, und unsere gegenwärtigen verkehrlichen Gestehungskosten sind schon jetzt viel zu hoch. Der Umweltproblematik können wir nicht weiterhin allein nur durch Verweis auf künftige technische Errungenschaften ausweichen; sie erfordert eine umgehende, einschneidende, wenn nicht sogar eine radikale Veränderung unseres Verkehrswesens.²

Bisher schwerlich Aufbruch in ein sinnvolles Bahnzeitalter

Vieles, sehr Vieles befindet sich im Auf- und Umbruch, zum Teil den Atem beraubend, zum Teil aber auch in erstaunlichem Maß Mut machend. Meine erste These lautet: in unserem gegenwärtigen Wirtschaftssystem hat die Bahn im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik letztlich keine allzu rosige Zukunft. Im Blick auf Bahncard, Bahnreform, Bürgerwille und BVWP 2015 will ich das kurz verdeutlichen:

1) Die »Horber-Schienen-Tage« finden zum 30. Mal statt — die Deutsche Bahn AG feiert 20 Jahre Bahncard. Erstere Veranstaltung hat Visionen, sehr überzeugende sogar, wie z.B. den Deutschland-Takt und das HGV-Netz.³ Von Visionen bei der Bahncard 50 habe ich bisher nichts vernommen. Dabei gibt es doch seit längerem sinnvolle Vorschläge, um die Kundenbindung zu vertiefen: BC 50 auch einsetzbar „für Reservierungen, Nachtzugaufschläge(n) und den ICE-Sprinter“, sowie u.a. „Weiterentwicklung ... zu einer Mobilitätskarte“.⁴

¹ Betriebsgutachten für Stuttgart: <http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=534>. Vgl. bes. die Seite „Erkenntnisse“ mit der Zusammenfassung: „Gesamtsystem nur sehr schwer beherrschbar“ (chart 1, Teil 3, S. 34).

² Vgl. z.B. „Entkopplung von Wirtschafts- und Güterverkehrswachstum“, in: GRV-Nachrichten Folge 94, Sept. 2012, S. 16a. Ob die auf S. 16b erwähnten Trolley-Trucks die geringen Finanzmittel optimal nutzen bedarf der eingehenden Klärung. — S. auch: Strukturwandel — Strategien für die Mobilität 2030, GRV-Nachrichten 94, S. 44f. — S. auch u. Ann. 18.

³ Vgl. H. Leister, Senkung der Trassenpreise ..., in: Horber Schienen Tage 30/1, S. 54ff. (vgl. ders., „Wir stehen kurz vor dem Durchbruch“, in: fairkehr 6/2012, S. 31f.); M. Rebmann, Fernbahn und Klimaschutz ..., in: ebd. 30/1, S. 66ff.

⁴ 20 Jahre Bahncard — dank VCD, in: fairkehr 6/2012, S. 13. Vgl. Thomas Naumann, Die schleichende Entwertung der

2) Der Geschäftsbereich Netz baut(e), wo er bzw. die Deutsche Bahn AG will, nicht was höchst sinnvoll ist und die Verkehrsaufgaben von morgen meistern kann, wie z.B. die Rheintalbahn mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von über 10! Es ist mehr als unverständlich, dass allzu viele Infrastrukturmaßnahmen so konzeptionslos durchgeführt wurden⁵ und werden, Baukosten derzeit geradezu explodieren,⁶ und nicht ganz allgemein an eine Streckenvorratshaltung gedacht wird, die sich nicht nach den gerade geplanten Fahrplandaten orientiert.

Hinzu kommt die Fehlkonstruktion der Bahnreform, dass der Fernverkehr eigenwirtschaftlich sein soll. Noch immer hat dieser nur einen Anteil am Verkehr im *einstelligen* Prozent-Bereich. Das müsste angesichts des vielen Geldes, das investiert wurde, zum sofortigen Umdenken und Umhandeln zwingen. Das Konzept, den Schienen-Fernverkehr unter dem Gesichtspunkt der Konkurrenz aufzubauen, erscheint überholt; dafür gibt es nun den Fernbus. Erforderlich ist, von der Netzstrategie her zu planen, vom Zusammenspiel von Fern- und Nahverkehr, dem Deutschlandtakt.

