

Der Verkehrsexperte und ehemalige Bundestagsabgeordnete **Winfried Wolf** äußert sich im folgenden Essay zum Zustand der Deutschen Bahn. Aktueller Anlass ist die aktuelle Klimasituation. Der Artikel enthält eine Reihe von interessanten Informationen zur Situation bei der Bahn. Wegen des engen Zusammenhangs der erkennbar falschen Bahn-Politik von Bundesregierung und Bahnvorstand mit dem Wahnsinnsprojekt Stuttgart 21 fügen wir diesem Text in einem Nachtrag den Hinweis auf den APPELL „**Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!**“ an. **Albrecht Müller**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/180822_Die_Erde_brennt_Die_Bahn_pennt_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Die Erde brennt. Die Bahn pennt

Winfried Wolf

Dass die Ampel in Sachen Klimawandel auf ROT steht, wurde in diesem Sommer auf vielfache Weise verdeutlicht: In Kalifornien wüteten die schlimmsten Waldbrände in der Geschichte der USA – mehr als fünfzig Todesopfer waren zu beklagen. In Griechenland gab es verheerende Brände, die mehr als 90 Menschen den Tod brachten. In Indien kam es zu den größten Überschwemmungen seit einhundert Jahren – mehr als 400 Menschen kamen zu Tode; eine Million Menschen wurden obdachlos. In Brandenburg bedrohte ein 50 Hektar großer Waldbrand das Dorf Fichtenwalde, sodass eine Evakuierung der ansässigen Bevölkerung in Erwägung gezogen werden musste und der Verkehr auf der Ost-West-Tangente der A9 tagelang blockiert war. In Siegburg gab es entlang der ICE-Strecke einen Böschungsbrand, der mindestens acht Häuser entlang der Strecke zerstörte. In Deutschland wurde durch die sommerliche Hitze und Dürre ein Drittel der landwirtschaftlichen Ernte des Jahres vernichtet.

Kurz: Wir erlebten einen Katastrophen-Sommer mit planetaren Rekordwerten. Es gab 33°C am Nordpolarmeer – (doch der Polartourismus feierte einen Rekord!) – und 42°C nachts in Katar (doch die Fußball-Weltmeisterschaft in Katar 2022 lässt grüßen!).

Und es sind im wachsenden Maß Personenverkehr und Gütertransport, die die Klimaerwärmung förmlich befeuern. Da gibt es das allgemeine, fatale Wachstum der

Verkehrs- und Transportleistungen insgesamt – u.a. vorangetrieben durch Verstädterung, Zersiedelung, Zerstörung von Millionen bäuerlicher Kleinexistenzen, steuerliche Anreize wie Entfernungspauschalen und durch massiv subventionierte Gütertransportkosten, die in einer ständig höheren „Transportintensität“ resultieren.[1] Sodann gibt es ein überdurchschnittliches Wachstum derjenigen Verkehrs- und Transportarten, die in besonderem Maß klimaschädigend sind: des Straßenverkehrs, der Luftfahrt, der Containerseeschifffahrt und der Kreuzfahrtschiffe. Und schließlich bleiben diejenigen Verkehrsarten, die das Klima nicht oder in deutlich geringerem Maß schädigen, zurück: des Verkehrs zu Fuß, per Rad, im ÖPNV und per Bahn.[2]

