

DIE DEUTSCHE BAHN: DAS IMPERIUM DES LETZTEN MONOPOLISTEN



2760 Millionen Menschen reisten 2012 weltweit mit Bussen und Bahnen der DB, davon täglich **7,4** Millionen Kunden aus Deutschland.



398,7 Millionen Tonnen Güter beförderte die Bahn im Schienenverkehr.

95,3 Millionen Sendungen beförderte die DB im europäischen Landverkehr.*

1,1 Millionen Tonnen Güter beförderte die Bahn per Luftfracht.*

1,9 Millionen Standardcontainer (TEU) wurden von der DB per Seefracht befördert.*

* über Tochterunternehmen
QUELLE: DEUTSCHE BAHN 2012

Sündenbock der Nation

VON SVENJA LAU



5645

Personenbahnhöfe besitzt die Deutsche Bahn. Dazu gehört auch der Bremer Hauptbahnhof. Die Deutsche Bahn hat in Bremen in den letzten zwölf Jahren

90,5 Mio. Euro

in den Hauptbahnhof investiert:

15,5 Mio. Euro in die Erneuerung der Bahnsteiganlagen (2010/11)

75 Mio. Euro in die Sanierung des Empfangsgebäudes (2001)

QUELLE: DEUTSCHE BAHN 2012

Verspätungen, Ausfälle der Klimaanlage, Stellwerkprobleme – kaum ein Sommer vergeht, ohne dass die Deutsche Bahn (DB) für Schlagzeilen sorgt. Eine der wenigen Pannen, die sie nicht zu verantworten hatte: der Zugausfall in den Monaten Juni und Juli dieses Jahres. Hier war zur Abwechslung mal das Hochwasser schuld. Doch ansonsten wird Deutschlands wichtigster Personentransporteur gerne zum Sündenbock Nummer Eins gemacht. Bahn-Chef Rüdiger Grube sagte im März in einem Interview, das schlechte Image seines Unternehmens ergebe sich aus der hohen Kundenzahl. Im Jahr 2012 fuhren täglich 5,4 Millionen Menschen in Deutschland mit den Zügen der DB. Wenn sich also nur ein Prozent der Züge verspätet, sind immerhin 54 000 Personen betroffen. Laut Grube gibt es demnach zwangsläufig jeden Tag schlechte Nachrichten über den DB-Konzern.

Tatsächlich gibt es Verkehrsmittel, die die Unpünktlichkeit der DB-Züge noch übersteigen. Etwa die Flugzeuge der Airlines Lufthansa und Air Berlin. Das scheint jedoch nicht auf so viel Unverständnis zu stoßen wie im Schienenverkehr – obwohl

Flugzeuge weder auf funktionierende Weichen noch auf Gleise angewiesen sind. In diesem Fall können die Fluglinien einmal froh sein, dass sie täglich weniger Kunden haben als die Bahn.

„Die Kunden bemängeln ja nicht nur die Verspätungen, auch die Kommunikation ist unbefriedigend“, sagt Markus Hecht, Verantwortlicher des Studiengangs Fahrzeugtechnik an der TU Berlin. Der Grund für die mangelnden Auskünfte der Deutschen Bahn sei der gleiche wie der für die Stellwerkprobleme in Mainz: zu wenig Personal. „Die Angestellten, die beispielsweise Gleisprobleme beheben müssen, sollen gleichzeitig die Fahrgäste informieren“, sagt Hecht.

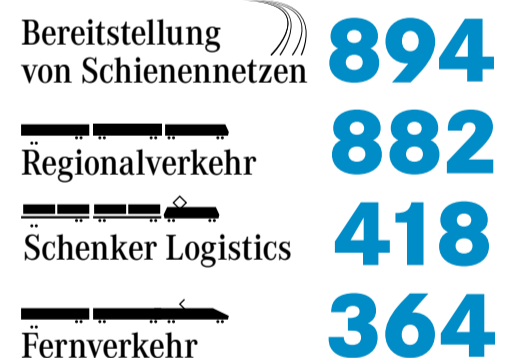
Wie es funktionieren kann, zeigen Nachbarländer wie die Schweiz und die Niederlande. Seit den 70er-Jahren existiert in den Niederlanden ein Taktfahrplan. Statt unregelmäßig, fahren die Züge eines Taktfahrplans den ganzen Tag in periodisch wiederkehrenden Abständen. Zehn Jahre hat die Umstellung gedauert, doch das System hat sich bewährt. Die Züge seien pünktlicher geworden, meint Hecht. Eine Studie des Instituts für Mobilitätsforschung belegte die Zuverlässigkeit des Taktsystems im Jahr 2002. Während Deutschland von 120 möglichen

Punktwerten nur 96,3 erreichte, lag der Wert der Niederlande bei 102,5. Die Schweiz, die ebenfalls den Taktfahrplan verwendet, erreichte im europäischen Vergleich den Höchstwert von 113,7 Punkten. Der Taktfahrplan sei für Deutschland in nächster Zeit jedoch nicht geplant, sagt Hecht. Das Problem sei, dass die lange Vorlaufzeit nicht zur deutschen Politik passe. Allerdings: Unvorhergesehenes kann natürlich auch im Taktfahrplan passieren.

