

ALEMANIA >

Retrasos, cancelaciones y conexiones perdidas: los trenes de Alemania se despiden del mito de la puntualidad

La red ferroviaria de un país antes conocido por su eficiencia se ve muy deteriorada por décadas de escasa inversión. Casi la mitad de los viajes de larga distancia llegaron tarde en noviembre



Un tren permanece detenido en las vías de la principal estación de ferrocarril de Colonia el 10 de enero, el primer día de una huelga ferroviaria de 64 horas.
ANDREAS RENTZ (GETTY IMAGES)



ELENA G. SEVILLANO

Berlín - 21 ENE 2024 - 05:40 CET

Por la megafonía del andén se escucha una frase a la que los alemanes se han acostumbrado últimamente: “Pedimos su comprensión”. Malo. Otro tren que llega con retraso. Nada que sorprenda a Monika Wolf, de 53 años, cargo intermedio en una empresa de repuestos, que espera en la estación de Mannheim, en el suroeste del país, su transporte hacia Berlín: “Ya es más raro que un tren sea puntual que lo contrario. Hay que mentalizarse al planear cualquier viaje: si es con conexión, es muy probable que la pierdas, y sabes que tienes que ir con margen de varias horas a cualquier compromiso en otra ciudad”, dice con más resignación que enfado.

El país de la eficiencia ha visto en los últimos años cómo su antaño admirado [servicio ferroviario](#), con una cobertura territorial envidiable, puntual y seguro, se ha deteriorado hasta el punto de que, en noviembre pasado, casi la mitad de los trenes de larga distancia llegaron tarde. Las estadísticas anuales no son tan llamativas, pero casi: 2023 cerró con un 64% de puntualidad. Es decir, solo dos de cada tres viajes respetaron su horario previsto. Deutsche Bahn, la Renfe alemana, reconoce el desastre y lo atribuye en buena medida a los “numerosos trabajos de reparación en las vías”, según un portavoz. Sobre cancelaciones no ofrece datos.



Pasajeros esperando su tren en la estación central de Berlín, en 2022.

JOHN MACDOUGALL (AFP)

La infraestructura ferroviaria es poco menos que ruinoso después de décadas de abandono. Durante años, el país de los coches prefirió invertir en carreteras antes que en vías férreas. Y ahora se está viendo el resultado. “En los setenta estábamos muy orgullosos de nuestros trenes, pero la falta de inversión ha ido erosionando la infraestructura poco a poco. Ahora lo que sentimos es vergüenza; esto es un desastre”, lamenta Andreas Schröder, portavoz de la asociación de usuarios de ferrocarril Pro Bahn. “Si miramos a nuestros vecinos Suiza y Austria, tienen un servicio formidable, pero es porque invierten mucho más per cápita que nosotros”, añade en una conversación con EL PAÍS.

Los trenes alemanes se han convertido en pasto de memes y burlas en redes sociales. Los usuarios comparten sus historias de cancelaciones, retrasos y conexiones perdidas, unas veces con sorna, otras con irritación. Los motivos de la impuntualidad son muy variados: obras en las vías, retraso de un tren anterior, fallos mecánicos, falta de personal —a veces la cafetería cierra sin avisar a medio viaje porque los trabajadores superan su jornada laboral—, inclemencias meteorológicas... Al mal servicio se suma el elevado precio de los billetes. Una ida en alta velocidad Berlín-Múnich (algo más de 600 kilómetros) puede costar 150 euros si se compra en el último momento (billete flexible, que permite cambios).

Trenes alemanes vetados en Suiza

El orgullo herido de los alemanes recibió un golpe especialmente doloroso hace unos meses, cuando sus vecinos suizos se quejaron públicamente de que la constante impuntualidad de los trenes germanos que entraban en su territorio estaba afectando a su propia red. Suiza se enorgullece de que sus ferrocarriles funcionan como un reloj. En 2022, con una puntualidad del 92%, resultó que ocho de los 10 trenes que más retrasos sufrían iniciaban sus rutas en ciudades alemanas, según un análisis que hizo el grupo mediático CH Media. La culpa de ese 8% de retraso no era de los Ferrocarriles Federales Suizos (SBB), sino de Deutsche Bahn.

