

Seite: 24
Ressort: Wirtschaft
Seitentitel: Unternehmen
Ausgabe: Hauptausgabe

¹ IVW 2/2022² AGMA ma 2022 Tageszeitungen

Mediengattung: Tageszeitung
Nummer: 252
Auflage: 187.189 (gedruckt) ¹ 197.074 (verkauft) ¹
 203.914 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,944 (in Mio.) ²

Ein Bahnchef in Erklärungsnot

Lutz findet es "nicht akzeptabel, was da draußen stattfindet". Aber Besserung lässt auf sich warten.

Von Christian Müßgens, Hamburg, und Thimo Heeg, Frankfurt

Die Deutsche Bahn stellt die Geduld ihrer Kunden auf eine harte Probe. Probleme mit der Infrastruktur, Planungsschwächen und hohe Fahrgastzahlen bilden eine Melange, die den Zug als Verkehrsmittel immer weniger zuverlässig aussehen lässt. Vorstandschef Richard Lutz will um die Schwierigkeiten nicht herumreden, sondern demonstrieren, dass er gegensteuert. "Es ist überhaupt nicht akzeptabel, was da draußen gerade stattfindet", sagt der 58 Jahre alte Manager am Donnerstagabend im Club Hamburger Wirtschaftsjournalisten (CHW). Das System komplett zu sanieren sei in kurzer Zeit nicht möglich. Graduell soll sich die Lage aber bald verbessern.

Weniger als 60 Prozent der Fernzüge kamen im Juni, Juli und August pünktlich ans Ziel, also mit einer Verspätung von weniger als sechs Minuten. Das sind Quoten, so schlecht wie seit gut einem Jahrzehnt nicht mehr. Im September hat sich der Wert auf knapp 63 Prozent leicht verbessert. Für kommendes Jahr habe man sich Werte oberhalb von 70 Prozent vorgenommen, versichert Lutz. Auf noch höhere, wie sie vor Jahren als Zielwert galten, will er sich schon deshalb nicht festlegen, weil sie aus seiner Sicht nur mit weniger Auslastung im System zu schaffen sind, also mit gestrichenen Verbindungen und weniger Fahrgästen. "Ich will keine Nachfrage abweisen", erläutert der Bahnchef. "Wenn wir nach wie vor

Wachstum auf die Schiene bringen wollen und gleichzeitig 80 oder 85 Prozent Pünktlichkeit erwarten, das wird nicht funktionieren."

Neben der notorischen Unpünktlichkeit ärgert auch die Störanfälligkeit der Technik im Zug viele Kunden. Beides hängt miteinander zusammen, wie Lutz am Beispiel verschlossener Toiletten oder kaputter Kaffee- und Spülautomaten in den Bordbistros erläutert. "Dadurch, dass wir im Moment hohe Verspätungen haben, kommen Züge später in die Instandhaltungswerkstätten, sodass wir manche Reparaturen bis zum nächsten Morgen nicht mehr hinbekommen." Ein Teufelskreis: "Das ganze System fing an, sich nach unten zu schwingen."

Dass die Nachfrage nach dem coronabedingten Stillstand stark angestiegen ist, zeigt sich in den Zahlen. Zum ersten Mal hat die Bahn im September im Fernverkehr laut Lutz einen Rekordumsatz von 500 Millionen Euro erzielt. Das ist beachtlich angesichts von Erlösen von 2,9 Milliarden Euro im Gesamtjahr 2021. Für 2022 peilt der Staatskonzern quer über alle Geschäftsfelder nach der aktuell geltenden Prognose einen Umsatz von 54 Milliarden Euro an nach rund 47 Milliarden Euro im Jahr 2021. Operativ will man wieder schwarze Zahlen schreiben und einen Gewinn von mehr als einer Milliarde Euro erzielen. 16 Milliarden Euro werden investiert, vor allem in hoch ausgelastete Strecken wie die Riedbahn zwischen Mannheim

und Frankfurt. Hier beginnt bald eine "Generalsanierung", die auf weite Teile des Streckennetzes in Deutschland ausstrahlen soll. Lutz verbindet mit solchen Projekten die Hoffnung, "dass wir dann 2024 anfangen, von innen her zu gesunden".

Neue Herausforderungen ergeben sich für ihn durch Vorgaben der Politik, die beispielsweise als Reaktion auf die Energiekrise Güterzügen mit Kohle für Kraftwerke Vorrang im Streckennetz gegeben hat. Noch habe das keine großen Auswirkungen im Netz, berichtet Lutz im CHW. Allerdings könne die Herausforderung wachsen. Statt der derzeit etwa 50 Kohlezüge in der Woche könnten bald 110 bis 130 unterwegs sein, so seine Erwartung.

Auch in der eigenen Bilanz werden sich die Folgen steigender Energiepreise und Inflation durchaus bemerkbar machen. Weniger im laufenden Jahr, weil die Bahn noch über Ausgleichsinstrumente abgesichert ist. Kommendes Jahr schlagen dann die Kosten voll zu, weshalb 2023 ein "schwieriges Jahr" werde. Kunden sollen davon möglichst wenig mitbekommen. Keinesfalls wolle die Bahn alle Preissteigerungen an sie weitergeben, schließlich müsse die Schiene attraktiv bleiben. Allerdings steigen die Ticketpreise schon mit der Fahrplanumstellung im Dezember deutlich: im Schnitt um knapp 5 Prozent, für Standardfahrkarten sogar um fast 7 Prozent.

Abbildung: Warten statt reisen: Gedränge auf dem Hamburger Hauptbahnhof Foto dpa
Wörter: 620
Urheberinformation: Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main