

Eisenbahn am Scheideweg?



Liebe Leserinnen und Leser, wie selten zuvor ein Bahn-Jahr, wird 2023 von der internationalen Politik geprägt. Der Krieg hat uns Mitteleuropäer aus einer trügerischen Sicherheit gerissen. Dass Energietransporte vorübergehend Vorrang auf der Schiene haben, ist dabei ein fast schon nebensächlicher Aspekt. Viel langfristige Konsequenzen könnte der Ausbau eines Ost-West-Korridors nach sich ziehen. Vor rund einem Jahrzehnt kritisierte ein britischer Offizier im „Economist“ die Lustlosigkeit Deutschlands in Sachen Verteidigung. Wobei er folgendes aufschlussreiches Fazit zog: Europa brauche

nicht mehr deutsche Panzer – es brauche mehr deutsche Schienen. Werden auf diesen in naher Zukunft Mensch und Material in die baltischen Republiken transportiert, um sie verteidigungsfähig zu machen? Eine baldige russisch-europäische Wiederannäherung scheint derzeit ausgeschlossen. Da stellt sich die Frage: Welche Rolle wird die Eisenbahn in dem Konflikt spielen?

Eine andere Frage ist bereits beantwortet, nämlich welchen Einfluss der Krieg auf die Bedeutung der Eisenbahn innerhalb der Neuen Seidenstraße nehmen wird. Die Entwicklungen der vergangenen zwölf Monate haben nur zu deutlich gezeigt, dass ein verlässlicher Transport per Schiene auf dem südlichen Korridor – also unter Umgehung Russlands – nicht praktikabel ist. Ein instabiler Iran und das Kaspische Meer stellen Barrieren dar, welche die Landroute als ungeeignete Alternative zum Seeweg ausweisen. Die Wachstumsträume in Sachen Schienenverkehr und Neue Seidenstraße haben damit ein jähes Ende gefunden. Diese Frage treibt alle Akteure hierzulande um: Wie kann man die DB wieder auf ein akzeptables Niveau bringen? Spötter würden vielleicht das „wie“ streichen und fragen, ob dieses ambitionierte Vorhaben überhaupt möglich ist. Eine erste Antwort könnte der von Verkehrsminister Volker Wissing anvisierte Verkauf von Schenker liefern: Klappt er – oder wird die DB ihn auch dieses Mal, so wie in den vergangenen Jahren, erfolgreich hintertreiben?

Und dann ist da ja noch das 49-Euro-Ticket. Ich habe mit einem Experten gesprochen – er redet von einem „irrationalen System“. Tatsache ist: Die bundesweite Verteilung wird dafür sorgen, dass die Verkehrsunternehmen nicht mehr über den Preis steuern können. Nicht wenige, bei denen es jetzt schon knirscht, könnten in absehbarer Zukunft in existenzbedrohende Not geraten.

Trotz all dieser Probleme: Die Bahn fährt weiter. Und zwar immer häufiger mit Brennstoffzellen- und Hybridantrieb. Darauf gehen wir im Special dieses Magazins ein. Gewartet werden muss das Rollmaterial auch – Grund genug für uns, Wartung und Service zum Schwerpunkt dieser Ausgabe zu machen. Ich möchte an dieser Stelle auch auf die zahlreichen Messen hinweisen, die dieses Jahr stattfinden – was mit der InnoTrans in Berlin begann, soll unter anderem in München, Stuttgart und Hannover fortgesetzt werden.

Vor uns liegt ein spannendes und ereignisreiches Jahr. Lassen Sie uns die Aufgaben und Herausforderungen gemeinsam anpacken!

Hauke Rudolph
Leiter Hauptstadtbüro des Privatbahn Magazins



GHH-BONATRANS
Pioneers of wheelset solutions

- Ihr Wartungsdienstleister in Originalherstellerqualität
- Der Spezialist für die Aufarbeitung von Losradachsen und Radsätzen
- Fachbetrieb für das thermische Beschichten von Radsatzwellen
- Zertifizierter Betrieb für mobile Ultraschallprüfung

Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH

Gartenstrasse 40
D-46145 Oberhausen
Germany
Tel.: +49 (0)208 - 7400 0

www.ghh-bonatrans.com