

FAQ: Was Sie schon immer gern erfahren wollten

Frequent Asked Questions: Erfahrene Bahnexperten antworten

1. Warum gibt es mehr Zugverspätungen?

Die DB AG hat infolge ihrer Rationalisierungspolitik so viele Stellen in Wartung und Reparatur eingespart, dass immer wieder Mängel in der Infrastruktur und bei Fahrzeugen auftreten, die Verspätungen verursachen. Außerdem wurden viele Überhol- und Überleitgleise abgebaut: Bei Störungen gibt es daher weniger Ausweichrouten. Die längere Dauer der Verspätungen ist verursacht durch die Reduktion der Betriebsstellen: Bei Störfällen sind die wenigen im Dienst befindlichen Fahrdienstleiter extrem überlastet, betroffene Züge müssen länger auf deren Entscheidungen warten.

2. Warum gibt es immer wieder Überfüllungen von Zügen?

Die DB AG kämpft mit Kapazitätsengpässen bei Fahrzeugen wegen nicht ausreichender Werkstattkapazitäten und mit Streckenengpässen, weil einzelne Streckenabschnitte trotz extremer Belastung bisher nicht ausgebaut wurden (z.B. Frankfurt-Mannheim, Kornwestheim-Stuttgart). Im Zuge des Großprojekts „Stuttgart 21“, das von Politikern initiiert wurde und forciert wird, werden sogar vorhandene Gleisanlagen reduziert!

3. Warum ist das Bahnnetz so marode, dass Strecken gesperrt werden müssen?

Die DB AG verwendete Milliarden DM/Euro zum Erwerb von Hunderten Firmen in allen Erdteilen, dies erschien ihr wichtiger als die Pflege und der Ausbau des Bahnverkehrs in Deutschland. Als Begründungen galten u.a. *Globalisierung, Gefühle wie Napoleon* (Mehdorn), das *Angebot einer schönen Braut* (Grube). Dadurch konnten Anlagen und Fahrzeuge nicht entsprechend dem Verschleiß erneuert werden — dies verursacht nun hohen Nachholbedarf und erfordert mehr Großbauvorhaben. Der von der DB avisierte Verkauf von „Auslandstöchtern“ wird von der Bundesregierung bislang abgelehnt, da es sich hier um „Tafelsilber“ handle. Zum Verfall trägt bei, dass die Bundesmittel bislang auf wenige Großbauvorhaben konzentriert wurden, die jeweils Milliarden Euro kosten.

4. Warum dauern die Streckensperrungen so lange?

Erneuerungen im Rahmen des Bahnbetriebs erfordern Planungen und Dispositionen, die die DB AG offensichtlich nicht ohne Weiteres leisten kann/will. Der immense Nachholbedarf im Schienennetz erfordert Mittel des Bundeshaushalts, die vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) so disponiert werden, dass das preisgünstigste Verfahren/Angebot gewählt wird. Durchgehendes Bauen von 7 bis 17 Uhr ist wesentlich billiger als zwischen Zugfahrten. Anlieger der Bahn wollen keinen Lärm in ihrer Freizeit. Schäden durch wochenlang ausfallende Zugfahrten, Verlust von Kunden und Marktanteilen erscheinen nicht quantifizierbar und werden daher de facto wenig berücksichtigt.

5. Warum benötigt der Bahnverkehr heute mehr Steuermittel als die Bundesbahn?

Der Aufkauf hunderter Unternehmen in allen Erdteilen kostete Milliarden Euro, der von den Ländern mit Bundes-Steuergeld bestellte Schienen-Nahverkehr wurde ausgeweitet. Vorzeitige Pensionierungen führten zum Verlust an Kompetenzen, fehlende Mitarbeiter für Planungsvorhaben verursachen hohen Ausgaben für externe Büros. Fehlplanungen, die Beschaffung ungeeigneter Fahrzeuge, höhere Gehälter und Bonuszahlungen an Führungskräfte und vom Bund geforderte Gewinnabführungen führten insgesamt zur Unterfinanzierung des Netzerhalts und erfordern nun höhere Bundesleistungen.

