



L'effondrement du réseau ferroviaire

Le taux de ponctualité des trains de la Deutsche Bahn a atteint 65 % seulement en moyenne en 2022. Dans de nombreuses régions c'est 1 train sur 2 qui n'arrive pas à l'heure. Une des raisons est physique : le réseau a reculé de 15 % en taille depuis 1995 alors que le nombre de passagers a augmenté de 40 % et le volume de fret de 80 %. Cette situation et la conséquence de décennies d'échec de la politique des transports. Comment font les compagnies voisines ? Pour l'ancien patron des CFF, c'est surtout la direction de la DB qui doit être assainie en apprenant à fixer des priorités, en se concentrant de manière disciplinée sur l'opérationnel. Chez ÖBB aussi « on met un accent particulier sur la ponctualité... y compris dans les réunions ». Aucune des 2 compagnies ne veut donner de conseils à sa voisine, toutes les 2 rappellent qu'elles ont dû largement investir pour parvenir aux résultats actuels.

Kollaps im Streckennetz

VERKEHR Mit einer Pünktlichkeitsquote von 65 Prozent hat die Deutsche Bahn 2022 viele Reisende verprellt. In manchen Regionen kam jeder zweite Zug zu spät. Warum klappt das in anderen Ländern besser?

Selbst die Bahn mag diese Zahlen nicht mehr schönreden. Nur 65 Prozent der Fernzüge in Deutschland kamen im vergangenen Jahr pünktlich an. »Enttäuschende Werte«, nennt das die Bahn. Das Unternehmen werde dem eigenen Anspruch an Zuverlässigkeit und Qualität nicht gerecht. In den Vorjahren hatte die Pünktlichkeitsquote fast immer bei mehr als 75 Prozent gelegen, im ersten Coronajahr 2020 war sie auf über 80 Prozent gestiegen. Im letzten Jahr folgte der Absturz.

Die Nachbarländer haben es besser. Bei der ÖBB in Österreich waren im vorigen Jahr mehr als 80 Prozent der Fernverkehrszüge pünktlich, bei der SBB in der Schweiz rund 90 Prozent. Die Quote aus der Schweiz wäre sogar noch höher, würde die Pünktlichkeit dort so gemessen wie in Deutschland. Hierzulande gilt ein Zug als pünktlich, wenn er weniger als sechs Minuten Verspätung hat. In der Schweiz liegt die Grenze bei drei Minuten.

Die 65 Prozent sind ein Durchschnittswert. Regional gibt es große Unterschiede. Vergleichsweise gut sah es in Mecklenburg-Vorpommern und Teilen Niedersachsens aus. Dort waren laut Daten der Plattform Zugfinder an vielen Bahnhöfen mindestens 80 Prozent aller IC und ICE pünktlich. Am unteren Ende der Skala finden sich die Hauptbahnhöfe von Bonn, Gelsenkirchen und Mainz: Dort kam im vergangenen Jahr mehr als die Hälfte aller Fernzüge zu spät. »Beschissen« sei das Jahr für Reisende gewesen, sagt Karl-Peter Naumann vom Fahrgastverband Pro Bahn. Er erklärt das Verspätungsdesaster vor allem mit fehlenden Investitionen.

Auch Dirk Flege von der Allianz pro Schiene diagnostiziert eine »marode und nicht ausreichende Infrastruktur«. Das Schienennetz sei seit 1995 um 15 Prozent geschrumpft. Zugleich sei der Personenverkehr um über 40 Prozent gestiegen, der Güterverkehr sogar um mehr als 80 Prozent. »Wir haben also viel mehr Verkehr auf weniger Gleisen.«



»Das Schienennetz braucht eine General-sanierung.«

Volker Wissing, Verkehrsminister

Der zuständige Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) kann da nur zustimmen: »Das Schienennetz braucht eine Generalsanierung.« Politische Versäumnisse und eine Unterfinanzierung hätten die Schiene an ihre Grenzen gebracht. Viele Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke seien überaltert, 80 Prozent der Störungen gingen auf das Netz zurück.

