

QUO VADIS DEUTSCHE BAHN?

„Pünktlich wie die Eisenbahn“ oder „Alle reden vom Wetter – wir nicht“ sind Zitate, die ihren Sinn im Zusammenhang mit der Deutschen Bahn AG längst verloren haben.

Verspätungen und Zugausfälle gehören längst zum Alltag für Bahnreisende. Die Verschuldung der DB steigt jährlich und eine Besserung ist nicht einmal ansatzweise in Sicht.



Das deutsche Schienennetz ist in großen Teilen marode und wurde durch den Sparkurs der CSU-Verkehrsminister auch noch in wichtigen Teilen zurückgebaut.

Bundesverkehrsminister Wissing gibt die Schuld für den desolaten Zustand der DB seinen Amtsvorgängern, tut aber selbst auch kaum etwas, um die Bahn auf Vordermann zu bringen.

Die Bundesregierung gibt der Bahn immer wieder Geld, ohne zu hinterfragen, wofür das Geld ausgegeben wird.



Die Bahn wiederum konzentriert sich auf einige wenige Prestigeprojekte, die Milliarden Euro verschlingen. Für die flächendeckende Instandhaltung des Schienennetzes bleibt nur wenig übrig.

Schuld daran ist auch die unsinnige Regelung, dass die Bahn die Instandhaltungs- und Reparaturkosten selbst zu tragen hat, während Neubauten vom Staat finanziert werden.

Daher haben die Vorstände der DB AG verständlicherweise nur wenig Interesse an Reparaturen und warten lieber ab, bis ein Neubau notwendig wird.

Hier ist eindeutig die Politik gefordert, diese Regelung zu ändern.

Aber weder Wissing noch Kanzler Scholz zeigen auch nur ansatzweise Interesse, hier aktiv zu werden.

Viel lieber macht die Bundesregierung leere Versprechungen, an die sie sich dann doch nicht hält.

So wurde zum Beispiel den Städten und Gemeinden in Vorpommern eine Ertüchtigung der „Vorpommernmagistrale“ von Berlin nach Stralsund, Binz und Usedom in Aussicht gestellt, wenn sie den Bau des LNG-Terminals in Mukran unterstützen.



Inzwischen ist das Terminal in Betrieb und entgegen der Behauptung, dass es wegen der Notlage bei der Gasversorgung unbedingt notwendig sei, um Deutschland mit Gas zu versorgen, wird dort jetzt Gas nach Schweden und Norwegen umgeschlagen. Außerdem hat Wirtschaftsminister Habeck (Grüne) die Notlage bei der Gasversorgung mittlerweile für beendet erklärt.

Und was wurde aus dem versprochenen Ausbau der Bahn in Vorpommern?

Dieses Projekt wurde nach Angaben aus dem Bahnvorstand „auf Eis gelegt“.

Was das bedeutet, dürfte klar sein.

Gegen diese Entscheidung regt sich allerdings Widerstand. So demonstrierten am 17. September 2024 mehrere Oberbürgermeister und Gemeindevertreter aus Vorpommern in Berlin vor dem Kanzleramt und forderten in einem Brief an Bundeskanzler Olaf Scholz die Einhaltung des Versprechens. Unterstützt wurde diese Aktion auch von Fahrgastverbänden wie PRO BAHN und mehreren Bürgerinitiativen für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Selbst Stuttgart21-Gegner zeigten sich solidarisch.



Mehrere Redner, darunter auch der Ehrenvorsitzende von PRO BAHN Karl-Peter Naumann betonten die Wichtigkeit einer schnellen Anbindung Vorpommerns an den Rest der Republik für den Tourismus und die Wirtschaft.

Erwartungsgemäß ließen sich zur Übergabe der Forderungen keine hochrangigen Politiker blicken.

Immerhin nahm dann doch ein Vertreter der SPD den Brief mit den Forderungen entgegen und hielt sogar eine kurze Rede.

Allerdings bestand diese nur aus leeren Worthülsen.

So sagte er beispielsweise, man sei bemüht, die Interessen der Bewohner Vorpommerns zu unterstützen und könne den Unmut der Demonstrierenden verstehen.



Allerdings liege es nicht in seiner Macht, Entscheidungen zu treffen aber er werde seinen Einfluss geltend machen.



Ob und wieviel Einfluss der Mann im Bundestag überhaupt hat, ließ er offen.

Leider ließen sich die Volksvertreter aus Vorpommern mit derart vagen Aussichten abspesen und bestanden nicht auf einer klaren Antwort auf die Frage, ob die Strecke von 120 auf 160 km/h ausgebaut wird.

Dabei ist die Strecke auf vielen Abschnitten nicht einmal mit 120 km/h befahrbar und selbst ein ICE braucht von Berlin nach Stralsund 3 Stunden.



Die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn waren in den 1960er Jahren um eine Stunde schneller!

Aber nicht nur Vorpommern wird von der DB seit Jahrzehnten grob vernachlässigt. Das Problem mit der maroden Infrastruktur hat der gesamte Osten Deutschlands. So verkehren auf der berühmten „Sachsenmagistrale“ von Dresden über Chemnitz und Zwickau nach Hof oder Erfurt fast nur noch S-Bahnen. Bis in die 90er Jahre fuhren dort noch Fernzüge und ICE's, ja sogar Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen. Fahrtziele waren damals München, Frankfurt und sogar Stuttgart. Lang ist es her.

Heute betreibt die DB keine Nachtzüge mehr, obwohl es genügend Bedarf gibt und es auch klimatechnisch sinnvoll wäre. Das ist nur eine von vielen Fehlentscheidungen, die in den letzten 30 Jahren im Bahntower in Berlin getroffen wurden.



