



Interviews

12. Juli 2023

Friedbert Meurer im Gespräch mit Bernhard Huber

Meurer: Die Fußballeuropameisterschaft in Deutschland hat Werbung für unser Land machen sollen. Die Begeisterung ist auch groß gewesen, alle Spiele restlos ausverkauft, Zehntausende beim Public Viewing, farbenprächtig das alles. Und sehr stimmungsvoll zum Beispiel die Fanwalks zum Stadion. Vor allen Dingen die der Schotten und die der Niederländer haben viel für Begeisterung gesorgt. Nicht ganz so gut lief es mit der Deutschen Bahn. Sie war unpünktlicher, als sich das die Millionen Gäste wohl vorgestellt hatten. Berthold Huber ist im Vorstand der Deutschen Bahn und da für die Infrastruktur zuständig, jetzt in Berlin am Telefon. Guten Morgen, Herr Huber.

Huber: Guten Morgen, Herr Meurer.

Meurer: Wurde die Bahn zu Recht ausgepiffen die letzten Wochen?

Huber: Na, wie immer bei solchen Ereignissen, manchmal zu Recht, manchmal zu Unrecht. Aber eines, glaube ich, hat die Fußballeuropameisterschaft deutlich gemacht, dass die Infrastruktur der Deutschen Bahn deutlich an der Grenze ihrer Belastbarkeit ist, vielleicht sogar darüber hinaus. Und insofern müssen wir uns Kritik gefallen lassen. Das ist überhaupt keine Frage. Vor allem, wenn man dann sozusagen im gleißenden Scheinwerferlicht eines solchen Großereignisses steht, wird natürlich jede Ecke ausgeleuchtet und darüber wird dann auch manchmal vergessen, dass wir zwölf Millionen Reisende transportiert haben, aber Kritik ist durchaus berechtigt.

Meurer: Also das ging ja wirklich weltweit sozusagen als Berichte durch alle Medien. Die New York Times schrieb von „absolutem Chaos“. Ist das gemein oder doch, war es das ein bisschen?

Huber: Na, absolutes Chaos würde ich nicht sagen. Aber wir leiden ja schon und die Kunden leiden, die Fahrgäste leiden ja schon länger darunter, dass die Züge nicht so pünktlich sind, wie sie sein sollten. Und wenn dann eine solche Belastung wie bei der Fußballeuropameisterschaft auf ein ohnehin schon übervolles Netz, das deutlich in die Jahre gekommen ist und störanfällig, kommt, dann kann es tatsächlich zu Problemen kommen, die wirklich für die Fahrgäste und die Fans sehr, sehr ärgerlich sind.

Meurer: Wir reden gleich, Herr Huber, darüber, über die ganzen Pläne, was da in den nächsten Jahren geschehen soll, was ausgebaut, verbessert werden soll. Die Bahn wollte sich vorbereiten, Baustellen vorziehen, Wartungen vorziehen. Ist wirklich alles gemacht worden mit den bestehenden Mitteln und mit der bestehenden Infrastruktur, um das Beste herauszuholen?

Huber: Ja. Also wir haben wirklich alles getan, was man tun konnte. Und wir haben alle Baustellen, die nicht nötig gewesen sind, verschoben, abgesagt, um, ich sage mal, die Infrastruktur zumindest so wenig beeinträchtigt zu haben, wie es irgend geht. Wenn man Pech hat, kommt noch manchmal Unglück dazu. Wir hatten dann ja das Hochwasser, was uns vor allem zwischen Würzburg und Nürnberg einen Damm mehr oder weniger weggespült hat, was dazu geführt hat, dass wir zehn Tage, in den ersten zehn Tagen während der Europameisterschaft auch noch mit besonderen Hochwasserauswirkungen zu kämpfen hatten. Aber das ändert nichts daran, dass wir das strukturelle Problem, nämlich die Erneuerung der Infrastruktur in Deutschland, dingend angehen müssen.

Meurer: Und Sie beginnen damit jetzt schon am Montag. Am Montag geht es los. Insgesamt gibt es 40 Projekte über die nächsten Jahre. Am Montag wird die Strecke gesperrt zwischen Frankfurt und Mannheim. Gleise, Weichen, auch die Bahnhöfe sollen saniert werden. So, und da haben Sie sich ja gründlich vorbereitet, 150 Ersatzbusse zur Verfügung gestellt, 400 Busfahrer neu eingestellt. Hätte man das auch bei der Europameisterschaft machen können?

Huber: Nein. Das hätten wir nicht bei der Europameisterschaft machen können. Wir haben ja ganz bewusst die Generalsanierung gerade dieser Strecke auf den Tag oder den Beginn auf den Tag nach der Fußballeuropameisterschaft gelegt. Niemals hätten wir sozusagen so viele Fans transportieren können, wenn wir die Strecke

während der Europameisterschaft geschlossen hätten oder andere Strecken. Das wäre unmöglich gewesen.

