



# Zwischen Anspruch und Realität? – Nachhaltigkeit bei der Bahn

*Bahnfahren gilt als klimafreundlich. Trotzdem gibt es eine Abteilung, die sich um die Themen Nachhaltigkeit, Klima- und Ressourcenschutz kümmert. Die Chefin dieser Abteilung ist Katrin Habenschaden. Ein Gespräch darüber, was Eisenbahn mit Biodiversität zu tun hat, welche Fähigkeiten aus ihrem früheren Berufsleben als Politikerin ihr nützlich sind und wie sie es mit Kritik hält.*

## **Intro**

Obwohl wir - klar - als Bahn viele Ressourcen brauchen. Gerade mit der Bautätigkeit... Wir haben hier auch eine Verantwortung als Bahn in diesem Land... Deswegen wird die Betroffenheit der Bahn auch so hoch bleiben, wie sie derzeit ist.

## **Andrea Morgenstern:**

Bis bei uns Beton zum Einsatz kommt, dauert das noch. Trotzdem überlegen wir bei der Deutschen Bahn heute schon, wie wir in Zukunft nachhaltiger und klimafreundlicher bauen können. Über grünes Bauen und vieles mehr sprechen wir heute mit Katrin Habenschaden, die seit Dezember 2023 die Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen bei der DB verantwortet. Hallo Frau Habenschaden.

## **Katrin Habenschaden:**

Hallo!

## **Andrea Morgenstern:**

Danke, dass Sie sich heute mit uns in München treffen.

## **Katrin Habenschaden:**

Ja, ich habe ja da keinen so langen Weg, Von daher sehr gerne.

## **Andrea Morgenstern:**

Umso besser. Frau Habenschaden, Sie kümmern sich bei der Deutschen Bahn um Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen. Bahnfahren gilt ja jetzt ohnehin schon als klimafreundlich. Warum braucht es denn da Ihre Stelle eigentlich?

## **Katrin Habenschaden:**

Die braucht es deswegen, weil Nachhaltigkeit bei der Bahn immer von zwei Seiten gedacht wird. Einerseits genau das, was Sie angesprochen haben, nämlich die reine Verkehrsverlagerung. Das ist natürlich ein großer Hebel, der ganz Deutschland nachhaltiger werden lässt. Wenn wir mehr Personen, mehr Güter mit der Bahn transportieren. Das sind ja auch die Ziele, die in unserer Konzernstrategie "Starke Schiene" festgesetzt sind. Und auf der anderen Seite aber natürlich, weil wir als Konzern selbst nachhaltiger werden möchten. Das ist unser Handeln, dass es unser konzerninternes Handeln und das ist der Bereich, für den ich mit meinem ganzen Team dann auch verantwortlich bin. Also unsere konzernweiten Nachhaltigkeitsziele des Bahnkonzerns. Das ist mein home turf.

**Andrea Morgenstern:**

Können Sie vielleicht so ein paar Beispiele nennen, was da so konkret Ihre Aufgaben sind?

**Katrin Habenschaden:**

Also ich kann Ihnen mal die wichtigsten Nachhaltigkeitsziele nennen. Das ist einmal natürlich aus dem Bereich Klimaschutz. Wir möchten als Bahn bis 2040 klimaneutral werden. Damit sind wir fünf Jahre früher dran als der Bund und damit unser Eigentümer. Aber da hängen wir natürlich stark zusammen. Ohne eine starke Schiene, eine nachhaltige Schiene sind auch die Klimaschutzziele des Bundes nicht erreichbar. Das heißt, unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen sukzessive zu verringern, das ist eins unserer größten oder eigentlich sogar momentan das größte Nachhaltigkeitsziele, die Klimaneutralität des Konzerns. Aber auf der anderen Seite, und das sind wir dann vielleicht auch eher bei Ihnen und bei der InfraGO haben wir auch Ressourcenschutzziele, weil wir natürlich möglichst wenig neue Ressourcen immer wieder verbrauchen möchten, obwohl wir klar als Bahn viele Ressourcen brauchen. Gerade mit der Bautätigkeit, die wir so vor der Brust haben und die wir uns auch vorgenommen haben, das ist so ein weiteres Nachhaltigkeitsziel. Und so gibt es eben einige, die wir konzernseitig dann auch über alle Geschäftsfelder hinweg verantworten. Und wir schauen auch immer, was braucht es Neues? Das ist ja ein Thema, das bleibt ja nie stehen. Bis vor ein paar Jahren haben wir uns jetzt nicht so alle um beispielsweise die Biodiversitätskrise gekümmert. Mit dem zunehmenden Artensterben kommt es aber immer mehr ins Bewusstsein. Und auch wir als Bahn, als große Flächeninhaberin, müssen da unsere Verantwortung wahrnehmen. Von daher, neue Themen kommen auch immer mal wieder dazu, dass übernehmen dann wir auch tatsächlich innerhalb von GU heißt mein Bereich.

