

Hurra!

Endlich pünktlich!

Die Deutsche Bahn hat versprochen, in diesem Jahr pünktlicher zu werden. Aber ist das ein Grund für Freuden sprünge?



Wohl eher nicht, denn die Deutsche Bahn arbeitet mit faulen Tricks:

So verspricht Bahnchef Lutz für 2024 zwar mehr Pünktlichkeit, aber auch mehr große Baustellen. So sollen wichtige Bahnstrecken wie die Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt für Monate gesperrt und die Züge durch Busse ersetzt werden. Viele Züge fallen auch ganz aus.

Und das ist das Geniale an den Statistiken der Deutschen Bahn AG: Ausgefallene Züge tauchen in den Statistiken erst gar nicht auf!

Während in anderen europäischen Ländern bei einem Zugausfall die Zeit bis zum nächsten Zug als Verspätung in die Statistik eingeht, gilt hier der ausgefallene Zug als pünktlich!

Auch wenn andere Bahnunternehmen bereits 3 Minuten als Verspätung, die DB zählt erst ab 6 Minuten, bietet aber Verbindungen mit Umsteigezeiten von 4 Minuten an.

Es kann also durchaus passieren, dass Sie 5 Minuten nach der planmäßigen Ankunftszeit am Umsteigebahnhof ankommen und damit „pünktlich“ sind, der Anschluss jedoch schon weg ist. Besonders unter konkurrierenden Eisenbahnunternehmen besteht diese Möglichkeit durchaus.

Aber was tut die Bahn gegen Verspätungen?

Ein Mitarbeiter der DB erklärte es mir 2022 in Koblenz, als ich auf einen Regionalexpress nach Mainz wartete. Nachdem bereits zwei Züge hintereinander ausgefallen waren, wurde der dritte RE mit 40 Minuten Verspätung angezeigt.

Der freundliche Eisenbahner erklärte mir jedoch, dass man diesen Zug mit einer derartigen Verspätung in Köln gar nicht erst losfahren lassen würde.

Fazit für die Statistik: Alle drei Züge galten als pünktlich!



Unter diesen Bedingungen ist es für Bahnchef Lutz natürlich ein Leichtes, mehr Pünktlichkeit zu versprechen.

Im vergangenen Jahr war ja die Statistik schlechter als je zuvor und es erreichten nur 68,9 % der Fernzüge ihr Ziel pünktlich, also „nur mit Verspätung bis zu 5 Minuten und 59 Sekunden“.



Nun also soll die Bahn pünktlicher werden. Betrachten wir dazu beispielsweise die Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen:

Hier soll auch 2024 viel gebaut werden, was mit längeren Sperrungen von Teilabschnitten verbunden ist.

Matthias Gastel, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Bundestag, untersuchte speziell die Verhältnisse auf der Gäubahn und kam zu einem ernüchternden Ergebnis:

Gleich 5 Sperrzeiträume wird es 2024 geben. Bis Ende März erfolgte bereits eine Unterbrechung über 38 Tage bei Sulz.

Vom 18. Mai bis Anfang Juni war die Strecke zwischen Horb und Herrenberg gesperrt und im August wird die Panoramabahn in Stuttgart gesperrt.



Das bedeutet für die Reisenden Verspätungen und Zugausfälle. Laut Gastel wird 2024 nur etwa die Hälfte aller Züge durchgehend von Zürich nach Stuttgart verkehren. Die andere Hälfte muss teilweise durch Busse ersetzt werden oder fällt ganz aus.

Aber wie wir bereits wissen, gehen ausgefallene Züge nicht in die Pünktlichkeitsstatistik der DB ein.

Das ist natürlich sehr praktisch für die Bahnvorstände:



Deren Bonuszahlungen werden unter anderem durch die Pünktlichkeit der Züge bestimmt.

Wie aber Bahnkunden leider wissen, sind viele Züge verspätet. Das ist schlecht für Bahnkunden und für Vorstände.



Deshalb ist es für die Bahnvorstände lukrativer, wenn die Züge nicht mit Verspätung fahren, sondern ganz ausfallen.

