

2024, das Jahr der Krisen, leider auch der Bahn- und Verkehrspolitik und der Klimakrise

Die Klimakrise geht weiter

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

Die Migrationsdebatte überschattet die aktuellen Klima- und Verkehrsdebatten

In Deutschland wurde das Klimathema in den letzten Monaten des Wahlkampfes für die vorgezogene Bundestagswahl weitgehend überdeckt von den eskalierenden Debatten um die Migrationsthematik. Wie soll das erst werden, wenn wir mit massiven Strömen von Klimaflüchtlingen konfrontiert werden?

Die Migrationsdebatte hat auch das Thema Verkehrs- und Bahnpolitik weitgehend überdeckt. Und die Reste von verkehrspolitischen und bahnpolitischen Debatten wurden nicht etwa über Zukunftskonzepte geführt, sondern waren von den Vorwürfen der Opposition und der Medien über die marode Infrastruktur bestimmt. Dabei ging es aber meist um kaputte Straßen und Autobahnbrücken. An die Probleme der Bahn mit ihrer sinkenden Pünktlichkeit hat sich das Land inzwischen gewöhnt.

Die Generalsanierung als „Falle“

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

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

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

Monatelange Autobahnsperren wären tabu, monatelange Bahnsperren gelten als sinnvoll?

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

Die fehlende Diskurskultur als Problem

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

Was treibt Bürgerbahn an?

Daraus hat Bürgerbahn schon vor vielen Jahren gefolgert, dass es nötig ist, den jedes Jahr mit Jubelarien präsentierten Bahnbilanzen einen „Alternativen Geschäftsbericht“ gegenüber zu stellen, der akribisch die vielen Teilthemen und Handlungsfelder durchleuchtet. Dafür kann Bürgerbahn einen großen Kreis von Experten zusammenführen. Dazu gehören auch ehemalige Bahnmanager, kritischen Gewerkschafter, aktive Lokführer, noch nicht betriebsblinde Verkehrsprofessoren und Journalisten und Verkehrsfachleute aus den Umweltverbänden und alternativen Bahnverbänden, die sich seit Jahrzehnten an den Bahnthemen abarbeiten. Obwohl die Alternativen Geschäftsberichte formal hochprofessionell herausgebracht werden, finden sie in den Medien und in der Politik und im Bahntower wenig Echo. Angesichts der vielen skandalösen Managementfehler ist es bedauerlich, dass hier offenbar die vierte Macht im Staat, der kritische Journalismus, nicht gut funktioniert.

Stuttgart 21 als Dauerbrenner

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

Aber die inzwischen ziemlich desinteressierte mediale Begleitung des Projekts, die es als eher lokales und regionales Problem behandelt, ist bezeichnend für die distanzierte, marginale mediale Aufarbeitung der Bahnthemen. Nur vor 15 Jahren fanden der brutale Polizeieinsatz und die sog. Schlichtung vorübergehend großes Medieninteresse. Aber das ist lange vorbei. Inzwischen wurden die Fehler weiter potenziert. Es kam zu gewaltigen finanziellen „Explosionen“ und völlig aus dem Ruder laufenden Zeitplänen. Es kam zu einer in dieser Form einmaligen juristischen Auseinandersetzung zwischen DB und den Projektträgern Stadt, Land, Region und Flughafen über die Übernahme der ungedeckten Kosten. Neue Tunnelprojekte wurden nötig. Es droht das Kappen der Gäubahn nach Zürich, einer wichtigen transeuropäischen Magistrale. Aber daraus wird kein über die Region hinausreichendes mediales Topthema und auch keine politische Aufarbeitung der verheerenden Fehlkalkulationen und Planungsfehler. Die DB will nicht lernen aus den Problemen und plant weiter ähnliche Projekte, z.B. in Hamburg oder Frankfurt.

Generaldebatte zur Bahnpolitik

Die Bahnpolitik braucht endlich eine Generaldebatte. Hoffen, wir, dass die kommende Bundesregierung nicht einfach weiter macht wie die bisherige, sondern endlich Klimapolitik und Bahnpolitik zusammen neu ausrichtet zum Wohle einer nachhaltigen Mobilität im ganzen Land. Und vom DB Vorstand und Aufsichtsrat verlangt, sich einer grundlegenden öffentlichen Strategiedebatte über den künftigen Kurs der Schienenpolitik zu stellen.