

Verkehrspolitik

# DB-Schiennetz: Die Qualität erhöhen, nicht die Trassenpreise!

aus SIGNAL 02/2007 (April/Mai 2007), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10000156)  
IGEB Fernverkehr

Zum Jahresfahrplan 2008 will die DB Netz AG ihre Trassenpreise um einheitlich 2,4 % erhöhen. Vor dem Hintergrund von Kapazitätsengpässen, teils unbefriedigender Pünktlichkeit der Züge, mangelhafter Abstimmung von Baumaßnahmen zwischen der DB Netz AG und den Nutzern der Infrastruktur sowie den jüngsten Feststellungen des Bundesrechnungshofes bezüglich des Zustands der Schieneninfrastruktur ist eine solche Erhöhung zurzeit nicht zu rechtfertigen. Mit dem nunmehr angekündigten Programm »Pro- Netz« sind notwendige Korrekturen eingeleitet worden. Die Baumaßnahmen werden jedoch erhebliche Unannehmlichkeiten sowohl für Kunden des Personen- als auch des Güterverkehrs zur Folge haben.

Grundsätzlich finanziert der Bund den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege sowie Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind gemäß § 8 Abs. 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) verpflichtet, die Kosten für die Unterhaltung bzw. Instandsetzung zu tragen. Eine unzureichende bzw. nicht zeitgerechte Beseitigung von Infrastrukturschäden beschleunigt jedoch die Abnutzung und hat einen vorzeitigen Ersatz zu Lasten des Bundes, d.h. des Steuerzahlers (!) zur Folge. Der Bundesrechnungshof weist in seinem jüngsten Bericht über die Instandhaltung der Bundesschienenwege teilweise alarmierende Fakten aus:

In den Jahren 2001 bis 2005 unterschritten die jährlichen Instandhaltungsaufwendungen der DB Netz AG den festgestellten Bedarf deutlich. Dies führte zu einem Instandhaltungsrückstau von mindestens 1,5 Milliarden Euro. Für Brücken stellte die DB Netz AG in diesem Zeitraum nur 25 % der notwendigen Instandhaltungsmittel bereit, was allein zu einem Instandhaltungsrückstau von 924 Millionen Euro führte.

Ein Indikator für die Qualität des Schienennetzes sind Mängelstellen, die nur mit verringerter Geschwindigkeit befahrbar sind. Für die Jahre 2000 bis 2002 nannte die DB Netz AG jeweils mehr als 2300 Mängelstellen. Aber im Instandhaltungsbericht aus dem Jahr 2006 machte die DB Netz AG keine Angaben mehr zu den Mängelstellen. Warum wohl?

Vom Eisenbahnbundesamt (EBA) als zuständiger Aufsichtsbehörde wurden außerdem Mängel festgestellt, die in hohem Maße sicherheitsrelevant sind; folgende Beispiele seien an dieser Stelle genannt: - Um sogenannte Heißläufer an Fahrzeugen rechtzeitig zu erkennen bzw. Unfälle zu verhindern, hat die DB Netz AG 410 Heißläuferortungsanlagen im Schienennetz eingebaut. Nachdem im Mai 2006 ein Zug aufgrund eines Heißläufers entgleiste, führte das Eisenbahnbundesamt eine bundesweite Prüfung dieser Anlagen durch: Ergebnis: 56 Anlagen, also knapp 14 %, waren teilweise seit Jahren (!) nicht mehr betriebsbereit. Beanstandet wurde durch das EBA eine unzureichende Vegetationskontrolle. Äste und Sträucher können die Sicht der Triebfahrzeugführer auf Signale so einschränken, dass die Betriebssicherheit gefährdet ist.