**Andrea Morgenstern:**

Das sind viele Punkte, auf die wir noch mal zurückkommen jetzt im Laufe des Gesprächs.

**Theresa Wiesmeier:**

Kurzer Blick noch mal in die Vergangenheit. In Ihrem früheren Berufsleben waren Sie Politikerin, genauer gesagt zweite Bürgermeisterin der Stadt München. Welche Fähigkeiten aus Ihrer Politikkarriere helfen Ihnen heute bei der Aufgabe bei der Deutschen Bahn?

**Katrin Habenschaden:**

Also ich glaube, das ist eine Kombination aus dem, was Sie angesprochen haben, Politikerin gewesen zu sein, aber dann tatsächlich auch aus meiner wirklichen Berufstätigkeit. Ich war ja vorher auch viele Jahre als Betriebswirtin tätig, habe eine hohe Affinität zu Zahlen ja auch zum Controlling und so weiter, also ich glaube, das ist eine gute Kombination. Aber was ich als Politikerin gelernt habe, ist einerseits natürlich das Fachliche. Ich habe auch in München Nachhaltigkeits-/Klimaschutzthemen vorangetrieben und die schon immer mit der Mobilität verknüpft. Also das Vorantreiben der Verkehrswende in München war eins meiner großen Themen und immer aber mit dem betriebswirtschaftlichen Blick. Und dann gibt es aber natürlich auch weiche Faktoren, die, glaube ich, ganz gut sind, wenn man sie von der Politik mit zur Bahn bringt. Das ist die Überzeugungsfähigkeit. Das ist ja auch hier notwendig. Nicht alle sind der Meinung, dass beispielsweise Nachhaltigkeitsthemen genau diese Priorität haben wie jetzt ich das intrinsisch motiviert sehe. Und es ist auch richtig so und da dann einfach immer ins Sparing zu gehen oder auch in den guten Austausch Argumente auszutauschen. Das, glaube ich, ist was, das kann man von der Politik gut dann auch in den Konzernbetrieb mitnehmen.

**Theresa Wiesmeier:**

Ja, Bahner und Politiker stehen beide in der Öffentlichkeit. Und zwar in einer Öffentlichkeit, die es nicht immer gut mit ihnen meint. Wie geht man mit unfairer und

unsachlicher Kritik um oder auch wenn Kritik persönlich wird?