3) Das brandneue »Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung« gibt Hilfestellung für die Zeit, wenn die Raumordnung eingeleitet ist. Aber da liegt nicht das Hauptproblem, wie aus S21, der Startbahn in Frankfurt am Main usw. gelernt werden kann.

Die Einbindung der Öffentlichkeit, der Bürgerwille, muss nicht nur als äußerst komplexes, u.a. als mediengesteuertes oder möglichen Protest unterlaufendes⁷ Phänomen angesehen werden, letztlich muss der Sachverstand doch das letzte Wort behalten!⁸ Auch im 3. Jahrtausend gilt das tausendfach erwiesene Wort: vox populi (Die Stimme des Volkes) — vox Rindvieh.

Dass Sachentscheidungen gerade bei Großprojekten bei heutiger Gemengelage von politischen Rücksichten, Einflüssen von Lobbyisten, monetärem Denken und gängiger Lehre von Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaftlern nicht unbedingt nur den politisch Verantwortlichen zugeordnet werden können, dafür gibt es genügend Beispiele. Andererseits hat das erwähnte Handbuch mit seinem Hinweis auf ›Aufrichtigkeit, Offenheit, lösungsorientiertes Miteinander‹ recht, allerdings gehört diese Gesprächseinstellung in eine sehr frühe Planungsstufe;⁹ nur dann kann ein gutes Ergebnis herauskommen. Politik muss Vorrang vor der Wirtschaft haben, wie die Widerstandskämpfer um Helmut James von Moltke 1942 in Kreisau für den Tag X formulierten.¹⁰

BahnCard, in: Eisenbahn-Kurier 10/2012, S. 36ff. sowie die beiden Leserbriefe im Eisenbahn-Kurier 1/2013, S. 36f.

⁵ Als *ein* Beispiel dafür nenne ich die Trassierung der NBS Frankfurt-Köln, die inkompatibel ist mit anderen als gegenwärtig ICE3-Zügen und den *Lärm* im engen, bewohnten Rheintal belässt!

⁶ Vgl. z.B. bei der Breisgau S-Bahn für die Strecke Freiburg-Elzach: sie betrug 2009 in der Grobkostenplanung € 16,0 Mio, im Herbst 2012 bei der Vorplanung € 62,7 Mio, was einer Steigerung von 292% entspricht. — „Künftig erhält die DB pauschal 18 statt bisher 16 Prozent auf die Baukosten für die Planung der Projekte“ (GRV-Nachrichten Folge 94, September 2012, S. 20b); *das verlockt geradezu zu höheren Baukosten!*

⁷ Vgl. z.B. Hanna Gersmann, Zur Sprechstunde, bitte, in: fairkehr 6/2012, 16ff.; s. dazu auch u. Anm. 12.

⁸ Vgl. Gerhard Matzig, Im Zeichen der Birne, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 278 v. 1./2. Dez. 2012, Seite: Wochenende, 5. Sp.: „In Kleve [...] wurde die Entscheidung [...] an das Bürgertum delegiert. Die Bürger votierten [...] für die mutmaßlich billigste Lösung — die sich mittlerweile als die teuerste erwiesen hat. [...] In Hamburg-Eidelstedt wurde die Überbauung eines Platzes durch eine Shoppingmall per Bürgerentscheid gestoppt — zugunsten einer Grünfläche.“

⁹ S. u. Anm. 12 sowie o. Anm. 7!

¹⁰ Vgl. G. van Roon, Neuordnung im Widerstand, München 1967, S. 548: „Das Grundprinzip der Wirtschaft ist der

4) Wie wird sich der schon nach kurzer Zeit gut eingeführte Fernbus-Verkehr entwickeln?

„Mit der Aufgabe des InterRegio-Netzes, der Abkopplung ganzer Regionen vom Fernverkehrsnetz sowie der Aufgabe vieler Direktverbindungen hat die DB AG — von der Politik so gewollt bzw. widerspruchlos hingenommen — in den rund 18 Jahren seit der Bahnreform in Deutschland ein Fernverkehrsnetz hinterlassen, das grobmaschiger und umsteigeintensiver ist als je zuvor. Folglich finden Busunternehmen, die sich im Fernverkehr betätigen wollen, heute in weiten Teilen der Bundesrepublik eine solide Basis fernverkehrlichen Nichtses und somit gänzlich konkurrenzfreie Landstriche vor, in denen brachliegendes Fernverkehrspotential quasi auf Abruf verfügbar ist.“¹¹

Wie steht es um die Sicherheit bzw. Qualität des Bahnverkehrs, wenn das Zusammenspiel von Regelwerken nicht mehr problemlos sein könnte oder Instandhaltungsmaßnahmen von Brücken zeitlich allzu sehr gestreckt werden? Welche Rolle wird für den BVWP 2015 u.a. das o. erwähnte HGV-Netz und der Deutschlandtakt spielen? Usw.; ohne Einspruch, ohne Protest werden wir kaum weiter kommen.

