

26.02.2020

Bundesbahn neu denken: Menschen auf die Schiene!

Die Ausgangslage:

Seit 50 Jahren predigen sie es, und was hat es gebracht? Nichts. Die Rede ist vom Mythos Bahn und dem ewigen Mantra der Umweltschützer „Güter auf die Schiene“. Man kann es nicht mehr hören.

Die Bundesbahn – Neu Denken?

Was fordern selbsternannte Zukunftspropheten, wenn sie sich als besonders fortschrittlich in Szene setzen? Neu denken! Verkehr neu denken. Mobilität neu denken. Automobil neu denken. Energie neu denken. Demokratie neu denken. Zukunft neu denken. Sie kennen die Schlagwörter. Alles muss neu gedacht werden, was besonders laut jene fordern, die von der Materie am wenigsten Ahnung haben.

Was die Bahn anbetrifft, vielleicht sollte man tatsächlich ganz neu und unvorbelastet darüber nachdenken, warum bei der Bahn so vieles im Argen liegt.

Groß denken oder Größenwahn?

Wofür gibt die Bahn Geld aus?

- Für die Verbesserung des Schienennetzes?
- Für die Wartung und Instandhaltung der Züge?
- Für die Renovierung von Bahnhöfen?
- Für die Ausweitung des Angebots?
- Für die Sicherheit?
- Für Pünktlichkeit?
- Für Service?

Ja, sie gibt dafür Geld aus, aber nicht sehr viel. Das Meiste fließt in überflüssige Prestigeprojekte wie Schnellbahntrassen und unterirdische Bahnhöfe.



Schnellbahntrasse Berlin-München: 10 Mrd. €



Baustelle Stuttgart 21: 6,5 Mrd. € (Prognose)

Logisch, dass das Geld für einen Ausbau in der Fläche nicht mehr reicht. Ein Blick auf die Bahnkarte von Bayern zeigt die traurige Realität. Viele wichtige Strecken sind **eingleisig**,

ja noch nicht einmal elektrifiziert. Beispielsweise die Strecke von München zum wichtigsten Knotenpunkt im Osten von München. Sternförmig geht es von Mühldorf aus in **alle** Richtungen, natürlich nicht elektrifiziert und **eingleisig**.



Den Gipfel der verkehrstechnischen Fehlplanung aber stellt der 50 Jahre dauernde Bau der privatisierten Autobahn München-Mühldorf-Passau dar, der gegen den Willen der Bevölkerung durch eines der schönsten Gebiete Bayerns mit Gewalt und vielen Milliarden durchgeboxt wurde. Ein zweigleisiger Ausbau der Bahn kombiniert mit einem vernünftigen Fahrplan, und schon wäre die Autobahn überflüssig gewesen, und man hätte viel CO2 eingespart.

Ein weiterer und ebenfalls vielbefahrener Zubringer für München ist die Strecke Rosenheim-München. Die Strecke ist zwar elektrifiziert, aber immer noch eingleisig. Das ist auch der Grund für das Zugunglück in Bad Aibling am 9. Februar 2016 mit 12 Toten und 89 Verletzten.



