

Grevenbroich, 16.05.2023

Sehr geehrte Damen und Herren des Mobilitätsausschusses des Rhein-Kreises-Neuss

ich freue mich sehr, dass ich bei Ihnen zum Thema: Verkehrspolitischer Handlungsbedarf im vereinten Deutschland und was daraus wurde, vortragen darf und bedanke mich für die Einladung!

Kurz zu meiner Person: Mein Name ist Herbert Grützmacher; ich bin 56 Jahre alt, glücklich verheiratet und wir haben zwei Mädels, die noch zur Schule gehen. Ich arbeite in der Firma Rail Power Systems GmbH in der Geschäftsleitung und als Leiter der technischen Ausrüstung, einem Bereich, der sich mit ca. 550 Mitarbeitern um die Elektrifizierung bei der Deutschen Bahn und Nichteisenbahnbetrieben sowie kommunale Verkehrsunternehmen kümmert.

Beispiele hier wären:

- 1.) der Gotthardtunnel, dem längsten Eisenbahntunnel der Welt, bei dem wir die Mittelspannung verlegt haben,
- 2.) das Projekt Stuttgart 21 im Bereich Hochgeschwindigkeit bis 330km/h, zu sehen auf der A8 auf dem Weg nach München und
- 3.) Stuttgart 21 im Bereich der Deckenstromschiene in den Tunneln erstmalig bis zu 160 km/h und im späteren Hauptbahnhof, oder
- 4.) auf der Elektrifizierung der Strecke Berlin – München, wo man nunmehr innerhalb von vier Stunden zwischen diesen beiden Großstädten unterwegs ist und sich der Flieger nicht mehr lohnt, wenn man Ein- und Auscheckzeiten sowie die Anfahrt vom Flughafen München in die Stadt berücksichtigt, aber auch
- 5.) bei der Wehrhahnlinie in Düsseldorf. Alles, was da blinkt und leuchtet, ist von uns!
So viel zum Werbeblock!

Daneben arbeite ich im Verband der Bahnindustrie sowie in der Zukunftsinitiative Bahnbau, doch dazu später.

Der Titel meines Vortrags lautet: Verkehrspolitischer Handlungsbedarf im vereinten Deutschland und was daraus wurde!

Verkehrspolitischer Handlungsbedarf im vereinten Deutschland war der Titel meiner Diplomarbeit 1992 an der Ruhruniversität Bochum. Kernaussagen daraus waren, dass die Verkehrsentwicklung seit der Wiedervereinigung in allen Sektoren geradezu explodieren wird und dass es auch aus umweltpolitischen Gesichtspunkten sinnvoll wäre alle

wesentlichen Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern und die LKW's nur noch über sogenannte Güterverteilzentren in den Güterbahnhöfen den Endverteilerverkehr erledigen. Schon damals wies ich auf den bevorstehenden Fachkräftemangel und die enormen Investitionen hin, die dafür erforderlich wären.

Nun, Sie wissen es: Niemand hat auf meine Empfehlungen gehört! Stattdessen ist Folgendes passiert:

- 1.) **Das gesamte Verkehrsaufkommen ist stetig gewachsen.** Gründe hierfür sind die Globalisierung, die weiter zugenommene Bedeutung des geostrategischen Standortes Deutschlands als die zentrale Verkehrsdrehscheibe in allen Richtungen in Europa, die stark zunehmenden Individualverkehre, also ein stark zunehmendes Bedürfnis an Individualmobilität und die Anlieferung Just-in-time, also die rollenden Läger auf den Autobahnen.
- 2.) An dieser stark steigenden Verkehrsentwicklung **hat die DB im Modalsplit für sich keine Vorteile erlangen können.** Vielmehr hat sie in den letzten 70 Jahren ca. – nun, was schätzen Sie? – ca.15.000 Streckenkilometer und unzählige Gleisanschlüsse zurück gebaut und tausende Bahnhöfe verkauft oder verrotten lassen. Im Vergleich dazu ist das Autobahnnetz in Deutschland alleine seit 1995 um ca. 2.000km gewachsen!
- 3.) In der **Amtszeit von Herrn Mehdorn von 1999 bis einschließlich 2011** als Vorstandsvorsitzender der DB ist es einerseits zu einer massiven Sanierung der DB gekommen, die Mitarbeiteranzahl sank in dieser Zeit von 350.000 auf 240.000 Mitarbeiter. Viele erfahrene Mitarbeiter erhielten den vermeintlich goldenen Handschlag und fehlen bis heute für den geordneten Generationenwechsel. Andererseits wollte man die DB sexy und damit börsenfähig machen. Wir befanden uns schließlich in der Zeit von New Economy und alle glaubten noch an eine Super Entwicklung der Deutschen Telekom Aktie; da erschien auch ein Börsengang der DB als attraktiv.
- 4.) Während dieser Zeit entwickelte sich die DB spätestens mit der Übernahme der Stinnes AG und dem dazu gehörigen Logistikdienstleister Schenker in eine in mehr als **140 Ländern tätige DB als internationaler Mobilitätsanbieter**, auch für den kombinierten Verkehr, jedoch mit Rückzug aus der Fläche in Deutschland!