Allgemeine Bahnkritik

Schelte auf die Bahn ist cool. Buchtitel, die das verbesserungswürdige Englisch von Zugbegleitern (Mark Spörrle, Lutz Schumacher: *senk ju vor träwelling*, Untertitel: *Wie Sie mit der Bahn fahren und trotzdem ankommen*) oder schräge Mitteilungen per Lautsprecher in Zügen (Marc Krüger, *Der Lokführer hat den Zug verpasst*) zum Thema haben, liegen gut im Trend. Ich gehöre nicht zu denen, die die Bahn systematisch schlechtreden. Ich bewege mich seit 1986 in Deutschland fast komplett ohne Auto und überwiegend mit der Bahn – und fahre in jedem Jahr zwischen 35.000 und 45.000 km mit der Bahn. Und ich erlebe im Bahnalltag, dass auch heute die Eisenbahn mit ihren vielen Zehntausend meist engagierten Beschäftigten einem verständnisvollen Fahrgast deutlich macht, welche Vorteile die Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsarten hat. Oft muss es allerdings heißen: ... haben könnte ... Die mehr als dreißigjährige Erfahrung als Vielfahrer macht auch deutlich, dass sich die Qualität des Schienenverkehrs in Deutschland erheblich verschlechterte. Und dass die Deutsche Bahn – obgleich sie Fast-Monopolist im Fernverkehr und absoluter Monopolist bei der Schieneninfrastruktur ist – nicht zukunftsfähig ist: Sie ist wirtschaftlich mit inzwischen 20 Milliarden Euro Verschuldung und einem jährlichen Bedarf an staatlichen Unterstützungsleistungen, der mit rund 10 Milliarden Euro um mehr als 50 Prozent höher ist als der Zuschuss, den die Bundesbahn erhielt, instabil. Die Verantwortung dafür tragen neben dem ignoranten, bahnfremden Top-Management vor allem die Politik, die den Bahnkonzern treiben lässt bzw. ihn zum Global-Player-Unternehmertum treibt. Und sie ist hinsichtlich der Klimakrise nicht auf die Zukunft vorbereitet.[3] Zwar ließ Bahnchef Richard Lutz Anfang 2018 speziell für den DB-Konzern „die Auswirkungen des Klimawandels [auf die Schiene; W.W.] durch das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) untersuchen.“ Und Lutz bilanzierte dann durchaus zutreffend wie folgt: „Die Deutsche Bahn ist wie kein anderes Unternehmen von den Effekten des Klimawandels betroffen“.

Doch es ist nicht erkennbar, dass die Verantwortlichen daraus die richtigen Schlüsse ziehen würden. Im Gegenteil. Es gibt erstens einen Abbau an Komfort und Service-Qualität.

Zweitens einen Abbau bei der Infrastruktur. Und drittens keine erkennbare Orientierung auf ein „Unternehmen Zukunft“. Auf diese drei Ebenen soll im Folgenden mit konkreten Beispielen aus dem Sommer 2018 der Abbau an Qualität dokumentiert werden.

Ebene 1: Unpünktlich wie die Deutsche Bahn

Unbestritten ist der Straßenverkehr diejenige Verkehrsart, die keinerlei Pünktlichkeitsquote kennt – ja, keine kennen kann: der Stau ist einprogrammiert. Im Sommer 2018 wurde mit lahmgelegten Airports wegen Lücken bei Sicherheitschecks, mit vielfachen Flugausfällen u.a. bei Lufthansa und Eurowings und mit den Ryanair-Streiks ein weiteres Mal unterstrichen, wie systematisch unpünktlich der Flugverkehr inzwischen ist. Demgegenüber ist die Bahn weiterhin Rekordhalter in Sachen Pünktlichkeit. Dennoch hat die Volksweisheit „Pünktlich wie die Eisenbahn“ in jüngerer Zeit deutlich an Glaubwürdigkeit verloren. Die Pünktlichkeit im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG – die ohnehin extrem fragwürdig bemessen wird (nur Züge, die mehr als 5 Minuten und 59 Sekunden verspätet unterwegs sind, werden als „unpünktlich“ registriert) – lag bereits 2017 deutlich unter 80 Prozent (offiziell bei 78,5 Prozent). Sie liegt im ersten Halbjahr 2018 nochmals niedriger (offiziell bei 77,5%). In Österreich liegt diese Quote trotz der engeren Definition (5 Minuten sind die strikte Grenze) bei 85 Prozent. In der Schweiz bei nochmals kundenfreundlicherer Definition (es gilt eine Drei-Minuten-Schwelle) liegt die Pünktlichkeitsquote bei 95 Prozent. In Japan erreichen die Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszüge Pünktlichkeitswerte von 99 Prozent.

