

Die Wurzel des Übels

Die Entwicklung des Deutschlandtakts als interne Lösung der Bahnbranche geht mit diversen Skandalen einher, die aber scheinbar niemanden interessieren. Da spricht Herr Schnieder (Bundesministerium Verkehr BMV) von „[demokratiegefährdenden Zuständen](#)“ und sollte in seinem eigenen Haus mal kritischer hinschauen und die Fehlentscheidungen der letzten Jahre aufarbeiten. Natürlich passiert das nicht – analog zum Paradebeispiel Stuttgart 21 / 31.

Am **24.01.2019** gab es zwischen dem BMV (damals BMVI) und dem Zielfahrplanerrechner SMA (Gutachter) eine Arbeitsbesprechung mit zwei besonders präkeren Aussagen:

Seite 5 = nach dem 2. GAE Optimierungsschleife in wirtschaftlicher Hinsicht.

Optimierungsschleifen sind Berechnungswiederholungen so lange, bis ein echtes aber unerwünschtes Ergebnis zu einem schönerechneten erwünschten Ergebnis wird. Unter dieser Aussage ist der Nutzen-Kosten-Faktor von 1,4 für den 3. Zielfahrplan zu verstehen. Und wer von den Verantwortlichen greift diesen Betrug am Steuerzahler auf?

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Stand nach Besprechung Inkl.
Besprechungsergebnissen

Wesentliche Ergebnisse/Beschlüsse

- TTS muss näher eingebunden werden. Dazu ist eine vertragliche Grundlage zu erstellen. SMA vermittelt. Denkbar ist: TTS als UA des Konsortiums und Abrechnung über AP7
- Der SPFV muss über die Neu- bzw. Ausbaustrecken verkehren, die im Bedarfsplan festgelegt sind, da der Bedarfsplan Gesetzeskraft hat. Dies betrifft vor allem den FR Chemnitz – Berlin.
- Um ggf. weitere Korridore zu besprechen, findet ein Telefonat BMVI/ITP/SMA statt (zwischenzeitlich auf Fr., 1.2.2019 15:00 terminiert)
- Weitere Planungen zum 2. Gutachterentwurf: ggf. Alternativenwünsche können direkt mit Ländern abgestimmt werden. Das BMVI ist dabei zu informieren
- Da die Planungen stufengerecht erst später begonnen haben, hat der Sektor eine Rückmeldungsschleife zur Verfügung, während die SPV-Rückmeldungen mit dem 2. Gutachterentwurf vorerst abgeschlossen sind
- **Nach 2. Gutachterentwurf folgt die Optimierungsschleife in wirtschaftlicher Hinsicht**

5

sma+ VA CP COMPARTNER VA UNIVERSITÄT PASAU 2201 | 190124 Arbeitsbesprechung | 24.01.2019 | ps, mm

Seite 7 = 3. und letzter Gutachterentwurf im Lichte der Diskussion ca. Januar 2020.

Also war schon Anfang 2019 bekannt und gewollt, dass es nur einen einzigen weiteren Zielfahrplan geben würde, der dann als final zu betrachten ist. Also nicht eine Sache gut machen mit offenem Ergebnis, sondern ein Ergebnis vorweg nehmen, egal wie schlecht es ist. Und wer von den Verantwortlichen greift diesen Betrug am Steuerzahler auf?

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Stand nach Besprechung Inkl.
Besprechungsergebnissen

