

Die Bahn

Anmoderation

Anja Reschke:

„Schön, dass es der Bahn gelingt, in diesen Tagen auch freudige Botschaften zu produzieren. Zum ersten Mal seit 8 Jahren gibt es keine Fahrpreiserhöhungen im Fernverkehr. Na bitte! Gut, man möchte sich auch nicht vorstellen, was losgewesen wäre, wenn die Bahn angesichts der Proteste über Projekte wie Stuttgart 21 auch noch die Preise erhöht hätte. Aber nein, damit hat das nichts zu tun, sagt die Bahn, man meine es einfach ernst mit der Kundeninitiative. Das wiederum hat meine Kollegen Ben Bolz, Thomas Berndt, Nils Cassjens und Kersten Schüssler etwas stutzig gemacht. Schließlich sind Verspätungen und Zugausfälle nicht verschwunden. Kein Wunder, denn in den letzten Jahren haben Bahn und Politik das Geld lieber ins Auslandsgeschäft und schicke Großprojekte gesteckt.“

Rödenthal in Bayern. Hier wartet eine hochmoderne Brücke auf Anschluss. Eine Eisenbahnbrücke ohne Gleise. Ein Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, das man hier nur noch spöttisch Soda Brücke nennt.

0 – Ton

Stefan Kabitz,

Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“:

„Das hier ist die Soda-Brücke, im Volksmund so genannt, weil sie so da steht. Sie wurde 2000 gebaut, 2003 wurde sie fertiggestellt und seit der Zeit steht die so da. Und nach unseren Berechnungen fährt vor 2040 kein einziger Zug hier drüber, wird sie nicht benutzt, also steht sie die nächsten 33 Jahre noch so da herum. Ohne jegliche Nutzung. Und man muss sie wieder sanieren.“

Die Soda Brücke ist Teil der Strecke Nürnberg Erfurt, ein Mammut-Projekt mit aufwändigen Tunnel- und Brückenbauten. Vielleicht schon 2017 - so die Bahn - wird der erste Zug hier rollen. Doch wer weiß das schon. Das Projekt ist teuer und der Nutzen, weil dort wenig Menschen Bahn fahren, gering. Gebaut wird die Strecke trotzdem.

0 – Ton

Prof. Christian Böttger,

Wirtschaftswissenschaftler:

„Das Projekt Nürnberg Erfurt ist natürlich ein Fiasko-Projekt unter vielerlei Gesichtspunkten. Man hat es mehrfach gestoppt und wieder angefahren. Dann musste man bauen, damit man das Baurecht nicht endgültig verliert und da stehen dann jetzt eben einzelne Abschnitte eben rum. Auf der anderen Seite stehen hier schon so viele Abschnitte rum, dass sich auch niemand mehr traut, das Projekt abzubrechen.“

Gigantische 5,2 Milliarden Euro wird der Ausbau der Strecke von Nürnberg nach Erfurt kosten. Kein Wunder, die Ingenieurskunst wird mit der geradezu waghalsigen Streckenführung bis an die Grenzen strapaziert.

O – Töne

Stefan Kabitz,

Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“:

„An der höchsten Stelle quert man den Thüringer Wald, das haben unsere Väter nie gemacht, a Eisenbahnstrecke an der höchsten Stelle durch den Thüringer Wald zu bauen – Irrsinn.“

Anton Hofreiter,

Mitglied des Verkehrsausschusses, Bündnis 90/ Die Grünen:

„Wenn man sich die Situation bei der Bahn anschaut, kann man es in einem knappen Schlagwort zusammenfassen: Größenwahn statt Bürgerbahn.“

Wir sind unterwegs mit der Bürgerbahn auf der Strecke Berlin-Hannover.

Offenbar ist die Lok defekt. Über eine Stunde müssen die Menschen bei einem nicht abstellbaren Alarmton ausharren, bis der Zug schließlich evakuiert wird. Während die Bahn Milliarden in Großprojekte steckt, wird die Bürgerbahn offenbar kaputt gespart.

O-Ton

Bahn-Reisende:

„Schrecklich. Vor allen Dingen wenn man wirklich davon ausgehen muss, dass die mit defekten Loks schon losfahren.“

Ein paar Tage später – auf derselben Strecke. Und wieder Chaos bei der Bahn.