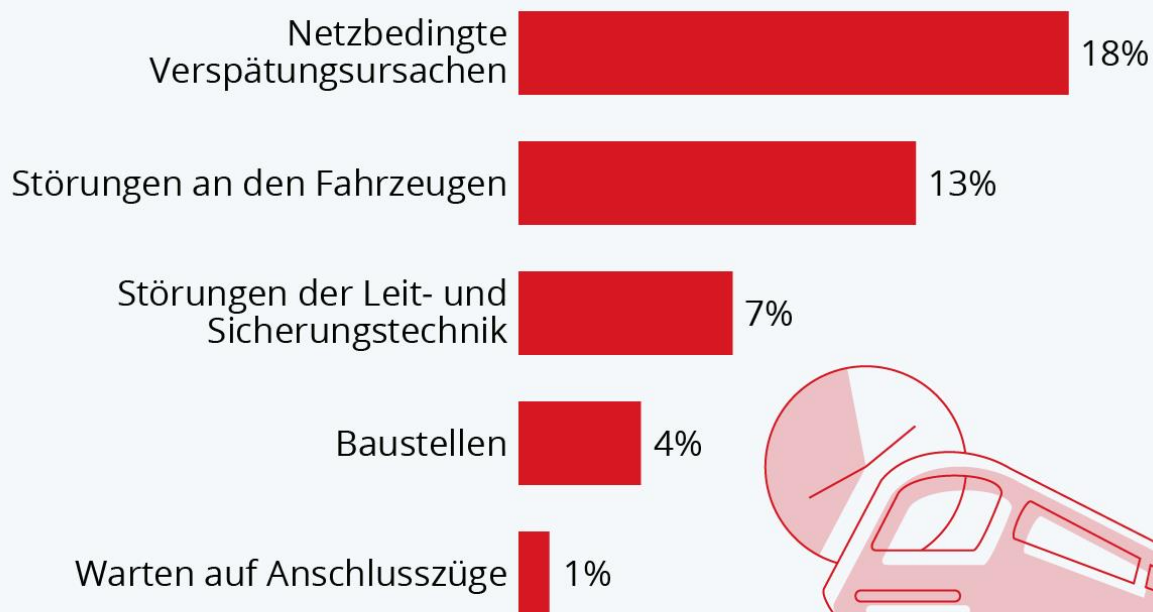


Die Reisenden sind da allerdings anderer Meinung.

Aber warum haben so viele Züge Verspätung oder fallen ganz aus?

Weshalb verspätet sich die Deutsche Bahn?

Anteil ausgewählter Verspätungsursachen im Fernverkehr der Deutschen Bahn 2019



Quellen: DB, Deutscher Bundestag



statista

Laut DB und Deutschem Bundestag ist die Hauptursache die marode Infrastruktur des Staatskonzerns, die jahrzehntelang vernachlässigt, auf Verschleiß gefahren und kaputtgespart wurde.

Die Bahn gibt Milliarden für einige wenige Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 und andere aus, investiert jedoch kaum in die Fläche.



So wird zum Beispiel der zweitgrößte Verschiebebahnhof der BRD in Mannheim Seckenheim noch immer etwa zur Hälfte durch ein Handhebelstellwerk aus dem Jahr 1905 gesteuert.

So eine museale Technik ist jedoch kein Einzelfall.

Neben der veralteten Technik sind aber auch marode Brücken, zurückgebaute Weichen und fehlende Ausweichgleise Ursachen für die vielen Verspätungen.

Die hoffnungsvollen Worte des Bahnchefs sind daher keinen Pfifferling wert.

Aber auch beim Güterverkehr tut sich die Bahn schwer mit Verbesserungen. Zwar will sie bis 2030 deutlich mehr Güter auf die Schiene bringen, verpasst es aber immer wieder, die dafür nötigen Voraussetzungen zu schaffen.

So experimentierte die Deutsche Reichsbahn der DDR bereits in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts mit modernen Mittelpufferkupplungen.



Güterwagen mit Mittelpufferkupplung im Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

Diese kamen jedoch auf Druck der damaligen Sowjetunion in der Praxis nie zum Einsatz.

Erst seit kurzer Zeit arbeitet auch die DB AG an dieser Technik und will die Kupplungen sogar digitalisieren.



Bisher verläuft die Entwicklung allerdings eher schleppend, was auch am Bund als Eigentümer der DB liegt.

Die Verantwortlichen im Bundesverkehrsministerium hätten „nicht verhindert, dass die DB AG sich bei der Digitalisierung verzettelt hat“, schreibt der Bundesrechnungshof in einer vertraulichen Mitteilung an das Ressort von Volker Wissing (FDP).