Oft wird darauf verwiesen, dass bereits die Bundesbahn – also die Bahn in Westdeutschland vor 1994 – nicht immer eine zufriedenstellende Pünktlichkeitsquote aufzuweisen gehabt hätte. Das mag zutreffen. Doch eines gab es in Bundesbahn-Zeiten nicht: dass Züge in Serie einfach nicht stattfinden; dass es auf Bahnhöfen Anzeigen mit dem Wortlaut „Zug fällt aus“ gab. Inzwischen „entfallen“ Jahr für Jahr mehrere Tausend im Fahrplan fest eingeplante Züge. Und bis heute haben die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG die Frechheit, diese Züge in ihre Pünktlichkeitsstatistik nicht einzubeziehen. Faktisch beschönigen diese ausgefallenen Züge die Unpünktlichkeit deutlich.

Jüngst twitterte der Pianist Igor Levit: „Jetzt bin ich echt wütend!!! Sehr (nicht geehrte) Bahn, ich habe ein (1.-Klasse-) Ticket gebucht für den ICE 594 von Ulm nach Mannheim, Abfahrt 15.50 Uhr. Um 15.48 knallt die Schaffnerin mir vor der Nase die Tür zu mit der Ansage: ‘Tja, Pech gehabt’.“ Die DB antwortete latent zweideutig wie folgt: „Wenn der Zug abgefertigt wurde, ist der Zutritt nicht mehr möglich.“ Der Konzern entschuldigte sich zwar, doch die scheinbar verfrühte Abfahrt wurde nicht kommentiert. Der Betroffene twitterte retour: „Und dafür bezahle ich Geld? Ich bezahle für die Abfahrt um 15.50, nicht um 15.48.“

[...] Habt ihr sie noch alle?“ (Bericht in: Die Zeit vom 16.8.2018).

In der Antwort der Bahn wurde verschwiegen, dass es seit 2016 im Konzern das Projekt „Zukunft Bahn“ gibt. Damit werden eine Reihe von Einzelmaßnahmen zusammengefasst, die laut DB den Bahnbetrieb „zuverlässiger, angenehmer und pünktlicher machen“ sollen. Eine dieser Maßnahmen ist die sogenannte „[verschärfte Zugabfertigung](#)“. Dabei werden die Türen bereits rund 20 bis 30 Sekunden vor Erreichen der Abfahrtsminute geschlossen, sodass – so die Argumentation der DB – die ICE, IC und EC „pünktlich zum Zeigersprung abfahren“ können. Diese Praxis wird inzwischen zumindest an einzelnen Bahnhöfen getestet. DB-intern wird der Abfertigungsprozess inzwischen auch allgemein so beschrieben, dass die Türen eine halbe Minute vor der Abfahrtszeit verschlossen werden.^[4] Nach außen wird dabei kommuniziert, dass man sich hier an „internationale Standards“ anpassen werde. Richtig ist, dass es eine vergleichbare Praxis in Frankreich und teilweise in Großbritannien – hier bei Arriva, der Tochter der Deutschen Bahn AG! – gibt. Dem steht jedoch entgegen, dass seit mehr als 150 Jahren galt: bis kurz vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit kann ein Zug bestiegen werden. Dies ist auch die Erwartung eines jeden Fahrgastes. Dieser geht davon aus, dass er bis zur letzten Sekunde vor der offiziellen Abfahrt eines Zuges diesen besteigen kann. Jede Praxis, die Türen eines Zuges deutlich vor der Zugabfahrtszeit zu verschließen, wird auf massive Proteste und allgemeines Unverständnis stoßen.

All diese Überlegungen hinsichtlich einer solchen „verschärften Zugabfertigung“ illustrieren nur, wie verzweifelt, absurd und fahrgastfeindlich die Versuche des Bahnmanagements sind, die schlechten Pünktlichkeitswerte zu kaschieren.