Meurer: Was ist das Besondere jetzt an dieser Maßnahme, die am Montag beginnt? Dass alles kompakt in einem Rutsch gemacht wird mit einer Vollsperrung?

Huber: Ja, dass alles kompakt in einem Rutsch mit Vollsperrung gemacht wird. Die Strecke Frankfurt/Mannheim ist die wichtigste Strecke im deutschen Schienennetz, sozusagen das Herz des deutschen Schienennetzes, ist besonders alt und stör anfällig. Und deswegen haben wir uns vorgenommen, diese Strecke fünf Monate zu sperren und wirklich alles komplett neu zu machen, was man in der Zeit neu machen kann. Komplett neue Gleise, komplett neue Oberleitungen, komplett neue Stellwerke, die Bahnübergänge werden neu gemacht, also alles, was stör anfällig ist. Und wir machen auch die 20 Bahnhöfe neu oder modernisieren sie, sodass wir hinterher tatsächlich fünf bis acht Jahre Baufreiheit auf dieser Strecke haben. Und wir verbauen in der Zeit etwa fünfmal mehr, als wir unter normalen Umständen verbauen würden, damit hinterher auf der Strecke wirklich Ruhe ist.

Meurer: Also Sie können viel mehr, viel schneller machen durch eine Vollsperrung, als wenn das bei laufendem Betrieb geschieht?

Huber: Ja, viel mehr und viel schneller und übrigens auch viel effizienter. Unter laufendem Betrieb müssen sie ja immer Baustellen sozusagen aufbauen. Dann müssen sie ein bisschen bauen. Dann müssen sie wieder abbauen. Dann kommen sie in der nächsten Nacht wieder und fangen wieder von vorne an. Also wir hätten die Riedbahn, also diese Strecke, wenn wir konventionell saniert hätten, dann hätten wir fünf bis acht Jahre dafür gebraucht und hätten dann, wenn wir fertig gewesen wären, wieder von vorne anfangen können. Das ist keine Alternative.

Meurer: Herr Huber, diese Vollsperrung und die ganzen geplanten Maßnahmen – und das ist jetzt Projekt eins, 39 kommen noch – wie glatt ist das in der Absprache mit Kommunen gelaufen, mit Grundstücksbesitzern oder mit Bürgerinitiativen?

Huber: Das ist von Strecke zu Strecke unterschiedlich. Also auf der Riedbahn ist das sehr, sehr gut gelaufen. Wir haben da frühzeitig mit allen Beteiligten gesprochen. Wir haben auf der Riedbahn, also zwischen Frankfurt und Mannheim, aber auch den großen Vorteil, dass wir zwei Strecken haben, auf denen wir die Verkehre umleiten können. Auf anderen Strecken ist das deutlich komplizierter und schwieriger. Es gibt beispielsweise eine in Bayern zwischen Nürnberg und Passau, vor allem der Abschnitt Regensburg/Passau. Da ist das schwieriger und da ringen wir dann auch häufig länger um die beste Lösung. Aber die Alternative wäre ja, es nicht zu machen. Und dann geht die Infrastruktur einfach langsam kaputt.

Meurer: Aber notgedrungen, 40-mal Vollsperrung, da kommen neue Verspätungen und Zugausfälle, oder?

Huber: Na ja, es ist besser, 40-mal hintereinander voll zu sperren, als alles gleichzeitig zu machen und über viele Jahre oder sogar Jahrzehnte hinweg. Das ist für die Infrastruktur und für die Kunden viel, viel schlechter. Sie haben ja die Situation am Beispiel der Fußballweltmeisterschaft beschrieben. Wir machen ja Folgendes: Wir machen erst Frankfurt/Mannheim, also erst operieren wir sozusagen am Herzen und dann machen wir eine Hauptschlagader nach der anderen, bis das Blut wieder sozusagen fließen kann und der Organismus gesund wird. Und das bedeutet übrigens, mit jeder Schlagader, die wir machen, wird es ein Stückchen besser. Das ist die Vorgehensweise und ich bin überzeugt davon, dass es nur so geht.

Meurer: Klingt sehr verheißungsvoll, so, wie Sie das beschreiben. Aber muss man nicht festhalten, Sie bauen keine neuen zusätzlichen Strecken? Es wird repariert, was kaputt war oder ist?

Huber: Nein. Also, das heißt nicht, dass wir keine neuen Strecken bauen, aber es ist immer sinnvoll, dass man zunächst mal dafür sorgt, dass die bestehende Infrastruktur in Ordnung gebracht wird. Wir haben da 34.000 Kilometer Gleise liegen, 34.000 Kilometer. Und das ist sinnvoll, diese 34.000 Kilometer erst mal vernünftig in Ordnung zu bringen, bevor man 1.000 Kilometer neu baut. Stellen Sie sich vor, Sie haben ein Hotel mit 100 Zimmern und Sie können 80 nicht heizen, dann lösen Sie das Problem nicht damit, dass Sie fünf neue Zimmer bauen, sondern dann sollten Sie erst mal dafür sorgen, dass Sie die 80, die Sie nicht heizen können, heizen können.

