



„Wir werden die Stadt umgraben.“



Foto: Ed Koch - Charlottenstraße

Wer in Berlin unterwegs ist, muss ein gutes Nervenkostüm haben. Baustellen, wohin das Auge schaut. Von damit verbundenen Umleitungen sind natürlich auch Busse und Bahnen betroffen. Wer allerdings meint, dass die U-Bahn eine gute Alternative sei, weil sie unter allen Baustellen hindurchfährt, der hat nicht immer Glück.

Sonntagabend Alt-Mariendorf, ein Endbahnhof, „Alle aussteigen.“ Auf dem linken Gleis steht ein Zug. Auf der Bahnhofsanzeige ist zu lesen: „Nicht einsteigen!“ Auf der rechten Anzeige steht: „Platz der Luftbrücke 3 Minuten, Kurt-Schumacher-Platz 8 Minuten und Tempelhof 13 Minuten.“ Warum es Züge gibt, die es nur bis zum Platz der Luftbrücke oder Tempelhof schaffen, erfährt man nicht. Der Zug zum Platz der Luftbrücke fährt ein und pünktlich los. Da ich zur Stadtmitte will, nehme ich diesen natürlich nicht.

Der Zug auf dem linken Gleis „Nicht einsteigen“ steht immer noch da. Kurz vor der angekündigten Abfahrt des Zuges zum Kurt-Schumacher-Platz kommt dieser erst an. „Alle aussteigen.“ Die wartenden Passagiere steigen in der Hoffnung ein, dass die Anzeige auf dem Display stimmt. Plötzlich heißt es, „Zug nach Kurt-Schumacher-Platz einsteigen und zurückbleiben.“ Das gilt aber nicht für den Zug, in dem alle sitzen, die der Anzeige vertrauten. Stattdessen fährt der Zug „Nicht einsteigen“ ab. Und für den Zug in dem man sitzt, heißt es plötzlich „Zug nach Tempelhof bitte einsteigen.“ Ist das Absicht? In Tempelhof

trafen sich dann alle gestrandeten Passagiere, die weiter als nach Tempelhof fahren wollten wieder und warteten auf den nächsten Zug, der Richtung Kurt-Schumacher-Platz fahren sollte und mich jedenfalls zur Stadtmitte brachte. Was für ein unerwartetes Abenteuer.

Gestern erschien in der **Berliner Morgenpost** ein Interview mit **Christian Feuerherd**, dem Chef der „**Berliner Energie und Wärme AG**.“



v.l.n.r.: Christian Feuerherd, Regierender Bürgermeister Kai Wegner, Wirtschaftsministerin Franziska Giffey und Finanzsenator Stefan Evers beim Festakt der Rückholung der Wärme in die Familie der Berliner Landesunternehmen am 3. Mai 2024. Foto: Ed Koch

Die Morgenpost wollte in dem Interview von Feuerherd wissen, was die Berliner davon haben, dass die Fernwärme Vattenfall abgekauft wurde und jetzt wieder dem Land gehört.

„Sie haben einen klugen Eigentümer, der sich daran macht, eine Jahrhundertaufgabe wie die Transformation der Wärmeversorgung in Angriff zu nehmen und nach den Kriterien Ökologie und Bezahlbarkeit zu gestalten.“ Warum tritt man den früheren Eigentümer Vattenfall nachträglich vors Schienbein und suggeriert, dass er dumm sei?

„Gut für die Bürgerinnen und Bürger ist auch,“, so Feuerherd, „dass die zentralen Akteure Wasserbetriebe, Stromnetz und Fernwärme wieder in einer Hand sind. Wir alle werden in den nächsten Jahren die Stadt umgraben, um neue Leitungen zu verlegen. Das lässt sich nun besser abstimmen und koordinieren.“ Wann hat man in Berlin erlebt, dass das Aufreißen von Straßen unter den Akteuren abgestimmt wurde? Man sollte auch die Telekom zurückkaufen, um sie in die Koordination einbeziehen zu können.



Auch bei der Deutschen Bahn wird gebaut, was das Zeug hält. Seit dem 16. August bis 14. Dezember 2024 und vom 1. August 2025 bis 30. April 2026 ist die wichtige Bahnstrecke Berlin-Hamburg-Berlin gesperrt, weil sie jahrzehntlang nicht gepflegt wurde und nun marode ist.

Was die Rolle der Bahn im Zahlenspiel des Bundeshaushalts betrifft, verstehen nur Experten. Für den Laien sieht es nach Hin-und-Her-Geschiebe aus. Am Ende werden Tariferhöhungen, nicht nur bei den Beschäftigten, sondern vor allem bei den Kunden stehen. Wenn Bahnfahren eines Tages zu teuer wird und ohnehin unzuverlässig ist, verlagert sich der Verkehr auf die dann immer maroder werdenden Autobahnen. Irgendwann ist dann Stillstand.