**Katrin Habenschaden:**

Ich würde mal sagen, das hängt von der Schärfe der Kritik ab. Es gibt auch Kritik, mit der muss man dann irgendwann mal gar nimmer umgehen. Da kann man dann auch schlicht und ergreifend sagen "Also Entschuldigung, das wissen Sie jetzt selber, das ist einfach eine Nummer zu blöd". Aber das meinen Sie ja wahrscheinlich nicht, sondern die Kritik, die immer so ein bisschen, ja populistisch ist, weil die Fakten vielleicht einfach auch zu simpel dargestellt werden, weil Hintergründe nicht klar sind, weil alles über einen Kamm geschoren, geschert wird. Und da habe ich gute Erfahrungen damit gemacht, sich dann wirklich die Zeit zu nehmen, die Hintergründe einfach auch mal parat zu haben und dann auch zu erklären. Das war in der Politik immer eine gute Lösung, die Hintergründe, die gesetzlichen Rahmenbedingungen, sowas, das wissen viele Leute einfach nicht. Da dürfen wir nicht denselben Wissensstand voraussetzen, den wir schlicht und ergreifend haben und deswegen die Kritik ja auch oft so unfair wahrnehmen, sondern viele Leute kritisieren anhand von den Überschriften der Zeitungen, die sie am Tag vorher gelesen haben und eben noch nicht mal dem Artikel, der dann drunterhängt. Und von daher noch mal: Ich habe gute Erfahrungen damit gemacht, die Hintergründe zu erläutern. Das habe ich in meinem politischen Kontext immer gemacht und da kamen dann häufig nicht immer hat mehr alle überzeugt. Aber man kam dann ganz häufig in ein gutes Gespräch und ich merke, dass das jetzt auch bei diesem ganz oft auch so im Friends und Family Umfeld sehr doofen Bahnbashing passiert, dass es da eigentlich genauso ist, da fehlen die Hintergründe, auch wenn wir sie als Bahn schon oft kommuniziert haben. Und von daher hilft da oft eine fachliche Einordnung, beispielsweise jetzt gerade zu unseren Sanierungsprojekten, zu den Hintergründen von Verspätungen, zu dem Konnex zu Streiks, zu Umweltschäden, zu Handgrutschen und so weiter, you name it.

**Theresa Wiesmeier:**

Sie hatten vorher schon angesprochen, Sie hatten sich schon länger mit dem Thema Nachhaltigkeit auch beruflich auseinandergesetzt. Wann haben Sie damit begonnen? Zuerst privat oder eher zuerst beruflich?

**Katrin Habenschaden:**

Ja, ich komme so als Person aus dem ganz klassischen Umweltschutz. Der ist mir tatsächlich so aus meinem Elternhaus mitgegeben worden. Und das war auch von daher wahrscheinlich privat klar das war schon als Kind oder als Jugendliche so mein Bereich, wo ich mich damals auch schon engagiert habe, auch schon bei Umweltverbänden. Und dann wurde ich über das Thema eigentlich so richtig – einsteigen kann man erst, wenn man sich politisch engagiert – kam ich dann zur Kommunalpolitik und da hat es dann eben begonnen, dass es professioneller wurde, dass ich mich dann auch wirklich tief in die Themen reingegraben habe und als Bürgermeisterin dann in München war ich explizit zuständig für Umwelt-, für Nachhaltigkeits- und für Klimaschutzthemen. Und dann ist es natürlich gleich ein riesengroßes Feld, gerade in so einer großen Kommune wie in München.

**Andrea Morgenstern:**

Wenn man jetzt über Klimaschutz gerade im Mobilitätssektor spricht, muss man zwei Bereiche differenzieren. Zum einen den Bau und den Erhalt der Infrastruktur auf der einen Seite und dann den Betrieb auf der anderen Seite. Bei der Eisenbahn gilt: Im Betrieb kann man heute schon sehr gut mit erneuerbaren Energien arbeiten. Die Treibhausgasemissionen im Bau zu reduzieren ist komplizierter. Ich würde sagen, wir schauen uns mal beide Seiten jetzt an. Wie bauen wir denn jetzt bei der DB InfraGo AG und auch beim Bahnprojekt Ulm–Augsburg in Zukunft klimafreundlicher?

**Katrin Habenschaden:**

Das Bahnprojekt Ulm–Augsburg ist ja noch in den Planungsschuhen oder Kinderschuhen im Bereich Planung, so ist das glaube ich richtiger und von daher glaube ich,

