

Wenn die Sanierung der Bahnstrecken scheitert

Es gibt Kleidungsstücke, die man sehr mag und immer wieder anzieht. Aber irgendwann wird der Stoff dünn, Nähte gehen auf, Knöpfe gehen verloren, kurz das gute Stück sieht schäbig aus. Anfangs kann man es noch hier und da Kunststopfen lassen, aber irgendwann ist ein Punkt erreicht, wo man es auch mit allen Tricks und chemischer Reinigung nicht mehr in einen Zustand versetzen kann, in dem man es bei Anlässen anziehen kann, bei denen man einen guten Eindruck hinterlassen will.

So ähnlich könnte es bei der Bahn sein, dass der Zeitpunkt schon vorbei ist, an dem man mit Reparieren noch etwas retten kann. Zumal im ganzen Netz Ausweichmöglichkeiten und Gleise abgebaut wurden, die früher mehr Redundanz (Ausweichen auf andere Strecken) erlaubten.

Ein Beispiel ist der Stuttgarter Hauptbahnhof, der aus allen Richtungen, außer über die Gäubahn, über je vier Gleise zu erreichen war. Gab es ein Hindernis auf den Gleisen der Fernbahn, konnte diese auf die Gleise des Nahverkehrs (Regionalzüge und S-Bahn) ausweichen. Auch der umgekehrte Fall war machbar, wenn auch seltener, weil das zu Verspätungen im Fernverkehr geführt hätte, die sich weit über Stuttgart hinaus wirkten. Sogar die S-Bahn hatte auf der viergleisigen Rampe zum Tiefbahnhof noch die Möglichkeit die Reihenfolge der Bahnen zu ändern. Doch das ist Geschichte und in Zukunft gibt es nur noch jeweils zwei Gleise, die zum neuen Bahnhof führen werden. Die S-Bahnen erreichen ihre Station auch nur noch auf zwei Gleisen, aber ein Ausweichen in den Bahnhof, wie es bisher möglich ist, wird nicht mehr angeboten. Das heißt: Jede Störung wird größere Auswirkungen haben, als bisher. Daher sprechen Kritiker auch davon dass der neue Tiefbahnhof, der den alten oberirdischen (einst der pünktlichste Bahnhof Deutschlands) ersetzen soll, keine Verbesserung sei, sondern ein Rückbau.

Solche Maßnahmen, die das Gleisnetz weniger vielseitig machen, kann man vielerorts beobachten. Kein Wunder, wenn die Bahn nicht pünktlich ist, weil es oft nicht einmal eine Möglichkeit gibt, einen langsameren Güterzug an einer Ausweichstelle zu überholen.

Da laut Bahn das Netz 110% Verkehr aufnehmen muss, verschleißt es natürlich auch rascher, als, wenn man noch etwas Reserve hätte. Man könnte sicher ausrechnen, ob und wenn ja, wie lang das gut geht. Irgendwo ist der Punkt erreicht, bei dem der Verschleiß größer ist, als die Reparaturen, oder die Möglichkeit Strecken zu reparieren, denn dafür braucht man nicht nur das nötige Werkzeug, sondern auch die Mitarbeiter und Baufirmen, die das leisten können. Dass jede Störung in einem überlasteten Netz zu einem Rattenschwanz von Folgestörungen führt, wundert nicht.

Es könnte aber auch sein, dass die möglichen Reparaturen geringer sind, als das, was im Netz repariert werden müsste, einfach, weil man Jahrzehntlang zu wenig getan hat (Dank 3 CSU Verkehrsministern). Schon jetzt fehlt es auch an Mitarbeitern. So kann ein privater Mitbewerber nachts nicht fahren, weil zwei Stellwerke nachts nicht besetzt werden können. Das dürfte die Bahn erhebliche Strafzahlungen kosten. Nur hilft das den betroffenen Pendlern wenig , die gebeten werden auf Busse umzusteigen, die aber länger brauchen.

Vor ein paar Jahren war Mainz eine Zeit lang vom Netz abgehängt, weil es an Personal man gelte. Mit Ähnlichem muss man wohl in Zukunft öfter rechnen. Vor allem, wenn die Reparatur der verschlissenen Strecken länger dauert, als geplant. Ob sich die Idee bewährt Strecken ganz zu sperren und dann mehr oder minder komplett neu zu bauen, wird sich zeigen. Die Schweiz baut in der Regel „unter laufendem Rad“, wie es die Deutsche Bahn früher auch tat.

Wenn der Niedergang der Bahn und der Verschleiß der Gleisanlagen, Signale, Brücken und Stellwerke nicht zum Stillstand gebracht werden kann, dann steht zu befürchten, dass immer größere Teile des Netzes nicht mehr funktionieren. Schon jetzt bevorzugen Bahnfahrer durchgehende Züge, da jedes Umsteigen wegen der Verspätungen die Gefahr birgt den Anschluss zu verpassen. Schon jetzt verliert die Bahn Kunden, trotz Deutschlandticket. Leute, die gerne Bahn führen, weichen auf den Flieger aus, weil der manchmal sogar billiger ist, oder erwägen sich ein Auto zu kaufen, weil sie auf den Straßen, wenn sie selbst fahren, mehr Ausweichmöglichkeiten haben, als bei der Bahn.

Es könnte daher leider sein, dass die Unzulänglichkeiten, die Bahnkunden heute erdulden müssen, nur das Wetterleuchten sind, dem ein katastrophales Gewitter folgt. Ein Zusammen brechen der Bahn würde allein am Stuttgarter Hauptbahnhof täglich eine Viertel Million Menschen stranden lassen. Wo der Staat dann das nötige Geld hernehmen soll, um das Verkehrsmittel Bahn wieder in Betrieb zu nehmen, ist unklar. Der volkswirtschaftliche Schaden wäre enorm. Dann rächt sich, dass die Politik die Bahn jahrzehntlang vernachlässigte und Auto und Flieger bevorzugte. Dass die Bahn ein Umwelt- und Kunden-freundliches Verkehrsmittel sein könnte, haben die Bahnchefs und die Politik offenbar nicht begriffen.