

# The Guardian

The Observer  
Rail industry

## „Es ist das gleiche tägliche Elend“: Deutschlands schreckliche Züge sind kein Witz für ein auf Effizienz basierendes Land

Der einst so bewunderte Dienst der Deutschen Bahn ist im Chaos versunken. Ob jahrzehntelange schlechte Investitionen oder die ungewöhnliche Struktur des Unternehmens dafür verantwortlich sind, es bereitet einer Koalition, die versucht, die Klimaziele zu erreichen, große Kopfschmerzen



Joanna Partridge Köln  
Sa. 14. Okt. 2023 14.00 Uhr MESZ  
Zuletzt geändert am Montag, 16. Okt. 2023, 19.03 Uhr MESZ

Der schnittige Hochgeschwindigkeitszug hat 10 Minuten Verspätung, als er in den Kölner Hauptbahnhof einfährt, bevor er seine Fahrt Richtung Norden nach Dortmund fortsetzt. Mittlerweile kommt es so häufig zu Verspätungen, dass der Zugmanager sich nicht

einmal die Mühe macht, die aussteigenden Passagiere davon zu erwähnen.

Am späten Nachmittag eines unauffälligen Wochentags in dieser westdeutschen Stadt schleppen Urlauber ihre Koffer durch den Bahnhof, Arbeiter pendeln nach Hause und die verspätete Ankunft des IC 118 der Deutschen Bahn aus Innsbruck ist keine Überraschung.

Allerdings sorgt es für Ärger: Ein Blick auf die Abflug- und Ankunftstafel veranlasst einen Mann mittleren Alters mit Rucksack, beim Betreten des Bahnhofs laut zu fluchen. Es ist schwer, ihm die Schuld zu geben: An dem Nachmittag, den der Observer besuchte, zeigte die Ankunftstafel, dass acht der nächsten neun Züge ankamen. Die in Köln ankommenden Passagiere lagen hinter dem Zeitplan. Die Verspätung schwankte zwischen Minuten und mehreren Stunden, und am Informationsschalter der Eingangshalle hatte sich eine lange Schlange gebildet.

„Die Situation hat sich in den letzten Jahren stark verschlechtert“, sagte Detlef Neuss, Vorsitzender der Fahrgastvertretung Pro Bahn, vor dem Kölner Hauptbahnhof, im Schatten des gotischen Doms mit seinen markanten Doppeltürmen.



Detlef Neuss, Vorsitzender der Fahrgastlobby Pro Bahn. Foto: Joanna Partridge

„Man hat versucht, die Züge pünktlich aufrechtzuerhalten, daher wurden einige Bauvorhaben verschoben“, fährt Neuss fort. „Das war ein großer Fehler, und das Schienennetz wurde noch weiter in die Tiefe getrieben.“

Für Reisende im Vereinigten Königreich kommt das vielleicht bekannt vor. Anfang dieses Monats kündigte der Premierminister nach wochenlangen Spekulationen über die Zukunft der geplanten britischen Hochgeschwindigkeitsstrecke HS2 von Birmingham nach Manchester schließlich an, dass der nördliche Abschnitt gestrichen werden solle. Aber die britischen Zugpassagiere sind bei weitem nicht die einzigen in Europa, die mit Bahnproblemen zu kämpfen haben.

Die deutschen Eisenbahnen, einst eine Quelle des Nationalstolzes, sind in einem Land, das für Effizienz und Ingenieurskunst bekannt ist, zu einer Art Peinlichkeit geworden. Und dies geschieht in einer Zeit wirtschaftlicher Ängste, in der Europas größte Volkswirtschaft angesichts eines schwächeren globalen Wachstums stagniert.

Der Bundesrechnungshof, der sonst für seine nüchterne Sprache bekannt ist, bezeichnete die Deutsche Bahn als „dauerhaft in der Krise“.

In einem empörenden Sonderbericht, der Anfang dieses Jahres veröffentlicht wurde, nahm die öffentliche Rechnungsprüfungsbehörde kein Blatt vor den Mund, als sie Alarm schlug und warnte, dass das Unternehmen für den Betrieb des nationalen Schienennetzes, seiner Bahnhöfe und Signale sowie vieler Fern- und Nahverkehrszüge verantwortlich sei. Züge liefen Gefahr, zu einem „Fass ohne Boden“ für Steuergelder zu werden.

