

# Leere Versprechen

In einem Film von 1958, also aus der Zeit, als noch Dampfloks das Rückgrat der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bildeten, ist glaubhaft überliefert, dass von 100 Zügen 94 ihr Ziel pünktlich erreichten.



Davon können wir heute nur noch träumen. Trotz modernster Technik kommen zur Zeit weniger als 65 Prozent der Fernzüge pünktlich an ihr Ziel. Dabei sind ausgefallene Züge noch nicht einmal berücksichtigt, kommen jedoch auch nicht selten vor.



Nun verspricht das Management der Deutschen Bahn AG mittlerweile wahre Wunder, wie sich der Bahnverkehr in den nächsten Jahren deutlich verbessern soll.

Mit „Generalsanierungen“ will man das Problem mit der Pünktlichkeit lösen.

Beim ersten großen Projekt, der Sanierung der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt, ging das schon mal daneben, auch wenn die DB etwas anderes behauptet.



Symbolbild Gleisbau

Fünf Monate lang wurde eine der wichtigsten und meistbefahrensten Strecken Deutschlands komplett gesperrt, was allein schon zu großen Problemen und hohen Kosten für die betroffenen Eisenbahngesellschaften führte.

Die Deutsche Bahn investierte rund 1,3 Mrd. Euro in das Unterfangen und erreichte folgende Verbesserungen:

Der Gleisbogen durch Biblis kann nun mit 110 km/h befahren werden statt 90 km/h, wie in den letzten 100 Jahren.

Weiterhin ist nun der Kurbelschranken-Bahnübergang bei Bobstadt entfallen, dessen Beseitigung seit 35 Jahren versprochen worden war.



Für die oben genannten 1,3 Mrd. Euro wurde auch das Signalsystem der Linienzugbeeinflussung (LZB) entfernt und teilweise durch das European Train Control System (ETCS) ersetzt. Im Ergebnis dieser Maßnahme kann jetzt nur noch mit höchstens 160 km/h gefahren werden. Bislang waren es 200 km/h, und das reibungslos schon seit Jahrzehnten.

ETCS wurde zwar teils eingebaut, ist aber noch nicht funktionsfähig. Das soll erst ab dem 1. Juli 2025 der Fall sein.

Die Bahn verkündet stolz, dass man dann 200 km/h fahren könne. Das ging allerdings auch schon früher mit LZB.

Jedoch versäumte man es im Rahmen der erfolgten Generalsanierung lange, schlanke Weichen einzubauen, die mit hoher Geschwindigkeit befahren werden können.

Die auf der Riedbahn neu eingebauten Weichen dürfen nur mit maximal 100 km/h genutzt werden.

Dabei gibt es auch in Deutschland längst andere technische Möglichkeiten.

Im Bahnhof Bitterfeld wurden beispielsweise bereits 1998 extrem lange Weichen eingebaut, die heute als die am schnellsten befahrbaren Weichen Deutschlands gelten.



Im Vordergrund des obigen Fotos ist übrigens deutlich die Signalleitung des LZB-Systems zu erkennen, das auch in Bitterfeld Geschwindigkeiten von 200 km/h zulässt.

Aber unabhängig von den Weichen gibt es auch mit dem Signalsystem ETCS große Probleme:

Mit ETCS sind bisher fast nur ICE ausgerüstet. Güterzüge, S-Bahnen, Regionalbahnen und Regionalexpress-Züge warten noch auf die recht teure Ausstattung mit diesem System.

Reisezüge fahren auf der Riedbahn daher mit maximal 160 km/h und Güterzüge sogar nur mit 100 km/h.

Das ist aber noch nicht alles!

Es fehlt nicht nur die Fahrzeugausrüstung mit ETCS, auch die Triebfahrzeugführer sind noch nicht entsprechend ausgebildet! Die Riedbahn kann deshalb 30 Züge nicht aufnehmen, die in die vorgesehenen Blöcke hineingeplant worden waren. ETCS funktioniert – wenn es funktioniert – nur mit Strecken- und Fahrzeugausrüstung sowie entsprechender Ausbildung der Triebfahrzeugführer.

Auf der Riedbahn ist man davon aber noch sehr weit entfernt! Grund dafür dürften auch die derzeit unklaren politischen Verhältnisse und die damit verbundene fragliche Finanzierung sein.



Noch-Verkehrsminister Volker Wissing, der aus der FDP austrat, um seinen Job als Verkehrsminister zu behalten, hatte mit der Generalsanierung der Riedbahn mindestens eine Leistungssteigerung, wenn nicht gar Höchstleistung versprochen.



Dafür aber ist der Zug längst abgefahren.

