

Report

Vermeintlich erfolgreich

aus SIGNAL 01/2012 (März 2012), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10000648)
 Deutscher Bahnkunden-Verband

Netzstatusbericht der Deutschen Bahn zeigt nicht die qualitative Rückentwicklung bei der Schieneninfrastruktur

Die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) sind gemäß der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) verpflichtet, dem Bund jährlich bis zum 30. April einen gemeinsamen Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht (IZB) vorzulegen. Anhand definierter sanktionsbewehrter Qualitätskennzahlen soll mit diesem Bericht nachgewiesen werden, dass u. a. die bundeseigenen Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand erhalten werden.

In dem letzten Infrastrukturzustandsbericht 2010 weist die Deutsche Bahn zwar nach, dass alle vereinbarten Vertragszielwerte formal erreicht, teilweise sogar übererfüllt wurden, verschwiegen wird in dem IZB aber die bereits mehr als eineinhalb Jahrzehnte andauernde tiefgreifende qualitative Schwächung der Schieneninfrastruktur.

Ein Mehrjahresvergleich ist leider nicht Bestandteil des Infrastrukturzustands- und entwicklungsberichts, wodurch die seit Beginn der Bahnreform erfolgten massiven Rückbaumaßnahmen nicht thematisiert werden. Aus energie- und klimapolitischen Gründen notwendige Verkehrsverlagerungen auf die Schiene scheitern aber mittlerweile auf vielen Strecken an fehlender Streckenkapazität.

Infrastrukturabbau schwächt Wettbewerbsposition des Schienenverkehrs

Die negative Entwicklung im Bereich der Infrastruktur führt - gerade wegen des erfreulicherweise zunehmenden Verkehrsaufkommens - zwangsläufig zu hohen Risiken für die Betriebsqualität, Pünktlichkeit und Flexibilität, was für Bahnkunden auch deutlich spürbar ist:

- Die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wurde systematisch reduziert, da deutlich weniger Ausweich- und Kreuzungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen; die Fahrplangestaltung wird durch die Reduzierung der Möglichkeiten von Zugkreuzungen und Überholmöglichkeiten erschwert.

Hohe Risiken bestehen hinsichtlich der Pünktlichkeit, da bei Zugverspätungen notwendige Ausweichmöglichkeiten fehlen und sich dadurch Verspätungen zwangsläufig auch auf andere Züge auswirken.

Die Zuverlässigkeit des Bahnangebots wird beispielsweise bei winterbedingten Einflüssen/Störungen reduziert, da weniger alternative Fahrmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Der Güterverkehr benötigt häufig längere Fahrzeiten, da weniger Fahrplantrassen zur Verfügung stehen und Überholungen/ Zugkreuzungen wesentlich eingeschränkt sind. Ein Ausbau von Verbindungen z. B. des Güterverkehrs ist mit der deutlich reduzierten Infrastruktur vielfach nicht mehr möglich.

Prozentual am größten ist der Abbau im Bereich der Gleisanschlüsse. Das Fehlen von



Laut Umfrage der Bundesnetzagentur (12/2010) beurteilen über 30 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen Deutschlands sowohl den Erhaltungs- wie auch den Ausbauzustand des Schienennetzes als unbefriedigend oder ungenügend, 51 Prozent als mittelmäßig - ein schlechtes Zeugnis für die DB AG und die Verkehrspolitik des Bundes! (Foto: Christian Schultz)

Stichtag	31.12.1993	31.12.1998	31.12.2002	31.12.2006	31.12.2010	Äbbau 2010 im Vergleich zu 1993
Betriebslänge (km)	40 397	38 136	35 804	34 019	32 417	-17,3 %
Gleislänge (km)	83 460	69 163	65 005	62 948	61 663	-26,1 %
Anzahl Weichen, Kreuzungen	ca. 150 000	104 414	85 999	77 080	71 674	-52,2 %
Gleisanschlüsse	13 026	7 024	4 336	4 023	3 732	-71,4 % (1)

(nicht Bestandteil des IZB)
 Diese Daten kennzeichnen die Entwicklung der Schieneninfrastruktur der DB AG

Jahr	1993	1998	2002	2006	2010	Veränd. 2010 im Vergleich zu 1993
Mio Personen-km	56 533	71 853	69 848	74 788	78 582	+ 39,0 %
Mio Tonnen-km	64 500	73 273	77 981	96 388	105 794	+ 64,0 %

Diese (demgegenüber positive) Entwicklung gab es bei den Verkehrsleistungen



Stetig knapper werdende Erdölvorräte, drastisch steigende Energiepreise, Klimawandel - angesichts dieser Rahmenbedingungen müsste die Schieneninfrastruktur eigentlich bevorzugt ausgebaut und Engpässe zügig beseitigt werden. Entsprechende politische Weichenstellungen fehlen jedoch. (Foto: Christian Schultz (Februar 2012))