Abstimmung Zeitschiene

- 28.2/1.3: Workshop mit SGV in Berlin mit tts, Inhalte:
 - Vorstellung Prognosethematik
 - Vorstellung Gründe für Abweichung
 - Vorstellung Methodik und weitere Schritte zur Angebotsplanung FV
 - Diskussion Rückmeldungen des Sektors
 - Abfrage mit Frist ende März zum bisher vorliegenden Trassenkonzept
- In der Zwischenzeit: informeller Austausch mit Sektor Gv und PV, um Alternativen auf Basis der Rückmeldungen abzugleichen und den Planfall «2. Gutachterentwurf» zu konkretisieren
- Bis Anf. Mai 2. Gutachterentwurf SGV und SPV
- Verfahren zur wirtschaftlichen Bewertung: Vorstellung an Regionalrunde und an AG1 im Mai
- Regionalrunde SPV Anfang Mai unter Beteiligung des SGV
- Ca. Mitte Mai Ministervorstellung 2. Gutachterentwurf
- Bezugsfall 2030.18 wird dann im Frühsommer (2 Monate) erarbeitet
- Rückmeldung bis Ende Juni des Güterverkehrs zum 2. Gutachterentwurf
- Anfang Oktober Ergebnisse wirtschaftliche Vorbewertung per Gesamtrunde / erweiterte AG1
- Möglichkeit zur Rückmeldung der Länder innert eines Monats
- Einarbeitung der Vorbewertungsergebnisse und ggf. Rückkopplungsrunden
- **3. und letzter Gutachterentwurf im Lichte der Diskussion ca. Januar 2020**
- Infrastrukturliste wird erst dann an alle verteilt

7

sma+ VA CP COMPARTNER VA UNIVERSITÄT PASAU 2201 | 190124 Arbeitsbesprechung | 24.01.2019 | ps, mm

Quelle: Arbeitsbesprechung BMVI - Gutachter am 24.01.2019 (nach [IFG](#)-Anfrage)

Der Bundestag hat beschlossen, das heißt grünes Licht gegeben

Bereits seit 10 Jahren (2016) soll der Abschnitt zwischen Hannover und Minden um zwei Gleise erweitert werden [BVWP-Projektversion V01](#) - also **nicht nur der Engpass zwischen Wunstorf und Minden**. Es gab Kritikpunkte, aber **die zusätzlichen zwei Gleise standen und stehen nicht zur Debatte**.

Der 2. Gutachterentwurf (2. Zielfahrplan) wurde am im Mai 2019 dem Bundestag vorgestellt ([DS 19/12508](#)); der 3. Gutachterentwurf (3. Zielfahrplan) im Sommer 2020. Inzwischen wurden die Planungen angepasst [BVWP-Projektversion V02](#) . Das Projektinformationssystem wird vom BMV gepflegt!

Grenzen der Generalsanierung

Die Generalsanierung soll einen maroden Schienenweg wieder in den Zustand der Einwandfreiheit versetzen. Da das gesamte Schienennetz auf Verschleiß gefahren wurde und wird, können nicht mehr einzelne Reparaturen stattfinden. Stattdessen wird ein Streckenabschnitt komplett gesperrt und saniert. Das heißt, das was da ist, wird neu gemacht. [Interessant dazu die Kritik des Bundesrechnungshofs!](#)

Es stellt sich die Frage, ob denn nicht noch ein bißchen mehr gemacht werden kann?!

Grenzen der Generalsanierung setzen eine Vielzahl von Aspekten:

- die Zeit (was schafft man in der geplanten Sperrpause maximal?!)
- die Finanzen (Instandhaltung zahlt die DB; Ausbauten bezahlt der Bund?!)
- das Personal (wieviele Leute brauche ich, aber wieviele Leute habe ich nur?!)
- die Technik (welche Maschinen brauche ich, aber wieviele davon habe ich nur?!)
- die Gesetze (welche Arbeiten erfordern ein **Planfeststellungsverfahren**?!)

Aktuelle Berichte zu den Generalsanierungen der [Riedbahn](#) und [Hamburg-Berlin](#) zeigen, dass die vormals bestehenden To-Do-Listen in der Realität zusammengestrichen werden.

Das Zauberwort Digitalisierung

Die Digitalisierung der Bahn umfasst alle Bereiche, die von analog über elektrisch hin zu digital umgestellt werden sollen. Die Kommunikation innerhalb des Bahnbetriebsablaufs, die Stellwerke, die Fahrgastinformation, die Schienensicherheitstechnik u.v.m. .

Die Digitalisierung der Bahn ist umfangreicher, komplizierter, teurer als gedacht.