Weder Bahn noch Bund schafften es, die vollmundigen Versprechen im Zusammenhang mit der Generalsanierung der Riedbahn umzusetzen.

Die Medien wurden rechtzeitig über die Probleme informiert, auch über den „Generalunsinn“ solcher Sanierungen, die in keinem vernunftbegabten Bahn-Land Europas bislang geplant, geschweige denn durchgeführt wurden. Leider erfolgte keine kritische Reaktion und die Medien verbreiteten treu und brav die (natürlich positiven) Pressemeldungen der DB AG.



Auch die „generalsanierte“ Strecke Berlin-Hamburg wurde kurz vor Weihnachten wieder freigegeben, nachdem sie innerhalb weniger Jahre bereits zum vierten Mal generalsaniert wurde. Für 2025 kündigte die Bahn allerdings erneute Sperrungen der Strecke Berlin-Hamburg an. Grund ist natürlich die „Generalsanierung“.

Übrigens stehen uns in den nächsten Jahren noch weitere 40 solcher Generalsanierungen bevor.

Bei der Riedbahn versprach die Deutsche Bahn zu Beginn der Bauarbeiten, dass es auf dieser innerhalb der nächsten 10 Jahre keine größeren Baustellen geben wird.

Inzwischen wurde dieses Versprechen korrigiert und man verspricht nur noch 5 Jahre reibungslosen Verkehr.

Nun – man wird sehen, ob auch diese Aussage wieder korrigiert werden muss.

Auch oder gerade in Stuttgart verspricht die Bahn sehr viel, was kaum zu halten sein dürfte.

So heißt es zum Beispiel, dass Stuttgart 21 den Bahnverkehr der nächsten 100 Jahre bewältigen könne.



Abgesehen davon, dass heute noch kein Mensch weiß, wie der Eisenbahnverkehr in 100 Jahren aussehen wird, stellt sich auch die Frage, ob die bauliche Substanz so lange Zeit unbeschadet überstehen wird.

So ist die Lebensdauer von Stahlbeton laut DIN 1045 auf lediglich 50 Jahre begrenzt und Stuttgart 21 besteht überwiegend aus Stahlbeton.

Ist es somit glaubhaft, dass der Tiefbahnhof 100 Jahre halten soll, während viele Brücken und Tunnel die DIN 1045 bestätigen?

Viele Bauwerke aus Stahlbeton erreichen nicht einmal die Lebensdauer von 50 Jahren, so zum Beispiel die Tunnel der Bundesautobahn 71 quer durch den Thüringer Wald.

Im Bereich der 2005 in Betrieb gegangenen Trasse werden bereits seit einigen Jahren Brücken und Tunnel saniert.



Auch dem Berliner Hauptbahnhof geht es nicht besser. Bereits seit mehreren Jahren zeigen sich an dem 2006 eröffneten Eisenbahnknoten deutliche Schäden.







So musste die Brücke über den Humboldthafen (Richtung Friedrichsstraße) bereits vor gut drei Jahren provisorisch abgestützt werden.

Die Kosten dafür beliefen sich auf rund 12,5 Millionen Euro. Dabei sollte auch dieser Bahnhof zumindest für die nächsten Jahrzehnte einen reibungslosen und sicheren Bahnverkehr ermöglichen.

So entpuppen sich die Versprechen der Deutschen Bahn AG und der zuständigen Politiker immer wieder als heiße Luft.

Auch Bahnchef Richard Lutz, der in letzter Zeit immer öfter mit Rücktrittsforderungen konfrontiert wird, bildet da keine Ausnahme.

So versprach er schon für 2024 pünktlichere Züge. Als sich zeigte, dass das Gegenteil der Fall war, verschob er sein Versprechen auf 2027 und den geplanten Deutschlandtakt, der pünktliche Züge voraussetzt, sogar auf 2070.

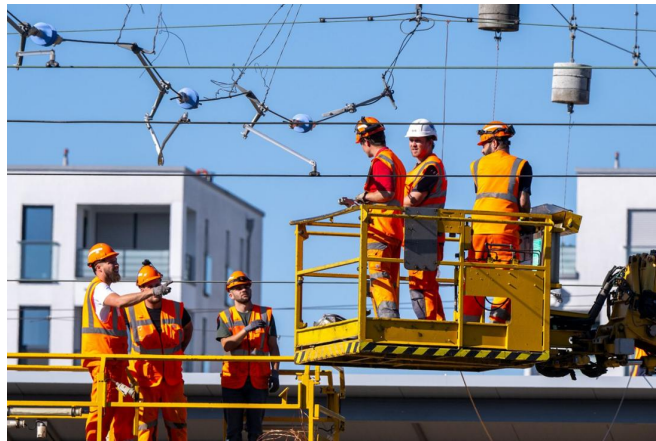
Für ihn persönlich ist das ein taktisch kluger Schachzug, denn 2070 wäre er 106 Jahre alt und nicht mehr im Amt.