- 5.) **Im Personalbereich ist es zu einem massiven Rückgang an Arbeitskräften gekommen**, da dieser Sektor nicht als attraktiv galt, vielmehr haben sich Ingenieure lieber bei Automobilkonzernen beworben und die Söhne unserer Monteure wählten andere Berufe, da sie die ungünstigen Arbeitszeiten, unregelmäßiges Arbeiten an den Wochenenden, in den Schulferien und an den Feiertagen ihren Familien nicht zumuten wollen.
- 6.) **Der Elektrifizierungsgrad der DB liegt derzeit bei lediglich ca. 64%** - im Vergleich dazu liegt er in der Schweiz bei 100%.
- 7.) **Das Straßenverkehrsnetz hat seine Belastbarkeitsgrenze mehr als erreicht.** Es droht der Infarkt auf der Straße.

Ich könnte das um weitere Punkte ausführen, aber das würde Ihre Laune nur eintrüben. Gibt es also **Hoffnung für eine Verkehrswende?**

Nun, es gibt zumindest massive Anstrengungen und ein bemerkenswertes Kundenverhalten:

- 1.) **Zukunftsinitiative Bahnbaubau.** Das ist eine 2019 ins Leben gerufene Initiative gemeinsam vom Vorstand DB Netz und dem BVMB, d.h. dem Bundesverband mittelständischer Bauunternehmen, die damit eine neue Debatte auf Augenhöhe zwischen der DB und der Industrie initiierten, sich nicht mit gegenseitigem Misstrauen zu begegnen, sich die Probleme beim Namen zu benennen, ohne den anderen zu diskreditieren und/ oder nach Ausreden zu suchen, warum dieses oder jenes nicht geht, sondern prozessuale Ablaufverbesserungen zu suchen, bauablauftechnische Optimierungen zu suchen und technischen Innovationen, die produktivitätssteigernd wirken, konstruktiv zu begegnen. Dazu haben die jeweiligen Initiatoren Vertreter benannt, u.a. mich. Ich empfand diese Debatte genauso wie zuvor skizziert und damit hilfreich, sich nicht festzufahren, sondern deutlich aufeinander zuzugehen und mündete u.a. in einer gemeinsamen Initiative zum Einwerben von Personal in diesem Sektor und dem Anerkenntnis, dass es eine Chance für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf benötigt.
- 2.) **LUV III.** Das ist die zwischen der BRD, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes – das sind die DB Netz AG, die DB Station und Service (die betreiben u.a. alle Bahnhöfe) und die DB Energie - sowie der Deutschen Bahn AG seit dem 01.01.2020 gültige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Sie gilt für 10 Jahre und regelt, dass in dieser Zeit mindestens 63,4 Mrd. EUR Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz fließen und sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen im gleichen Zeitraum

verpflichten, mindestens 22,78 Mrd. EUR für die Instandhaltung aufzuwenden, macht in Summe 86,2 Mrd. EUR. Dazu kommen ca. 50 Mrd. EUR Eigenmittel des Bundes, so dass wir hier mit ca. 136 Mrd. EUR rechnen können zuzüglich ca. 45 Mrd. aus der LKW Maut. Das, meine Damen und Herren ist wie ein Konjunkturprogramm und führt u.a. leider Gottes zu den derzeit vielen Baustellen, die Sie als Fahrgast stören, aber anders geht es leider nicht. Knapp 9 Mrd. EUR davon wurden übrigen 2022 verbaut! Ich finde es übrigens äußerst bemerkenswert, dass die DB angesichts der Ukraine Krise und dem damit verbundenen massiven Anstieg der Preise für Rohstoffe wie Kupfer, Aluminium, Stahl, Beton, ja sogar Bauholz unablässig weiter baut! Das zeigt, wie ernst es der DB damit ist!