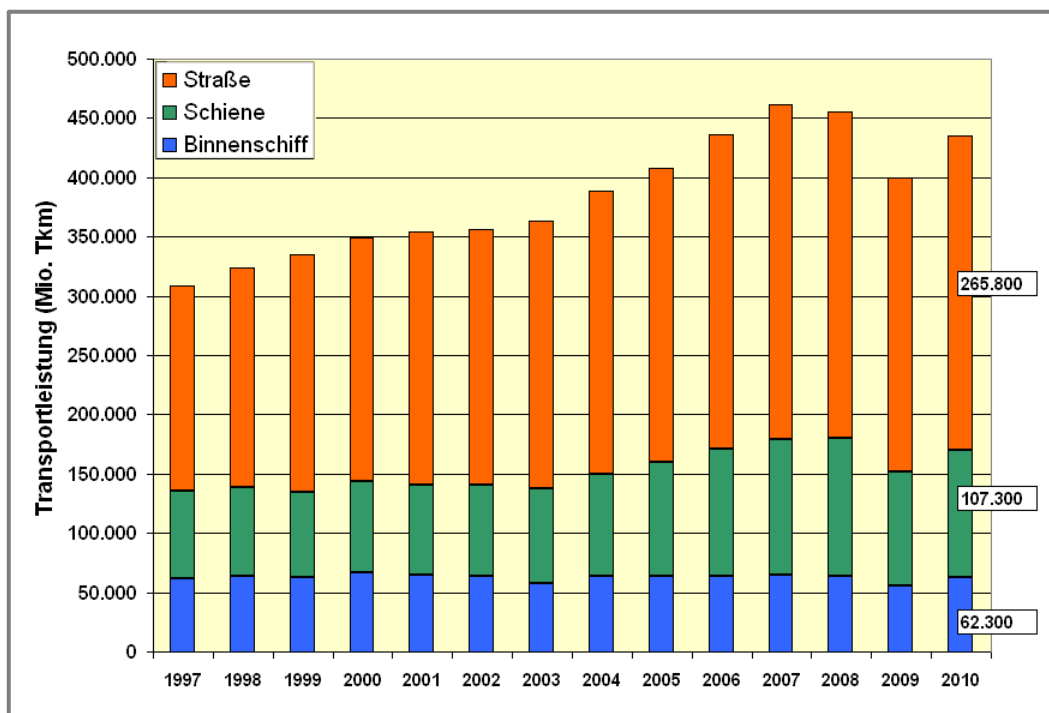
Unfallstelle Bad Aibling

Man kann natürlich nicht alles haben, man muss Prioritäten setzen. Schnelltrassen und unterirdische Bahnhöfe für Wenige sind anscheinend wichtiger als Sicherheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit für Viele. Dabei befindet sich die Bahn als halb-privates

Unternehmen in einer geradezu paradiesischen Lage. Vorstände und Führungspersonal kassieren Bezüge wie in Großkonzernen der freien Wirtschaft, Verluste werden vom deutschen Staat ausgeglichen. Kein Wunder, wenn Politiker nach ihrer politischen Karriere nach Ämtern bei der Bahn streben. Das gelingt ihnen am besten durch Wohlverhalten im politischen Amt in Form von Steuergeschenken. Typisches Beispiel: Ronald Pofalla, ehemaliger Generalsekretär der CDU, jetzt zuständig als Bahnvorstand für Infrastruktur. Ausgerechnet Ronald Pofalla, der sich schon als Politiker einen höchst zweifelhaften Ruf erarbeitete. Ausgerechnet Infrastruktur ist sein Thema. Wundert sich noch jemand? Da passt der Spruch:

„Wo wir sind klappt nichts, aber wir können nicht überall sein.“

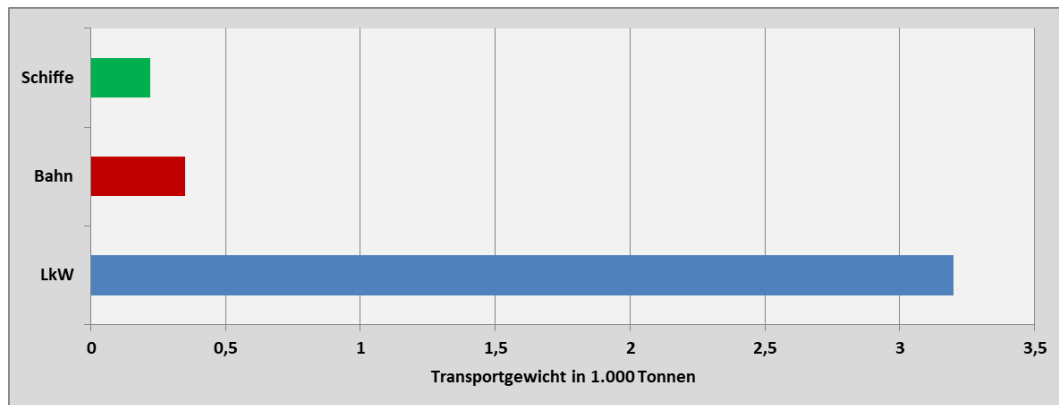
Die Güter-Transportleistung der Bahn im Vergleich zur Straße



Gütertransport Vergleich Straße – Schiene in **Transportkilometern**

Der Vergleich in Transportkilometern sieht doch gar nicht so schlecht aus für die Bahn, könnte man meinen. Aber Vorsicht, nimmt man statt den gefahrenen Kilometern die transportierten Tonnen, ergibt sich plötzlich ein ganz anderes Bild. Man kann das Ergebnis auch so interpretieren:

Bei der Bahn wird viel gefahren, aber wenig transportiert.



Gütertransport Vergleich Straße – Schiene in **Transportgewicht**

Vorteil Schiene:

Woran liegt es, dass die Bahn beim Gütertransport im Laufe der Jahrzehnte gegenüber der Straße immer weiter zurückfällt? Sie hat doch unbestritten einige Vorteile aufzuweisen.