Infrastrukturmängel lassen derzeit leider nur auf wenigen Abschnitten der Strecke Berlin--Dresden die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu. Die Fahrzeiten der Eurocity-Züge zwischen Berlin und Prag sind deshalb unattraktiv lang. (Foto: Christian Schultz)



Ein typisches Beispiel für die vielen Mängel bei der Eisenbahninfrastruktur: Auf der Brücke über die Spree im Verlauf der Strecke Fürstenwalde--Bad Saarow muss die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert werden. (Foto: Christian Schultz)



Schwellenschaden am Hauptgleis von Berlin nach Dresden im Bereich des brandenburgischen Bahnhofs Blankenfelde. (Foto: Christian Schultz März 2007)

Die Standsicherheit von Signalen gewährleisten unter anderem Ankerschrauben, die gleichzeitig den aus mehreren Betonfertigteilen bestehenden Erdfuß des Signals zusammenhalten. Bei Kontrollen im Jahr 2000 stellte eine EBA-Außenstelle erhebliche Mängel bei älteren Signalfüßen fest; unbeschichtete Ankerschrauben waren so stark verrostet, dass sie die Standfestigkeit der Masten beeinträchtigten.

Erwartungsgemäß wurden die Sicherheitsbedenken des Bundesrechnungshofes seitens der DB AG als völlig unzutreffend zurückgewiesen. Die Instandhaltung des Netzes würde im erforderlichen Maße erfolgen, so die Bahn in einer Pressemitteilung. Diese Aussage ist überhaupt nicht haltbar. Fakt ist, dass zum Beispiel auf zahlreichen Strecken in der Region Berlin/Brandenburg der Fahrplan u. a. aufgrund von Langsamfahrstellen nicht eingehalten werden kann. Die Regionalbahnlinie RB 33 (Berlin Wannsee-- Beelitz Stadt--Jüterbog) sei an dieser Stelle beispielhaft genannt (s. Seite 19). Viele Eisenbahnunternehmen bzw. Nutzer des Schienennetzes bemängeln zudem, dass erkannte Infrastrukturmängel nicht zeitnah beseitigt würden. Dies betrifft gerade auch Langsamfahrstellen, die trotz erheblicher Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität oft nur schleppend beseitigt werden.

## **Infrastrukturrückbau gefährdet Schienengüterverkehrsmarkt**

Von vielen Unternehmen, die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossen sind, wird des Weiteren die »Verschlankung« der Infrastruktur bzw. der kurzfristige Rückbau von Kreuzungsmöglichkeiten, Weichenverbindungen sowie von Neben-, Abstell- und Ladegleisen regelmäßig kritisiert. Gerade bei Investitionsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung von elektronischen Stellwerken kommt es in der Regel zu erheblichen Rückbaumaßnahmen. Damit verbunden ist eine spürbare Reduzierung der Netzflexibilität, was sich insbesondere bei der Konstruktion von Ad-hoc-Trassen und im Störfall zum Nachteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen auswirkt. Vor allem im Güterverkehr wird es immer schwieriger, flexibel auf Anforderungen der Frachtkunden zu reagieren, wenn die vorzuhaltende Infrastruktur an den aktuellen Betriebsprogrammen ausgerichtet wird. Qualitative und quantitative Verbesserungen des Angebots bzw. die Bewältigung von Verkehrszuwächsen sind vor diesem Hintergrund oft nicht machbar.

Im Abschlussbericht zu einer Unternehmensbefragung des VDV vom November 2006 wurden von den Infrastruktur-Nutzern nahezu 200 Projektvorschläge zusammengetragen, mit denen in vielen Fällen mit vergleichsweise geringen Maßnahmenvolumina die Produktions- und Marktbedingungen in den Schienenverkehrsmärkten verbessert werden können. An dieser Stelle seien beispielhaft folgende Maßnahmen genannt: - **Strecke Cuxhaven--Bremerhaven** Der Kreuzungsbahnhof Nordholz wurde zurückgebaut und dient nur noch als Haltepunkt. Da sich der Containerverkehr zwischen Cuxhaven und Bremerhaven in Kürze ausweiten wird, dürfte es zu Problemen auf der eingleisigen Strecke mit nur einem Kreuzungsbahnhof in Dorum kommen. Der Wiederausbau des Haltepunktes Nordholz zum Kreuzungsbahnhof erhöht die Kapazität bzw. Betriebsqualität auf dieser Strecke.