O-Ton

Zugpersonal:

„...wie gesagt, ich kann Ihnen zurzeit noch nicht sagen, wann wir hier in Wittenberge unsere Fahrt wieder aufnehmen können...“

Erst Wittenberge, dann Stillstand in Bad Wilsnack. Ratlosigkeit, wie es weiter geht. Nur so viel ist gewiss:

O-Ton

Zugpersonal:

„Wie gesagt, aktuell die Verspätung so in etwa 120 Minuten.“

Wie sich herausstellt, ist ein Gleis nicht befahrbar, Ausweichstrecken sind offenbar nicht vorhanden. So wird es später und später.

O-Ton

Zugpersonal:

„Wie gesagt unsere Verspätung mittlerweile auf 150 Minuten.“

Pannen und Verspätungen, wie es sie immer wieder gibt. Wie oft – daraus macht das Staatsunternehmen ein Staatsgeheimnis. Differenzierte Zahlen werden nicht veröffentlicht von einer Bahn, die eigentlich dem Bürger verpflichtet sein sollte.

O – Ton

Anton Hofreiter,

Mitglied des Verkehrsausschusses, Bündnis 90/ Die Grünen:

„Sie wird ja für Jahr unterstützt mit Milliarden Steuergeldern und so ein Unternehmen hat weitaus höhere Transparenzpflichten als jedes andere Unternehmen. Ja selbst von jedem privaten Unternehmen würde man normalerweise verlangen: „Legt eure Verspätungsstatistik offen!“. Dann kann man Qualität erkennen. Ob sie vorhanden ist oder nicht vorhanden ist! Es ist letztendlich ein reiner Skandal.“

Die Bahn erklärt: Über 90 Prozent aller Züge in den letzten zehn Jahren seien pünktlich. Eine konkrete Verspätungsstatistik, etwa für ICEs, rückt sie nicht raus.

Im Internet jedenfalls sind Verspätungen der Bahn inzwischen ein ganz besonderes Highlight:

O-Töne

Zug-Reisende (Youtube):

„Es ist Samstagabend, wir stehen hier, kommen grad vom Heidepark. Und wir stehen hier mitten auf dem Gleis, der Zug ist kaputt.“

„Watt will man machen, das ist die deutsche Bahn.“

„So ne Scheiße!“

„Das ist meine vorletzte Zigarette, wir sind voll am verzweifeln!“

„Wir stehen hier. Deutsche Bahn geht wieder mal nicht. Wir haben die Lok kaputt.“

Kaputte Züge, marode Gleise – das Erbe einer vor allem gewinnorientierten Bahnpolitik.

O – Töne

Anton Hofreiter,

Mitglied des Verkehrsausschusses, Bündnis 90/ Die Grünen:

„Es ist ja nichts einfacher sozusagen, als den Gewinn nach oben zu treiben bei sowas wie einer Bahn, wenn ich einfach nichts mehr investier. Man hat einfach gespart, gespart, wo es ging.“

Prof. Christian Böttger,

Wirtschaftswissenschaftler:

„Aber auf Dauer heißt das: Wir sind eben, was den Zustand der Eisenbahn angeht, auf einem absteigenden Ast und dieses Geld, das dadurch frei wird, dass man nicht angemessen investiert, das wird eben zur Zeit woanders investiert und das stellt ein Problem dar.“

Die Bahn inszeniert sich mit solch pompösen Bildern inzwischen lieber als „Global Player“, statt sich um die heimische Schiene zu kümmern. In 130 Ländern hat sie sich in Unternehmen eingekauft. Milliarden hat sie investiert – doch bisher wenig erfolgreich.

O – Töne

Prof. Christian Böttger,

Wirtschaftswissenschaftler:

„Der ganz überwiegende Teil der Gewinne kommt seit vielen Jahren aus dem Eisenbahngeschäft in Deutschland. Und die Gewinne im Auslandsgeschäft reichen eigentlich nicht mal aus, um das eingesetzte Kapital angemessen zu verzinsen.“

Anton Hofreiter,

Mitglied des Verkehrsausschusses, Bündnis 90/ Die Grünen:

„Wir betreiben Speziallogistik in australischen Minen, uns gehört der zweitgrößte Luftfrachtlogistiker in den USA, wir haben inzwischen mehrere rumänische Straßenspeditionen aufgekauft. Als Bundesrepublik sind wir via DB AG der größte LKW Spediteur Europas. Da fragt man sich schon – das Ganze, was soll das?“

Warum fließen Bahngewinne in ein wenig erfolgreiches Auslandsgeschäft? Eine Interviewanfrage von Panorama lehnt Bahnchef Grube ab, doch dann wir treffen ihn am Rande einer Veranstaltung am Berliner Hauptbahnhof.