1. **Beförderung großer Gütermengen über lange Strecken:**
Die Bahn ist beim Transport von schweren Gütern in großen Mengen unschlagbar: Kohle, Erze, Rohstoffe, Chemie, Erdöl und Derivate usw.
2. **Hohe Transportsicherheit:**
Gefahrgüter sind auf der Bahn am sichersten unterwegs. (Solange niemand Sabotage betreibt.)
3. **Entlastung der Straßen:**
Stimmt, aber nur bei den unter 1. genannten Produkten.
4. **Umweltschonende Transporte durch weniger CO2 Emissionen:**
Trifft ebenfalls nur auf die Massengüter unter 1. zu. Bei Diesellokomotiven sind Abstriche zu machen. Sie schleudern tonnenweise Abgase ungefiltert in die Atmosphäre, wie zu den besten Zeiten von Käfer und Co. Wenn Sie es nicht glauben, stellen Sie sich in München an den Feldkirchner Flügelbahnhof. Dort verkehren hauptsächlich Diesellokomotiven. Falls Sie vorhaben, sich neben einer Diesellokomotive bei der Abfahrt aufzustellen, ziehen Sie nicht Ihre besten Kleidungsstücke an. Und halten Sie die Luft an. Kleidung und Lungen bekommen eine kostenlose Ölung. Hoffentlich nicht die Letzte.

Nachteil Schiene:

Nur mühsam findet man ein paar wenige Vorzüge der Bahn beim Gütertransport. Das Sammeln der Nachteile fällt schon erheblich leichter.

1. **Laut, viele Nachtfahrten:**

Güterzüge sind lang, die Waggon und ihre Räder uralt und in denkbar schlechtem Zustand. Sie verursachen eine Menge Lärm. Im Vergleich zu einem Personenzug gefühlt Faktor 10. Steht man an einer Haltestelle und ein Güterzug rauscht, nein scheppert vorbei, hält man sich am besten die Ohren zu. Und das dauert ...! Die Züge bewegen sich im Schnecken tempo. Besonders auffällig ist der direkte Vergleich eines Güterzugs (langsam und laut) mit einem ICE (schnell und leise). Die meisten Güterzüge sind des Nachts unterwegs, ihr Gescheppere hört man kilometerweit und minutenlang. Wer an Bahnstrecken mit Güterverkehr wohnt, weiß Bescheid. Lärmschutzwände sind erstens teuer, und sie helfen zweitens nur bedingt. Man müsste die Gleise bei der Durchfahrt durch Ortschaften einhausen: Aus Kostengründen nur sehr schwer vorstellbar.

2. **Macht Gleise kaputt:**

Vom schlechten Zustand der Räder war schon die Rede. Sie sind nicht nur laut, sie beschädigen auch die Gleise. Mit ein Grund, auf ICE Trassen keine Güterzüge verkehren zu lassen. Auf der vielbefahrenen Strecke München - Augsburg wurden deshalb in einem Kraftakt ohnegleichen für den Schnellbahnverkehr zwei zusätzliche Gleise verlegt – mitten durch Wohngebiete. Inklusive der beiden S-Bahn-Gleise laufen also **sechs** Gleise parallel. Ein Wahnsinn.



Sechsgleisige Bahntrasse

3. **50 Prozent Leerfahrten, voll hin – leer zurück:**

Ein voller Güterzug transportiert Ware z.B. vom Hafen zum Kohlekraftwerk. Ein leerer Zug fährt die gleiche Strecke wieder zurück. Die Rückfahrt müsste man eigentlich bei der Kilometerleistung abziehen. Ob das gemacht wird? Eher nicht. Es würde ja die Bilanz der Schiene verschlechtern.

4. **Stört den Personenverkehr:**

Die Nachtfahrten haben natürlich einen einfachen Grund. Dann stören sie den Personenverkehr am Wenigsten.

5. **Platzverbrauch durch Rangierbahnhöfe**

Rangierbahnhöfe benötigen eine Menge Platz. Deshalb waren sie früher am Rande

von Städten angesiedelt. Inzwischen wanderten die Stadtgrenzen nach außen, das Rangiergelände ist in den meisten Fällen von zivilen Bauten eingekreist. Kein Wunder, dass diese Flächen Begehrlichkeiten bei den Baufirmen wecken.



Rangierbahnhof München-Allach

6. **Unflexibel und für die Fläche ungeeignet**

Container werden zum Rangierbahnhof angeliefert, auf den Güterwaggon verladen, am Zielbahnhof von einem LkW abgeholt und zum endgültigen Zielort transportiert. Extrem umständlich und aufwändig. Und erst noch der langweilige Rangieviorgang! Wer schon einmal das Zusammenstellen oder Aufdröseln eines Güterzuges beobachtet hat, weiß wovon die Rede ist. Beinahe so unterhaltsam wie Farbe beim Trocknen zusehen.

