

**Panorama v. 08.09.2022**

**Deutsche Bahn: Schienennetz vor dem Kollaps**

Anmoderation

Anja Reschke:

„Wer in letzter Zeit Zug gefahren ist, konnte, wenn er nicht verdammt Glück hatte, die ganze Pracht der chaotischen Zustände bei der Bahn erleben. Überfüllung, Reservierung weg, umgekehrte Wagenreihung und Verspätungen. Es ist ein Desaster.

Diese Töne haben wir nicht gerade erst gedreht, nein, sie sind 27 Jahre alt und stammen aus einem unserer zahlreichen Beiträge über die Bahn. Wie oft Panorama über die Jahre schon über das Chaos berichtet hat, kann man eindrücklich in unserem Archiv sehen. Also man kann wirklich nicht sagen, dass wir und viele andere Medien dieses Thema nicht seit Jahrzehnten aus allen Winkeln beleuchtet haben. Aber es wird nicht besser. Als Bahnkunde hat man sich diesem Schicksal inzwischen schon völlig ergeben. Dabei ist das Chaos der Bahn kein Schicksal, keine Naturkatastrophe, die man eben hinnehmen und aushalten muss. Sondern dieses Chaos ist Menschengemacht. Was bedeutet, Menschen könnten etwas daran ändern. Marie Blöcher, Nils Naber und Isabel Schneider“

Freie Fahrt ist für Lokführer Enrico Grudnick eher ein seltenes Glück. Wir begleiten ihn von Hamburg bis nach Dresden. Ständig stehen Signale auf Rot. Die Strecken sind einfach zu voll.

O-Ton

Enrico Grudnick,  
Lokomotivführer:

„Ja, ich denke mal, hier wurde jahrelang versäumt, irgendwie zu modernisieren. Irgendetwas muss hier mal passieren, irgendwann mal, aber es passiert einfach nichts.“

Zu viel Verkehr für zu wenige Gleise. Unterwegs muss sein Güterzug immer wieder auf ein Abstellgleis, um andere Züge vorbeizulassen. In den letzten Jahren hat die Anzahl der Züge immer weiter zugenommen.

O-Töne

Enrico Grudnick, Lokomotivführer: „Das Verkehrsaufkommen ist auch viel größer geworden. Bloß an der Infrastruktur ist nichts passiert.

Panorama: „Es fehlt einfach an Gleisen?“

Enrico Grudnick: „Es fehlt an Gleisen, viel zu wenig.“

Dass Gleise fehlen, merken viele Reisende gerade auch im Personenverkehr. Im Juli war nur etwas mehr als die Hälfte aller Fernzüge pünktlich. Das nervt viele Fahrgäste, etwa am Hamburger Hauptbahnhof. Chaos ist hier zum Alltag geworden.

O-Töne

Fahrgast 1: „Ich hab ewig lang gewartet, dann ist der Zug zwischendurch stehen geblieben, dann war noch irgendwas, der kam sowieso zu spät, man kann einfach nicht richtig planen. Man hat immer Angst, wenn man umsteigen muss, ob man überhaupt den nächsten kriegt.“

Fahrgast 2: „Ich krieg meine ganzen Anschlusszüge nicht, ich muss sehen, wie ich irgendwie nach 6, 7 Stunden mal da ankomme, wo ich hinkommen möchte, es ist ein Witz.“

Fahrgast 3: „Und auch ich hab aus lauter Bravheit heute die Bahn gewählt und was hab ich davon? Mit dem Auto wäre ich längst da gewesen“.

Überrascht ist keiner mehr. Als ob man nichts daran ändern könnte. Zu wenig Gleise und die, die da sind, sind auch noch oft marode. Dabei ist für den Experten klar: die Misere ist menschengemacht, und zwar von Politikern, für die die Bahn nicht so wichtig war.

O-Ton

Prof. Christian Böttger,  
HTW Berlin:

„Ich glaube, das ist so ein bisschen politische Bequemlichkeit. Und jeder Minister weiß, es gibt eben Ärger. Wenn er dann zum Finanzminister geht und sagt, er braucht mal eben 10 Milliarden extra. Und diesen Konflikt wollte keiner der letzten Verkehrsminister eingehen. Und dann hat man einfach die Dinge weitergeschoben. Und wir kommen jetzt eben an den Punkt, wo dieses Weiterschieben eben nicht mehr funktioniert und wo also dieses Verschleppen der Sanierung tatsächlich dazu führt, dass die Zuverlässigkeit des Netzes massiv zurückgeht.“

Gern hätten wir mit den vergangenen drei Verkehrsministern über die Bahn gesprochen. Alle haben ein Interview abgelehnt oder nicht geantwortet. Und weil kurzfristig nicht überall mehr Gleise verlegt werden können, müsse man zu drastischen Maßnahmen greifen, meint der Bahnexperte.