Im niederländischen Zugverkehr läuft jedoch noch etwas anders: Die Zuständigkeit für Netz und Betrieb sind getrennt. Das niederländische Pendant der Deutschen Bahn heißt Nederlandse Spoorwegen (NS). Im Gegensatz zur DB gehört das niederländische Schienennetz jedoch nicht der NS. Der Neubau und die Instandhaltung des Netzes ist 2002 auf die Gesellschaft Pro Rail ausgelagert worden, die dem niederländischen Verkehrsministerium untersteht.

Letztendlich ist aber entscheidend, wie zufrieden die Kunden der Bahn sind. Die Zufriedenheitsquote im Regionalverkehr der Deutschen Bahn lag 2012 nach Unternehmensangaben bei 67 Prozent. Zum Vergleich: Die Quote, die das niederländische Bahnunternehmen für sich ermittelte war sechs Prozent höher.

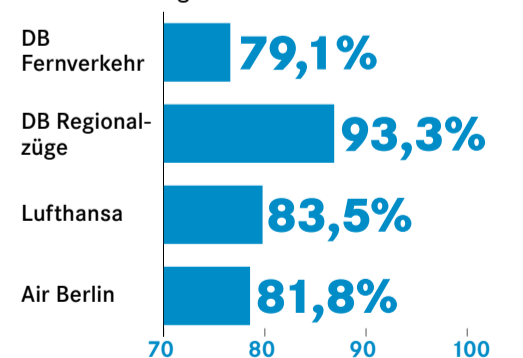
Damit verdient die Bahn am meisten Geld (in Mio. Euro):



QUELLE: DEUTSCHE BAHN 2012, EBIT

Wie pünktlich sind Bahn¹ und Flieger?

¹ Verspätungen bis zu 15 Minuten werden von der Bahn nicht gezählt



QUELLE: DEUTSCHE BAHN 2012, FLIGHTSTATS 2010/11

Auf den Strecken der Deutschen Bahn fahren

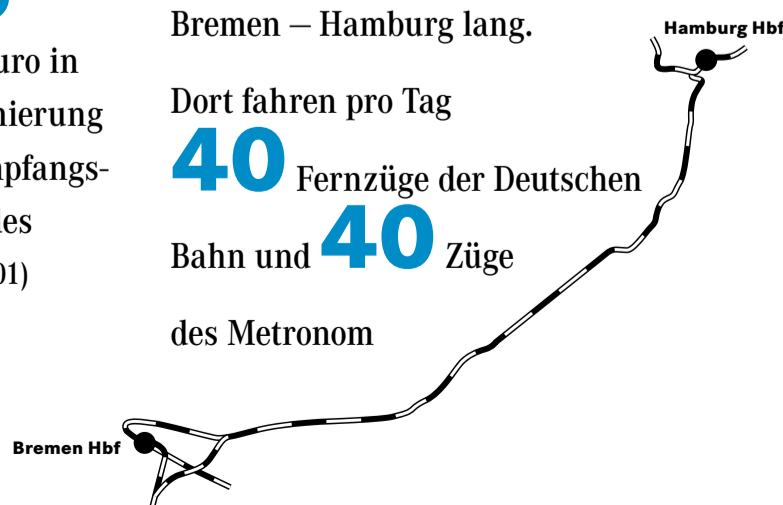
253 ICE-Züge der DB
4390 Triebzüge der DB
1579 Lokomotiven der DB
7219 Reisezugwagen der DB
390 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
39000 Züge täglich

QUELLE: DEUTSCHE BAHN 2012

116 Kilometer ist die Strecke

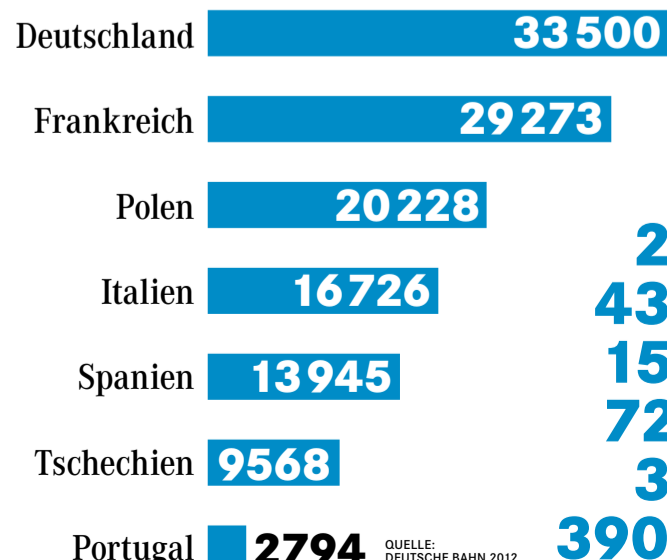
Bremen – Hamburg lang.

Dort fahren pro Tag **40** Fernzüge der Deutschen Bahn und **40** Züge des Metronom



QUELLE: DEUTSCHE BAHN 2013

Europäische Streckennetze im Vergleich



QUELLE: DEUTSCHE BAHN 2012