

## 28.04.2023 Die Bahn: Ohne Strom und Verstand - voll an die Wand!

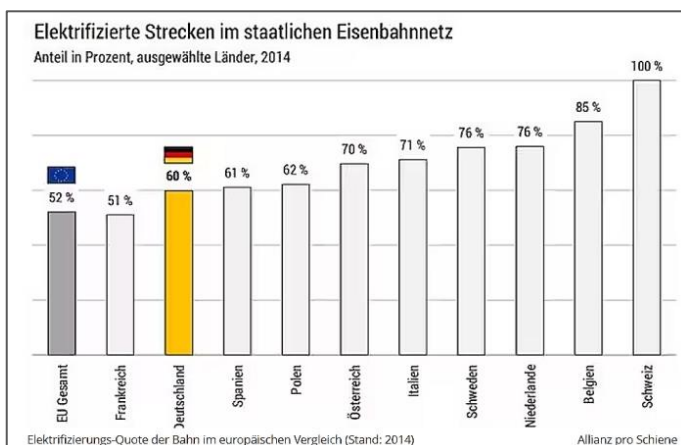
Die SZ vom 25.04.2023 sorgt sich: „Womit fährt die Bahn von morgen?“ Lästermäuler könnten ergänzen: „Wenn sie überhaupt fährt.“ Liest man in der SZ einen ganzseitigen Artikel ein paar Tage vorher, bei dem es um die Versäumnisse der drei CSU-Verkehrsminister Ramsauer, Dobrindt und Scheuer ging, kann einem über den Zustand der Bahn wirklich angst und bange werden. Der Journalist schilderte die katastrophalen Zustände mit Verspätungen und Serviceausfällen, die er am eigenen Leib erfuhr (besser: an Bahnsteigen erstand). Er vergleicht die Aufwendungen für die Bahn in Deutschland (lächerlich) mit denjenigen in der Schweiz (vorbildlich) und anderen europäischen Ländern. Da muss man sich nicht wundern, wenn Züge und Gleise kollabieren, Weichen den Dienst quittieren, und Verspätungen nicht die Ausnahme, sondern die Regel darstellen.

Wundern darf man sich aber schon, wie es möglich ist, bei 30 Milliarden Euro Schulden, sich zum Grundgehalt von 1 Mio. pro Jahr für 2022 auch noch Boni von 1,25 Mio. Euro zu gönnen. Und dieser Bahnchef ist sich nicht zu schade, im gleichen Atem-Zug vom Staat viele Milliarden für die Sanierung zu fordern, mit der Aussicht, bis zum Jahr 2070 (!) einen weitgehend störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.

Wo sind denn vielen die Milliarden geblieben, die der deutsche Steuerzahler in das marode Unternehmen bereits steckte? In den astronomischen Gehältern der Führungsmannschaften? Oder im Untergrund von Stuttgart und München bei zweifelhaften Projekten für die Bevölkerung? In Schnellbahntrassen, z. B. von München nach Berlin (auch so ein „Leuchtturmprojekt“)? Oder bei abenteuerlichen Investitionen im Ausland, in den USA und in England, mit abenteuerlichen Verlusten?

Allen Missständen auf der Schiene zum Trotz gaben die Herren Minister ein Vielfaches der Bahnaufwendungen für Straßenbau aus. Da fragt man sich als Bürger: Haben die Verantwortlichen den Kompass verloren oder noch nie einen besessen?

Jetzt geht es um die Frage, was mit den alten Diesellokomotiven geschehen soll, die immer noch unterwegs sind? Schließlich sind etwa 40 Prozent (!) des Schienennetzes noch nicht elektrifiziert.



Zur Debatte stehen Wasserstoff und Batterie-elektrischer Antrieb.

### **Wasserstoffantrieb:**

Der Vorschlag lautet, Wasserstoff tanken (natürlich grünen Wasserstoff) und mit Brennstoffzelle in Strom umwandeln. Da schlägt der Wirkungsgrad Purzelbäume. Vom kostbaren grünen Strom zu H<sub>2</sub> und anschließend von H<sub>2</sub> zu Strom? Da ist selbst der Eisenbahnexperte Hans Leister zu Recht skeptisch. Er meint: „Das ist extrem ineffizient. Ein Ingenieur würde so etwas nicht ohne Not machen.“ Da kennt er aber die Ingenieure schlecht. Die machen alles, wofür es Geld gibt.

### **Batterieelektrisch:**

Um batterieelektrisch fahren zu können braucht man Batterien. Wenn man eines beim Elektroantrieb gelernt hat, dann wie groß diese Batterien sein müssen, um einigermaßen Reichweite zu erzielen. Da geht schnell die Hälfte der Transportkapazität flöten. Das wissen auch die Verantwortlichen (hoffentlich), und zaubern flugs ein paar Lösungsansätze aus dem Hut. Z.B. Elektrifizierungsinselfen zum Stromnachladen. Wie lange wohl so ein Zug zum Nachladen an der Insel stehen muss, und welcher Strom in welcher Höhe in kurzer Zeit fließen muss? Das soll effizient sein? Das klingt eher nach Offenbarungseid als nach praktikabler Lösung.

### **Oberleitungen bauen:**

Die Elektrifizierung der Bahn begann ihren Siegeszug über die Diesellokomotiven mit den Oberleitungen. Warum baut man nicht einfach Oberleitungen? Die offizielle Begründung: Weil es auf so unfassbar wichtigen Strecken wie nach Sylt nicht geht. Das verschlägt dem Steuerzahler die Sprache. Deutsche Ingenieure, oder besser als Ingenieure getarnte Bürokraten waren schon immer gut darin, aus höchst selten auftretenden Ausnahmen ein allgemeines Verfahren abzuleiten.

### **Gibt es denn wirklich keine Alternativen?**

- Wie wäre es mit einer Neuentwicklung der wichtigsten Dieselmotoren und dem nachgeschalteten Elektroantrieb? Und wenn schon nicht neu, dann doch wenigstens mit nachgerüsteten Rußfiltern.
- Oder man könnte hergehen und an den Bahnhöfen Linearmotoren installieren, mit denen die Züge beschleunigt und abgebremst werden. Für die Fahrt von Bahnhof zu Bahnhof genügt dann eine sehr niedrige Antriebsleistung.
- Oder man trennt Güterverkehr und Personenverkehr, und verleiht dem Personenverkehr absolute Priorität. Von den lächerlichen 20 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene lassen sich bestimmt weitere 10 Prozent ohne Probleme auf die Straße verlagern. Die Problematik zwischen Gütern und Personen ist ausführlich im Beitrag vom 26.02.2020 dargestellt, mit dem Titel:

„Bundesbahn neu denken: Menschen auf die Schiene.“