So überlässt er die Umsetzung des Deutschlandtaktes seinen Nachfolgern.

Aber kommen wir noch einmal zur generalsanierten Riedbahn: Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 erklärte Bahnchef Richard Lutz die Generalsanierung für beendet.

Am 18.12.2024 fiel bereits ein Signal aus, mit deutlichen Folgen für Nah-, Fern- und Güterverkehr.

Bereits einen Tag später kam es zu einem Oberleitungsschaden am neu verlegten Fahrdraht, der zu deutlichen Verspätungen und Zugausfällen führte.



Symbolbild

Grund dafür war laut Bahn ein Kurzschluss in einer Weichenheizungsanlage.

Am 05.01.2025 kam es erneut zu Verspätungen und Ausfällen, weil die Weichenheizungen auf der Riedbahn wieder – oder immer noch – nicht funktionierten und die Bahn nicht in der Lage war, die Weichen von den „Schneemassen“ zu befreien.



Nun will Bahnchef Lutz weitere 40 Bahnkorridore nach dem Vorbild der Riedbahn generalsanieren.

Wie das mit dem Versprechen von mehr Pünktlichkeit harmonieren soll, wird sicher interessant.



Aber auch bei Stuttgart 21 mag man nicht mehr an die vollmundigen Versprechen der Deutschen Bahn glauben. So bezweifeln selbst der SWR und die beiden großen Stuttgarter Tageszeitungen mittlerweile die Inbetriebnahme Ende 2026.

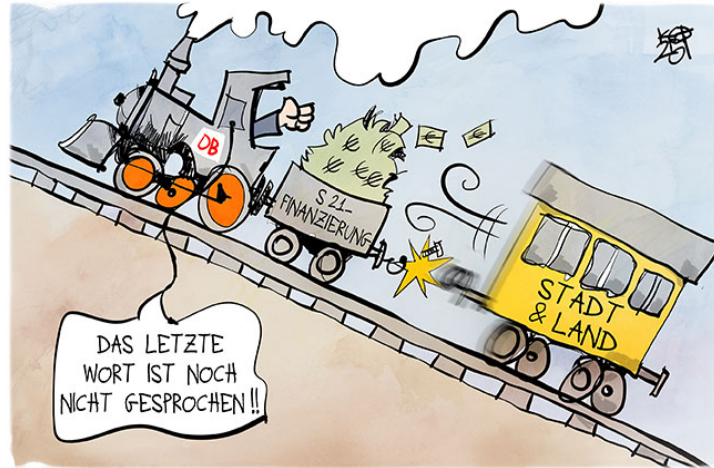
Die DB-Verantwortlichen sprechen indes immer öfter von einer „Teilinbetriebnahme“, sagen aber nicht, wie diese konkret aussehen soll.

Die Stadt Stuttgart, allen voran Oberbürgermeister Nopper, glaubt dagegen immer noch sehr blauäugig, dass der Kopfbahnhof Anfang 2027 zurückgebaut werden kann.

Allerdings gäbe es dafür noch einige Hürden zu nehmen.

Da wäre zunächst die Klage der Deutschen Umwelthilfe und des LNV (Landesnaturausschutzverband) gegen die Unterbrechung der Gäubahn, die Mitte Februar vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart verhandelt wird. Sollte sich das Gericht gegen die Kappung entscheiden, müsste zumindest ein Teil des Kopfbahnhofs erhalten bleiben.

Weiterhin versucht die DB noch immer, die Projektpartner auf gerichtlichem Weg zur Übernahme der Mehrkosten in Höhe von bisher gut 7 Mrd. Euro zu zwingen.



Noch dazu muss das Eisenbahnbundesamt für das Projekt eine Betriebserlaubnis erteilen, was angesichts des mangelhaften bzw. nicht vorhandenen Brandschutzes auch noch fraglich ist. Ohne diese Betriebserlaubnis darf die Bahn in dem Tunnellabyrinth keine Personen befördern. Außerdem müssen bis zur Inbetriebnahme noch unendlich viele bauliche Mängel behoben werden.



Decke der DB-Lounge (Stuttgart 21)

Es bleibt also spannend, ob die DB ihre Versprechen erfüllt oder korrigieren muss, was erfahrungsgemäß zu erwarten ist.

26.01.2025