Generationsübergreifendes Handeln

Gesellschaftlich und verkehrspolitisch stehen wir am *Ende* einer Epoche, die uns zusehends den Atem nimmt. Wir sind gefangen in einem den Aufgaben unserer Zeit nicht mehr entsprechenden System. Meine These lautet: der Bahn (und unserer Gesellschaft überhaupt) öffnet sich eine menschliche Zukunft nur dann, wenn wir lernen, generationsübergreifend zu denken und zu handeln.

Was ist damit gemeint?

Gewiss nicht, dass, um im Bild zu sprechen, der Opa dem Enkel oder der Vater seinen Kindern seine Interessen in Glitzerpapier verpackt und ihnen eine glänzende Perspektive vorschwärmt. So etwa können wir vielmehr unser gegenwärtiges Wirtschaften oder Bahn- bzw. Verkehrswesen beschreiben; oder einprägsamer: vor etwa 100 Jahren wurde als Hauptnenner der Gesellschaft formuliert: „der Krieg, das sind unsere Väter“ (la guerre ce sont nos pères).

Auch wenn jetzt zum BVWP 2015 die Verkehrsprognose 2030 im Internet zu finden sein wird und die Bürger von der Seite der Betroffenen zu der der Beteiligten wechseln können,¹² wird das grundlegende Problem unserer (Eisenbahn-)Infrastruktur, dass gebaut wird, auch wenn es in kein System passt, nicht beseitigt. Bei der Mediation zur Startbahn in Frankfurt wurde das zugrunde liegende Problem überhaupt nicht gelöst, wie derzeit jeden Montag erkennbar wird.¹³ Auch bei dem S-Bahn-Projekt in München steht die Verwirklichung der Ankündigung aus.

Generationenübergreifendes Denken und Handeln bei Verkehrsfragen bedeutet, Projektbefürworter und -gegner von vornherein, zum frühest möglichen Zeitpunkt, an einen Tisch zu setzen.

geordnete Leistungswettbewerb, der sich im Rahmen staatlicher Wirtschaftsführung vollzieht und hinsichtlich seiner Methoden ständiger staatlicher Aufsicht unterliegt.“

¹¹ Christian Wolf, Im Fernbus durch das Land der „Nischenregionen“, in: Eisenbahn-Kurier 11/2012, S. 3.

¹² Vgl. »Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung«, hg. v. BMVBS, Berlin, November 2012, S. 5: Leitgedanke ist: „Es sollte uns [...] darum gehen, eine gelebte Planungskultur zu schaffen, die sich auf allen Seiten durch Aufrichtigkeit, Offenheit und ein lösungsorientiertes Miteinander auszeichnet.“ Vgl. ebd. S. 93: „Erste Voraussetzung für eine gelungene Kommunikation mit Bürgern ist die innere Haltung, dass deren Beteiligung legitimer und wichtiger Bestandteil des gesamten Verfahrens ist. Das bedeutet, dass innerhalb der Organisation eine Haltung in Richtung Offenheit und Fehler-toleranz sowie Bereitschaft zur Einsicht und Überarbeitung der Planung entwickelt werden muss.“ S. dazu o. Anm. 7, S. 17c: „Viel interessanter ist auf jeden Fall, was in dem Handbuch fehlt, nämlich: Verbindlichkeit. Alles bleibt im Belieben der Behörden.“

Unsere Wirtschaftsweise als geistige Großmacht

Unser gegenwärtiges Wirtschaften begegnet uns als geistige Großmacht. Genauer begegnen wir einer geistigen Großmacht, die von der Reformation durch Martin Luther nicht erfasst worden ist. Deshalb handelt unser gegenwärtiges Wirtschaften weithin nach einem *vorchristlichen* Menschenbild.

