



Güter auf der Schiene - Warum die Züge von Halt zu Halt schleichen

Bericht: Felix Seibert-Daiker, Christian Werner

Kamera: Christian Werner

Schnitt: Christian Werner, Niclas Fiegert

Mit dem Güterzug von Hamburg nach Tschechien. 1600 Tonnen Gewicht werden für die Abfahrt vorbereitet. Gleich geht's los.

Reporter: Strecke vor uns ist frei. Ich glaube, wir müssen uns noch irgendwie anmelden, damit wir dann hier rausfahren können und dann bin ich mal gespannt, wie die Strecke verläuft, ob das dann auch zeitlich richtig und korrekt abläuft und wir nicht irgendwo stehen bleiben.

Sebastian Plötz, Zugführer: Mit Halten ist definitiv zu rechnen. (beide lachen)

Reporter: Bist du schon mal ohne halten irgendwo durchgekommen?

Sebastian Plötz, Zugführer: Wir sind in Hamburg, selten, sehr selten (lacht). Hamburg ist definitiv noch ausbaufähig.

Reporter: Darf ich auch einmal drücken.

Sebastian Plötz, Zugführer: Ja

Reporter: Wo denn?

Sebastian Plötz, Zugführer: Hier zurückziehen.

Zug hupt.

Reporter: Ha, ha. Das wollte ich schon immer mal machen. So wir sind startklar.

Zugführer Sebastian Plötz hat den Zug schon mit einer Verspätung von 11 Stunden übernommen.

Reporter: Wie hat sich für dich seit den 20 Jahren oder über 20 Jahren, die du dabei bist, das Bahnfahren verändert?

Sebastian Plötz, Zugführer: Ja unterschiedlich. Manche Strecken wurden ausgebaut, saniert, aber der überwiegende Teil für den zumindest für den Güterverkehr wurde nicht vernünftig ausgebaut, so dass die das Schienennetz definitiv schon jetzt an seiner Leistungskapazität kommt.

Reporter: Was heißt das für dich so im Alltag?

Sebastian Plötz, Zugführer: Man steht im Stau genauso wie auf der Autobahn, ja auf der Straße.



Drei, vier Stunden Verspätung seien keine Seltenheit, erzählt Sebastian Plötz. Ungeplante Zwischenstopps eher die Regel als die Ausnahme. Das Schienennetz wurde in den vergangenen 25 Jahren geschrumpft - um fast 15 Prozent. Das bedeutet: weniger Gleise, Stellwerke, Bahnhöfe. Im gleichen Zeitraum nahm aber der Güterverkehr per Bahn um rund 83 Prozent und der Schienenpersonenverkehr um fast 44 Prozent zu.

Für Roger Mahler, Chef von Deutschlands drittgrößtem Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegen ganz klar die Vorteile des Schienengüterverkehrs.

Roger Mahler, Geschäftsführer Metrans Rail (Deutschland) GmbH

Wir können mit einem Zug 104 Container transportieren, das sind eben 52 Lkws. Und wenn wir Hunderte Güterzüge jeden Tag in Deutschland haben, dann müssten unsere Straßen irgendwann etwas leerer werden. Und der Individualverkehr läuft wieder besser.

Trotzdem werden immer noch 72 Prozent aller Waren auf der Straße transportiert und nur knapp 19 Prozent mit dem Güterzug. LKW sind schneller und flexibler als Züge, und sie müssen PKW keine Vorfahrt einräumen. Auf der Schiene ist das anders. Hier hat der Personenverkehr Vorrang.

Roger Mahler, Geschäftsführer Metrans Rail (Deutschland) GmbH

Wir warten teilweise stundenlang, bis wir mit unseren Güterzügen, die natürlich eine ganz andere Beschleunigung haben, weil sie sehr schwer sind, bis zu 2000 Tonnen, um dann aus einem Bahnhof wieder weiterfahren zu können und der ICE fährt mit einer Geschwindigkeit hier zum Beispiel Hamburg Berlin mit 200, 230 km/h, der Güterzug mit 100 km/h. Und das kann man nicht aufeinander abstimmen.

Reporter

Und wieder ein rotes Signal und wieder stehen, wieder warten, wieder Zeit verlieren und das macht den Sticker hier auch irgendwie zum kleinen Gag. Maximal 140 Stundenkilometer.

Dirk Flege ist Geschäftsführer der Allianz Pro Schiene, einem der stärksten Lobbyverbände des Schienenverkehrs. Für ihn ist das System Bahn längst an seine Grenzen gestoßen.

Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz Pro Schiene

Die Bundesregierung hat jetzt erkannt, dass man mehr Geld in die Schieneninfrastruktur investieren muss. Das heißt jetzt gibt es immer noch zu wenig objektiv gesehen, aber so viel wie noch nie an Geld für die Schieneninfrastruktur. Das führt zu ganz, ganz vielen

Hinweis: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf nur für den privaten Gebrauch des Empfängers verwendet werden. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Urheberberechtigten ist unzulässig.



Baustellen, eine Baustelle nach der anderen in der Republik. Das wiederum führt zu Verspätungen, das Schienennetz ist kurz davor zu kollabieren.

Das bekomme ich auf unserer Fahrt deutlich zu spüren.

Reporter

Das ist schon echt enttäuschend. Wir hatten jetzt ein Stück auf dem man mit 100 Stundenkilometern mal ein bisschen Gas geben konnte und sonst nur Halt, Halt, Halt.

Nach rund dreieinhalb Stunden halten wir jetzt in Grabow, nur etwas mehr als 100 Kilometer von Hamburg entfernt, ein anderer Güterzug muss vorbei. Langsam wird's langweilig.

Doch wie kann der Güterverkehr wieder auf funktionierende Gleise gesetzt werden? Immerhin will die Bundesregierung bis 2030 den Anteil der Schiene am Gesamtgüterverkehr auf 25 Prozent steigern. So steht es jedenfalls im Koalitionsvertrag. Dafür wird jetzt auch kräftig ausgebaut. Gut so könnte man meinen, oder?

Prinzipiell schon, sagen Bahnexperten wie der CDU-Politiker Enak Ferlemann. Lange war er Vorsitzender des Unterausschusses Eisenbahninfrastruktur. Für ihn schafft der aktuelle Netzausbau allerdings mehr Probleme als er löst.

Enak Ferlemann, Verkehrsexperte CDU

Der Punkt ist, dafür brauche ich Ausfallstrecken. Das heißt, das Netz muss zuerst bei den Ausweichstrecken ertüchtigt werden. Wenn ich die Ausfallstrecken fertig habe, dann kann ich die Hauptstrecken angehen. Leider macht es die DB Netz umgekehrt. Sie ertüchtigt zuerst die Hauptmagistralen und wundert sich dann, dass die Züge in ganz Deutschland stehen, weil sie durch die Ausfallstrecken nicht kommen.

Ich versuche es positiv zu sehen. Durch die vielen Stopps ist wenigstens genug Zeit menschlichen Bedürfnissen nachzugehen, denn an Board gibt es keine Toilette.

Knapp sieben Stunden später. Wir erreichen Berlin. Meine Begeisterung ist dahin. Eigentlich sollten wir jetzt schon fast am Ziel sein, stattdessen haben wir gerade einmal 300 Kilometer geschafft. Beim nächsten Halt ist für mich Schluss, ich steige aus. Diesen Luxus kann sich Zugführer Sebastian Plötz hingegen nicht rausnehmen. Er sieht es recht entspannt. Der Schienengüterverkehr in Deutschland: Entschleunigung pur.