Der FDP-Mann will die Probleme mit einer sogenannten Korridorsanierung lösen. Ihm geht es um hoch belastete Abschnitte wie die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel, das Mittelrheintal und die Knoten Hamburg-Hannover, Frankfurt am Main oder Stuttgart. 3500 Kilometer Bahnstrecke gehören laut Verkehrsministerium zu diesen Abschnitten. Sie machen rund zehn Prozent des Netzes aus – und 25 Prozent aller Zugfahrten. Die Auslastung liege dort bereits ohne Baustellen bei 125 Prozent.

Züge, die mehrere dieser Problemzonen nacheinander durchqueren, haben kaum eine Chance, ihr Ziel pünktlich zu erreichen. Beispiel: ICE 572. Der Abendzug von Stuttgart nach Hamburg kam 2022 über alle Haltestellen gerechnet auf eine Pünktlichkeitsquote von nur 40 Prozent. Bereits in Frankfurt hatte er im Schnitt 14 Minuten Verspätung. In Hamburg waren es im Mittel 24 Minuten.

Die Deutsche Bahn kennt die Probleme in den viel befahrenen Korridoren. Aufgrund der Auslastung, des Anlagenalters und vieler Baustellen seien diese Verbindungen »besonders anfällig für Verspätungen«, erklärt ein Sprecher. Die Züge führen dort pünktlicher, wo es eine moderne Infrastruktur gebe wie zwischen Berlin und München.

Wissing plant eine radikale Lösung. Er will diese für das Bahnnetz enorm wichtigen Korridore über Wochen oder Monate komplett stilllegen lassen, um Gleise, Oberleitungen und Bahnhöfe zeitgleich instand setzen zu können. Die Strecken würden einmal gesperrt und seien dann für viele Jahre baufrei, verspricht das Verkehrsministerium.

Losgehen soll es 2024 mit der sogenannten Riedbahn, eine viel befah-

rene Trasse zwischen Frankfurt und Mannheim. Geplant ist eine Sperrung von fünf Monaten. Ende 2024 beginnen die Arbeiten am Korridor Emmerich-Oberhausen. 2025 soll die Strecke Hamburg-Berlin folgen. Voraussichtliche Bauzeit dafür: sechs Monate. Für Reisende ist Wissings Korridorsanierung mit zeitraubenden Umleitungen verbunden. Aber immerhin mit der Hoffnung, dass die Züge danach zuverlässiger fahren.

Die Überlastung des Bahnnetzes ist die Quintessenz für jahrzehntelanges Versagen. Eigentlich müsste es viel mehr Züge aushalten können. In der Schweiz fahren laut Zahlen des Internationalen Eisenbahnverbands doppelt so viele Züge pro Netzkilometer, in den Niederlanden und in Japan sind es um die 50 Prozent mehr, obwohl die Bahnen in der Schweiz und in den Niederlanden ebenfalls im Mischbetrieb fahren, also im Wechsel von Personen- und Güterzügen. In der Schweiz können Tunnel, durch die bis zu 400 Züge am Tag fahren, trotz Einschränkungen im laufenden Betrieb saniert werden und müssen nicht, wie die Riedbahn, komplett gesperrt werden.