O-Ton

Prof. Christian Böttger,  
HTW Berlin:

„Ich denke, man wird sogar darüber nachdenken müssen, einige Verkehre auszudünnen. Anders werden wir das Netz nicht stabil bekommen. Und es wird nur dann gehen, wenn man tatsächlich Züge von der Schiene runternimmt, so unpopulär wie das ist.“

Zu wenig Gleise - einige Engpässe an entscheidenden Stellen legen den Bahnverkehr bundesweit lahm. Einer der überlasteten Streckenabschnitte ist die wichtigste Nord-Süd-Achse Deutschlands. Zwischen Hamburg und Hannover fehlen Gleise. Der Engpass bremst eine der wichtigsten Verbindungen aus, die Lösung liegt seit Jahrzehnten auf der Hand: Hier müssen neue Schienen gebaut werden. Vor mehr als 20 Jahren schon wollte man deshalb eine neue Strecke bauen, die Hannover, Bremen und Hamburg besser verbinden sollte. Wegen ihrer Form nannte man sie Y-Trasse. Doch in der Region protestierten viele Menschen dagegen. Denn eine Neubautrasse bedeutet zwangsläufig den Verlust von Gärten, Wiesen und Wäldern.

O-Ton

Heiko Twiefel:

„Die Y-Trasse nimmt uns das, was wir hier eigentlich nur noch haben, die Natur. Wir haben keine Industrie, wir haben keine großen Gewerbebetriebe hier. Wir haben einfach nur die Landwirtschaft und die Natur und den Tourismus.“

Der Protest war erfolgreich. Die Y-Trasse wurde aufgegeben. Das Problem blieb: Man brauchte nach wie vor mehr Gleise zwischen Hamburg und Hannover. 2015 einigten sich das Land und der Bund auf einen kleinen Kompromiss. Das sogenannte Projekt Alpha E. Dafür sollten möglichst wenig Gleise neu gebaut und damit auch weniger Fläche verloren gehen. Und so sollte die Kompromissversion Alpha E aussehen: Bereits bestehende Strecken sollten etwas modernisiert werden. Und im Kern ging es um ein neues drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen. Doch schon ein Jahr später merkte man im Bundesverkehrsministerium: der kleine Kompromiss löst das Problem nicht. Das bestätigt Staatssekretär Michael Theurer.

O-Ton

Michael Theurer, FDP

Schienenbeauftragter der Bundesregierung:

„Es hat sich gezeigt, dass das ursprünglich in der Alpha E- Variante vorgesehene dritte Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen nicht ausreichen wird, um die zu erwartenden Verkehrsbedarfe abzudecken.“

Also wurde der Kompromiss verworfen und ein neuer Plan ausgetüftelt. Statt einem Gleis, brauchte man nun zwei Gleise und nicht nur zwischen Lüneburg und Uelzen. Bloß wohin? Neben der Autobahn A7? Durch unberührte Wiesen? Oder neben der vorhandenen Strecke? Dann müssten vielleicht Häuser weg. Oder mit Ortsumfahrungen in den grau markierten Bereichen? Die Politik verlangt: Mehr Gleise, aber bitte keinen Ärger. Für die Bahn fast die Quadratur des Kreises, sagt Ingulf Leuschel, der ehemalige Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn.

O-Ton

Ingulf Leuschel,

ehem. Konzernbevollmächtigter Deutsche Bahn:

„Das ist mal ganz egal, wo die längs geführt werden, an der Bestandsstrecke oder neben der Autobahn. Es gibt verschiedene Ideen und sie haben überall eine Bürgerinitiative dagegen und sie haben Politiker dagegen. Wir müssen einfach wissen: Wenn man die Bestandstrecke ausbaut, dann müssen wir in den einzelnen Orten Häuser abreißen, um dort zwei zusätzliche Gleise zu bauen. Baut man neben der Autobahn, dann kommt man sicherlich in Regionen rein, wo noch gar keine Eisenbahn fährt und sich die Leute auch dagegen wehren.“

Ohne Ärger wird es also nicht gehen. Eine unangenehme Aufgabe, aber dafür sind Politiker gewählt. Etwa Niedersachsens Verkehrsminister Bernd Althusmann. Er ist gerade im Wahlkampf. Und er müsste diesen großen Trassenbau gegenüber seinen eigenen Wählern durchsetzen. Den neuen Plan will er den Menschen in der Lüneburger Heide nicht zumuten.

