



- Startseite
- Jetzt handeln!
- Aktionen planen
- Argumente
- Hintergrund
- Termine
- Bündnis
- Kontakt
- ICE-Achsbruch
  - Sicherheit im Schienenverkehr contra Privatisierung der Bahn
  - Brisante Fachveröffentlichungen
  - EU-Anpassung mit EBA-Entmachtung
  - Wider die Hochgeschwindigkeit
  - Post aus England
  - Sicherheitsrisiko Bahnvorstand
  - Monitor berichtet

Spenden!

## Rundbrief

 

[mehr...](#)

## Suchen

 

## Wider die Hochgeschwindigkeit

Es gibt gute Gründe, den Hochgeschwindigkeitsverkehr per Bahn – also Schienenverkehr mit mehr als 200 km/h – grundsätzlich in Frage zu stellen. Die Belastungen eines mit Tempo 250 oder gar 300 km/h verkehrenden Hochgeschwindigkeitszugs sind enorm. Selbst die Neubaustrecken weisen inzwischen "Schlaglöcher" auf; Stefan Börnecke schrieb dazu in der "Frankfurter Rundschau" (12.7.): "Wer Dauergast auf den Schnellfahrtstrecken ist, dem gelingt es sogar, relativ präzise jene Stellen vorherzusagen, an denen ein Passagier ein wenig aus dem Sitz gelupft wird. Der betonöse Untergrund ist nicht überall so topfeben wie einst versprochen."

Hinzu kommt der in Deutschland als einzigem Land der Welt vorherrschende Mischverkehr: Hochgeschwindigkeitszüge verkehren auch auf konventionellen Strecken. Dort gibt es erheblich mehr Belastungen als im Hochgeschwindigkeitsnetz. So werden im Hochgeschwindigkeitsnetz spezielle Schnellfahrweichen eingesetzt, die sich durch größere Laufruhe und höhere Spursicherheit auszeichnen. Konventionelle Weichen bringen für die passierenden Zuggarnituren weit größere Belastungen mit sich, sodass die Fachliteratur beispielsweise bei der Querung von "zwei bis maximal drei Weichen (eines Zugs, der schneller als 140 km/h fährt) ... eine Beruhigungsstrecke" vorsieht.

Infolge des Mischverkehrs wird nicht nur das rollende Material, sondern auch die Infrastruktur hohen Belastungen ausgesetzt. Die konventionellen Strecken sind nicht für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut. Die deutlich schwereren ICE-Zügen beschleunigen den Verschleiß der Infrastruktur. Dies trifft besonders dann zu, wenn gleichzeitig, wie seit 2005 erfolgt, die Investitionen in die Infrastruktur zurückgefahren werden. Die mit der Teilprivatisierung vorgesehene Trennung zwischen einem Transportsektor mit privaten Investoren als Anteilseignern und einer Infrastruktur, die sich indirekt zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindet, wird hier fatale Folgen haben. Die privaten oder teilprivaten Betreiber werden niedrigere Gebühren für die Nutzung von Trassen und Bahnhöfen verlangen, gleichzeitig existiert für sie keine Motivation oder ein finanzieller Anreiz, die Infrastruktur fürsorglich zu nutzen. In der Folge wird sich die Qualität der Infrastruktur weiter verschlechtern. Gleichzeitig werden die finanziellen Forderungen an die öffentliche Hand wachsen.

Rein finanziell weist der ICE-Verkehr selbst dann außerordentlich hohe Defizite auf, wenn nur die Baukosten der Neubaustrecken und ihre Abschreibungen berücksichtigt werden. Das ist nicht der Fall; die Neubaustrecken tauchen in den Bilanzen der Deutschen Bahn AG erst gar nicht auf; die Bahn argumentiert, sie habe die Strecken ja vom Bund "geschenkt". Es gibt damit keine finanzielle Vorsorge (Rückstellungen) für grundlegende Erneuerungen dieser Strecken. Gegen einen Hochgeschwindigkeitsverkehr spricht vor allem das System Schiene als Flächenbahn. Topgeschwindigkeiten sind immer mit einem Abhängen von Regionen verbunden. Die Neubaustrecke Köln-Frankfurt/M. führte dazu, dass Bonn und Koblenz kaum noch in den Fernverkehr eingebunden sind. Die Züge Hannover – Berlin verkehren meist wie die alten Interzonenzüge (letzter Stopp auf Westgebiet = Wolfsburg; erster Stopp erneut auf Westgebiet = Berlin/Spandau); die Landeshauptstadt Magdeburg ist in den Fernverkehr so gut wie nicht mehr eingebunden ist.

Die Masse des Schienenverkehrs findet auf eher kurzen Relationen statt: 85 Prozent aller Bahnfahrten liegen im Bereich bis zu 50 km; 45 Prozent aller im Schienennetz zurückgelegten Personenkilometer entfallen auf solche Nahverkehrsfahrten. Selbst im Fernverkehr (ICE und IC/EC) liegt die durchschnittliche Reiseweite bei rund 270 km. Als es noch den InterRegio als Zuggattung gab, lag die durchschnittliche Reiseweite im Fernverkehr bei 220 km. Auf diesen klassischen Fernverkehrsdistanzen bringt Höchstgeschwindigkeit nur den Gewinn von wenigen Minuten, was angesichts des Aufwands und der Gefährdung elementarer Sicherheitsstandards fragwürdig ist. Meist sind bei der Entscheidung für oder gegen die Bahn andere Aspekte als die

Fahrtgeschwindigkeit wichtiger, so der individuelle Fahrpreis, eine familien- und kinderfreundliche Gestaltung der Tarife, das (transparente oder intransparente) Tarifsysteem, der Komfort, die Frage, ob man "einfach zusteigen kann" und in der Regel, auch ohne Reservierung, einen freien Platz bekommt. Und nicht zuletzt das Wissen um die bisher sprichwörtliche Sicherheit des Schienenverkehrs.

#### Die Beiträge der taz-Beilage:

Sicherheit im Schienenverkehr contra Privatisierung der Bahn

Brisante Fachveröffentlichungen

Bahnaufsicht soll über EU-Richtlinie ausgeschaltet werden

Hochgeschwindigkeit versus Flächenbahn

Post aus London – Ein Brief von Alex Gordon an Bahn für Alle



Erstellt vom Attac Webteam · Impressum · Sitemap · Nach oben