Es genügt eben nicht, sich eine rote Mütze aufzusetzen. Aber auch Bahnchef Lutz bekam sein Fett weg: Er habe „unzutreffend“ und wider besseren Wissens gegenüber dem Aufsichtsrat behauptet, der Konzern habe sich die verkehrspolitischen Ziele der Regierung „1:1“ zu eigen gemacht, so die Rechnungsprüfer. Tatsächlich habe die Bahn aber keine Angaben dazu gemacht, bis wann sie die Ziele erreichen will. Eine „derartige Falschaussage“ begründe „Zweifel, inwieweit der Eigentümer Bund dem Vorstandsvorsitzenden weiterhin vertrauen kann“. Die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat waren laut Rechnungshof über den „offenkundigen Widerspruch“ informiert, nahmen ihn aber unwidersprochen hin.

Auch bei anderen Gelegenheiten habe der Bund nicht nachgehakt – etwa, als Anfang 2021 nur 40 Prozent der geplanten Testläufe zur digitalen automatischen Kupplung (DAK) abgeschlossen waren.

Wie sich übrigens diese neuartigen Kupplungen mit Stellwerken von 1905 vertragen sollen, wurde anscheinend noch nicht untersucht.

Die Wirtschaftsweisen kommen jedenfalls zu dem Schluss, dass die Deutsche Bahn AG noch immer wie vor 100 Jahren arbeitet.

Eine grundlegende Verbesserung wäre daher nur zu erwarten, wenn **Bahnvorstände und Aufsichtsräte** komplett durch Fachleute ersetzt würden.

Aber auch im Verkehrsministerium müsste auf fast allen



Ebenen ein Personalwechsel stattfinden.

Ein Verkehrsminister, der mehr Interesse an Flugtaxis und mit Oberleitungen für LKW ausgestatteten Autobahnen hat als an der Elektrifizierung der Bahnstrecken, ist einfach fehl am Platz.

Mit solchen Akteuren wird der Traum des Bahnchefs von pünktlichen Zügen ein Traum bleiben.

V.i.S.d.P.: P. Müller 18107 Rostock Rigaer Straße 13

04.08.2024

Das „kleine Stuttgart 21“

So nannte man die Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie noch bei ihrer Inbetriebnahme vor 4 Jahren.

Heute hört man diesen Ausdruck kaum noch, da die Haltestelle bereits nach 3 Jahren Betrieb gründlich saniert werden musste.



Besonders die 4 Treppen zu den beiden Bahnsteigen mussten komplett erneuert werden.

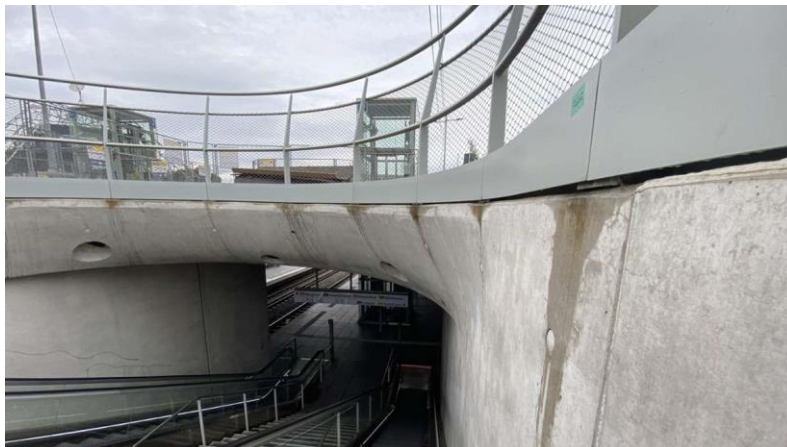
Aber auch der Beton des überhängenden Daches, ein Entwurf von Architekt Christoph Ingenhoven, hinterlässt keinen guten Eindruck.

Nun, nach 4 Jahren Betrieb, meldet die Stuttgarter Zeitung erhebliche Mängel an der gesamten Konstruktion. Besonders bei Starkregen macht sich bemerkbar, dass an den Treppenhäusern und der Öffnungsschale der Haltestelle noch die Entwässerungsrinnen mitsamt Abdichtung fehlen. Das

Wasser fließt also, wohin es will. Die SSB spricht von „kleinen Mängeln“.



Nun gut – es ist ja auch das „kleine Stuttgart 21“.



Da darf man gespannt sein, ob es beim „großen Stuttgart 21“ auch kleine oder gar große Mängel geben wird. Und bestimmt wird es auch da nicht die von der Bahn versprochenen 100 Jahre dauern, bis sich die Probleme zeigen. Immerhin bauen die gleichen Firmen das „große Stuttgart 21“, die auch das „kleine Stuttgart 21“ gebaut haben. Aber vielleicht haben sie da auch nur mal geübt?