Ebene 2: baufällige Brücken

Der dramatische Einsturz einer Autobahnbrücke in Genua löste in Deutschland eine breite Debatte aus – auch darüber, wie solide bzw. wie baufällig die Autobahnbrücken in Deutschland sind. Interessanterweise wurde dabei bislang nirgendwo der Bezug zum Reichsautobahnbau in NS-Deutschland hergestellt, mit dem sich – auch aufgrund der Rohstoffknappheit – der Bau von Spannbetonbrücken anstelle von Brücken in reiner Stahlkonstruktion durchsetzte, was sich nach dem Zweiten Weltkrieg über eine Seilschaft aus dem NS-Reichsautobahn-Bauteam der Organisation Todt – maßgeblich beeinflusst von dem Architekturbüro von Prof. Fritz Leonhardt – verallgemeinern sollte. Inzwischen gibt es in Deutschland berechtigterweise eine lebhafte, öffentlich geführte Debatte darüber, inwieweit die Spannbetonbrücken nicht generell eine Fehlentwicklung seien und die Gesellschaft teuer zu stehen kommen.^[5]

Doch uns sollten hier die Brückenbauwerke der Bahn interessieren. Denn dazu gab es in den letzten Wochen erstaunlicherweise keine Debatten. Tatsache ist: Weit mehr als die Hälfte der Brücken der Deutschen Bahn AG befinden sich in einem bedenklichen Zustand; mehr als 1000 Brücken werden von der DB als derart kritisch eingeschätzt, dass sie nicht mehr zu retten sind und ersetzt werden müssen. Dabei hat die DB das Glück, dass die übergroße Zahl ihrer Brücken aus früherer Zeit stammt und reine Stahlkonstruktionen sind. Das Durchschnittsalter der Eisenbahnbrücken im Bundesschienennetz beträgt 57 Jahre; 9000 Brücken sind älter als 100 Jahre. Eine 100 Jahre alte Spannbetonbrücke wäre definitiv abbruchreif.

Der Bahnkonzern betont: „Es gibt in der Tat einen Sanierungsbedarf, die Sicherheit der Brücken ist aber immer gewährleistet“. Dennoch steht der Schienenverkehr vor einem enormen Problem: Das Durchschnittsalter der Brücken erhöht sich von Jahr zu Jahr; die Mittel zum Ersatz oder zur Instandsetzung alter Brücken sind absolut unzureichend. Doch weder der Bund noch der Bahnkonzern werden den offensichtlichen Anforderungen gerecht und investieren ausreichend, um den Sanierungsstau zu beheben. Damit drohen in absehbarer Zukunft erhebliche Streckensperrungen, da Brücken in größerer Zahl – und auch im Bereich von Hauptverkehrsachsen – ersetzt oder einer grundlegenden Sanierung unterzogen werden müssen.

Ebene 3: „Elektromobilität“ versus 100 Prozent Elektrifizierung des Schienennetzes

Sobald das Thema Klima und Verkehr aufkommt, wird man beruhigt, dass es doch die „Elektromobilität“ und für diese eine immer größere öffentliche Förderung geben würde. Am 20. August beispielsweise war in der „Süddeutschen Zeitung“ von Plänen der Großen Koalition zu lesen, „den schwachen Absatz der Elektrofahrzeuge mit Änderungen im Miet- und Wohnungseigentumsrecht zu fördern.“ Ikea, Rewe, Lidl und Aldi beglückten uns in diesem Hitzesommer mit der Mitteilung, dass die Filialen dieser Unternehmen flächendeckend mit Ladestationen versehen würden, bei denen die Kundschaft gratis Strom tanken könne. Die sattem bekannten Ladezeiten der Stromer begünstigen damit den Ein-bis-Zwei-Stunden-Großeinkauf. Da ein Tante-Emma-Laden sich kaum eine Ladestation leisten (und oft keinen Pkw-Stellplatz anbieten) kann, läuft das Ganze auf eine weitere Konzentration im Einzelhandel und auf ein Wachstum des motorisierten Einkaufsverkehrs hinaus. So wie generell der Hype um Elektroautos in erster Linie dazu dient, die fatale Konzentration auf das Auto ein weiteres Mal zu intensivieren. Rund 60 Prozent der Elektro-Pkw sind Zweit- und Drittwagen. Der aktuelle Bestand an Pkw weltweit lag 2017 bei einer Milliarde Einheiten; in Deutschland waren es 2017 45,8 Millionen Pkw. 2025 werden es nach den vorliegenden Prognosen 1,3 Milliarden herkömmliche Pkw weltweit und maximal

150 Millionen zusätzliche Elektroautos sein; in Deutschland sind für 2025 49 Millionen herkömmliche und zusätzlich eine Million E-Autos zu erwarten. Wir sind dann außer mit „peak oil“ *zusätzlich* mit „peak Lithium“, „peak Kobalt“ usw. konfrontiert.

