V.i.S.d.P: Jochen Hilbert, 04101-591007, BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität, VCD Feb. 2024

Investitionen in die Schiene: 200% versprochen 20% realisiert 400% wären nötig!

Podiumsdiskussion
im Saal des Gemeindehauses
der **Christuskirche Pinneberg,**
am
Dienstag, 13. Februar 2024, 19.00-21 Uhr

Dr. Holger Busche, wissenschaftlicher Verkehrsexperte, Kiel-Hannover
Dr. Till Steffen, MdB Bündnis 90/Die Grünen, Hamburg-Eimsbüttel
N.N., Vertreter des Verkehrsministeriums in SH (angefragt)

Bhf. Tornesch: modernisierter Mobilitäts-Hub in unserer Nähe? Moment, da war doch was! Die aktuelle Koalitionsvereinbarung der schwarz-grünen Regierung SHs in Kiel 2022-2027 bestimmt auf S. 197:

Den Anteil des Schienenverkehrs an der Verkehrsleistung im Personenverkehr wollen wir auf 20-25 Prozent steigern.

Derzeit liegt dieser Anteil bei ca. 7 Prozent. Mindestens dreimal so viel wie heute soll der Anteil betragen, SH soll bis 2040 das erste klimaneutrale Industrieland sein. Bisher noch nie dagewesene Transformation!

Realistisch? Greenwashing? Ambitioniert? Augenwischerei?

V.i.S.d.P: Jochen Hilbert, 04101-591007, BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität, VCD Feb. 2024

Minister Madsen schlägt die Werbetrommel für einen umstrittenen A20-Bau – ohne Schienenquerung der Elbe! - und schließt auch immer noch nicht den umweltschädlichen A23-Ausbau zugunsten weiterer Autoprivilegierung aus.

Wie soll das zusammengehen?

Es könnte so schön sein!

Auch für den Kreis Pinneberg gilt und ist untersucht: Das Auto wird weiterhin hochgradig privilegiert. Kein Wunder also, dass Straßen mitunter „verstopft“ sind. Und dennoch fällt wenig auf, dass öffentlich von Politikern im Amt über einen angeblich langsamen Ausbau der A20 deutlich mehr geklagt wird als über das 3./4.Gleises zwischen HH und Elmshorn, das nach 40 Jahren jetzt endlich beschlossen wurde.

Es gibt jedoch Experten, die sich an das scheinbar Unmögliche aber Notwendige heranwagen: einer zukunftsträchtigen Verkehrswende.
Dr. Busche kennt Systemeigenschaften der Schiene insbesondere in SH und HH und ihre zukünftigen Möglichkeiten.
Dr. Steffen kennt Ansätze für einen Bundesmobilitätsgesetz statt eines veralteten Bundesverkehrswegeplans sowie die Probleme einer notwendigen Veränderung auf Bundesebene.

Die Diskussion sollte für alle sehr interessant sein, die insbesondere mit Blick auf den Kreis Pinneberg eine Verkehrswende und eine zukunftsfähige Mobilitätsverbesserung wünschen.

ABSURD LANGSAM

Bereits in den 1980ern geplant, erst **2041** fertig: der Ausbau der Bahnstrecke Karlsruhe-Basel. Die 200 Kilometer sind Teil der für den Güterverkehr wichtigen Verbindung zwischen den Hafenstädten Rotterdam und Genua, die im schweizerischen Abschnitt längst fertig ist.

VON WEGEN AUSBAU DER SCHIENE

40 km

Im Zeitraum zwischen **2016 und 2021** wuchs das deutsche Schienennetz um **mickrige 40 Kilometer**.

6 200 KILOMETER GLEISE ABGEBAUT

Länge des Schienennetzes zum Zeitpunkt der Bahnreform 1994:

44 600 Kilometer

Länge des Schienennetzes in Deutschland heute:

38 400 Kilometer

LAHME ELEKTRIFIZIERUNG

Anteil des Schienennetzes, auf dem Züge mit Strom fahren können:

Z Z Z z **59 %** 2010 **61 %** 2020 Z Z Z

Die Bundesregierung will bis 2030 **75 Prozent** des Schienennetzes mit Oberleitungen ausstatten lassen. Ohne eine Beschleunigung des Ausbautempos wird das Ziel deutlich verfehlt.

DER NETZINFARKT DROHT

Auf **3 500 Schienenkilometern** liegt die Auslastung derzeit bei **125 Prozent**.

Laut Bahnchef Richard Lutz droht diese Auslastung sich bis Ende des Jahrzehnts auf mehr als **9 000 Schienenkilometer** auszuweiten.

STETIG WACHSENDER SCHIENENVERKEHR

Seit 1994 ist die Anzahl der von Fahrgästen zurückgelegten Kilometer um **50 Prozent** und der von Gütern zurückgelegten Kilometer um **90 Prozent** gestiegen.

Quellen: fairkehr 1.2023. S. 24/25.

KEIN BAHNSTROM AN GRENZÜBERGÄNGEN

28 von 57 grenzüberschreitenden Bahnstrecken sind nicht elektrifiziert.

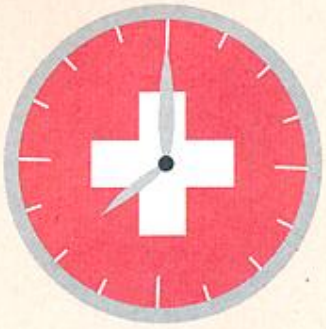
DIGITALE SCHIENE

Weniger als **ein Prozent** des **38 400 Kilometer** langen deutschen Schienennetzes war 2021 mit dem digitalen Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS ausgestattet. Es soll europaweit Standard werden, damit Züge problemlos Grenzen überqueren können. Die Schweiz, Österreich und Belgien haben das System fast flächendeckend eingeführt.

NOCH NICHT BARRIEREFREI

Erst **81 Prozent** der Bahnhöfe in Deutschland sind stufenfrei zugänglich – sofern die Aufzüge funktionieren. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt für den Nahverkehr **100 Prozent** Barrierefreiheit vor – und zwar seit **1. Januar 2022**.

PÜNKTLICH WIE EIN SCHWEIZER UHRWERK



In der Schweiz werden in rund **99 Prozent** der Fälle die Anschlusszüge erreicht.

+++ HÄUFIGE VERSPÄTUNG +++

Anteil der Züge der Deutschen Bahn mit Verspätungen im ersten Halbjahr 2022:

- 33 % im Güterverkehr
- 30 % im Fernverkehr
- 7 % im Nahverkehr

Statistisch gelten Züge bis zu einer Verspätung von sechs Minuten als pünktlich.

INVESTITIONSSTAU

Auf **60 Mrd. Euro** bezifferte Bahnchef Richard Lutz 2022 den Investitionsstau auf der Schiene. Wäre in der Vergangenheit mehr Geld in das Schienennetz investiert worden, gäbe es heute deutlich weniger Baustellen und Verspätungen.

fairkehr-Infografik: weareplayground.com **Recherche/Text:** Benjamin Kuhne **Quellen:** Allianz pro Schiene, Deutsche Bahn, Eisenbahn-Bundesamt, www.gesetze-im-internet.de, Schweizerische Bundesbahnen, Süddeutsche Zeitung, www.tagesschau.de, Tagesspiegel Background