O-Ton

Bernd Althusmann, CDU

Wirtschafts- und Verkehrsminister Niedersachsen:

„Mir ist klar, dass wir mehr Schiene brauchen, aber machen wir doch erst mal das, worüber wir jetzt jahrelang gesprochen haben, jahrelang miteinander gerungen haben, einen Kompromiss gefunden haben.“

Mit dem alten Kompromiss, längst für untauglich erklärt, geht der Wirtschaftsminister in den Wahlkampf. Bloß kein Neubau.

O-Ton

Bernd Althusmann, CDU

Wirtschafts- und Verkehrsminister Niedersachsen:

„Für Niedersachsen kann ich sehr klar sagen, da sind wir uns alle innerhalb der Landesregierung einig, es wird einen Neubau nicht geben mit der Zustimmung Niedersachsens. Wir werden dem alles entgegensetzen.“

Trotzdem: Ende des Jahres will die Deutsche Bahn vorschlagen, wo die neuen Gleise entlangführen sollen. Es könnte wohl wieder eine Fleißarbeit werden, die bald in der Schublade verschwindet. Für Lokführer Enrico Grudnick und viele andere, die tagtäglich auf den Schienen unterwegs sind, bedeutet das nichts Gutes. Er wird wegen des Staus auf der Schiene ständig weiter anhalten und Platz machen müssen.

O-Ton

Enrico Grudnick,  
Lokomotivführer:

„Wenn bestimmte Leute der Meinung sind, wir müssen noch mehr und noch mehr auf der Schiene rauf von dem Güterverkehr sagt man: Wir können heute schon kaum fahren.“

Es fehlen ihm auch Ausweichstrecken, wenn mal die Haupttrasse nicht benutzbar ist. So zockelt er mit seinem schweren Güterzug durch das Land, fast wie vor 100 Jahren. Und die wenigen Gleise sind verstopft.

O-Ton

Enrico Grudnick,  
Lokomotivführer:

„In sechs Stunden haben wir noch nicht mal 400 Kilometer auf der Uhr.“

Durch das ganze Warten kommt er nur mit rund 70 Stundenkilometern vorwärts. Er ist langsam, weil Politiker zu bequem sind. Da klingen die Pläne der Bundesregierung fast wie ein Luftschloss. Sie will den *„Schienengüterverkehr bis 2030 deutlich steigern“* und die *„Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln.“* (Quelle: Koalitionsvertrag SPD, Grüne, FDP)

O-Töne

Panorama: „Wie genau soll das funktionieren, wenn das Netz jetzt so hochgradig überlastet ist?“

Michael Theurer, FDP, Schienenbeauftragter der Bundesregierung: „Ja, klar ist, dass es erhebliche Investitionen in das Schienennetz erfordert. Zusätzlich sind mehr Mittel für die Instandsetzung des bestehenden Netzes notwendig.“

Mehr Geld allein wird nicht reichen, es braucht auch den politischen Willen, mehr Gleise durchzusetzen. Bahnexperte Leuschel schüttelt über die Ziele der Bundesregierung nur den Kopf.

O-Ton

Ingulf Leuschel,  
ehem. Konzernbevollmächtigter Deutsche Bahn:

„Wir werden mit Sicherheit bei dieser Infrastruktur keine Verdoppelung der Fahrgastzahlen hinbekommen und auch nicht das Güterverkehrsaufkommen merklich steigern können. Da wäre es gut, wenn sich da die Politik mal ehrlich macht.“

Das Chaos bei der Bahn ist menschengemacht und lösbar. Darauf warten Enrico Grudnick und viele Bahnreisende schon lange. Doch solange sich Politiker aus der Verantwortung stehlen, wird alles bleiben, wie es ist.

Beitrag: Nils Naber, Marie Blöcher, Isabel Schneider

Kamera: Jan Bals, Matthias Kulik, Jan Littellmann, Alexander Rott

Schnitt: Lisa Friedhofen, Iryna Tietje

