

# Aus der Bahn

"Aus der Bahn!" riefen wir als Kinder auf der Schlittenbahn, um freie Fahrt zu haben. Doch man kann diese drei Wörter auch anders verstehen. Sie können meinen, dass jemand vom richtigen Kurs abgekommen ist, etwa ein Schlitten der die Bahn verließ und in den Wald daneben rutschte. Und man kann sie als "das Ende der Bahn" verstehen.

Bahnchefin Evelyn Palla hat verkündet, dass die Sanierung der Bahn noch mindestens zehn Jahre dauern werde. Das ist endlich mal eine voraussichtlich ehrliche Aussage, die zugleich beschreibt, wie lange die Politik, vor allem drei CSU Verkehrsminister die Bahn vernachlässigt haben. Das sind Fehler der Politik, die ab 1990 mit der Bahnreform begannen, als man meinte die Bahn müsse an die Börse, um dem Staat Gewinne zu liefern. Wie das bei einem Unternehmen mit so vielen sozialen Aufgaben und Pflichten gehen soll, verriet niemand. Unter Konzernchef Mehdorn wurde alles, was nicht dringend gebraucht wurde, still gelegt und verkauft. Angefangen bei Industriegleisen, über Weichen, ganzen Strecken, Bahnhöfe, bis hin zu Lokomotiven und Waggons. Das Ergebnis: Es wurde unmöglich Züge überholen zu lassen weil Gleise und Weichen fehlten, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sank. Es fehlte ( auch auf Grund der Umstrukturierung ) an gut ausgebildetem Personal, so dass Züge nicht fahren konnten, weil kein Lokführer verfügbar war.

Zugleich wurde das Netz der Bahn immer mehr belastet, weil höhere Geschwindigkeiten gefahren werden sollten, um dem Flieger Konkurrenz zu machen. Kenner sprachen von 110% Auslastung. Das beschleunigte den Verschleiß und die Unpünktlichkeit.

Ein Beispiel: Die Schnellfahrstrecke Stuttgart-Mannheim musste bereits nach nicht einmal 30 Jahren Benutzung über 200 Tage für die Renovierung gesperrt werden, wobei die Züge auf der alten Strecke und damit langsamer verkehrten. Diese hatte die Schnellfahrstrecke nicht ersetzt, sondern nur für schnelle Züge ergänzt, also die Kosten für das gesamte System erhöht. Die Kosten für zwei Strecken müsste man einerseits mit dem Zeitgewinn auf der Schnellfahrstrecke verknüpfen, aber auch mit der Störung des gesamten Netzes dadurch, dass die Züge über 200 Tage langsamer und damit nicht pünktlich verkehren konnten. Dasselbe ist für Stuttgart 21 zu erwarten. Die Verlegung des Hauptbahnhofes unter die Erde, sowie 60 Kilometer Tunnels werden ebenfalls nach nicht einmal 30 Jahren Renovierungs-bedürftig sein, so dass Stuttgart alle 30 Jahre nicht mehr aus allen Richtungen angefahren werden kann. Da zudem Gleise "gespart" werden, gehen Ausweichmöglichkeiten ( Redundanz ) verloren und das Netz wird störanfälliger.

Der bisherige Bahnhof hatte aus jeder Richtung, außer der Gäubahn, 4 Gleise, zwei für den Fernverkehr und zwei für den Nahverkehr, auf die man gegebenenfalls ausweichen konnte.

Frau Palla hat also einerseits einen großen Berg Altlasten zu bewältigen, an dem die Politik vor allem der Konservativen Schuld hat, aber da dieser Zustand wohl noch ein Jahrzehnt oder länger andauern wird, droht der dauernde Verlust von Kunden, denen es nichts hilft, wenn die Bahn in zehn Jahren vielleicht wieder pünktlich verkehrt, weil sie heute Termine einhalten müssen. Daher könnte sich bewahrheiten, was die Süddeutsche Zeitung über die drei CSU Verkehrsminister schrieb ( „Zerstörer“ der Bahn ), die die Bahn sträflich vernachlässigten, dass sie das ganze System Bahn ruiniert hätten.

Das wird auch der Politik noch auf die Füße fallen, denn die Bahn sollte eigentlich als umweltverträgliches Verkehrsmittel einen Teil des Autoverkehrs ersetzen. Der Verkehrssektor ist, neben dem Heizen von Häusern, der Bereich, bei dem es mit der Einsparung von Energie und Abgasen am wenigsten voran geht. Damit wird Deutschland hier die Ziele für mehr Klimaschutz verpassen. Das dürfte bei zunehmend heißen Sommern und heftigeren Schäden durch Unwetter beim Bürger nicht gut ankommen, auch wenn er selbst zu der Misere kräftig beigetragen hat.

Es wäre gut, wenn Frau Palla Erfolg hätte, den ihr männlichen Vorgänger vermissen ließen, selbst auf die Gefahr hin, dass man sagen könnte: "Immer wenn von Männern etwas gründlich vermasselt wurde, muss eine Frau kommen und das reparieren oder aufputzen." Dass das nicht immer gilt, zeigte die Regierung Merkel.

Im schlimmsten Fall scheitert die notwendige Sanierung der Bahn und das "Aus" für ein hervorragendes und preisgünstiges System wäre besiegelt.