- 3.) **Korridorprogramm** – Das ist das Ergebnis vieler Gespräche innerhalb der DB, zwischen der DB und der Industrie und den Verbänden, dass es einfach nicht mehr tragbar ist, einzelne Gewerke auf einer Trasse zu reparieren, z. B. den Gleisoberbau und ein oder drei Jahre später das nächste Gewerk, z.B. die Oberleitung und damit einen Streckenabschnitt gefühlt ewig im Baustellen- und/ oder Langsamfahrstellen zu halten. Die Ursache hierfür lag u.a. an der Anlagenbuchhaltung der DB, hat mit Abschreibungsdauern zu tun und mit unterschiedlichen Lebenszyklen unterschiedlicher Gewerke und Bauteile und deren restlichen Lebensdauer, abhängig wiederum von der Intensität der Nutzung. Vielmehr wird man nun ganze Streckenabschnitte vollständig mit allen Gewerken in einem mit Totalsperrung versehenen Zeitraum sanieren um damit dann anschließend diesen Streckenabschnitt mindestens 10 Jahre baustellenfrei befahren zu können. Beispiele hier sind der Korridor Riedbahn, d.h. die Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim in 2024, die ABS 46 in Richtung Oberhausen Emmerich in 2025 sowie – und das bis vor kurzem unvorstellbar die Strecke Hamburg Berlin, allesamt mit mehrmonatiger Vollsperrung!
- 4.) **Beschleunigungskommission und deren Ergebnisse.** Seit Ende Juni 2020 haben mehr als 20 Vertreterinnen und Vertreter von Eisenbahnverbänden, Deutscher Bahn, Bauindustrie gemeinsam mit Bundestagsabgeordneten und dem Bundesverkehrsministerium darüber beraten, wie man dem Schienenausbau einen Schub verleihen kann. In dem Bericht schlägt die Kommission umfassende Maßnahmen vor: So sollen die Genehmigungsverfahren für neue Weichen, längere Überholgleise oder die Streckenelektrifizierung beschleunigt werden. Hiermit soll auch die Pünktlichkeit der Züge erhöht werden. Außerdem soll die Finanzierung des Bahnnetzes besser geordnet und zwei mehrjährige Schienenfinanzierungsfonds aufgelegt werden. Für einen Ausbau- und Modernisierungsfonds sollten auch Anteile an erwartenden Mehreinnahmen der LKW Maut verwendet werden. Dieser Bericht liegt Bundesverkehrsminister Wissing seit Dezember 2022 vor. Wir sind gespannt auf konkrete Ableitungen.

5.) **Technologische Innovationen wie die digitale Kupplung und ETCS.** Im

Schienengüterverkehr in Europa werden seit mehr als 100 Jahren fast ausschließlich Schraubkupplungen verwendet. Um Wagen zu verbinden, wird ein 20 kg schwerer Bügel auf den Haken des nächsten Wagens gelegt. Die Kupplung wird dann durch Drehen an einem Schraubgewinde hinter dem Bügel gespannt. Die Luftleitung für die Bremsen wird ebenfalls händisch verbunden. Eine Digitale Automatische Kupplung (DAK) verbindet Güterwagen automatisch miteinander. Sie stellt ohne Handarbeit des Rangierpersonals eine mechanische Verbindung zwischen den Wagen her. Gleichzeitig kuppelt die DAK die Luftleitung für die Bremse sowie eine Strom- und Datenbusleitung aneinander; auch dies geschieht automatisch. Eine DAK vereinfacht das Zusammenstellen eines Güterzugs vor der Abfahrt. Mehr Güterwagen können in kürzerer Zeit bereitgestellt werden. Die Kapazität an Rangier- und Umschlagbahnhöfen kann um 40 Prozent steigen. – befindet sich in der Umsetzung! Das „European Train Control System“ (ETCS) ist der neue einheitliche Standard für Zugbeeinflussungssysteme in ganz Europa. Derzeit gibt es über 20 verschiedene Systeme in Europa, die langfristig abgelöst werden sollen. Davon verspricht sich die DB eine Erhöhung der Nutzung der Trassen um bis zu 20%. Ist derzeit noch nicht umgesetzt.

6.) **Der Anspruch der DB bis 2040 klimaneutral zu werden:** Die Deutsche Bahn stellt alle Signale deutlich früher auf Klimaneutralität. Der Konzern zieht das bisherige Ziel von 2050 um zehn Jahre vor – auf 2040. Es umfasst sämtliche Bereiche der Eisenbahn in Deutschland sowie die globale Logistiktochter DB Schenker. Das Ziel für die Klimaneutralität Deutschlands hat die Bundesregierung für 2045 definiert. Für ein ausgeglichenes CO₂-Konto bereits bis 2040 wird die DB ihre Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland ab 2025 vollständig mit Ökostrom versorgen. Zudem werden die Wärmeversorgung vergrünt, fossile Energieträger wie Heizöl und Erdgas schrittweise abgelöst. Eine höhere Energieeffizienz soll zudem in den kommenden Jahren für sinkende Verbräuche sorgen.