La empresa decidió cortar por lo sano. Los trenes alemanes más impuntuales no se adentrarían más en territorio suizo. Como confirma Sabrina Schellenberg, portavoz de SBB, ahora hay tres rutas que obligan a cambiar de tren nada más pasar la frontera, en Basilea o en Zúrich, cuando antes seguían directos hacia populares destinos alpinos como Chur, cerca

de Davos. SBB dispuso incluso un ICE (tren de alta velocidad) disponible en Basilea durante todo el día como tren de sustitución para “minimizar el impacto negativo de los retrasos de los trenes transfronterizos sobre los viajeros en Suiza”.

El Gobierno de coalición del socialdemócrata Olaf Scholz es perfectamente consciente de lo desastroso del servicio ferroviario. En septiembre pasado anunció un plan para inyectar 24.000 millones de euros extra en Deutsche Bahn, gestionada como una empresa privada pero de propiedad estatal, en los próximos cuatro años. En total, se calcula que los ferrocarriles necesitan 88.000 millones para volver a poner en forma la red. El canciller atribuye el deterioro de la infraestructura al abandono de anteriores gobiernos, según dijo la semana pasada, durante una huelga de maquinistas que paralizó tres días el transporte de pasajeros de larga distancia.

[Pese a las restricciones presupuestarias](#) a las que ha obligado una demoledora sentencia del Tribunal Constitucional —[y que han puesto en pie de guerra al campo alemán por la retirada de la subvención al diésel agrícola](#)—, el tripartito de socialdemócratas, verdes y liberales no contempla recortar en el ferrocarril. Los Verdes incluso piden aumentar esas partidas, incurriendo en nueva deuda si es necesario, y recuerdan lo que dice el acuerdo de coalición que firmaron los tres partidos en diciembre de 2021: “El ferrocarril debe convertirse en la columna vertebral de la movilidad, también en las zonas rurales”.

Obras urgentes y molestas

Christian Böttger, experto en ferrocarril de la Universidad de Ciencias Aplicadas (HTW) de Berlín, reconoce al Gobierno actual su empeño en corregir errores del pasado, pero advierte de que 20 años de retraso obligan a pagar ahora un enorme peaje en forma de problemas de financiación y de acumulación de obras de mejora. Concuerta Schröder, de Pro Bahn: “La situación ha degenerado tanto que ahora se ha hecho urgente renovar algunas rutas muy transitadas. Nos esperan años de obras que van a ser muy molestas para los pasajeros”. Las rutas más sobrecargadas, y que acumulan más retrasos, están sobre todo a lo largo del Rin, el Ruhr y en los alrededores de Fráncfort, al oeste, donde unos cuantos trenes retrasados provocan una cascada de impuntualidad en el resto.

Deutsche Bahn califica su propia infraestructura de “mediocre” en [un informe de esta misma semana sobre el estado de la red](#). Más de la mitad de los tramos está en condiciones “regulares, malas o deficientes”, señala el texto. “El estado de la infraestructura ferroviaria se ha deteriorado en los últimos años porque no había fondos suficientes para renovar las instalaciones”, escribe el presidente de la filial autora del informe, InfraGo, Philipp Nagl. El análisis estima que, a medio plazo, sería necesario sustituir más de una cuarta parte de las vías.

A ello se dispone el Ministerio de Transporte, en manos de los liberales. Se cerrarán por completo corredores importantes durante meses para reparar a la vez vías, catenarias y estaciones. A cambio, promete su titular, Volker Wissing, las rutas estarán libres de obras durante muchos años. El primer experimento llegará en julio, en cuanto termine la Eurocopa, con la llamada Riedbahn, entre Fráncfort y Mannheim, que cerrará al menos seis meses. Como recuerda Schröder, por allí pasan la mitad de los ICE alemanes, que tendrán que desviarse y sumarán entre media hora y 45 minutos a sus trayectos. Las obras del corredor Emmerich-Oberhausen empezarán a finales de año. La ruta Hamburgo-Berlín se acometerá ya en 2025.

A los alemanes les esperan, por tanto, unos cuantos años más de incomodidades y de retrasos. Los trenes de larga distancia tardarán en recuperar la puntualidad de décadas pasadas. Será más difícil conseguir el objetivo que se ha marcado Berlín para alcanzar sus objetivos climáticos: duplicar en un futuro cercano el número de usuarios del tren.