

Die Bahn hat ihre Zukunft hinter sich

Dass die Bahn wegen des politisch erwünschten Börsenganges den Unterhalt des Netzes vernachlässigte, ist bekannt. Auch, dass sie dennoch rascher mehr Schulden anhäufte, als in den Zeiten der Bundesrepublik (1948 -1990). Ebenso, dass sie sich aus der Fläche zurück zog und viele Strecken still legte, die mittlerweile wieder erfolgreich betrieben werden.

Dass die Geschäftsleitung der Bahn in den letzten Jahrzehnten vor Allem Pleiten, Pech und Pannen lieferte, weist darauf hin, dass da etwas faul ist. In England verlor sie eine Strecke, weil der Service offenbar nicht gut genug war. Das Hauptaugenmerk liegt längst nicht mehr bei der Bahn in Deutschland, sondern beim Verkehr auf der Straße (Schenker) und mit Schiffen zwischen Amerika und Asien. Kein Wunder, wenn darunter die Bahn als Verkehrsmittel leidet. Dabei ist die Bahn physikalisch immer noch eines der besten Verkehrsmittel.

Aber wenn man zusätzlich zu den vorhandenen Strecken Schnellfahrstrecken baut, die vor allem denen dienen, die eilig von A nach B wollen und dann zusätzlich zum bestehenden Netz unterhalten werden müssen, dann wird es logischer Weise teurer, egal ob zwischen Frankfurt und Köln, oder zwischen Stuttgart und Ulm, oder anderswo. Auch die laufenden Kosten steigen, je schneller man fährt aus physikalischen Gründen. Man wollte so dem innerdeutschen Flugverkehr Konkurrenz machen. Aber wäre es nicht Aufgabe der Politik gewesen kurze Flüge so zu verteuern, dass sie sich nicht mehr lohnen? Nein, die Politik, die sich nicht um die Bahn kümmert, wie der Rechnungshof schon lange bemängelt, duckte sich weg und, seid die Einschränkungen durch Corona weitgehend nachgelassen haben, ist der Himmel wieder von Kondensstreifen zerkratzt und es wird geflogen, als ob man nicht wüsste, wie schädlich das Fliegen für das Klima und die Menschen ist.

Aber wer Bahnfahren will, kann sich nicht mehr darauf verlassen, dass die geplante Reise auch stattfinden kann. Das erste Mal merkte man das, als der Mainzer Hauptbahnhof mehrere Tage nicht angefahren werden konnte, weil es am Personal mangelte. Oder die Fahrt wird zum Abenteuer, weil man in Schleswig den einen Zug vor einer Brücke verlassen muss, dann zu Fuß über die Brücke, die den Zug nicht mehr trägt, um dann auf der anderen Seite den nächsten Zug zu besteigen. Auch anderswo hat man eine Brücke so renoviert, dass der Zug nur leer drüber fahren darf. Kurz, die Bahn kann nicht vernünftig Bauen. Das sieht man bei Stuttgart 21, der völlig unnötigen Verlegung des Bahnhofs unter die Erde, wobei auch noch der Denkmalschutz Stuttgarter Hauptbahnhof zerstört wurde und die Kosten explodierten, ähnlich, wie bei der zweiten Stammstrecke in München. Was zunächst mit den Grundstückserlösen bezahlt werden sollte, bei 4,5 Milliarden die Wirtschaftlichkeit verließ und jetzt bei etwa 10 Milliarden

liegt, ohne, dass die Stadt dafür einen funktionierenden Bahnhof bekäme, so dass zusätzliche Notmaßnahmen (weitere Tunnel, zusätzlicher Bahnhof, weil die von 17 auf 8 verringerten Gleise nicht reichen werden, um den Deutschlandtakt zu fahren) nötig werden, ohne das man sicher sein kann, dass der fertige Bahnhof so pünktlich und effizient werden wird, wie der alte zerstörte Hauptbahnhof, der zudem ein Wahrzeichen von Stuttgart war.

Dass die Bahn weder richtig planen, noch Geplantes ausführen kann, zeigt sich auch daran, dass die durch den Umbau von Stuttgarts Bahnhof unterbrochene Straßenbahnlinie nicht nur – wie angekündigt – zwei Wochen, sondern bereits mehr als zwei Jahre unterbrochen ist. Auch die als Ersatz für die im Sommer gesperrte Stuttgarter Stammstrecke gewählte Panorama-Strecke der Gäubahn ist offenbar nicht so gepflegt worden, dass sie die Räder der S-Bahnen nicht beschädigt (was aber auch auf anderen Strecken vorkommt: Flughafen – Filderstadt, Offenburg – Singen), ohne, dass die Bahn wüsste, woran das liegt, obwohl sie in Stuttgart ein Jahr zur Fehlersuche Zeit hatte.

Das Allerschlimmste ist jedoch, dass der Reisende sich nicht mehr auf die Bahn verlassen kann, also sein Vertrauen in dieses Verkehrsmittel ruiniert wird, sei es durch die falsche Aussage eine Verspätung von 5 Minuten und 59 Sekunden sei „pünktlich“, sei es dass dadurch Umsteigen zum Glücksspiel wird und man sein Ziel, wenn überhaupt, verspätet erreicht.

Dieses zerstörte Vertrauen und die ständigen Ausfälle, Verspätungen und mangelnde Information führen dazu, dass einige Reisende nur noch direkte Verbindungen (ohne Umsteigen) buchen, Andere aber gleich ganz auf Bahnreisen verzichten, den Flieger oder das Auto nehmen und dadurch das Klima stärker belasten.

Wo führt das hin? Unzuverlässige Verbindungen machen Pendler das Leben schwer, wobei es die Ärmsten am stärksten trifft, weil sie sich kein Auto leisten können. Seit dem ersten Weltkrieg, oder der Fertigstellung des bisherigen Stuttgarter Hauptbahnhofes im Herbst 1923 war der Anteil der lokal und regional Reisenden 70 Prozent. Wenn man die vergrault, dann bricht ein wichtiger Teil des Geschäftes weg.

Dank der Schulden und der Vernachlässigung durch die Politik, ist die Bahn eigentlich Pleite. Trotzdem sitzt sie auf dem hohen Ross und fordert immer neue Gelder, um das zu reparieren, was sie selbst in den letzten Jahrzehnten vergammeln ließ. Mitbewerber, die es seit der „Privatisierung“ der Bahn gibt, haben das Nachsehen, weil sie die zum Teil hohen Trassenpreise bezahlen müssen, sich aber nicht darauf verlassen dürfen, dass sie ihren Fahrplan einhalten können, so dass Menschen und Güter nicht zum geplanten Termin am Ziel ankommen.

Angesichts dieser Lage ist zu vermuten, dass die Trennung von Gleisnetz und Betrieb, sowie von Deutscher Bahn und ihren internationalen Töchtern früher oder später kommen wird. Es wäre auch logisch, dass der Staat die Infrastruktur übernimmt und dafür sorgt, dass sie funktioniert. Sollte dann die Bahn von Konkurrenten überflügelt werden – schon jetzt fahren diese Nachtzüge mit Liege- und Schlafwagen - ist das kein großer Schaden mehr. Allerdings zeigte sich in Baden-Württemberg, wo die Bahn Ausschreibungen verlor, dass der Gewinner (Abelio) die zugesagten Leistungen nicht erbringen konnte und die SWEG einspringen musste.

Sollte es gegen Ende des Jahrhunderts wieder eine vernünftige, funktionierende Bahn geben, dann wird sie sich zum Teil an der Vergangenheit orientieren müssen, als es hieß: „Pünktlich, wie die Bahn!“