dass wir da perspektivisch sehr gut all das, was wir uns gerade zum Thema grünes, klimafreundliches und umweltfreundliches Bauen überlegen, da ganz gut einsetzen können. Und das ist für mich ein Bereich, den man ich weiß, das Wort ist abgenudelt, aber den man wirklich ganzheitlich betrachten muss. Da fängt es einfach schon mit der grünen Planung an, wo es ja ganz ganz gute Techniken und Technologien gibt um hier wirklich zu sagen, schon in der Planung hat man Nachhaltigkeitsaspekte mit dabei und plant sie einfach von vornherein mit ein, dann geht es weiter mit solchen Themen wie der grünen Baustellenkoordination. Auch da kann ganz viel an Ressourcenschutz, kann aber auch ganz viel an CO2-Reduktion erreicht werden. Immer im Vergleich zum nenne ich mir jetzt mal herkömmlichen oder früheren Bauen, wo man darauf noch nicht Wert gelegt hat. Und dann, klar, dann geht es um den Einsatz der Ressourcen. Das sind wir ja schon. Ich habe vorhin unsere Ressourcen Schutzziele angesprochen. Da sind wir ja schon auf einem guten Weg und versuchen jetzt in vielen Gesprächen mit der Industrie, mit der Politik, mit der Wirtschaft, mit dem BMDV wirklich Schritte zu machen, so dass wir perspektivisch auch grüne Baumaterialien einsetzen können. Natürlich vor allen Dingen in unseren großen Rohstoffen - also groß im Sinne von: von denen verbauen wir am meisten. Das ist der Schienenstahl, das ist der Schotter und das ist auch immer der Beton, verbaut in Betonschwellen. Überall dort gibt es Recyclingprodukte, gibt es auch Produkte, die CO2-reduzierter hergestellt werden. Und das wird perspektivisch der Weg sein, diese mehr und mehr zu verbauen, um eben auch in den sogenannten Scope 3 Emissionen - das sind eben die, die beim Bauen entstehen - um auch hier auf unserem Reduktionspfad und auf unserem Weg zur Klimaneutralität zu bleiben.

**Andrea Morgenstern:**

Das sind gute Aussichten, finde ich für uns. Und schauen wir auch noch mal auf dem laufenden Betrieb. Wenn man jetzt im ICE sitzt, sieht man auch mal wieder diese kleinen weiß-grünen Aufkleber mit dem Hinweis, dass man mit Ökostrom unterwegs ist. Was heißt das denn jetzt genau, mit der Bahn mit Ökostrom unterwegs zu sein?

**Katrin Habenschaden:**

Genau. Also im Fernverkehr sind alle, die damit reisen, schon seit einigen Jahren wirklich mit Ökostrom unterwegs. Und ansonsten steigern wir unseren Anteil an erneuerbaren Energien kontinuierlich weiter, also auch in den anderen Bereichen. Das ist einer unserer Hebel. Also der Hochlauf, der des Anteils von erneuerbaren Energien ist einer unserer Hebel zum Erreichen der Klimaneutralität. Und weil Sie dieses weiß-grüne Signet angesprochen haben. Daran erkennt man immer unsere Umweltschutzmarke "Das ist grün", das kennt man vielleicht aus Bahnhöfen oder das kennt man auch aus den ICEs. Da werden tatsächlich unsere Maßnahmen auch den Kundinnen und Kunden transparent gemacht. Von, ich sage jetzt mal eher kleineren Maßnahmen wie der Verwendung von mikroplastikfreier Seife in den ICEs bis wirklich zu den großen Maßnahmen wie der gerade angesprochenen Steigerung von Ökostrom.

**Andrea Morgenstern:**

Und wie ist es aktuell, wenn man im Nahverkehrszug unterwegs ist?

**Katrin Habenschaden:**

Im Nahverkehrszug ist es unterschiedlich. Es gibt Nahverkehrszüge, die bereits eben auch mit Ökostrom fahren. Die gesamte S-Bahn Hamburg zum Beispiel ist schon mit Ökostrom unterwegs. Es gibt da aber auch tatsächlich auch noch Strecken, die sind noch gar nicht elektrifiziert. Da ist es so, dass wir versuchen, vom klimaschädlichen Diesel in der Brückentechnologie bis zur Elektrifizierung umzusteigen auf den CO2-schonender Kraftstoff HVO, von dem Sie vielleicht schon mal gehört haben.