Weil aus Söhnen Väter werden — und weil die Vätergeneration noch immer nicht die der Kinder *von vornherein* an ihren Entscheidungsprozessen teilnehmen lässt, also von vornherein *gemeinsam* plant, wird es weiterhin den Protest geben. Weitsichtige Sachentscheidungen, die auch von der Deutschen Bahn AG mitgetragen und intensiv gefördert werden, und zwar nicht durch Kostensteigerungen, sind rar. So stellt sich für Freunde einer menschengerechten und zukunfts-zugewandten Verkehrspolitik oft die Frage: wann ist in irgendeiner Sache die Not am größten? Die Antwort lautet: kurz vor deren Ende! Franz Kafka wird im Jahr 1920 die Wahrheit ausgesprochen haben:

„Es ist keine Widerlegung der Vorahnung einer endgültigen Befreiung, wenn am nächsten Tag die Gefangenschaft noch unverändert bleibt oder gar sich verschärft oder, selbst wenn ausdrücklich erklärt wird, daß sie niemals aufhören soll. Alles das kann vielmehr notwendige Voraussetzung der endgültigen Befreiung sein.“¹⁴

Schwere Überzeugungsarbeit

Dieser geistigen Durchdringung von Not will ich ein Beispiel anfügen. Im 19. Jh. gab es in England die Arbeit von Kindern in Bergwerken zum Abbau von Kohle. Die Dienstschicht betrug in aller Regel 23 Stunden. In einem Untersuchungsausschuss des Oberhauses wurde dazu der Arzt Edward Hulme (1812-1876) befragt. Er antwortete systemverteidigend. Durch schwere Überzeugungsarbeit aber es gelang es, diesen Übelstand zu ändern! In einem Kommentar dazu heißt es: „Dieser Mann war nicht privatim verrückt. Seine Gesellschaft war es.“¹⁵

Wer die diesbezüglichen Texte liest,¹⁶ der meint zu träumen. Andererseits muten wir heute Kindern *und Erwachsenen* Tag und Nacht, 24-stündig, Lärm, und nicht nur an Hauptdurchgangsstraßen verpestete Luft zu. Warum zwingen wir sie in diese Leidensrolle?

¹³ Vgl. »Kampf gegen den Lärm geht weiter«, in: Frankfurter Rundschau Nr. 245 v. Sa./So., 20./21. Okt.2012, S. D2.

¹⁴ F. Kafka, Tagebücher, hg. v. H.-H. Koch usw., in: F. Kafka, Schriften, Tagebücher, Briefe, Frankfurt am Main 1990, S. 848 [zu 10. Jan. 1920].

¹⁵ E. Rosenstock-Huessy, Der unbezahlbare Mensch, Freiburg i. Br. 1964, S. 71.

¹⁶ The Factory System, in: The Quarterly Review (London: John Murray) 57 (Sept. & Dec. 1836), p. 404f. (vgl. *Abdruck unter dem Titel: The Factory System and Factory Statistics, in: The Medico-Chirurgical Review and Journal of Practical Medicine* N. S. [London] 26 [No. 51, January 1, 1837], p. 26); *übersetzt in: Neue Notizen aus dem Gebiete der Natur- und Heilkunde* Nr. 18, März 1837, Sp. 282: „Edward Hulme, M. D. zu Manchester. — Frage: Angenommen: ein Kind müsse täglich 23 Stunden stehen, glauben Sie, daß, von dem reinärztlichen Standpunkte aus betrachtet, dessen Gesundheit nothwendig darunter leiden müsse? Antwort. Ich würde mich nicht getrauen, diese Frage ohne vorhergehende Untersuchung der nähern Umstände des Falles zu beantworten. Fr. Würde es, Ihrem ärztlichen Urtheile nach, einem Kinde schaden, wenn es, während es seine Mahlzeit hält, fortarbeiten müßte? Antwort: *Dergleichen Fragen finde ich äußerst schwer zu beantworten!!* Frage: Ich frage Sie, als einen Arzt, ob Sie glauben, daß, wenn Jemand, während er seine Mahlzeit genießt, fortwährend körperliche Arbeiten verrichtet, die Speise ihn eben so gut nähren wird, als wenn er unbeschäftigt wäre? Antwort: Meiner Ansicht nach, würde ihn die Speise eben so gut nähren, als wenn er die körperliche Arbeit der Handhabung des Messers und der Gabel verrichtete.“ [deutscher Kursivtext im Original gesperrt].