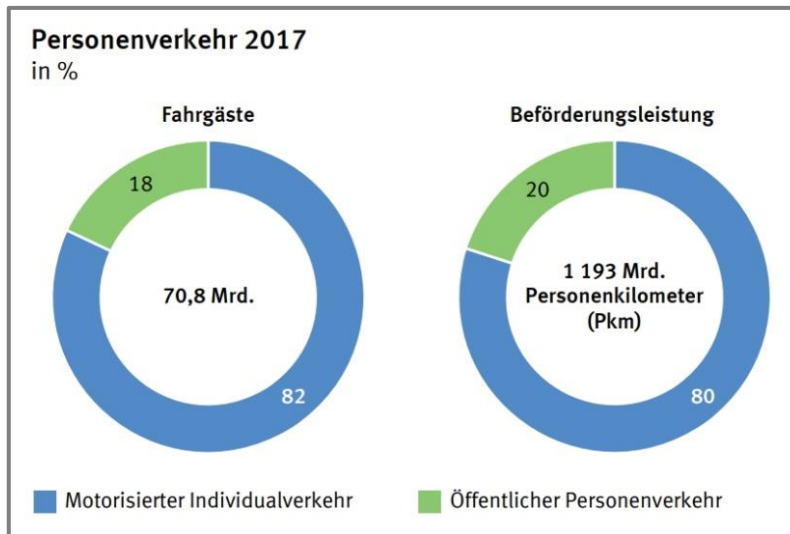
Damit sich der ganze Aufwand lohnt, müssen schon mindestens drei, vier oder mehr Waggons oder Container vom selben Frachtgut anfallen. Der Trend arbeitet leider gegen die Schiene: Der Warentransport wird immer kleinteiliger und schneller – dank Amazon. Nicht gut für die Schiene.

Die Bahn neu denken!

Güter auf die Schiene! In welchem Geisteszustand muss man sich befinden, um nach 50 Jahren vergeblichen Bemühens immer noch an einen Erfolg dieses Appells zu glauben? Höchste Zeit, das Produkt Bahn vom Kopf auf die Füße zu stellen. Wie wär's damit?

Menschen auf die Schiene!

Im Umkehrschluss heißt das, runter von der Straße. Dort herrscht ohnehin eine ungute Atmosphäre wegen der ständig zunehmenden Verkehrsdichte. In Abwandlung des Moore'schen Gesetzes auf den Straßenverkehr verdoppelt sich die gefühlte Verkehrsdichte alle zehn Jahre.



Der Öffentliche Personen-Verkehr ÖPV

Was hindert die Menschen daran, mit der Bahn bzw. dem ÖPV zu fahren?

1. Bequemlichkeit:

Wer steht schon gerne bei Wind und Wetter am zugigen Bahnsteig und wartet auf die überfüllte S-Bahn? Mit viel Glück und ein bisschen Drängeln kann man sich gemütlich hinsetzen und ein Buch lesen oder am Smartphone rumspielen. Leider ist das vielen nicht vergönnt. Im Stehen vergeht einem recht schnell jeglicher Spaß. Und womöglich noch zweimal Umsteigen, und die Stimmung rauscht vollends in den Keller.

Dann schon lieber ins Auto setzen, die Heizung oder wahlweise die Klimaanlage aufdrehen, E-Mails checken oder im Internet surfen, und ohne Umsteigen bis zum Zielort durchfahren.

2. Verlässlichkeit:

Wo bleibt sie denn schon wieder, die Verdrusslinie? Der Stoßseufzer der Bahnpendler. Leider viel zu oft kämpft man mit Verspätungen, muss improvisieren, weil es auf der gewohnten Strecke zu einem Totalausfall kommt, und was dergleichen Unwägbarkeiten mehr sind.

Wie oft kommt es im Vergleich vor, dass das Auto nicht anspringt oder sich unterwegs eine Panne ereignet?

3. Schnelligkeit:

Was die Schnelligkeit anbetrifft, haben Bahn und ÖPV gegenüber dem Automobil Boden gutgemacht. Wurden womöglich Abläufe perfektioniert wie in der Schweiz? Dumme Frage, natürlich nicht. Soweit kommt's noch! Nicht die Bahn wurde verbessert, sondern das Vorankommen auf der Straße wurde schwieriger, weil der Autoverkehr die letzten Jahre geradezu explodiert ist. Das wiederum liegt an den außerirdischen Immobilienpreisen. Für ein akzeptables Preisniveau treibt es den

Normalverdiener immer weiter aus dem Städtele hinaus aufs Land.

4. **Sauberkeit, Hygiene**

Wären infektiöse Keime sichtbar, kein Mensch würde mehr mit dem ÖPV fahren. Die Gefahr sich anzustecken ist in jedem öffentlichen Verkehrsmittel riesengroß. Am größten natürlich dort, wo sich die Menschen wie Heringe in der Dose aneinanderdrängen. Im Büro angekommen, bringt dann jeder die unterwegs aufgesammelten Erreger mit, und tauscht sie mit den Kolleg*innen aus. Chinesische Verhältnisse?