Doch kein Wort war in diesem Sommer zur eigentlichen Elektromobilität zu lesen oder zu hören. Dabei gibt es diese doch seit mehr als hundert Jahren – die Elektromobilität auf der Schiene, mit Tram, S-Bahn und Eisenbahn. Der Bahnkonzern selbst verleugnet dieses Thema fast komplett. Er wirbt für seine Carsharing-Tochter Flinkster und damit, dass „die Elektroautos von Flinkster bereits in Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main, Düsseldorf, Stuttgart und in weiteren Städten zu finden“ seien. Behauptet wird, dass „Carsharing mit Elektroautos“ eine „CO₂-freie Anschlussmobilität“ darstellen würde – was schlicht unwahr ist: Die CO₂-Emissionen, die mit einem E-Pkw über den Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg verursacht werden, sind maximal um 25 Prozent geringer als die eines Pkw mit Diesel- oder Benzin-Motor. Die Tochter der Deutschen Bahn DB Energie wirbt im Internet sogar wie folgt: „Mit jahrzehntelanger Erfahrung bringt DB Energie Elektromobilität immer weiter voran. Wir begleiten die gesamte Service-Kette für das Laden von Elektroautos.“

Doch wie sieht es im Schienenverkehr selbst aus? Die Deutsche Bahn verfügt über ein (seit 1994 um 17 Prozent bereits gekapptes!) Netz mit einer Betriebslänge von 33.488 Kilometern. Davon sind 20.232 oder 60,4 Prozent für elektrischen Betrieb ausgerüstet. Die DB behauptet, dass auf diesem Netz mehr als 80 Prozent aller Verkehrsleistungen gefahren würden. Man ist versucht, ein fettes Fragezeichen hinter diese Behauptung zu setzen – wobei die Formulierung offen lässt, wie viele Züge mit Dieseltraktion im elektrifizierten Netz unterwegs sind. Laut der offiziellen DB-Statistik („Daten und Fakten 2017“) verfügt die Konzerntochter für Schienengüterverkehr, DB Cargo (ehemals Rail), über 1468 Dieselloks und über 1290 E-Loks. Danach liegt der Anteil der Dieseltraktion an allen Güterverkehrsloks bei 53,2 Prozent. Beim Nahverkehr einschließlich aller S-Bahnen (DB Regio) liegt der Anteil der Dieseltraktion noch bei gut einem Viertel. Bei den privaten Eisenbahnunternehmen, die im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr bereits jeweils mehr als 40 Prozent Anteile haben, liegen die Anteile der Dieseltraktion vergleichbar hoch.

Warum, so ist zu fragen, gibt es keine kühne Initiative, in den nächsten Jahren 100 Prozent des Schienennetzes zu elektrifizieren? Immerhin wird das Schienennetz in der Schweiz seit einigen Jahrzehnten zu hundert Prozent elektrisch betrieben. Es gibt dort keine Dieseltraktion mehr. Damit wäre auch erstmals die Voraussetzung gegeben, tatsächlich ganz auf regenerative Energieformen umzustellen. Darüber hinaus ergäbe sich daraus ein erheblicher Synergieeffekt mit jährlichen Einsparungen im Bereich mehreren hundert Millionen Euro.

Der Effekt einer solchen echten Elektromobilität wäre im Vergleich zum Hype um die Elektro-Autos unvergleichlich größer. In Zahlen: Das System Schiene zählt im Jahr 2,7 Milliarden Fahrgäste. Jeden Tag verkehren mehr als 50.000 Personenverkehrszüge (im Nah- und Fernverkehr; DB und Private). Im Bereich der Elektro-Pkw-Mobilität, dem Sektor, dem die Bundesregierung so viel Zuwendung zukommen lässt, gibt es in ganz Deutschland aktuell 53.000 Elektro-Autos. Im ersten Halbjahr 2018 wurden gerademal 17.000 Elektroautos neu zugelassen – gegenüber 1,6 Millionen neuen Pkw mit Verbrennungsmotoren.

