



Verkehr

„Wir handeln“

Ulrich Homburg, 59, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn, über die Zunahme der Verspätungen

SPIEGEL: Herr Homburg, wir waren für 18 Uhr verabredet. Angenommen, ich hätte mich erst 5 Minuten und 58 Sekunden danach gemeldet, hätte ich mich dann eigentlich verspätet?

Homburg: Ein Zug gilt in Europa als verspätet, wenn er 5 Minuten und 59 Sekunden zu spät abfährt. Nach dieser Definition wären Sie also gerade noch pünktlich gewesen.

SPIEGEL: In der Schweiz gilt ein Zug bereits als verspätet, wenn er drei Minuten nach Plan losfährt. Warum hat die Bahn trotz der großzügigeren Auslegung solche Probleme mit der Pünktlichkeit?

Homburg: Wenn wir als Verkehrsmittel nicht verlässlich sind, haben wir ein Problem. Daher will ich auch gar nicht schönreden, dass zuletzt weniger als 70 Prozent der Fernzüge pünktlich waren. Aber wir handeln und haben uns die Ursachen noch einmal angeguckt. Ein Ergebnis ist, dass die witterungsbedingten Verspätungen in den vergangenen vier Jahren um 50 Prozent zugenommen haben.

SPIEGEL: Der Winter ist in diesem Jahr allerdings weitgehend ausgefallen. Warum ist die Bahn trotzdem so unpünktlich?

Homburg: Bis Mitte des Jahres waren wir sehr zufrieden, aber im Juni legte ein Sturm im Ruhrgebiet den Bahnverkehr für mehrere Tage lahm. Im Herbst kamen dann die Warnstreiks der Lokführer.

SPIEGEL: Es scheint, als seien Sie beim Erfinden immer neuer Ausreden kreativer als bei der Lösung des Problems.

Homburg: Emotional kann ich das Argument nachvollziehen, aber zur Wahrheit gehört auch, dass große Teile des Netzes und wichtige Bahnhöfe hoch belastet und zum Teil auch überlastet sind. Ich kann aber weder ein größeres Netz herzaubern noch die Zahl der täglich fahrenden Züge reduzieren. Also prüfen wir gerade Hunderte Maßnahmen, die alle sehr kleinteilig sind.

SPIEGEL: Zum Beispiel?

Homburg: Wir analysieren bei Bahnhöfen mit vielen Reisenden und häufigen Verspätungen, ob etwa die Lage der Wartehäuschen und Aufsichtsräume auf den Bahnsteigen für ein schnelleres Ein- und Aussteigen verändert werden kann. Wo das der Fall ist, werden wir umbauen.

SPIEGEL: Im nächsten Jahr will die Bahn die bislang größte Modernisierung der Infrastruktur starten. Für viele Kunden klingt das wie eine Drohung.

Homburg: Die Herausforderungen werden dadurch nicht kleiner. Doch wir haben jahrelang die Unterfinanzierung der Infrastruktur beklagt. Jetzt können wir das Thema endlich angehen. Es wird zu Einschränkungen kommen, doch wir passen die Fahrpläne rechtzeitig an. Versprochen. bö!

**Gesundheitskarte
Zeitverzug
entlastet Kassen**

Die Verzögerungen beim Ausbau der elektronischen Gesundheitskarte haben für die gesetzlichen Krankenkassen einen positiven Nebeneffekt: Sie müssen der Betreibergesellschaft Gematik im nächsten Jahr voraussichtlich

weniger Geld als bislang überweisen. So könnte die Umlage, die AOK, Barmer und Co. pro Jahr und Mitglied zahlen, 2015 von derzeit 1,50 auf dann 1,09 Euro sinken. Darauf haben sich die Gesellschafter der Gematik geeinigt, zu denen die Verbände von Kassen, Ärzten, Kliniken und Apothekern gehören. Weil Aufträge für

Tests nicht wie geplant vergeben werden konnten, fallen die Rücklagen der Gematik höher als erwartet aus. Insgesamt hat das umstrittene Kartenprojekt bislang rund eine Milliarde Euro an Beitragsgeldern verschlungen. Vom 1. Januar 2015 an wird beim Arztbesuch nur noch die elektronische Gesundheitskarte akzeptiert, die ein

Foto des Versicherten zeigt. Allerdings ist ihr Nutzen überschaubar: Gespeichert sind bislang nur Stammdaten wie Alter, Adresse oder Versichertenstatus. Wann mit der Karte auch ein elektronisches Rezept oder eine Patientenakte gelesen werden kann, ist unklar. Die Karte sollte ursprünglich bereits im Jahr 2006 eingeführt werden. cos

FOTO: BODO MARKS / DPA (O.); CARSTEN KOALL (U.)