Im eigenen Wagen, auch wenn die persönlichen Sauberkeitsansprüche noch so niedrig sind, kann man sich nur mit den eigenen Keimen anstecken. Wer auf Nummer sicher geht, vermeidet sogar die Benutzung der [Toiletten am Arbeitsplatz](#).

5. **Privatsphäre:**

Es soll immer noch ewig Gestrige geben, denen ein Mindestmaß an Privatsphäre wichtig ist. Eine aussterbende Spezies. Immer häufiger trifft man auf das Gegenteil, auf Menschen, die ihr Privatleben in nicht zu überhörender Lautstärke ausbreiten. Peinlich, peinlich. Leider hat die Evolution den Menschen nicht mit verschließbaren Ohrklappen ausgestattet.

6. **Lärm:**

Der Geräuschpegel im Innenraum war schon mal höher, als die Handys noch kein Internet hatten. Heutzutage wird nur noch gewischt und getippt, und zum Musikhören gibt es Over-Ear-Kopfhörer. Nicht alles Neue ist schlecht, nur das meiste.

7. **Kosten:**

Nur wer mitten in der Stadt wohnt, kommt ohne eigenes Auto zurecht. In der Provinz ist man auf Gedeih und Verderb darauf angewiesen – mangels akzeptablem ÖPV. Bahnhöfe wurden wegrationalisiert, Gleise rausgerissen. Wenn überhaupt verkehren völlig überdimensionierte Busse zwischen den verstreuten Ortschaften – zweimal am Tag. Außerdem ist der ÖPV teuer, und ein Auto steht ohnehin in der Garage. Warum sollte man viel Zeit und Geld für den ÖPV aufwenden, um von A nach B zu kommen?

Was tun? Vorschläge bitte.

Wie bringt man die Menschen auf die Schiene? Indem man die Nachteile ausmerzt. Leicht gesagt, schwer umzusetzen, aber möglich.

Abschaffung des Gütertransports:

Ein Vorschlag wurde schon genannt, die Abschaffung des Gütertransports. Bei ihm herrscht ein denkbar ungünstiges Verhältnis von Aufwand und Kosten. Beides ist im Personentransport besser angelegt. Man muss sich nur mal gedanklich vorstellen, man

wollte das Volumen des Gütertransports verdoppeln. Das scheitert allein schon an den passenden Gütern. Außerdem würde der Personenverkehr gnadenlos ausgebremst bis zum völligen Stillstand.

Ganz anders der Personenverkehr. Mit Bequemlichkeit, Verlässlichkeit und Schnelligkeit bei akzeptablen Kosten wäre es kein Problem, genügend Leute auf die Schiene zu locken. Das würde zwar schrecklich teuer, aber das Geld wäre bestens angelegt. Die Bahn müsste „nur“ auf die lieb gewordenen Prestigeprojekte verzichten, wichtige Strecken zweigleisig ausbauen, die Taktzeiten senken, Sauberkeit und Service verbessern, ein einfaches Tarifsystem einführen - und den Gütertransport abschaffen.

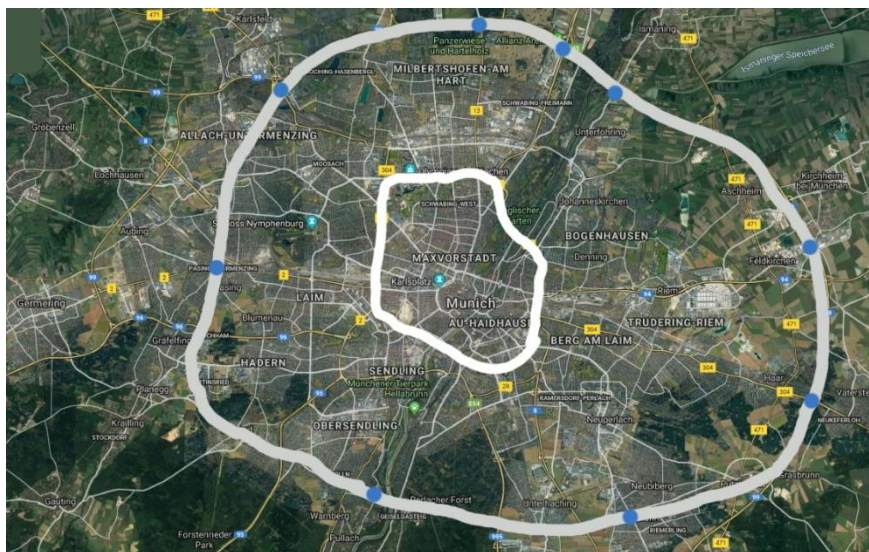
Letzteres eröffnet Freiheitsgrade für den Personentransport, die man nicht hoch genug einschätzen kann.

