

12.06.2024

Dieter Doege

Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene

Das Versagen der Deutschen Bahn auf allen Ebenen

Dass bei der Deutschen Bahn so einiges im Argen liegt, ist hinreichend bekannt. Vor allem ihre Fahrgäste können ein Lied davon singen, und deren überwiegende Gemütslage schwankt zwischen Verzweiflung und Wut. Die Glanzzeiten der Bahn scheinen unwiderrufflich verloren, und dass man seine Uhr nach den Abfahrtszeiten der Züge stellen konnte, ist ein Traum aus längst vergangenen Tagen.

Das rollende und früher auch geflügelte Rad war einst das Qualitätsmerkmal der Bahn, diesem komplexen und dennoch fein abgestimmten Räderwerk in einem über die Maßen funktionierenden Großunternehmen. Denn die vor vielen Jahren überaus pünktlich fahrenden Züge waren nur der (kleine) sichtbare Teil einer perfekten Organisation auf allen Ebenen. Und weil ein zuverlässiger Eisenbahnbetrieb ein komplexes Unterfangen auf allen Ebenen ist, hatte man für den Notfall entsprechende Reserven. Doch diese Reserven kosten Geld und sind deshalb aus der Sicht eines Kostenüberprüfers - neudeutsch: eines Controllers - vorrangig als besonders unwirtschaftlich zu eliminieren.

Doch ohne diese Reserven - auch Rückfallebenen genannt - können die Züge im Störungsfalle nicht mehr fahren. Wie bei einer Rohrverstopfung, wo der überwiegende Teil der Leitung intakt ist und nur an einer kleinen Stelle nichts mehr geht. Doch die früher zum unabdingbaren Eisenbahnstandard gehörenden Ausweichstellen sind längst dem Einsparungswahn bei der Deutschen Bahn zum Opfer gefallen. Denn die Kostenüberprüfer hatten als Eisenbahnunkundige nicht begriffen, dass eine Reserve zwar überproportional viel Geld kostet, doch im Hinblick auf einen auch im Störungsfalle funktionierenden Betrieb auch unvergleichlich mehr Geld einspart.

Doch das unheilvolle Wirken der DB-Kostenüberprüfer der Deutschen Bahn wirft lange Schatten voraus. Bei Neuprojekten und auch bei "Sanierungen" werden und wurden alle guten Vorsätze über Bord geworfen, die einst die Betriebsqualität der Eisenbahn ausmachten. Das fängt bei den Eisenbahnstrecken an und hört bei viel zu klein geplanten Bahnhöfen noch nicht einmal auf. Denn die schon penetrante Einsparungsgier raubt der Bahn auch die wichtigste Ebene, nämlich die unerlässliche eigene Kontrolle ihrer Bauvorhaben und natürlich ihres Baubestandes.

Kann man bei der Deutschen Bahn noch tiefer sinken, wenn ein kleiner fertig gebauter S-Bahnhof nur deshalb nicht in Betrieb gehen kann, weil der eigenen Kontrolle die Arbeitskräfte fehlen? Oder in Garmisch-Partenkirchen Fahrgäste sterben mussten, weil der Defekt in einem Gleis mangels Kontrollkapazität nicht rechtzeitig festgestellt werden konnte? Wo bleiben die Controller der Controller, wenn die Erkenntnisse aus über 150 Jahren Eisenbahnerfahrung beharrlich ignoriert werden, indem Geldgräber wie Stuttgart 21 in der irrigen Meinung geplant werden, dass acht Gleise im beengten Tunnel das Gleiche leisten können wie 16 Gleise in einem oberirdischen Bahnhof mit genial ausgetüftelten Zulaufstrecken? Anstatt aus diesem Stuttgarter never-ending-Desaster zu lernen, will man in Hamburg mit der Schnapsidee Diebsteich partout ins gleiche Verderben rennen.

Aus Erfahrungen lernen? Fehlanzeige!

Da soll in Hamburg wegen einer neuen und weitgehend sinnbefreiten Vorschrift zum Gleisabstand die Sternbrücke voluminöser gebaut werden, obwohl beim Neubau der ein paar hundert Meter weiter befindliche Schanzenbrücke diese neue Vorschrift ignoriert wird und damit für die nächsten hundert Jahre der alte (und durchaus bewährte) Gleisabstand beibehalten wird.

Fazit:

Die fehlenden Milliarden im Bundeshaushalt sind die beste Gelegenheit, die unnötige, weitgehend kontraproduktive und am realen Bedarf vorbeigehende Bauwut der Deutschen Bahn auf den Prüfstand zu stellen und im Sinne eines (wieder) funktionierenden Eisenbahnverkehrs endlich Vernunft einkehren zu lassen.