Es hieß, die Schulden des Unternehmens, das sich zu 100 % im Besitz der deutschen Bundesregierung befindet, wuchsen täglich um mehr als 5 Millionen Euro (4,3 Millionen Pfund), und die Gesamtverschuldung betrage inzwischen mehr als 30 Milliarden Euro.



Passagiere in der Halle des Kölner Bahnhofs überprüfen eine Abfahrtstafel, auf der Verspätungen von mehreren Stunden angezeigt werden. Foto: Joanna Partridge

Die Verschlechterung der Zuverlässigkeit, einschließlich Verspätungen, Ausfälle und längere Sperrungen großer Streckenabschnitte während Modernisierungsarbeiten, sind in ganz Deutschland zu einem beliebten Gesprächsthema geworden. Unterdessen beschwerten sich Fahrgäste im benachbarten Österreich über die Folgewirkung von Staus an der Grenze, und die für ihre Pünktlichkeit bekannten Schweizer Bahnen warten nicht mehr auf die Ankunft von Verbindungen aus Deutschland.

Das war nicht immer so. Der 43-jährige Lehrer Max Winter überlegte nicht lange, eine

Stelle an einer Schule in der Stadt Wolfsburg anzunehmen, obwohl diese mehr als 230 Kilometer von seinem Wohnort Berlin entfernt lag, denn Wolfsburg lag auf der Linie zwischen der Hauptstadt und Hannover und dort waren regelmäßige Bahnverbindungen. „Ich hielt es nicht für eine große Distanz“, sagt er. „Zu Beginn habe ich nie darüber nachgedacht oder auch nur daran gedacht, nach Wolfsburg zu wechseln.“

Als er im Januar 2016 mit dem täglichen Pendeln begann, hatte er mit der einstündigen Fahrt in einem Hochgeschwindigkeits-Intercity-Zug, die von Radtouren begleitet wurde, keine Probleme. Mit dem Auto hätte die Fahrt dreimal so lange gedauert.

„In den letzten Jahren hat sich das wirklich verändert, und ich kann die Deutsche Bahn nicht mehr verteidigen“, sagt er. Trotz der Zahlung von rund 4.400 Euro für eine Jahreskarte musste Winter in den vergangenen Monaten eine wochenlange Sperrung der Strecke zwischen Wolfsburg und Berlin wegen Ausbaurbeiten sowie Verspätungen, Zugausfälle und Personalmangel hinnehmen. Irgendwann musste der Vater eines Kindes sogar vorübergehend ein Zimmer in Wolfsburg mieten, um den Weg zur Arbeit zu gewährleisten.

## **Sie gehen einen Katalog von Ausreden durch. Heute waren es beschädigte Stellwerke, morgen defekte Zugtüren. Jeder auf der Plattform sagt: Oh, nicht schon wieder. Birgit Schmitt-Janssen, Pendlerin**

Zurück in Westdeutschland fühlt sich auch Birgit Schmitt-Janssen, 61, enttäuscht. „Damit kann man sich hundertprozentig darauf verlassen, dass die Deutsche Bahn zu spät kommt“, lacht sie. „Es ist das gleiche tägliche Elend.“

Sie besitzt keinen Führerschein und beschreibt sich als „abhängig“ von der Deutschen Bahn für die tägliche 21 Kilometer lange Fahrt von ihrem Wohnort Mönchengladbach zu ihrem Büro in Krefeld.

Schmitt-Janssen, die sich ehrenamtlich für die Fahrgastgruppe Pro Bahn engagiert, sagt, dass die Reise, die sie seit neun Jahren unternimmt, seit dem Personalmangel infolge der Pandemie unzuverlässig sei. „Ich ärgere mich richtig, wenn ich am Bahnsteig stehe und merke, dass es viele Verspätungen gibt“, sagt sie und fügt hinzu, dass Ersatzbusse ihre Pendelzeit verdoppeln könnten.

„Man hat das Gefühl, sie gehen einen Katalog von Ausreden durch. Heute waren es beschädigte Stellwerke, morgen heißt es defekte Zugtüren und am nächsten Tag ist es ein früherer Zug, der Verspätung hat. Jeder auf der Plattform sagt: ‚Oh, nicht schon wieder.‘“

Frustrierte Passagiere nutzen regelmäßig die sozialen Medien, um Beschwerden zu äußern oder Witze über den unwahrscheinlichsten Grund zu machen, der ihnen für eine Unterbrechung des Dienstes genannt wurde.