Der Verkehrssektor ist nicht nur Treiber des bedrohlichen Klimawandels. Offensichtlich wird eine Verkehrspolitik betrieben – und betreibt der Konzern Deutsche Bahn AG selbst eine entsprechende Politik – bei der die Konzentration auf das Auto nochmals erhöht und die Chancen der Schiene sträflich vernachlässigt werden.

Winfried Wolf ist u.a. zusammen mit Bernhard Knierim Verfasser von „Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“ (Stuttgart 2014; Schmetterling-Verlag)

Nachträge Albrecht Müller:

Die NachDenkSeiten werden die Serie von Artikeln zur Verkehrspolitik fortsetzen:

- So werden die Aussagen zur nicht gegebenen Zukunftsfähigkeit des Bahnkonzerns durch eine Serie zur Bilanz der Bahnchefs Heinz Dürr, Johannes Ludewig, Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube und Richard Lutz näher ausgeführt werden. Autor: Winfried Wolf. Es ist spannend, zu sehen, welche Folgen die durch Auswahl der Personen stattgefundene Privatisierung der Bahn hat. Keine positiven.
- Dann werden wir einen nunmehr schon 17 Jahre alten Text zur Verkehrsvermeidung veröffentlichen, der immer aktueller wird.

Und dann gehört wegen des Themas und der Dringlichkeit in diese Serie auch der:

APPELL „Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!“

Der Appell an den Bundestag „Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt“ wurde auf den Nachdenkenseiten am 31. Juli erstmals, eingeleitet von einem Beitrag von Tom Adler

(Gemeinderat in Stuttgart), Albrecht Müller (Herausgeber der Nachdenkseiten) und Winfried Wolf (Buchautor), vorgestellt. Siehe [hier](#) und [hier](#).

Damit wird zu Spenden aufgerufen, um am Ende der Sommerpause des Parlaments die Publizierung des Appells in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ zu ermöglichen. Von dem Spendenziel in Höhe von 50.000 wurden bis zum 20. August 2018, also in exakt drei Wochen, 35.000 Euro oder 70 Prozent erreicht. Die Unterstützung für den Appell ist dabei eine bundesweite; die deutliche Mehrheit der Unterzeichnerinnen und Unterzeichner kommt aus Städten und Orten, die außerhalb von Stuttgart und Umland liegen.

Das äußerst erfreuliche Ergebnis bestärkt uns darin, dass es diese Anzeige geben wird. Wir danken allen, die spendeten. Und bitten alle, die das Anliegen unterstützen, dazu beizutragen, dass das erstaunliche Momentum der Kampagne erhalten bleibt und das 100-Prozent-Ziel in Bälde erreicht wird.

Tom Adler (Gemeinderat; Stuttgart) // Albrecht Müller (Nachdenkseiten; Pleisweiler) // Winfried Wolf (Autor; Berlin).

[[«1](#)] Der Index für „Transportintensität“ gibt „den volkswirtschaftlichen Transportaufwand (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Straßengüterverkehr und Rohrfernleitungen) je produzierter Wareneinheit wieder“. Definition nach: Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom DIW und dem Bundesverkehrsministerium, hier: Ausgabe 1994. Danach stieg die Transportintensität in Deutschland 1975 bis 1992 um knapp 50 Prozent. Diese wertvolle Statistik wurde in „Verkehr in Zahlen“ nach 1995 eingestellt (die Zahlenreihe reicht jeweils nur bis 1992 und gilt nur für Westdeutschland bzw. die „alten Bundesländer“). Da die globalisierte Arbeitsteilung nach 1995 erst richtig Fahrt aufnahm, spricht viel dafür, dass die damit referierte Dynamik sich zumindest fortsetzte, womit wir heute eine mehr als doppelt so große Transportintensität als Anfang der 1970er Jahre haben dürften.

[[«2](#)] Es gibt in einigen Ländern eine beeindruckende Renaissance des Fahrradverkehrs. In Kopenhagen werden inzwischen 45 Prozent aller Wege per Rad zurückgelegt. Dennoch darf nicht übersehen werden, dass in den vergangenen 35 Jahren im Weltmaßstab das Fahrrad massiv zurückgedrängt wurde – insbesondere in den nicht industrialisierten und in den Schwellenländern. Der Autoboom in China und in Indien ist mit einer systematischen Umwandlung von Städten, die als Fußgänger und Fahrradstädte funktionierten, in Städte, die vom Auto dominiert sind, verbunden.