Der Epochenwandel findet statt

Deshalb sollten wir nie den gegenwärtig stattfindenden *Epochenwandel* vergessen, der uns zu einem neuen Handeln aufruft. Es ist unübersehbar, dass das Finanzwesen neue Kriterien benötigt, oder wie Dinge, die der Umwelt dienen sollen, sich kontraproduktiv zeigen wie z.B. E 10.¹⁷ Wir sollten auch dem Epochenwandel nicht in einer Statistik- und Wissenschaftsgläubigkeit entgegen-treten und retten wollen, was zu retten ist. Als Leitbild für die keineswegs leichte Aufgabe, Zukunft hervorzurufen, will ich Galilei nennen. *Alle* wissenschaftlichen Handbücher seiner Zeit gingen von der Tatsache aus, die Erde sei der Mittelpunkt des Kosmos. Nur eben Galilei nicht. So anders kann die Zukunft, so unvermutet schnell kann jegliche Prognose im Nu überholt sein. — Ich spreche davon, weil in der o.a. Broschüre das BMVBS die Prognose-Eckdaten und die Frage, *wohin* wir uns bewegen wollen, nicht zum Hauptthema gemacht werden.¹⁸ Aber die Frage ist zu stellen, *wie* diese Prognose-Eckdaten zustande kommen, welche Vorentscheidungen hier getroffen wurden, ob wir damit einen alle Bürger ansprechendes und sinnvolles Verkehrssystem vorbereiten.

Gesichtspunkte für den BVWP 2015

Im Blick auf den BVWP 2015 kann sich für die Arbeit von PRO BAHN unter dem Gesichtspunkt generationsübergreifenden Denkens und Handelns als Aufgabe abzeichnen:

- Problematisierung der Eckdaten, die den Prognosen zum BVWP 2015 zugrunde gelegt werden.
- Ausrichtung der Prognose-Eckdaten auf ein generationsübergreifendes Denken.
- Erarbeitung eines Modells, das zu geringsten Gesteuerungskosten des Gesamtverkehrs führt.
- Darstellung dieser Kriterien für den BVWP 2015.
- Darstellung der Maßnahmen, die für einen Deutschland-Takt bei der Eisenbahn zu ergreifen sind.

Die Schiene — Rückgrat des Verkehrs

Das Thema »Die Schiene — Rückgrat des Verkehrs« erscheint derzeit peinlich. Allerdings erfordern Zeitenwandel, Wertewandel und eine anbrechende neue Epoche andere als die gegenwärtigen verkehrspolitischen Vorgaben. Eine gut funktionierende Bahn, wirklich als Rückgrat des Verkehrs, gehört unverzichtbar zu einer weitsichtigen Daseinsfürsorge. Im großen Kontext von Frieden und sozialer Gerechtigkeit wird die Bahn dann nicht mehr Mauerblümchen sein müssen; sie wird ihre Systemstärke darstellen können.

¹⁷ Ebenso systemkonform nach dem Motto: make money, vgl. z.B. Stuttgarter Zeitung Nr. 195 v. 23. Aug. 2012, S. 16: „Sonnenschirm für die Korallen“: „Die Herausforderungen, vor die uns der Klimawandel stellt, sind gigantisch.“ Ove Hoegh-Guldberg „empfiehlt gigantische Sonnenschirme, um das Great Barrier Reef zu retten. [...] Für bestimmte Bereiche im 2000 Kilometer langen Riff [...] könnten Schattenspenden die einzige Chance sein [...] Neben den Sonnenschirmen für gefährdete Korallenformationen schlagen sie vor, durch Stromstöße das Wachstum der Riffe zu beschleunigen.“

¹⁸ S. o. Anm. 2, S. 16b: „Um die Ballungsräume vom Kfz-Verkehr zu entlasten [...], ist eine Verschiebung der Verkehrsträgeranteile notwendig. Als mittelfristiges Ziel sollte angestrebt werden, den Anteil des Umweltverbundes [...] am Modal Split bis 2025 vom jeweiligen Stand um 20 Prozent und langfristig auf einen Anteil von 70 bis 80 Prozent zu erhöhen.“