Weiterhin wurden wesentliche Schienenverkehre, vor allem das InterRegio-Zugsystem, der Nachtverkehr mit Schlaf-/Liegewagen und die Autoreisezüge gänzlich beseitigt, die Bedienung von Gleisanschlüssen von Firmen sowie der Wagenladungsverkehr weitgehend aufgegeben: Damit verlor die DB AG wesentliche Marktanteile und Milliarden Euro Einnahmen! Die Abstellung noch nicht abgeschriebener Fahrzeuge (IR-Wagen, ICE-Dieseltriebzüge, InterCity-Night-Züge u.a.) führte zu weiteren Verlusten.

6. Warum favorisieren Spitzenpolitiker und Bahnvorstände teure Bauvarianten, obwohl es nach dem Urteil von Experten einfachere, billigere und bessere Alternative gibt und obwohl für viele dringende Ausbauwünsche im Netz die Finanzmittel fehlen?

Teurere Bauten schaffen mehr Umsatz für Bauunternehmen und schaffen leichter mehr Einnahmen bei der DB AG, die einen Teil der Baukosten als Eigenleistungen verbucht. Für kleinerer Projekte fehlen der DB AG die dann notwendigen Planungskapazitäten. Spektakuläre Bauten fördern das Prestige und Andenken an die Entscheider, vor allem dann, wenn sie gegen Widerstände realisiert wurden. Der „Verbrauch“ von 8.000 oder sogar 10.000 Millionen Euro für das Großprojekt „Stuttgart 21“ verschlechtert sogar die Bahninfrastruktur und führt damit de facto zur Förderung des Straßenverkehrs

7. Warum sind Zugreisen teurer als Fernbusfahrten?

Das Bahnnetz gehört der DB Netz AG, sie erhebt zur Kostendeckung „Trassenpreise“, die für Tages-Fernzüge 4,5 bis 11,60 Euro je Zugkilometer betragen: Bei einer 300 km-Reise verursacht dies Kosten 5 bis 10 Euro je Fahrschein. Diesel-betriebene Züge werden mit der vollen Mineralölsteuer belastet und müssen damit de facto Straßen mitfinanzieren. Fernbusse nutzen Straßen und Autobahnen ohne Maut. Zugfahrten sind damit diskriminiert, deren höhere Preise sind offensichtlich politisch gewollt.

8. Warum sind die Platzverhältnisse in den neuen ICE-Zügen so reduziert?

Hatte bei der Bundesbahn das Wohlbefinden der Fahrgäste höchste Priorität, so war für die neueste Generation der ICE-Züge das Erreichen maximaler Platzzahlen maßgebend: Dafür wurde der Sitzabstand der 2. Klasse gegenüber dem ICE1 um ca. 12 cm reduziert. Das Verlangen der Kunden nach extrem niedrigen Fahrpreisen trägt dazu bei. Die neuesten ICE Züge wurden außerdem 22 cm schmaler: Dies wäre vermeidbar, würden Fahrgäste und Mitarbeiter in den Focus der Entwicklungsarbeiten genommen!

9. Warum fahren Schweizer Bürger durchschnittlich zweieinhalb so viele Kilometer Bahn als die Einwohner der Bundesrepublik?

Per Volksentscheiden wurde in der Schweiz eine quer-durchs-Land-Neubau-Magistrale verworfen zugunsten des Ausbau der Bahnstrecken im ganzen Land und Basistunneln für mehr Güter auf der Schiene: Nun fahren überall Züge meist im Viertel- oder Halb-Stunden-Takt, stets zu gleichen Minutenzeiten in einem „integralen Taktfahrplan“, der an Knotenbahnhöfen Anschlüsse zwischen allen Zügen, Straßenbahnen, Bussen und ggf. Schiffen herstellt. Die Schweizerische Bundesbahnen haben ein Statut, das sie nicht zu Gewinn sondern zu hoher Leistungsfähigkeit verpflichtet. Bahnanlagen weitgehend vom Staat finanziert) und Fahrzeuge werden gut gewartet und zeigen selten Ausfälle. Gut geschulte Mitarbeiter schaffen trotz hoher Streckenbelegungen einen zuverlässigen und pünktlichen Bahnbetrieb. Viele Bürger kaufen „Generalabonnements“, mit denen sie alle Züge, Straßenbahnen und die meisten Busse ohne Extra-Fahrkarten benutzen können. Auch der Güterverkehr rollt zu einem weit höheren Anteil als in der Bundesrepublik auf Schienen, vor allem, weil in der Schweiz die Straßenmaut viel höher ist.