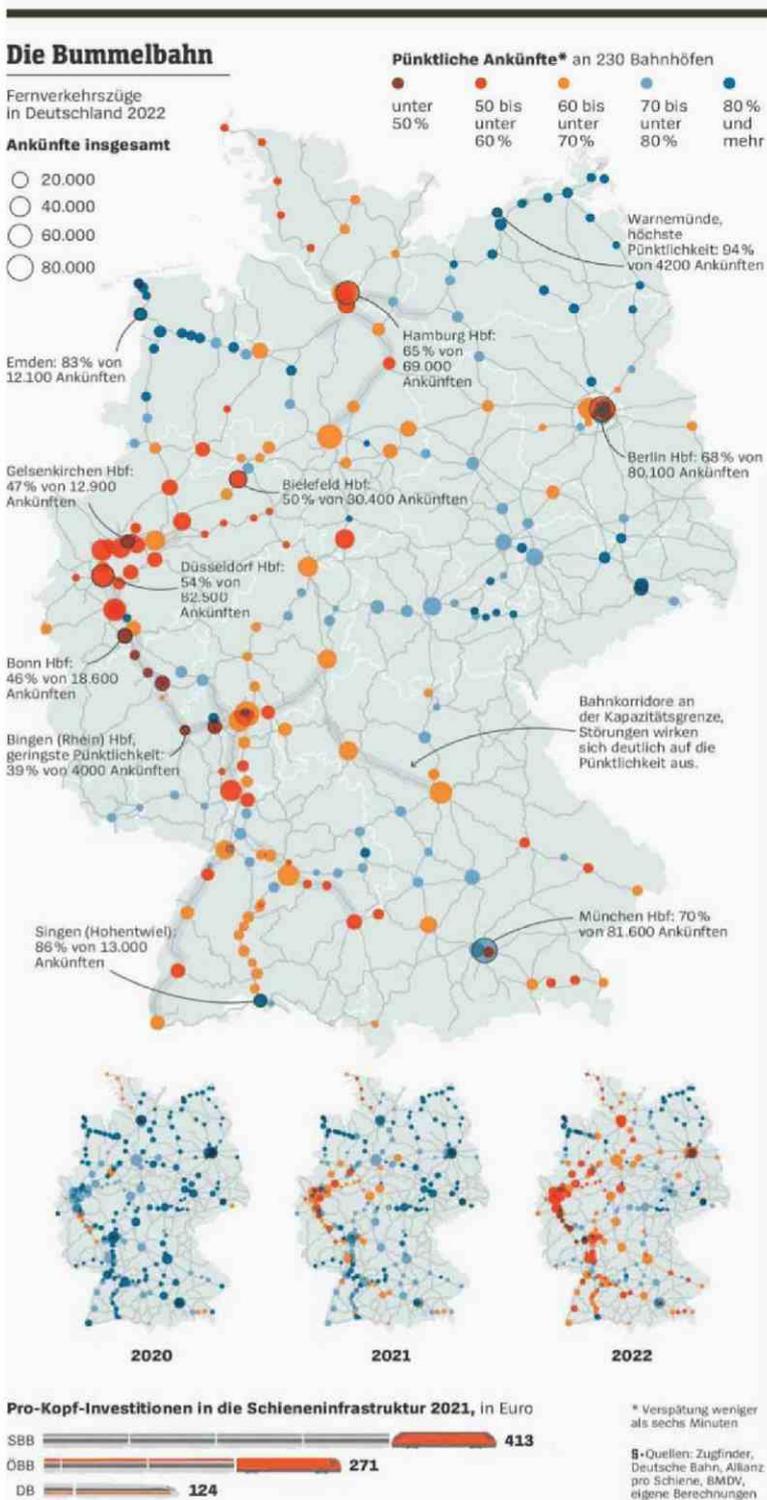
Manchmal seien es scheinbare Kleinigkeiten, die den Fahrplan durcheinanderwirbelten, sagt Pro-Bahn-Sprecher Naumann. Aus Kostengründen habe die Bahn auf vielen Strecken Weichen und Überholgleise rückgebaut. Diese fehlten bei Störungen oder Verspätungen. »Man hat viel zu lange das Netz rein betriebswirtschaftlich gesehen.«

Eingleisige Nebenstrecken würden bei Bauarbeiten häufig als Umleitungsstrecke gebraucht. Fehlten dort Kreuzungsmöglichkeiten, könnten Züge einander nicht ausweichen. Sie müssten warten, bis der Streckenabschnitt komplett frei sei, sagt Naumann. »Das kostet Zeit.«