**Theresa Wiesmeier:**

Ich komme noch mal kurz zurück auf das Thema Bau auch noch mal um das Thema Recycling. Es gibt das Credo "reduce - reuse - recycle". Auf deutsch: reduzieren, wiederverwenden, wieder aufbereiten. Und zwar am besten in dieser Reihenfolge. Das bedeutet, wo es möglich ist, sollte man den Ressourceneinsatz reduzieren. Für den

Rest gilt so oft wie möglich wiederverwenden und wenn auch das nicht mehr möglich ist, dann wieder aufbereiten, damit so wenig Abfall wie möglich entsteht. Sie hatten es angesprochen am Beispiel Schienenstahl, wo eben auch Bauelemente bei der Bahn künftig stärker recycelt werden sollten. Warum macht man das nicht schon längst?

**Katrin Habenschaden:**

Das macht man schon längst, also noch nicht in dem Maße, in dem wir uns das natürlich vorstellen. Aber unser Ressourcenschutzziel ist jetzt auch schon zwei Jahre alt und da gingen wir eigentlich relativ forsich dann beispielsweise beim Gleisschotter in die Wiederaufbereitung. Das ist natürlich nicht unendlich möglich, den Gleisschotter immer wieder aufzubereiten, weil er davon perspektivisch natürlich immer kleiner wird. Aber es geht, es geht. Und so können wir da tatsächlich bei einem Baustoff, der ja perspektivisch auch langsam knapp wird, wirklich sagen, da schauen wir eben auf genau dieses Recycle an dieser Art und Weise oder beziehungsweise schon auf die Wiederaufbereitung.

**Theresa Wiesmeier**

Wie funktioniert das dann genau? Wie kann man sich das vorstellen?

**Katrin Habenschaden:**

Also bei der Bahn machen wir das ja schon an ganz zahlreichen Stellen, und zwar wann immer es geht. Wir bereiten Material neu auf, wir setzen es dann wieder ein. Das gilt beispielsweise für die Betonschwellen, das gilt aber auch für unseren Gleisschotter oder auch für Pflastersteine am Bahnsteig. Und wenn ich jetzt mal zum Schotter das genauer erklären kann, der wird ausgebaut, dann wird er geprallt, dann wird er gereinigt und oder ersetzt. Und ausgebauten Schotter lassen wir wirklich vollständig recyceln und im Jahr 2023, um da auch mal eine Zahl zu sagen, haben wir rund 3,9 Millionen Tonnen Schotter eingesetzt und über 465.000 Tonnen waren davon Recyclingschotter. Also das ist tatsächlich schon ein nennenswerter Anteil an dieser Stelle. Und wir haben ja unsere Ziele zur Erhöhung der Recyclinganteile bei Schotter, bei Schienenstahl und Betonschwellen. Und das wir die erreichen, müssen wir natürlich auch solche Sachen machen, wie Richtlinien, Standards im Konzern anpassen, die Einkaufsprozesse anzuschauen, da zu schauen, dass Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungs- und den Vergabeprozessen berücksichtigt werden. Das heißt, es ist jetzt gar nicht so ganz trivial. Es reicht nicht, einfach zu sagen "Mei, dann machen wir das halt anders als bislang", sondern da haben wir wirklich viele Themen, die wir im Konzern aber auch gemeinsam mit der Wirtschaft klären müssen. Ich glaube aber, dass sich das lohnt, weil es ja wichtig ist, dass sich die Gesamtwirtschaft auf eine Zirkularität, auf eine Kreislaufwirtschaft ausrichtet.

**Andrea Morgenstern:**

Wir sind als Bahnprojekt regelmäßig mit dem Widerspruch Klimaschutz und Umweltschutz konfrontiert. Die Perspektive des Umweltschutzes ist klar: Je weniger Flächenversiegelung, desto besser. Das bedeutet aber auch, keine zusätzliche Infrastruktur zu bauen. Aus Klimaschutzgründen jetzt wiederum brauchen wir jedoch zusätzliche Schieneninfrastruktur, um Menschen und auch Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Frau Habenschaden, was ist aus Ihrer Sicht jetzt wichtiger: Umwelt- oder Klimaschutz?