„Für die Deutsche Bahn hatte es eigentlich nach einer guten Nachricht geklungen“, schreibt der **Tagespiegel**. „Kanzler Olaf Scholz (SPD), Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) und Finanzminister Christian Lindner (FDP) haben ihren Haushaltsstreit gelöst, indem sie dem Staatsunternehmen zusätzlich Eigenkapital und Darlehen gewähren.“ Um das marode Schienennetz zu sanieren, erhält die Bahn neben den im Kabinettsbeschluss vorgesehenen 5,9 Mrd. Euro, weitere 4,5 Mrd. Euro.

Aber, verstehe das, wer kann: „Im gleichen Umfang (4,5 Milliarden Euro) werden im Haushalt 2025 bisher eingeplante Investitionszuschüsse an die Bahn reduziert.“ Welchen Schulabschluss braucht man, um das zu begreifen? „Der Bund gewährt also Eigenkapital und senkt dafür den Zuschuss aus dem Etat.

Der Clou: Der Zuschuss wird bei der Schuldenbremse angerechnet, das Eigenkapital hingegen nicht. Der Bund kann nun also mehr Kredite aufnehmen und sich dadurch zusätzlichen Spielraum verschaffen.“ Mehr tricksen ist kaum möglich.

Weitere Rechenkünste gefällig? „Die Deutsche Bahn hat im ersten Halbjahr 2024 einen Verlust von insgesamt 1,2 Milliarden Euro eingefahren. Außerdem ist die Nachfrage bei den Fahrgästen deutlich zurückgegangen, unter anderem wegen Verspätungen, Streiks und Baustellen. Allerdings ist die Bahn bereits im vergangenen Jahr bei zahlreichen Investitionen in die Infrastruktur in Vorleistung gegangen. Für 2024 rechnet sie deshalb mit erheblichen Rückzahlungen des Bundes. Bahnchef **Richard Lutz** geht davon aus, dass sie zumindest operativ, also vor Zinsen und Steuern, am Ende des Jahres wieder schwarze Zahlen schreiben wird.“

Dann ist ja alles in Ordnung. Oder doch nicht? „Als Sparmaßnahme will die Bahn vor allem in der Ver-

waltung Tausende Stellen streichen. „Wir wollen in den nächsten fünf Jahren den Personalbedarf um etwa 30.000 Vollzeitpersonale reduzieren“, sagte Finanzchef **Levin Holle** bei der Vorstellung der Halbjahresbilanz.“ *Quelle: ZDF*

Der amtierende Ministerpräsident von Thüringen, **Bodo Ramelow** (Linke) sagt: „Es sei zu wenig, mal hier und mal dort zu investieren. Es müssten mindestens 100 Milliarden Euro auf zehn Jahre mobilisiert werden, um die Kernsubstanz der Bahn zu modernisieren.“ Auf die Frage, ob er ein Sondervermögen wie bei der Bundeswehr fordere, sagte Ramelow: „Das wäre mein Ansatz, ja. Aber es sollte eine Lösung unabhängig vom Bundeshaushalt sein.“ *MDR*

Die 100-Milliarden-Euro-Frage hat inzwischen auch die Bahn als Größenordnung bestätigt. Was uns für die Verteidigung recht und billig ist, sollte es auch für die Mobilität sein. Was den Autor dieses Beitrages als älteren Menschen beschäftigt, ist die Frage, wann es mit dem Abstieg Deutschlands begonnen hat. Wir lagen doch in vielem immer ganz weit vorn, und nun?

In welchen Kategorien liegt Deutschland noch vorn? Höchste Kirche, schiefster Turm, engste Straße, meisten Safftinker, meisten Brotsorten und im Recycling, erfahren wir auf der Website deutschland.de, betrieben von der *Fazit Communication GmbH* im Auftrag des **Auswärtigen Amtes**.

Der Berliner Senat war in seiner Sommersitzung gestern besonders fleißig. 16 Seiten umfasst das Protokoll, das mit dem „Schneller-Bauen-Gesetz beginnt“, welches die Grünen kritisch sehen, weil dadurch kein neues Personal in die Amtsstuben kommt; es heißt ja auch nicht „Das Mehr-Personal-Gesetz“. Schneller bauen wäre auch auf Berlins Straßen und bei der Bahn angebracht.

„Im Herzen von Pankow“ soll ein neues Stadtquartier entstehen. Den Flächennutzungsplan gibt's schon mal. Online sollen in Kürze Wohnsitzanmeldungen möglich sein, ein Verwaltungsakt, der die Bürgerämter mit jährlich 500.000 Anträgen beschäftigt. Dann müsste es endlich schneller Termine geben. Der 5 G-Ausbau und die Wasserstoffwirtschaft sollen beschleunigt werden. Mit fairem Handel und ein einem Hitzeaktionsplan beschäftigte sich auch der Senat sowie mit einer Clearingstelle für nicht krankenversicherte Berliner. Und, die „Stiftung Grundbildung Berlin“, die die Alphabetisierung vorantreiben soll, wurde gegründet. Dann können künftig wenigstens alle die Baustellenschilder und die U-Bahn-Anzeigen lesen, was ihnen auch nicht viel helfen wird. **Ed Koch**