Auch die Personalprobleme der Deutschen Bahn haben auf die Pünktlichkeit durchgeschlagen. Mehr als 9000 Stellenanzeigen hat die Deutsche Bahn derzeit auf ihrem eigenen Jobportal gelistet. Laut internen Berichten der DB Netz fehlten im Laufe

»Wir haben viel mehr Verkehr auf weniger Gleisen.«

Dirk Flege, Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer



des Jahres 2022 immer häufiger Personal in den Stellwerken. Das führte zu Verspätungen, weil Züge immer länger auf freie Gleisabschnitte warten mussten. Laut einem internen Bericht fehlten der DB Netz im September über 2400 Mitarbeiter, um einen reibungslosen Betriebsablauf zu sichern. Weitere Baustelle: die Betriebswerke. Auch dort ist das Personal knapp. Züge werden verspätet bereitgestellt und können nicht pünktlich losfahren.

Der Personalmangel ist laut Flege auch eine Folge der Überlastung in der Belegschaft. Die Bahnangestellten mussten im 9-Euro-Ticket-Sommer viel mehr Fahrgäste betreuen, sich ständig um Toilettenstörungen kümmern, die Maskenpflicht durchsetzen und den Frust der Kunden abfedern. Disponenten arbeiteten wegen der vielen Verspätungen am Limit. Manche kündigten ihren Job, weil sie nicht mehr jeden Tag bloß noch Chaos verwalten wollten.

In den Vereinbarungen zur Finanzierung der Bahn durch den deutschen Staat ist zwar geregelt, wie das Unternehmen bei fehlender Pünktlichkeit sanktioniert werden soll. Trotzdem, so die Kritik von Experten, enthalte der Vertrag zahlreiche Schlupflöcher.

Benedikt Weibel, langjähriger Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), sieht hinter den notorisch verspäteten Zügen in Deutschland ein kulturelles Problem: »Das Wichtigste ist die Disziplin des Personals.« Eisenbahner sprächen vom »Auf-dem-Strich-Fahren«, also stur nach Plan. Es brauche eine permanente Konzentration auf den Bahnbetrieb. »Sonst sind Sie verloren.« Im Management der Deutschen Bahn, so Weibel, sei das nicht angekommen. Auch deswegen seien die Deutsche Bahn und ihre Führungsetage ein Sanierungsfall.

Es ist noch nicht so lange her, da waren die Bahnen in der Schweiz ebenfalls marode, die Infrastruktur war ineffizient und überaltert, zudem musste viel Personal abgebaut werden. Weibel schaffte es dennoch mit klaren Prioritäten, die Qualität zu erhöhen: »Wir haben uns jeden Tag mit der Pünktlichkeit befasst. Zu Beginn jeder wöchentlichen Sitzung der Geschäftsleitung wurde ausführlich über den operationellen Betrieb gesprochen.«

Die ÖBB in Österreich arbeitet nach ähnlichen Prinzipien: »Vom CEO abwärts wird extrem hoher Wert auf Pünktlichkeit gelegt.« Das gelte selbst für den Beginn von Meetings. Direkte Ratschläge möchten weder ÖBB noch SBB geben. Beide Bahnen verweisen lediglich auf ihre hohen, regelmäßigen Investitionen in die Infrastruktur. Tatsächlich investieren sie seit Jahren – bezogen auf die Einwohnerzahl – deutlich mehr in ihr Netz als die Deutsche Bahn.

Für die Kundschaft in Deutschland, die auf eine baldige Verbesserung der Pünktlichkeit hofft, sind das keine guten Nachrichten. »Kurzfristig kann man fast nichts tun«, sagt Pro-Bahn-Chef Naumann. Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur dauerten Jahre bis Jahrzehnte.

Eine gewisse Routine im Warten haben die Deutschen ja inzwischen entwickelt.

Holger Dambeck, Serafin Reiber, Gerald Traufetter ■