Das Ausmaß der Probleme der Deutschen Bahn ist nicht nur anekdotisch. Offizielle Zahlen zeigten Rekordverspätungen im Jahr 2022, als mehr als ein Drittel der Fernzüge Verspätung hatten und es häufiger zu Verspätungen bei Regional- und Güterzügen kam.



Bauarbeiten an deutschen Gleisen können zu wochenlangen Streckensperren führen.  
Foto: Getty Images

Doch in den letzten Monaten ist es noch schlimmer geworden: Mehr als 36 % der Fernzüge hatten im August Verspätung, ebenso fast 9 % der Regionalzüge. Als Grund dafür wurden die hohen Bauarbeiten im gesamten Schienennetz genannt – obwohl sich das Unternehmen selbst den Puffer gab, bei dem Personenzüge ab einer Verspätung von weniger als sechs Minuten pünktlich seien.

Deutschland ist zwar die Heimat einer immer mächtigeren Autolobby und einer Autobahn, auf der es auf einigen Abschnitten keine Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt, ist aber auch stark auf sein ausgedehntes Schienennetz angewiesen. Sie verbindet die großen Städte des Landes – Hamburg mit München, Frankfurt mit Berlin – untereinander und mit dem Rest des Kontinents, obwohl das Schienennetz seit Jahren tatsächlich schrumpft.

Viele sind der Meinung, dass jahrzehntelange chronische Unterinvestitionen nun ein Ende haben und dass die Eisenbahn in einer Zeit der wirtschaftlichen Misere – neben Autobahnen und Brücken – zum Symbol für die marode Infrastruktur Deutschlands geworden ist. Der IWF und die OECD haben gewarnt, dass das Land in diesem Jahr ein Nachzügler unter den führenden Volkswirtschaften der Welt sein wird.

Es kommt auch daher, dass viele die während der Angela Merkel-Jahre verfolgten Prioritäten neu bewerten, einschließlich der Energiepolitik des Landes und seines Umgangs mit Russland.

Die Deutsche Bahn befindet sich in ihrer größten Krise seit ihrer Gründung vor fast 30 Jahren, mit der „Bahnreform“ 1994 nach dem Fall der Berliner Mauer und der deutschen Wiedervereinigung.

Das aus den bestehenden west- und ostdeutschen Eisenbahnen entstandene

Unternehmen wurde von früheren Schulden befreit mit der Idee, mit der Zeit profitabel werden zu können, mit dem Ziel, das deutsche BIP zu steigern und an die Börse zu gehen.

Nur dass es nicht ganz so geklappt hat. Im Gegensatz zu anderen ähnlich privatisierten Unternehmen wie der Deutschen Telekom und der Deutschen Post, die erfolgreich an die Börse gingen, bleibt die Deutsche Bahn in staatlicher Hand.

Ihre Unternehmensstruktur ist insofern ungewöhnlich, als sie einen alleinigen Eigentümer, Anteilseigner und Geldgeber hat: den deutschen Staat. Tatsächlich verlangt die deutsche Verfassung, dass die Regierung die Mehrheitseigentümerin der nationalen Eisenbahninfrastruktur bleibt.

Kritiker machen diese Regelung für die aus ihrer Sicht größten Versäumnisse der Deutschen Bahn verantwortlich, etwa für ihre Entscheidung, ihre weltweiten Aktivitäten auszuweiten und gleichzeitig ihr Hauptziel und ihre Hauptverantwortung gegenüber den deutschen Steuerzahlern zu ignorieren: den Betrieb des deutschen Schienennetzes.

„Es ist ganz klar, dass das Kerngeschäft des Unternehmens, die Schiene in Deutschland, im Mittelpunkt stehen muss“, sagt Kay Scheller, Präsident des Bundesrechnungshofs, von seinem Büro am Rhein in Bonn aus. „Wir haben alle Nachteile dieser Unternehmensstruktur, ohne die Vorteile.“

Seit 1994 hat sich die Deutsche Bahn zu einem internationalen Transportriesen entwickelt: Passagiere in zehn europäischen Ländern fahren mit Bussen ihrer Tochtergesellschaft Arriva, die auch London Overground-Züge für Transport for London betreibt, während ihre Schenker-Abteilung internationale Luft-, Land- und Seefracht abwickelt .