**Katrin Habenschaden:**

Das ist ja ein Zielkonflikt, der sehr häufig, sehr örtlich diskutiert wird, häufig auch von örtlichen, beispielsweise Umweltschutzinitiativen, die natürlich die erneute Versiegelung oder eben auch den Wegfall von Biodiversität kritisch sehen. Das kann ich erst mal verstehen. Auf der anderen Seite kann dieser Zielkonflikt häufig dadurch aufgelöst werden, wenn man drauf schaut, wie lang hält sich so eine Schieneninfrastruktur und was ist dann tatsächlich wieder die Verkehrsverlagerung? Weil unsere Infrastruktur hält einfach sehr, sehr viele Jahre und dann können sehr, sehr viele Menschen, sehr sehr viele Güter über die Schiene transportiert werden. Und die Ersatzleistung ist ja dann

praktisch: dafür braucht es an anderer Stelle keine neuen Straßen, keine neuen LKWs. Dann werden Autofahrten eingespart und dafür wird ja tatsächlich auch Biodiversität, oder dafür wird ja auch Umwelt dann vernichtet, wenn sie an den Bau neuer Straßen denken. Und ich glaube, so müssen wir das einfach auch verargumentieren. Wir sind das klimafreundlichste und auch das umweltfreundlichste Transportmittel, gerade über lange Strecken. Und von daher, das ist ja sozusagen die Entscheidung, die wir treffen. Denn die Mobilität und die Mobilitätswünsche, die werden in Deutschland ja perspektivisch nicht zurückgehen, das heißt gefahren oder transportiert wird immer. Und dann ist es einfach gut und wichtig, dass das über die Schiene passiert.

**Andrea Morgenstern:**

An der Stelle können auch noch auf unsere Frage mit Matthias Letzing hinweisen vom Bayerischen Bauernverband. Da ging es nämlich auch um Flächenversiegelung.

**Theresa Wiesmeier:**

So, die Bahn ist schon sehr klimafreundlich. Wir sind aber noch nicht ganz klimaneutral, das wollen wir bis 2040 werden. Viele Unternehmen wenden sich von solchen Vorhaben wieder ab oder verschieben sie nach hinten, weil es scheinbar dringlichere Aspekte gibt oder doch nicht so einfach ist, wie man sich es anfangs vorgestellt hat. Müssen wir uns auch von unseren Zielen verabschieden?

**Katrin Habenschaden:**

Ich glaube, dass das der komplett falsche Weg wäre. Es stimmt natürlich, Klimaschutz kostet Geld, aber unterlassener Klimaschutz oder unterlassene Klimaresilienzmaßnahmen kosten noch viel, viel mehr Geld. Und wenn man jetzt mal guckt, manchmal sogar noch mehr als nur Geld. Und der Klimawandel, aber auch der menschengemachte Klimawandel, der wartet nicht. Wir konnten das in diesem Jahr leider oder mussten es leider so stark erleben wie glaube ich noch in keinem Jahr vorher. Und wenn Sie sich zurückerinnern, im Endeffekt bei jedem Starkwetterereignis war die Bahn unmittelbar betroffen und es ist tatsächlich für uns handlungsleitend zu sagen, wir müssen hier aktiv werden. Wir haben hier auch eine Verantwortung als Bahn in diesem Land, in Deutschland, und der werden wir auch gerecht. Und eines ist auch klar: Ohne unsere Anstrengungen können auch die Klimaziele des Bundes einfach nicht erreicht werden. Und in dem Zusammenhang glaube ich ganz konkret von der Bahn aus gedacht, aber dann tatsächlich auch gesamtgesellschaftlich und in letzter Konsequenz dann auch global gedacht, müssen wir, glaube ich, dieses Thema sehen.

**Theresa Wiesmeier:**

Weil sie die Starkwetterereignisse angesprochen hatten. Früher gab es da immer diesen Bahn Leitspruch "Alle reden über das Wetter, wir nicht". Was hat sich geändert, dass es mittlerweile so ist, dass die Bahn doch sehr große Einschränkungen immer hat, sobald es irgendwelche Starkwetterereignisse gibt?

