Deutsche Bahn in der Krise: Was ist da los?

Züge kommen zu spät oder fallen ganz aus – bei der Deutschen Bahn ist das mittlerweile Alltag. Eine Generalsanierung soll helfen – und bis 2036 dauern. Schon jetzt steigen die Kosten stark und es gibt viel Kritik.

Früher gab es viele **Direktverbindungen** von Deutschland in die Schweiz. Heute müssen Passagiere oft in Basel in Schweizer Züge umsteigen. „Züge aus Deutschland treffen seit 2022 regelmäßig mit Verspätung ein“, erklären die Schweizer Bundesbahnen (SBB). Damit die Schweizer Züge pünktlich bleiben, enden viele Fahrten der Deutschen Bahn (DB) an der Grenze. **Generell** dürfen nur Züge mit weniger als zehn bis 15 Minuten Verspätung weiterfahren. In der Schweiz fahren zwischen 98 und 99 Prozent der Züge pünktlich, in Deutschland nur 62.

Ein Zug gilt in Deutschland als pünktlich, wenn er weniger als sechs Minuten Verspätung hat. Viele Züge kommen aber **deutlich** später, fallen ganz aus oder enden **vorzeitig**, also nicht an der geplanten Endstation. Bei extremem Wetter oder bei Streik wird es noch schlimmer. Und das ist teuer: Fast 200 Millionen Euro **Entschädigung** musste die DB 2024 an ihre Kundinnen und Kunden zahlen.

„Die Deutsche Bahn ist in der größten Krise seit 30 Jahren“, sagt sogar Bahnchef Richard Lutz. **Gleise**, **Weichen** und **Stellwerke** sind alt – manche aus dem 19. Jahrhundert. Auch viele technische **Anlagen**, z. B. für die **Steuerung** der Züge, sind komplett **verschlissen** und kaum noch zu reparieren. Sie sind so alt, dass sie nicht mit der neuen digitalen Technik funktionieren, die in Zukunft ausschließlich eingesetzt werden soll. Deshalb startete 2024 eine große Generalsanierung. Die erste Baustelle war die Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Dort wurde sechs Monate lang gearbeitet. Am Ende hat es über 1,5 Milliarden Euro gekostet – doppelt so viel wie geplant.

Laut **Bundesrechnungshof**, der die Kosten kontrolliert, geht das so aber nicht. Weitere staatliche Gelder für die Sanierungen soll es erst geben, wenn das **Verkehrsministerium** bewiesen hat, dass die Arbeiten notwendig und **wirtschaftlich** sind. Außerdem warnt der Bundesrechnungshof in einem Bericht: Die Regierung kann nicht einfach nur Geld geben und erwarten, dass dadurch die Probleme bei der Bahn **dauerhaft** gelöst werden. Es muss eine klare Gesamtplanung geben. Dazu gehört auch, die Struktur des **Konzerns** zu prüfen.

Autorin und Autor: Sabine Kinkartz, Markus Hofmann

Glossar

Generalsanierung, -en (f.) – die komplette Modernisierung oder Reparatur von etwas

Direktverbindung, -en (f.) – hier: man kann mit dem Zug von einem Ort zum anderen fahren, ohne umzusteigen

generell – allgemein

deutlich – hier: eindeutig

vorzeitig – früher; bevor etwas zu Ende ist

Entschädigung, -en (f.) – das Geld, das einen Schaden wiedergutmachen soll; das Geld, das jemand als Ausgleich für einen Schaden bekommt

Gleis, -e (n.) – hier: zwei Schienen aus Metall, auf denen Züge fahren

Weiche, -n (f.) – ein Teil der Gleise; damit können Züge auf ein anderes Gleis fahren

Stellwerk, -e (n.) – eine technische Einrichtung; mit dieser kann man z. B. die Weichen steuern

Anlage, -n (f.) – hier: eine technische Einrichtung

Steuerung, -en (f.) – hier: das Kontrollsystem, mit dem man einen Zug lenkt oder Weichen stellt

verschlissen – so kaputt und benutzt, dass es nicht mehr repariert werden kann

Bundesrechnungshof, -höfe (m.) – die Behörde in einem Staat; sie prüft, wie der Staat das Geld ausgibt

Verkehrsministerium, -ministerien (n.) – die Behörde in einem Staat, die für den Verkehr verantwortlich ist

wirtschaftlich – so, dass sich etwas finanziell lohnt und möglichst sparsam ist

dauerhaft – für lange Zeit

Konzern, -e (n.) – eine große Firma