Dem deutschen Verkehrsministerium, das für die Deutsche Bahn zuständig ist, wird vorgeworfen, es jahrelang versäumt zu haben, die Führung und den Betrieb des Unternehmens in den Griff zu bekommen und gleichzeitig die Finanzierung aufzustoeken. Scheller sagt: „Die Bundesregierung muss das Unternehmen stärker koordinieren und steuern.“ Das heißt, wenn es nicht klappt, muss es eingreifen.“

Er fügt hinzu: „Alle Kritik geht von der Führung der Deutschen Bahn aus, denn sie muss weder Sanktionen noch Reformen befürchten, die das System grundlegend verändern würden.“ Diese sind jedoch notwendig und ich bin nicht zuversichtlich, dass sich die Situation sonst verbessern wird.“

Tatsächlich veranschaulichen die jüngsten Finanzergebnisse des Unternehmens für die ersten sechs Monate des Jahres 2023 eine Verschlechterung der Situation: Die Deutsche Bahn machte im ersten Halbjahr einen Nettoverlust von 71 Millionen Euro, verglichen mit einem Gewinn von 424 Millionen Euro im gleichen Zeitraum des Vorjahres .

Verkehrsminister Volker Wissing versprach zusätzliche Investitionen in Höhe von 40 Milliarden Euro als Teil „des größten Sanierungs- und Modernisierungsprogramms in der Geschichte der Eisenbahnen dieses Landes“.

Nach Angaben des Bundesrechnungshofs wird die derzeitige deutsche Dreierkoalition daher in diesem Jahrzehnt einige ihrer ehrgeizigeren Ziele für die Schiene nicht erreichen können.

Die Regierungsvereinbarung zwischen Sozialdemokraten, Grünen und Liberalen Ende 2021 verpflichtete sie dazu, die Kapazität des Personenverkehrs bis 2030 zu verdoppeln, bis dahin 25 % des Güterverkehrs auf der Schiene zu transportieren und

weitere Bahnstrecken zu elektrifizieren inmitten der Versuche, die Klimaziele zu erreichen.

Entgegen der Auffassung des Landesrechnungshofes sehen Neuss und Fahrgastvertreter in mehr Investitionen die Lösung vieler Probleme der Deutschen Bahn. Auf einem kürzlich von der Regierung und der Deutschen Bahn organisierten Bahngipfel nannte es Bundesverkehrsminister Volker Wissing „inakzeptabel“, dass die Bahninfrastruktur „jahrzehntelang vernachlässigt“ worden sei.

Trotz einer „angespannten Haushaltslage“ versprach er bis 2027 zusätzliche Investitionen in die Eisenbahnen in Höhe von 40 Milliarden Euro, als Teil dessen, was er als „die größte Sanierungs- und Modernisierungsagenda in der Geschichte der Eisenbahnen dieses Landes“ bezeichnete.

Ein Sprecher der Deutschen Bahn sagte dem Observer, die Schieneninfrastruktur des Landes habe mit dem zunehmenden Personen- und Güterverkehr nicht Schritt gehalten und räumte ein, dass das Netz „teilweise zu alt, zu überlastet und zu störanfällig“ sei. Das Unternehmen hat versprochen, die am intensivsten genutzten Gleisabschnitte zu erweitern und gleichzeitig Schwellen, Gleisbettungen, Schienen, Stellwerke und Bahnhöfe auszutauschen.

Während dieser Plan in den Ohren von Neuss und den Fahrgastgruppen, die deutlich mehr Investitionen fordern, Musik sein mag, stieß er bei den frustrierten Bahnpassagieren des Landes auf gemischte Resonanz, von denen viele die Ankündigung in den sozialen Medien als „zu sehr“ anprangerten etwas zu spät“.

Auch Rechnungshofpräsident Scheller ist nicht überzeugt. „Eine schlechte Leistung führt also zu noch größeren Investitionen der Regierung“, sagt er. „Das stärkt unser Argument: Ohne eine grundlegende Reform wird es nicht funktionieren.“ Viel Geld allein ist kein Allheilmittel.“

Das deutsche Verkehrsministerium reagierte nicht auf die wiederholten Bitten des Observer um einen Kommentar.