Anbindung Straße – Schiene

Oftmals scheitert die Bereitschaft für Bahn und ÖPV am fehlenden Parkraum. Spätestens ab acht Uhr ist an den Bahnhöfen alles dicht und man hofft vergeblich auf einen freien Parkplatz. Da spart man sich lieber den Frust und statt zum Bahnhof fährt man mit dem Auto gleich zum Arbeitsplatz.

Zur Bereinigung der unschönen Situation muss man über die Anlage von Parkplätzen an den Kreuzungspunkten von Bahn und ÖPV mit den Hauptverkehrsadern nachdenken. Die Verbesserung des ÖPV war bereits Thema des Beitrags vom 16.01.2020 mit dem Titel: [ÖPNV München: Konzeptlosigkeit ist unser Motto.](#)

Die Idee lautete Anlegen von Ringstraßen zur Querverbindung der sternförmig angelegten Schnellbahnen. Im folgenden Bild markieren die blauen Punkte auf der äußeren Ringstraße die Schnellbahnhöfe. Sie sind gleichzeitig die Kreuzungspunkte Straße – ÖPV, und deshalb die idealen Orte für große Parkplätze. Ein besseres Konzept zur Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr ist kaum vorstellbar.



Einfaches Tarifsystem, bezahlbare Preise:

Oftmals krankt der ÖPV an einem völlig überbürokratisierten Tarifsysteem. Das schreckt viele ab. Hohe Preise tun ein Übriges. Warum nicht nach dem Vorbild unserer österreichischen Nachbarn in Wien ein Jahresticket für 365 Euro einführen? Wie bitte, der deutsche Michel soll Österreich imitieren? Hier gelten dieselben Abwehrreflexe wie für die Schweiz (s.o.). Muss ein Tagesticket unbedingt zehn Euro kosten? Wären fünf Euro nicht ausreichend, oder müssten die Bahnvorstände unzumutbare Abstriche bei ihren Gehältern hinnehmen?

Schnelligkeit:

Sie geben nicht auf. Die Magnetschwebbahn ist tot. Es lebe die Magnetschwebbahn.



Kaum ist über eine Sache Gras gewachsen, kommt ein Schaf und frisst es ab. Das Schaf in diesem Fall heißt Andreas Scheuer, seines Zeichens Bundes-Verkehrsminister. Er setzt sich für jeden erdenklichen Blödsinn ein, der dem Normalbürger das Leben erschwert und eine Menge Geld kostet. Beispielsweise e-Scooter und Flugtaxi. Sind womöglich vom Mautdebakel noch ein paar Millionen übrig? Minister Scheuer ist immer auf der Suche nach möglichst ineffektiven Investitionen. Wo kann man die meisten Millionen verbraten ohne dass etwas Zählbares herauskommt? Bei einer Magnetschwebbahn.

Deutschland darf sich technologisch gegenüber China keine Blöße geben. Das sind wir unserem Ruf als weltweit technologisch führendes Land schuldig. Aus keinem anderen Grund brauchen wir die Magnetschwebbahn, eine Light-Version des Transrapids seligen Andenkens. Müssen wir unbedingt die dümmste, teuerste, energieintensivste und zerstörerischste Transporttechnik einsetzen? In einem der dichtest-besiedelten Länder der Erde? Nur um ein paar Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen einzusparen?

Linearmotoren auf der Schiene statt Rotationsmotoren im Zugfahrzeug

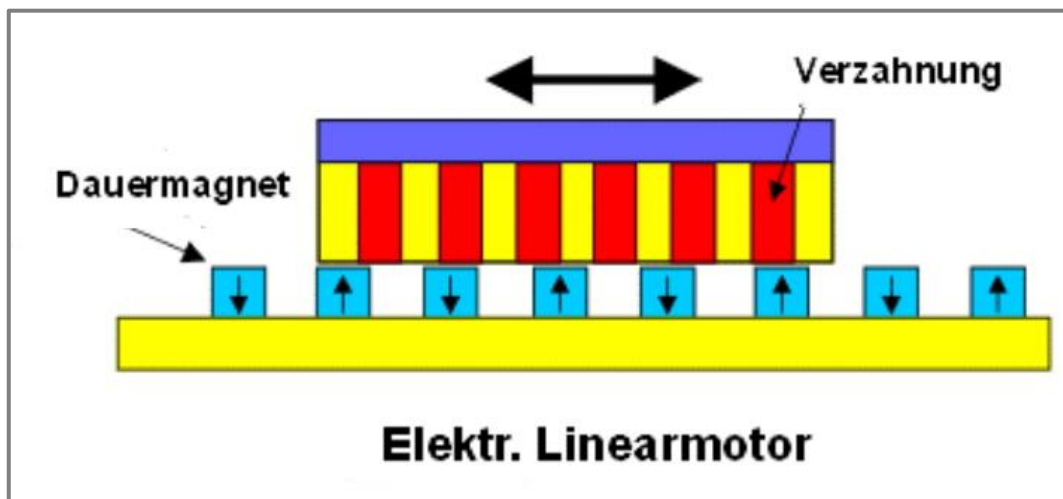
Worin besteht das Problem? Das größte Problem aller Schienenfahrzeuge ist die zögerliche Beschleunigung. Trotz großer Leistung der Antriebsmotoren setzen sich die Züge nur sehr langsam in Bewegung. Ein schnelleres Beschleunigen verhindern der