Genauso gehen wir vor. Das heißt aber nicht, dass wir nicht parallel auch aus- und neu bauen. Aber Sanierung ist sozusagen immer die Voraussetzung dafür, dass es für die Kunden spürbar und schneller besser wird.

Meurer: Mancher sagt, das ist doch irgendwie alles eine PR-Maßnahme. Es sind alles nur Reparaturen. Sie sagen, das ist mehr. Aber das ganz große Zukunftsprojekt, ist es das?

Huber: Das ist das ganz große Zukunftsprojekt, denn es ist ja nur ein Teil der Gesamtstrategie, die dahintersteckt. Wir haben gesagt, wir wollen erstens alle Strecken sanieren, also in Ordnung bringen. Das ist das Erste, damit die Bürgerinnen und Bürger die Eisenbahn, die sie ja schon vorfinden, dass sie die auch wieder so benutzen können, wie sich das gehört. Das Zeite: Wir wollen dann zusehen, dass wir diese bestehende Infrastruktur erweitern durch bestimmte Maßnahmen, also durchlässiger machen, flexibler machen. Wir wollen sie dann digitalisieren. Und wir wollen dann auch aus- und neu bauen. Das ist ja ein Gesamtkonzept. Und die Sanierung ist nur ein Baustein dieses Gesamtkonzepts.

Meurer: Herr Huber, die 30 Milliarden Euro, die Sie von der Bundesregierung zusätzlich bis 2030 erhalten, reichen die?

Huber: Na, die reichen zumindest, dass wir jetzt mal nahtlos weitermachen können mit dem, was wir uns vorgenommen haben. Und das ist das Allerwichtigste. Und es liegt, glaube ich, an uns jetzt zu zeigen, dass wir mit dem Geld, das wir bekommen, auch sinnvoll umgehen und das halten, was wir damit versprechen. Deswegen sind wir auch alle wahnsinnig gespannt, dass es jetzt mit der Riedbahn endlich losgeht und wir beweisen können, dass es dann hinterher dort zumindest deutlich besser ist als vorher.

Meurer: Wir erleben ja oft, wie Projekte teurer werden. Das wird nicht aus dem Ruder laufen bei 40 Projekten?

Huber: Na, wir erleben ja vor allem dann, dass Projekte teurer werden, wenn Projekte über einen sehr, sehr langen Zeitraum geführt werden. Und insofern ist eine kompakte Bauweise da auch ein Schutz gegen Teuerung. Aber gegen Teuerung ist wenig zu tun. Also die Riedbahn war ursprünglich mal etwa 30 Prozent günstiger kalkuliert. Aber wie alles nach dem Ukraine-Krieg ist auch sozusagen die Eisenbahninfrastruktur und die Beschaffung deutlich teurer geworden. Das heißt, gegen Inflation sind sie nirgendwo gefeit.

Meurer: Mit der Generalsanierung, die jetzt am Montag beginnt, Projekt eins, Frankfurt/Mannheim, insgesamt 40, wie viel weniger Verspätungen oder Ausfälle wird es ab dem Jahr 2030 bei der Bahn geben?

Huber: Na, wir sind im letzten Jahr etwa eine Pünktlichkeit im Fernverkehr – wir reden ja immer vom Fernverkehr – um sozusagen da einen Messgrad zu haben, von 65 Prozent gefahren. Wir wollen nach 2030 wieder deutlich über 80 Prozent Pünktlichkeit fahren. Nur mal ein Beispiel: Riedbahn, also Frankfurt/Mannheim, wenn wir die einmal durchsaniert haben, dann werden die Störungen auf der Riedbahn um 80 Prozent reduziert.

Meurer: Also das geht graduell hoch von 65 Prozent letztes Jahr auf 80 Prozent Pünktlichkeit?

Huber: Auf über 80 Prozent, wenn wir fertig sind, ja.

Meurer: Was muss geschehen, damit es 100 Prozent werden?

Huber: Dann müssten sie sozusagen, ähnlich wie die Japaner, komplett sozusagen eigene Netze für den Fernverkehr, für den Regionalverkehr und für den Güterverkehr bauen. Sie müssten sämtliche Weichen rausnehmen. Sie müssten sämtliche Bahnübergänge abbauen. So machen es die Japaner. Die fahren auch nicht ganz 100 Prozent.

Meurer: Also unmöglich?

Huber: Aber in einem gemischten Netz wie in Deutschland unmöglich.

Meurer: Bertold Huber, im Vorstand der Deutschen Bahn für die Infrastruktur zuständig, hat uns erklärt, wie die Generalsanierungspläne der Bahn aussehen. Ab Montag geht es los. Und natürlich haben wir auch über die Fußball-Europameisterschaft geredet und die Kritik an der Deutschen Bahn. Herr Huber, schönen Dank nach Berlin und auf Wiederhören.

Huber: Vielen Dank, Herr Meurer, Wiederhören.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.