Die Digitalisierung zur Nutzung als kapazitätssteigerndes Mittel wird gern übertrieben oder sogar falsch dargestellt. Insbesondere bei dem **Zugsicherungssystem ETCS** treiben die Vorstellungen Blüten. Die %-Zahlen der kapazitätssteigernden Wirkung variieren:

6%	Dr. Roessler, HTC-Consalt in einem Vortrag zu „Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse“ am 13.09.2024 in Loccum
15%	Digitale Schiene Deutschland Nutzenstudie vom Februar 2024
35-40%	Bahnprojekt Stuttgart-Ulm Artikel aus 2021

Mit der Digitalisierung (ETCS) einzelner kurzer Streckenabschnitte ist es nicht getan.

Der Auslastungsgrad einer Strecke

In der „[PEK-Strecke 1700](#)“ erläutert die DB InfraGo, wieso die Strecke Wunstorf-Minden überlastet ist. Die DB hat eine Richtlinie zur Berechnung der Fahrwegskapazität (RiL 405). Die DB InfragGo ist gesetzlich dazu verpflichtet, einen Engpass zu beseitigen. Dr. Rochlitz, ehemals Bundesnetzagentur, heute VCD Bonn beschrieb in einem Vortrag am 13.09.2024 in Loccum das Procedere.

In der Studie „[Effizienter Bahnausbau im Korridor Hamm-Hannover](#)“ des Ing.-Büros Bahnzentrum Bielefeld werden nach deren Zählung die Zugzahlen der „PEK-Strecke 1700“ sogar noch übertroffen. Auch Pro-Ausbau hatte sich im Vorfeld dieser Studie an einer mehrtägigen Zählung von Zügen an der Strecke beteiligt. **Die angegebenen Zugzahlen sind definitiv realistisch. Die Strecke Wunstorf-Minden ist als überlastet zu bezeichnen.**

Die kunstvolle Mangelverwaltung nicht zum Status Quo erheben

Dr. Rochlitz hat gut beschrieben, wie eine kunstvolle Mangelverwaltung zum trotzdem Funktionieren einer Strecke führen kann. Nichtsdestotrotz sind alle überlasteten Strecken eine Brutstätte für

- Verspätungen und Ausfälle (was nicht mitgezählt wird, s.o.)
- Vermeidungshaltung mittels Umleitungen (was nicht mitgezählt wird, s.o.)
- Alternativen des Reisens / Transports (was nicht mitgezählt wird, s.o.).

Wichtig ist die **auf Jahrzehnte ausgerichtete Resilienz der Schieneninfrastruktur** trotz

- des künftigen Fernverkehrmehrbedarfs (zentrale Ost-West-Marginale; TEN-Strecke)
- der angemeldeten und unterstellten Nahverkehrmehrbedarfe der Länder und trotz
- der erklärten Güterverkehrmehrbedarfe (zentrale SGV-Drehscheibe).

Keine falschen Hoffnungen wecken

In der oben genannten Studie des Bahnzentrum Bielefeld wird erstens auf den zusätzlichen Bau von zwei Gleisen zwischen Seelze (bei Hannover) und Minden gesetzt. Und zweitens wird in der Studie weit über den Tellerrand hinaus geschaut. Auch die „Nachbar“-Strecken sind im Blickpunkt und gehören mit zu einer ganzen Liste von Vorschlägen zur Verbesserung der Schiene.

Das gleiche gilt für die Lösung des [Projektbeirats Alpha-E](#) (Strecke Hamburg-Hannover und weitere). Auch dort ist nicht der bloße Ausbau der Strecke Hamburg-Hannover Gegenstand der Forderungen, sondern die „Nachbar“-Strecken sind mit einbezogen.

Bereits die Forderung „Bestandsausbau“ bedarf der Überwindung einer riesigen Hürde: die Neuberechnung des Zielfahrplans. Das ist derzeit nicht ansatzweise in Aussicht gestellt. Für Hannover-Bielefeld gilt: ein **Alternativvorschlag in Form eines 3-gleisigen Bestandsausbaus darf nicht dazu führen, dass sich die Nachbarn im Variantenkorridor falsche Hoffnungen machen.** Dieser Alternativvorschlag darf nur dazu führen, die DB InfraGo ein bißchen zu ärgern ;-). Das Ziel muss sein, eine zukunftsfähige Kapazitätssteigerung zu erlangen.