Auch deshalb wird zu jeder Aufsichtsratssitzung der DB vor der Konzernzentrale demonstriert. So auch am 18.09.2024.



Bei diesen Demonstrationen geht es längst nicht nur um Stuttgart 21 sondern um die generelle Situation der Deutschen Bahn, die sich von Jahr zu Jahr weiter verschlechtert.

Was also beschließen Vorstände und Aufsichtsräte hinter diesen Mauern?

Vieles erfährt man leider überhaupt nicht. Ein alljährlicher Aufreger sind nur die üppigen Bonuszahlungen in Millionenhöhe, die sich die Vorstände genehmigen und die auch von den Aufsichtsräten abgeseget werden.

Wie aber will Bahnchef Richard Lutz die Bahn pünktlicher machen? Auf der Aufsichtsratssitzung im September versprach er, dass die Züge ab 2027 wieder zu 75 bis 80 % pünktlich fahren sollen. Lutz stellte den Aufsichtsräten ein Programm mit dem Namen „S3“ vor, das die Leistungsfähigkeit wieder herstellen soll und „das Kundenerlebnis durch höhere Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und weniger Störungen“ verbessern soll. Das bedeutet eine Menge Arbeit, wenn man die aktuellen Zahlen der DB betrachtet.



The image shows a close-up of a train departure board. The board has a blue background with white text. The top row is labeled "Gleis Platform/Voie". Below this, there are four rows of information. The first column shows platform numbers (6, 1, 2, and a partially visible one). The second column shows delay times (Verspätung ca 140 Min., verspätung ca 30 Min., verspätung ca 35 Min., and a partially visible one). The third column shows a partially visible "V" in each row.

| Gleis Platform/Voie | Verspätung | V |
|---------------------|-------------|-----|
| 6 | ca 140 Min. | |
| 1 | ca 30 Min. | - V |
| 2 | ca 35 Min. | - V |
| | ca 40 Min. | |

Zwei aktuelle Kennzahlen: Die Deutsche Bahn AG hat im ersten Halbjahr 2024 1,2 Mrd. € Verlust nach Zinsen und Ertragssteuern erwirtschaftet und im August 2024 nur 60,6 % der Fernzüge pünktlich an ihr Ziel gebracht. Die vielen ausgefallenen Züge fließen dabei noch nicht einmal in die Statistik ein.

Nun aber verspricht Bahnchef Lutz „einen stabilen Eisenbahnbetrieb und eine funktionierende Infrastruktur“.

Wie aber will er das erreichen?

Eine (Schnaps-) Idee ist es, die Fahrpläne auszudünnen, um pünktlicher zu werden. Dazu passt auch der Plan, bis zu 30.000 Stellen einzusparen. Gleichzeitig will Lutz aber auch die Wartungen der Züge beschleunigen.

Wie das in der Praxis aussehen soll, bleibt unklar. Immerhin hat ja die Bahn einen großen Teil ihrer Wartungsanlagen, darunter auch Lokschuppen und Werkstätten abgerissen oder verfallen lassen. Ganze Ausbesserungswerke wurden aus Kostengründen stillgelegt.



Dazu kommt, dass Deutschland heute die älteste Stellwerkslandschaft in Westeuropa hat. Das gab Philipp Nagl, Vorstandschef der DB Infrago zu. In veralteten Stellwerken würden museumsreife Schaltpulste mit Tesafilm notdürftig zusammengeklebt, damit sie nicht auseinanderfallen.



Stellwerk Mannheim-Seckenheim

Nun will Lutz besonders störanfällige Stellwerke schnell erneuern. Von Digitalisierung ist allerdings aktuell keine Rede mehr. Dennoch testet die Bahn auch weiterhin im Erzgebirge die Digitalisierung und autonomes Fahren, was nicht billig ist.



Weitere Ideen von Lutz sind verkürzte Wendezeiten. Das heißt, dass die Züge schon kurz nach ihrer Ankunft im Zielbahnhof wieder zurück zu ihrem Ausgangsbahnhof fahren sollen. Vielleicht weiß Herr Lutz nicht, dass die Wendezeiten bei vielen Zügen schon heute nur 5 Minuten betragen, was zur Folge hat, dass tagsüber die Waggons nicht gereinigt, die Toiletten nicht entsorgt und kein Wasser aufgefüllt werden kann. Nach diesen Plänen wird es wohl in Zukunft noch mehr unbenutzbare Toiletten geben.



Weiterhin plant Lutz, weniger ICE's in Reserve zu halten. Dabei fallen doch bereits heute viele Züge aus, weil kein Ersatzzug verfügbar ist.

Und was sagt Verkehrsminister Wissing zu diesen Plänen? Wissing fordert von der Bahn zukünftig schwarze Zahlen und hält dabei weiter an der Personalie Lutz fest.

Allerdings hatte Lutz bereits 2019 im Rahmen des Projekts „Starke Schiene“ die gleichen Versprechen abgegeben wie jetzt. Nur war damals das Ziel, die Bahn bis 2024 zuverlässiger zu machen.

Nun also verschiebt man das Ziel einfach auf 2027 und hofft auf Einsparungen.

Es ist allerdings kaum zu erwarten, dass diese Vorgehensweise so funktioniert, da bereits neue Probleme auf die Bahn zukommen.

Neben den gescheiterten Plänen zur Digitalisierung ist das auch Stuttgart 21. Die mit lediglich 8 Gleisen deutlich unterdimensionierte Haltestelle dürfte den gesamten Schienenverkehr im Südwesten noch weit unpunktlicher machen, als er heute schon ist.

Dazu war jedoch in der Aufsichtsratssitzung nichts zu hören.



Wohin die Reise mit der Deutschen Bahn in den nächsten Jahren geht, ist also noch längst nicht entschieden.