kümmert sich um den Reibschluss zwischen Stahlrad und Schiene, und die begrenzte Leistungsübertragung von der Oberleitung auf die Stromabnehmer.

Am heftigsten unter diesen Beschränkungen leiden natürlich die Verkehrsmittel mit vielen Haltestellen. Beispiel S-Bahn: Um die Waggons möglichst leicht zu bauen, besteht die Hülle aus Aluminium. Aluminium weist aber eine denkbar schlechte Geräuschkämpfung auf. Der Waggon wirkt wie ein Geigenkasten. Das ist für die Passagiere wie für die Umgebung gleichermaßen störend. Am Klappern erkennt der Fahrgast am Bahnsteig akustisch schon von weitem, ob sich ein Zug der Bundesbahn nähert oder eine Stadtbahn.

Fragen wir mal die Anwohner der Bahnhöfe von Stadtbahnen, wie sie das Anfahrgeschrei beurteilen. Oder besser noch, fragen wir sie nicht, denn dann müssten wir uns unangenehme Antworten anhören. Das hochfrequente Jaulen der Elektromotoren beim Start nervt auch unsensible Gemüter.

Das Klappern und das Jaulen müssen weg, bei gleichzeitig verbesserter Beschleunigung. Was klingt wie die Quadratur des Kreises ist eine ganz einfache Geschichte. Wir verlegen den Motor auf die Schiene in Form eines Linearmotors.



Anders als im obigen Bild dargestellt verlegen wir die stromführenden Spulen auf die Schiene, die Magnete sitzen an den beweglichen Teilen, den Waggon. Als Ergebnis beschleunigt die Bahn **lautlos und schnell**.

Gewicht und Kosten der bisherigen Antriebsmotoren fallen weg. Leider nicht vollständig, sondern nur die Kupferwicklungen, die Magneten wandern an den Fahrzeugunterboden. Und ein Antriebsmotor ist immer noch vorhanden, wenn auch deutlich abgespeckt. Denn das ist der entscheidende Trick bei der Geschichte:

Die Linearmotoren sind nur für Beschleunigung und Abbremsen zuständig, nicht für das Rollen mit konstanter Geschwindigkeit auf den Strecken zwischen den Bahnhöfen.

Die für eine satte Beschleunigung notwendige Leistung beträgt das Zehnfache der Leistung für das konstante Dahinrollen. Grund ist der extrem niedrige Rollwiderstand der Eisenräder auf der Schiene. Man braucht deshalb die Linearmotoren nur im Bereich der Bahnhöfe, nicht auf der gesamten Strecke. Das spart Kosten. Ein weiterer Vorteil: Die Stromabnehmer werden entlastet.

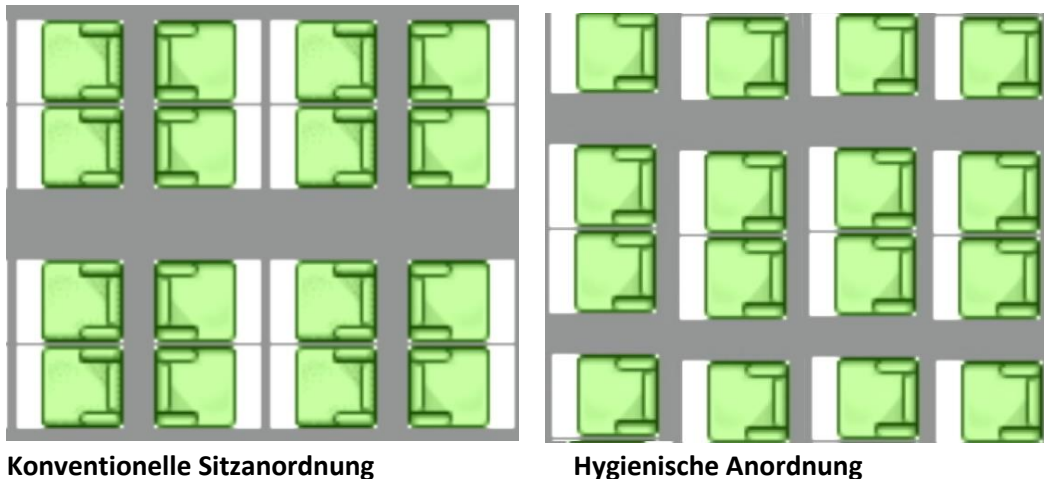
Fehlt nur noch die Geräuschdämpfung des Wagenkastens. Im ersten Schritt ersetzt man das teure Aluminium durch einfachen Stahl. Im zweiten Schritt entkoppelt man den Wagenkasten vom Fahrgestell. Ergebnis: Man gleitet dahin wie in einer Sänfte.