[«3] Für Nahverkehrsleistungen („Regionalisierungsgelder“) zahlt der Bund pro Jahr gut 8 Milliarden Euro, wovon rund die Hälfte an die DB (DB Regio) fließt. Die Bundesmittel für die Infrastruktur („Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – LuFV“), die an DB Netz fließen, liegen pro Jahr bei 4-5 Milliarden Euro.

[«4] Auf der Website „[DB Inside Bahn](#)“ gibt es, datiert auf den 15. August 2018, die folgende Definition für den Abfertigungsvorgang bzw. die Abfahrt eines Zuges: **„Welche sind die einzelnen Schritte im Abfertigungsprozess und welcher Mitarbeiter ist für was zuständig?“** Der Zugchef bedient eine Ansage am Bahnhof, die den Gästen sagt, dass der Zug in Kürze abfährt. Eine halbe Minute vor der eigentlichen Abfahrtszeit gibt er einen Achtungspfeif und schließt alle Türen am Zug per Schalter. Die Zugbetreuer schauen nun, dass alle Gäste sicher eingestiegen sind. Sie heben dann ihre orangefarbene Zugbegleitemeldescheibe zum Zugchef und steigen ein. Der Zugchef selbst gibt, nachdem er die Fertigmeldungen der Zugbetreuer aufgenommen hat, als verantwortlicher Mitarbeiter ein Signal an den Lokführer, dass der Zug abfahren darf. [...] Der Abfertigungsprozess beginnt ca. 45 Sekunden vor der eigentlichen Abfahrtszeit. Es ist also wichtig, dass alle Fahrgäste rechtzeitig, samt ihres Gepäcks, eingestiegen sind. Dafür stehen Servicemitarbeiter und Zugbegleiter am Bahnsteig, um den Gästen beim Einsteigen und der Orientierung zu helfen.“

Die Darstellung ist ersichtlich unrealistisch. Auf den meisten Bahnhöfen gibt es keine Durchsagen, wonach der Zug „in Kürze abfährt“. Regionalzüge haben oft kein Zugbegleitpersonal mehr.

[«5] „Die radikale Abkehr von Betonbrücken fordert [...] der Traunsteiner Architekt und Brückenkonstrukteur Richard Dietrich. [...] Beharrlich setzt er auf reine Stahlkonstruktionen, die nicht nur ästhetisch ansprechender seien als die grauen Massivbauten, sondern am -ende wohl auch kostengünstiger. [...] Obendrein lassen sich stahlbrücken exakt untersuchen und instandsetzen. Monumente der Baugeschichte wie die Golden Gate Bridge in San Francisco oder die Kölner Hohenzollernbrücke können ewig erhalten bleiben, da ihre tragende Substanz für allfällige Reparaturen zugänglich ist. Sind dagegen (bei Spannbeton-Brücken; W.W.) die einbetonierten Spannelemente marode, bleibt oft nur der Abriss – wenn diesem nicht der Einsturz zuvor kommt.“ Der spiegel 34/2018 – 18. August 2018).

Im Übrigen gab es im Deutschen Bundestag seitens des SPD-MdB Peter Conradi (und der SPD-Fraktion) – siehe z.B. Bundestagsdrucksache 13/6860 – und seitens des PDS-MdB Winfried Wolf (und der Fraktion der PDS) – siehe z.B. Bundestagsdrucksache 13/3706 – eine intensive Befassung mit der Problematik von Spannbetonbrücken. Dabei wurde in diesen Anfragen und Stellungnahmen bereits vor zwanzig Jahren darauf hingewiesen, dass die

Konzentration auf Spannbetonbrücken eine Fehlentwicklung sei, dass diese Brückenbauart eine extrem begrenzte Lebenszeit habe und dass eine Überprüfung der Brücken auf ihre Tragfähigkeit nicht in zufriedenstellender Weise möglich sei.