## **Strecke Königs Wusterhausen--Grunow**

Die in Ostbrandenburg gelegene Strecke befindet sich in einem nicht

nachfragegerechten Zustand, insbesondere hinsichtlich der Streckengeschwindigkeit. Erforderlich sind die technische Sicherung der Bahnübergänge, die Beseitigung von Langsamfahrstellen und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit.

**Strecke Berlin--Dresden**

Die Strecke weist eine mangelhafte Leistungsfähigkeit u. a. durch niedrige Streckenhöchstgeschwindigkeit, schlechten Zustand und fehlende Blockstellen auf; hier ist eine grundlegende Erneuerung der Infrastruktur überfällig.

**Regensburg--Hof--Reichenbach**

Die fehlende Elektrifizierung macht diese Strecke für den Güterverkehr zum Beispiel in/aus den EU-Beitrittsländern unattraktiv, obwohl die Trassierung günstige Möglichkeiten für den überregionalen Güterverkehr bietet. Ein entsprechender Ausbau ist daher überfällig.

**Zugbildungsanlage Bremerhaven- Speckenbüttel**

Das Ablaufstellwerk ist verschlissen, eine Erneuerung ist zum Erhalt der Leistungsfähigkeit bzw. der Verfügbarkeit erforderlich.

Die vollständige Liste der knapp 200 Vorschläge zum Investitionsbedarf in die Bundesschienenwege kann unter [www.vdv.de](http://www.vdv.de) eingesehen werden.

**Ertüchtigung nicht nur auf Hauptstrecken beschränken**

Auch wenn es an vielen Stellen schon fast fünf nach zwölf ist, so ist die nunmehr angekündigte Offensive »ProNetz« der DB AG grundsätzlich zu begrüßen. Das Kernstück von ProNetz betrifft dabei die Ertüchtigung des bestehenden Netzes. Allein in diesem Jahr sind der Wechsel und Einbau von über 2000 Weichen und etwa 5500 Kilometern Schienen, die Erneuerung von ca. 5 Millionen Schwellen und über 6 Millionen Tonnen Schotter geplant. Einhergehend mit den Baumaßnahmen wurde erfreulicherweise auch eine deutliche Verbesserung des Informationsmanagements angekündigt.

Keinesfalls dürfen sich Sanierungsmaßnahmen aber nur auf die Hauptachsen beschränken. Die Bahn funktioniert als Gesamtsystem, bei dem die Zweigstrecken zur Erschließung der Region dazugehören. Bei Aussparung dieser Zweigstrecken besteht die Gefahr, dass sich der Substanzverzehr weiter fortsetzt. Sinnvollerweise sollten auch die Vorschläge des VDV Bestandteil von ProNetz werden, da diese zu einer höheren Leistungsfähigkeit der Bundesschienenwege führen und damit die Voraussetzungen für die Bewältigung weiter steigender Verkehrsleistungen auf der Schiene geschaffen werden.

Angesichts der mit den Baumaßnahmen verbundenen Erschwernisse für Bahnunternehmen und Bahnkunden wäre der vorläufige Verzicht auf eine Erhöhung der Trassenpreise eine angemessene und faire Lösung. In Abhängigkeit von den tatsächlich erzielten Qualitätsverbesserungen der Infrastruktur sollte erst in drei Jahren - in diesem Zeitraum soll die Ertüchtigung des Netzes schwerpunktmäßig erfolgen - über eine Trassenpreiserhöhung neu entschieden werden.

Auch bei dem anstehenden Gesetzentwurf für die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn muss der Bereich Infrastruktur neu bewertet werden. Bei dem geplanten Privatisierungsgesetz ist derzeit geplant, dass die DB AG den Schienenverkehr und die Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit betreibt und bilanziert. Die

Infrastrukturprobleme verschärfen sich angesichts des Ziels einer Börsenreife nun bereits seit Jahren. Ein dauerhafter Erfolg dieser Lösung muss daher bezweifelt werden. Die Verantwortung für das Schienennetz muss uneingeschränkt beim Bund verbleiben; ein börsennotiertes Unternehmen Deutsche Bahn darf keine Entscheidungshoheit über die Infrastruktur haben!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000156>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten