

Nach dem Bahn-Streik ist vor dem Bahn-Streik ...

Beitrag von „plattypus“ vom 9. September 2021 22:14

[Zitat von chilipaprika](#)

und nebenbei: die neuseeländische Bahn als Beispiel anzuführen, ist schon ... lustig.
(das dunkelblaue ist natürlich eine Fähre)

[Blockierte

Grafik:

<https://www.greatjourneysofnz.co.nz/assets/uploads...idthWzQwMF0.png>]

Du weißt aber schon, daß das Streckennetz für den Frachtverkehr wesentlich größer ist? Das auf dem Bild verzeichnete Streckennetz ist das für den Personenverkehr.

Konkret hat KiwiRail im letzten Jahr 18 Millionen Tonnen Fracht befördert.

--> <https://www.kiwirail.co.nz/what-we-do/freight/>

DB Cargo hat in der gleichen Zeit 255 Millionen Tonnen Fracht befördert.

--> https://de.wikipedia.org/wiki/DB_Cargo#Kennzahlen

Denkt man jetzt daran, daß es nur ca. 5 Millionen Kiwis gibt, aber 82 Millionen Deutsche, müßte man die 255 Millionen Tonnen der DB Cargo durch 16 dividieren. $255/16=16$

Also müßte KiwiRail 16 Millionen Tonnen jährlich transportieren, um mit DB Cargo auf Augenhöhe zu sein, sie schaffen aber sogar 18 Millionen Tonnen weg.

KiwiRail schafft im Vergleich also mehr Güter weg als DB Cargo und dabei haben die Eisenbahnstrecken dort nur Cap-Spur (ca. 1m, Schmalspur) und sind eingleisig. Außerdem fährt DB Cargo europaweit und KiwiRail nur im Inland auf den beiden Inseln. Logistisch holen die aus ihrem kleinen und schlecht ausgebauten Streckennetz wesentlich mehr raus. DB Cargo hingegen ist auf mehrspurigen Strecken unterwegs, auf denen Gegenverkehr möglich ist.

Mehrere meiner Vorfahren waren bei der DB tätig, allerdings damals noch als Beamte, also Lokführer, Stellwerksmeister, ...

Deren Tenor woran die Zuverlässigkeit der DB heute krankt:

- Früher, als noch regelmäßig Dampfloks unterwegs waren, wurden die Bahnböschungen auf 30m Abstand rechts und links regelmäßig abgeholzt, so daß der Funkenflug aus den Lokomotiven öfters mal Grasbrände auslöste, aber nie genug Pflanzenmaterial vorhanden war, um einen Großbrand auszulösen. Entsprechend konnte man damals auch bei den heftigsten Stürmen fahren, einfach weil es keinen Baum in der Nähe der Gleise gab, der

auf die Gleise hätte fallen können. Würde man heute die Bahnböschungen wieder roden, um auch bei Stürmen fahren zu können, würden die Umweltschützer Sturm laufen dagegen.

- Will man auch im Winter bei Schneefall und Eis fahren, müssen sämtliche Weichen auf der Strecke elektrisch (damals mit Ölbrennern) beheizt werden. Frieren sie fest und können nicht mehr **zuverlässig** bewegt werden, muß der Betrieb eingestellt werden. Aus Kostengründen wurden die Weichenheizungen in den letzten Jahren eher sogar abgebaut.
- Früher wurde das rollende Material (also Lokomotiven, Wagons etc.) sehr ausgiebig von der DB getestet bevor ein Auftrag an die Industrie ging. Dadurch waren manche Fahrzeuge zwar bereits bei der Einführung veraltet, aber sie liefen absolut zuverlässig. Heute wird immer das Neueste bestellt, sieht zwar toll aus, funktioniert aber im harten Alltag nicht zuverlässig. Aber das Bundesbahn-Versuchsamt in Minden, wo die Prüfungen auf Alltagstauglichkeit stattgefunden haben, wurde ersatzlos abgewickelt. Heute glaubt man blind den Herstellerversprechungen.
- Selbst wenn die DB die Transportleistung steigern wollte, kann sie dies nicht, weil das Streckennetz komplett ausgelastet ist. Die schnellen ICEs neben den langsamen Frachtzügen und ggf. sogar S-Bahnen auf dem gleichen Gleis fahren zu lassen, funktioniert nicht in einem engen Takt. Es müssen also Streckenneubauten her. Aber dagegen demonstrieren ja auch wieder die Umweltschützer.