7.) **Eine massive Beschäftigungsinitiative des gesamten Eisenbahnverkehrssektors.** Es ist allen Beteiligten des Sektors klar, dass ohne diese, d.h. ohne massive Anstrengungen zur Bewerkstelligung des Generationenwechsels (allein 1/3 der Beschäftigten der DB und bei uns wechseln in den nächsten 10 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand), d.h. ohne gut ausgebildete Menschen, die bereit sind das viele Geld auch zu verbauen – alle vorherigen Bemühungen verpuffen. So hat allein die DB im letzten Jahr 26.000 Mitarbeiter eingestellt und will in 2023 genauso viele Mitarbeiter einstellen, soviel wie kein anderes Unternehmen in Deutschland und wir, die RPS immerhin ca. 130 Mitarbeiter!

8.) **Last but not least: Ihr Verhalten als Kunde!** Überall da, wo die Schiene ein gutes Angebot macht, wird es von der Bevölkerung angenommen. Früher habe ich oft in der Schweiz gearbeitet und dort ist es seit jeher üblich, dass wenn bspw. eine neue Häusersiedlung im Großraum Zürich entsteht, automatisch eine regionale Tram mit gebaut wird. Die Leute haben zwar alle ihre schicken Autos in den Garagen, aber zu ihren Bürojobs nach Zürich fahren sie mit dem Zug und beschränken ihren Individualverkehr auf die Zeiten außerhalb ihrer Arbeitsanreise- und Rückreisezeiten. Für mich damals in 2000ern für Deutschland nicht vorstellbar. Falsch von mir gedacht! Beispiele gefällig:

- a. Die Regiobahn zwischen Wuppertal, Mettmann Düsseldorf und dem Kaarster See ist eine Gesellschaft, die das damals zu DB gehörige Netz für 1DM erworben hat, da die DB diese Strecke als unrentabel ansah. Kalkuliert wurde eine Profitabilität bei ca. 5000 Fahrgästen pro Tag. Heute fahren da ca. 23.000 Fahrgäste pro Tag!
- b. Die von mir erwähnte Strecke von Berlin nach München wurde mit drei Zuggarnituren 2018 neu eröffnet. Inzwischen haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt und viele von denen fahren sogar damit weiter bis nach Wien!
- c. Das 9 EUR Ticket! Sogar die Punks haben erkannt, dass man damit Reisen tätigt, die sonst früher nicht oder nur sehr viel teurer möglich wären! Aber im Ernst als Frage an Sie: Glauben Sie, dass es sinnvoll ist, Mobilitätsmöglichkeiten quasi zum Nulltarif zu verschenken? Überlasse ich Ihnen, darüber nachzudenken. Bevor Sie die Frage für sich beantworten oder diskutieren gebe ich Ihnen ein Beispiel, zugegebenermaßen ein teures: Die von mir eben benannte Wehrhahnlinie, ein Stück Tunnelstrecke von 2,8 km mit sechs Bahnhöfen war für 660 Mio. EUR veranschlagt, tatsächlich hat sie – na was schätzen Sie - 990 Mio. EUR gekostet! Und jetzt sagen Sie bitte nicht, das lag alles an den Nachträgen der Industrie. Die Frage, warum sich Verkehrsprojekte in Deutschland so verteuern, wäre ein weiterer Vortrag wert!! Ich persönlich habe da eine klare Meinung: Mobilität zu ermöglichen ist sehr teuer und das darf, ja muss etwas für den Nutzer kosten, sonst kann es nicht finanziert und / oder zurückverdient bzw. Instand gehalten werden und es entsteht niemals ein Bewusstsein über eine Dosierung von Mobilität.

Netto, netto heißt das: Ja, es gibt Hoffnung für eine Verkehrswende, für eine Änderung im Modalsplit das Gesamtverkehrsaufkommens, für eine Klimaneutralität des Schienenverkehrs, aber der Weg dahin ist noch weit, wird noch viele Jahre anstrengend für alle Beteiligten, auch für die Kunden und er wird sehr teuer, aber dieser Weg ist – wie sagt Frau Merkel immer – alternativlos, wenn man endlich eine Verkehrswende in Deutschland will und Nachhaltigkeit und Umweltschutz im Einklang mit der Ökonomie ernst nehmen will!!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Herbert Grützmacher