**Katrin Habenschaden:**

Zwei Sachen kommen da zusammen: Einerseits ist unsere Infrastruktur einfach in einem Stadium, wo sie dringend Renovierung und Sanierung braucht. Das ist ja jetzt auch schon bekannt und Gott sei Dank einfach auch schon gut besprochen. Und es gehen wir ja auch an, auf der anderen Seite haben die Starkwetterereignisse in den vergangenen Jahren zugenommen und wir haben da eine Studie zusammen mit dem Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung vorgenommen, das wird auch so weitergehen. Also die Starkwetterereignisse werden zunehmen und die Betroffenheit der Bahn logischerweise. Wir sind mit unserer Infrastruktur ja fast überall. Deswegen wird die Betroffenheit der Bahn auch so hoch bleiben, wie sie derzeit ist. Sobald es ein Starkwetterereignis gibt von entsprechendem Umfang, sind wir als Bahn betroffen und deswegen kann man, so attraktiv das jetzt vielleicht wäre on the short run, eben nicht sagen: Das war jetzt mal in 2024 ein Ausreißer und das stehen wir schon irgendwie durch und dann renovieren wir oder reparieren wir eben den Hang, der bei Würzburg gerutscht ist, sondern so funktioniert es leider nicht, sondern wir müssen uns wirklich

klimaresilient aufstellen als Bahn. Technisch und inhaltlich, so dass wir sagen können "Ja, wenn die Starkwetterereignisse kommen, wir haben alles getan, um hier möglichst gut vorgesorgt zu haben für unsere Infrastruktur, für unsere Kundinnen und Kunden, aber selbstverständlich auch für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter."

**Andrea Morgenstern:**

Aktuell ernten wir dafür noch ganz schön viel Kritik und eine Kritik, die wir auch immer wieder hören von Anwohnenden ist die, dass bei der Planung von Infrastrukturprojekten jede Kröte wichtiger sei als der Mensch. Wo bleibt denn der Mensch bei all den Vorgaben, an die wir uns zu halten haben und auch bei der großen Bedeutung, die wir der Umwelt und der Nachhaltigkeit zuschreiben, um diese Kritik mal an Sie weiterzugeben.

**Katrin Habenschaden:**

Also was richtig ist, ist, dass wir tatsächlich auch gesetzliche Vorgaben zum Einzelartenschutz - da wären wir dann bei der Kröte oder bei der Eidechse - tatsächlich konsequent erfüllen. Und ich glaube, dass das auch richtig so ist. Über alles, was ich vorhin schon über den Artenschwund gesagt habe, ist es tatsächlich wichtig, dass wir die gesetzlichen Vorgaben hier einhalten. Und ich bin da auch ganz dankbar, dass es da nicht zuletzt auch bei der InfraGO ganz aktive und intrinsisch hoch motivierte Mitarbeitende gibt, die genau das stark vorantreiben und hier wirklich großartige Arbeit leisten. Diese Trennung zwischen Flora, Fauna und dann dem Menschen, die ist halt einfach per se einfach verkehrt. Es hängt alles zusammen. Wir sind ein Ökokreislauf und wenn wir uns mal durchüberlegen, wie beispielsweise der Artenschwund sich irgendwann dann auch auf uns als Menschen auswirkt, dann wissen wir, dass wir diese künstliche Trennung so einfach nicht machen können. Und sie ist auch inhaltlich verkehrt, weil wir selbstverständlich auch alle Anwohnenden-Anregungen oder auch -Sorgen aufnehmen und hier ja auch wirklich mit allen Aktiven in einem sehr, sehr guten Austausch sind. Und denken Sie bloß an alle Maßnahmen zum Lärmschutz, zum aktiven wie zum passiven. Da ist es ja wirklich so, dass wir schauen, dass diejenigen, die bei neuen Strecken, aber auch bei Ausbauten jetzt gerade aktuell bei der Riedbahn betroffen sind, dass wir da auch immer eine Verbesserung beispielsweise beim Lärmschutz erreichen.

**Theresa Wiesmeier:**

Frau Habenschaden, ich habe noch drei Begriffe für Sie. Sie dürfen mir erzählen, was Ihnen dazu einfällt. Erster Begriff ist "Biodiversitätsstrategie".