Sauberkeit und Hygiene:

Für die Erreger von Grippe, Covid-19 und anderen ansteckenden Krankheiten bieten die Bahnen ein ideales Umfeld zur Verbreitung. Ein einziger Träger kann problemlos ein Dutzend Leute anstecken. Die Ansteckungsgefahr lässt sich nicht vollständig beseitigen, nur reduzieren. Die Wichtigste Maßnahme wäre natürlich Gedränge auf Bahnsteigen und in den Bahnen zu vermeiden. Pünktlichkeit, Taktfrequenz und Robustheit gegen Störungen sind die wesentlichen Merkmale eines reibungslosen und gesitteten Ablaufs. Ein Faktor, der die Ansteckung enorm begünstigt, ist die Anordnung der Sitze. In U- und S-Bahn sitzen sich die Fahrgäste in Viererblocks gegenüber. In



Ideale Bedingungen, um sein Gegenüber zu infizieren. Das umständliche Rein und Raus zu den Fensterplätzen schmälert nicht nur den Komfort, sondern erleichtert auch den Viren den Sprung von Mensch zu Mensch. Besser wäre es, die Passagiere würden sich nicht gegenüber sitzen, sondern nur in Fahrtrichtung. Und die unpraktischen Viererblöcke kann man durch zwei Einzelplätze am Fenster und eine Doppelreihe in der Mitte auflösen.



Fazit:

Die Reduzierung des Güterverkehrs setzt Ressourcen frei, die sinnvoll in die Verbesserung des Personenverkehrs einfließen können. Damit sind beträchtliche Vorteile verbunden.

- Reduzierung CO₂
- Entlastung und Reduzierung des Straßenverkehrs
- Entlastung und Reduzierung des Flugverkehrs
- Aufwertung der Bahn und des ÖPV

Wer soll das bezahlen?

Zum Schluss noch die Frage nach den Kosten für die Allgemeinheit. Der Entfall des Gütertransports kann die geschilderten Maßnahmen nur teilweise kompensieren. Wie lassen sich die beträchtlichen Investitionen argumentieren? Vielleicht durch die Antwort auf die Frage, was bringt es dem Einzelnen und was der Allgemeinheit?

Der Vorteil für jeden einzelnen Nutzer von Bahn und ÖPV besteht in der deutlichen Verbesserung der Beförderungsqualität. Ein finanzieller Vorteil entsteht, wenn der Pendler eine bezahlbare Immobilie auf dem Land findet. Außerdem bietet sich die Nutzung der Bahn als erweiterter Arbeitsplatz an, ohne Sicherheitsrisiko wie im eigenen Auto und ohne autonomes Fahren.

Die Gesellschaft als Ganzes profitiert durch eine gestiegene Arbeits- und Wirtschaftsleistung. Der volkswirtschaftliche Schaden, verursacht durch Staus, Arbeits- und Produktionsausfälle sinkt. Sind die Bahnen in der Regel nicht überbelegt, sinkt auch die Ansteckungsgefahr von Infektionskrankheiten. Auch das vermindert den volkswirtschaftlichen Schaden. Sinken die Fahrtkosten, bleibt den Bürger*Innen mehr Geld für Konsum, was wiederum die Wirtschaftsleistung ankurbelt. Stressfrei und ausgeruht am Arbeitsplatz ankommen, so könnte das Motto der Bahn lauten.

Last not Least, würden die Bahnen einen erheblichen Anteil an der CO₂-Reduktion leisten, wofür man sonst an anderer Stelle viel Geld ausgeben müsste – ohne erkennbaren Gegenwert.

Verstaatlichung der Bahnen?

Die immense Bedeutung des Personenverkehrs für die Leistungsfähigkeit einer Gesellschaft ist nicht zu überschätzen. Das darf man nicht privaten Unternehmen überlassen. Für die sind die vielen Bediensteten an der Basis ein reiner Kostenfaktor, den man möglichst niedrig halten muss. Der Großmeister des Kaputtsparens war der selbstherrliche und diktatorische Hartmut Mehdorn. Von diesem Aderlass hat sich die Bahn bis heute nicht erholt. Es sieht leider nicht danach aus, als würden in naher Zukunft „bahnbrechende“ Fortschritte erzielt.

Wie schon Einstein sagte:

"Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind."

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de