O – Töne

Rüdiger Grube,

Bahnchef:

„Ich hab einen Termin, ich muss nach...“

„Nur 30 Sekunden...“

Grube: „Ja, dann machen Sie.“

„Wo liegt für Sie künftig der Schwerpunkt bei der Bahn, mehr in der weltweiten Logistik?“

Grube: „In Deutschland!“

„Hier in Deutschland? Nahverkehr?“

Grube: „Alles! Deutschland ist unser Heimatland, da werden wir weiter unseren Schwerpunkt setzen, da gibt es überhaupt nichts und ich sag immer: Wir müssen das eine machen, ohne das andere zu lassen. Deshalb machen wir das.“

Hier hat die Bahn das andere eher gelassen. Man könnte auch sagen, sie und die Politik haben Horka an der polnischen Grenze fast vergessen. Dabei gibt es hier eine durchaus attraktive Gütertransportstrecke von Knappenrode über Horka gen Osten. Nur - ist sie momentan etwas langsam. Es fehlt die Stromversorgung. Der Bürgermeister wartet seit Jahren vergebens darauf. Aber nichts passiert.

O – Ton

Christian Nitschke,

Bürgermeister Horka:

„Das erstaunt mich schon, das erstaunt mich schon. Die polnische Seite hat den Streckenabschnitt bis an die Grenze, bis an die Neiße elektrifiziert – der Abschnitt Knappenrode-Horka Güterbahnhof-Grenze zieht sich über Jahre bereits hin und ich bin etwas verwundert, um nicht zu sagen auch enttäuscht über die lange Bearbeitungszeit der Planungsphase hier auf deutscher Seite.“

So endet das Stromkabel auf der polnischen Seite der Neiße. Jeder Zug, der aus Polen kommt, muss auf deutscher Seite die Lok wechseln. Modernes Unternehmen Deutsche Bahn. Wann die gesamte Strecke für gerade mal 387 Millionen Euro mit Strom versorgt wird, in Horka weiß man es noch nicht. Die Bahn sagt, in den nächsten Jahren. Bei einer ICE Strecke wäre es wohl schneller gegangen.

Karsten Imbrock,

Verkehrsclub Deutschland:

„Hier ist kein Schnellverkehr auf der Schiene und dadurch ist das nicht so attraktiv für die Bahn das auszubauen. Und wahrscheinlich kostet's auch zu wenig. Das müssen erst Megaprojekte sein, die lassen sich besser durchziehen, und die sind auch viel attraktiver in der Öffentlichkeit, werden die wahrgenommen.“

Denn was ist Horka schon gegen so ein Großprojekt wie Stuttgart 21? Ein unterirdischer Bahnhof – Gesamtkosten stolze 4,1 Milliarden Euro – und wahrscheinlich noch viel mehr.

Da können die Menschen noch so sehr dagegen sein und demonstrieren gegen das Staatsunternehmen Deutsche Bahn. Der Protest wird gnadenlos niedergemacht.

Und der Bahnchef spricht sich bis heute vehement gegen einen Baustopp aus.

O - Ton

Rüdiger Grube,

Bahnchef, 11.10.2010:

„Wir als Deutsche Bahn haben einen Vertrag, der uns sagt diesen Vertrag müssen wir abarbeiten.“

Ein Bahnchef, der auf stur schaltet, eine Bahn, die an den Interessen der Bürger vorbeifährt. In Stuttgart, Horka, Rhödenthal und anderswo. Größenwahn statt Bürgerbahn.

Abmoderation

Anja Reschke:

„Sind Sie zufrieden als Bahnkunde? Darüber können Sie abstimmen auf unserer Internetseite: panorama.de. Da finden Sie auch weiteres Amüsantes aus unserem Archiv. Panorama und die Bahn verbindet nämlich schon eine lange Freundschaft.“

Bericht: Ben Bolz, Thomas Berndt, Nils Casjens, Gesine Enwaldt, Kersten Schüssler

Schnitt: Angelika Strelcyk