**Katrin Habenschaden:**

Ja, dieses etwas sperrige Konstrukt ist tatsächlich eine der Aufgaben, die wir gerade in meinem Bereich bei GU bearbeiten. Wir überlegen uns, was können wir als Bahn tun, um dem Artenschwund und damit dem Schutz der Artenvielfalt zu unterstützen. Aber in Kombination zu dem, was ich gerade erzählt habe, nämlich zu Klimaresilienzmaßnahmen, das heißt immer beides sehen. Wie können wir auch das System stärken, Flora, Fauna, aber auf der anderen Seite eben auch das Eisenbahnsystem.

**Theresa Wiesmeier:**

Zweiter Begriff "MetaWindow".

**Katrin Habenschaden:**

Schöne Begriffe, alle miteinander. Das MetaWindow ist etwas, was ich sehr, sehr mag. Das wurde jetzt erst bei der Greentec vorgestellt. Ist eine Lärmschutzwand, die transparent ist und die damit eine hohe Akzeptanz gerade auch bei Anwohnenden hat, weil die dann eben nicht - Wumms - eine große grüne Wand vor ihrem Gartenzaun haben, sondern tatsächlich die Blickachse beispielsweise in die Natur gewährt bleibt. Es wird jetzt erstmalig in Hamburg verbaut und ich bin mal gespannt, wie sich es dann auch im Praxistest erweist, ob es tatsächlich so ist, dass es dann sehr attraktive Fläche vielleicht auch für Sprayerinnen und Sprayer ist, oder ob wirklich alle den Vorteil davon

sehen, was ich mir jetzt wünschen würde, wenn Lärmschutz mit dieser Transparenz kombiniert wird und damit wirklich eine schöne Lösung für mehr Lärmschutz bietet.

**Andrea Morgenstern:**

Und auch in Zukunft bei uns ein Thema sein, weil viele Ortschaften natürlich Sorge haben, dass sie durch eine Lärmschutzwand getrennt werden, Ortsteil A von B und es klingt nach einer guten Lösung, sind wir gespannt.

**Theresa Wiesmeier:**

Und dritter Begriff: "Kleiner grüner Bahnhof".

**Katrin Habenschaden:**

Kleiner grüner Bahnhof ist für uns in Bayern ein echtes Erfolgsmodell. Ich sage deswegen für uns in Bayern, weil da sind die ersten zwei entstanden. Die kleinen Grünen Bahnhöfe sind Bahnhöfe, die sehr, sehr nachhaltig produziert wurden in der Modulbauweise und mit nachhaltigen Rohstoffen. Vor allen Dingen mit Holz, die aber auch ganz nachhaltig beispielsweise geheizt oder gekühlt werden und die jetzt überall in der Republik, so hoffe ich, entstehen werden und die davon mal ganz abgesehen auch richtig, richtig schön sind. Und da entsteht schon so ein kleiner Run drauf muss man sagen, diejenigen, die es haben, zum Beispiel Haar bei München sind vollkommen begeistert. Kenne ich viele Leute, die es jetzt schon lieben und die anderen wollen's. Also ein echtes Erfolgsmodell. Die kleinen grünen Bahnhöfe.

**Andrea Morgenstern:**

Wo ist der zweite In Bayern?

**Katrin Habenschaden:**

Zorneding.

**Andrea Morgenstern:**

Okay, das wir uns den mal anschauen können.

**Theresa Wiesmeier:**

Ja nächste Ausflug.

**Katrin Habenschaden:**

Ist ja nicht weit von hier genau.

**Andrea Morgenstern:**

Ja, ganz lieben Dank, Frau Habenschaden für die spannenden Infos. Sie haben große, wichtige Aufgaben vor sich und sind dran.

**Katrin Habenschaden:**

Die Verantwortung verspüre ich auch tatsächlich und nehme sie aber sehr, sehr gerne an!

**Andrea Morgenstern:**

Ganz vielen Dank für all die Infos.

**Katrin Habenschaden:**

Kein Dank nötig.

**Theresa Wiesmeier:**

Vielen Dank Ihnen. Und Andrea, bis zum nächsten Mal.

**Andrea Morgenstern:**

Bis zum nächsten Mal Theresa!