Im Rahmen des jüngsten Umbaus des Bahnhofs Münchenberg (Mark) wurde zwar ein Abstellgleis für das Stärken bzw. Schwächen der Regionalzüge errichtet, Zugkreuzungen von Reisezügen sind aber bereits seit Jahren nicht mehr möglich, da nur noch eine Bahnsteigseite nutzbar ist. Die Flexibilität des Betriebs ist entsprechend eingeschränkt. (Foto: Christian Schultz (Februar 2012))

Gleisanschlüssen und Ladegleisen führt dazu, dass immer mehr Verkehre - vom Kombinierten Verkehr einmal abgesehen - zwangsläufig auf der Straße erfolgen, während der Schienenverkehr sich auf einige wenige Verbindungen konzentrieren muss.

Unverständlich und nicht akzeptabel ist, dass diese Entwicklung vom Eigentümer, also dem Bund, zumindest geduldet und teilweise sogar gefördert wird.

VDV sieht erheblichen Investitionsbedarf

Die Ergebnisse der regelmäßig stattfindenden Befragung von Eisenbahnverkehrsunternehmen seitens des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nach dem aus ihrer Sicht bestehenden Investitionsbedarf in das Bundesschienenwegenetz bestätigen diese Problematik. Der Ergebnisbericht des VDV vom Februar 2011 umfasst dabei einen Katalog von bundesweit über 350 (!) Einzelmaßnahmen. Es handelt sich dabei überwiegend um Maßnahmen mit vergleichsweise geringen Investitionsvolumina. Folgende vier Projekte, die betriebliche Probleme als Folge des Infrastrukturrückbaus wieder beheben können, seien an dieser Stelle beispielhaft angeführt: - **Strecke Cuxhaven--Bremerhaven** Der Kreuzungsbahnhof Nordholz wurde zurückgebaut und dient nur noch als Haltepunkt. Da der Containerverkehr zwischen Cuxhaven und Bremerhaven in Kürze ausgeweitet wird, gibt es Probleme auf dieser eingleisigen Strecke mit nur einem Kreuzungsbahnhof in Dorum. VDV-Vorschlag: Wiederausbau des heutigen Haltepunkts Nordholz zum Kreuzungsbahnhof, alternativ 3. Kreuzungsgleis in Dorum. **Strecke Pirmasens Nord-- Pirmasens Hbf** Hier besteht keine ausreichende betriebliche Flexibilität der drei zulaufenden Strecken ohne zweites Gleis mit der Folge einer hohen Verspätungsanfälligkeit. VDV-Vorschlag: Reaktivierung des zweiten Gleises. **Strecke Plattling--Bayrisch Eisenstein** Die Streckenkapazität wurde nach dem Einbau neuer Sicherungstechnik reduziert (Entfall von Kreuzungsmöglichkeiten, Entstehung langer Blockabschnitte); dadurch ist die Realisierung von Mehr- und Neuverkehren erschwert. VDV-Vorschlag: Wiedereinrichtung zusätzlicher Kreuzungsstellen. - **Basel Bad Rangierbahnhof** Es fehlen Gleise für Zugbildungsaufgaben. VDV-Vorschlag: Reaktivierung von Gleisen in der ehemaligen C-Gruppe von Basel Bad Rangierbahnhof.

Gewinne zu Lasten der Infrastrukturqualität

Für Ersatzinvestitionen in die Schieneninfrastruktur erhält die Deutsche Bahn - entsprechend den Regelungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) - einen festen Betrag von 2,5 Milliarden Euro pro Kalenderjahr. Die LuFV wurde am 14. Januar 2009 (mit Wirkung vom 1. Januar 2009) zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der Deutschen Bahn AG abgeschlossen und hat eine Laufzeit bis Ende 2013. Seitens der Deutschen Bahn werden zusätzlich 500 Millionen Euro für Investitionen zur Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes bereitgestellt. Der Instandhaltungsbeitrag der

Eisenbahninfrastrukturunternehmen summiert sich auf mindestens 1,0 bis 1,25 Milliarden Euro jährlich.

Auch der Geschäftsbereich DB Netze Fahrweg erhält also Steuergelder in beträchtlicher Höhe. Im Grundsatz ist dagegen sicherlich nichts zu sagen. Nicht akzeptabel ist allerdings, wenn die Gewinne der DB AG - neben dem Geschäftsbereich DB Netze auch DB Bahn Regio - ganz wesentlich und mit steigender Tendenz aus dem Bereich Infrastruktur erzielt werden. Dieser betrug bei DB Netze Fahrweg im Jahr 2010 601 Millionen Euro - eine erneute Steigerung, obwohl der Betrag 2009 bereits bei 558 Millionen Euro lag.

Die Mittelfristplanung sieht hier ein weiteres kontinuierliches Wachstum des EBIT auf schließlich 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2014 vor. Die in diesem Geschäftsfeld erzielten Gewinne werden als Folge des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages bislang vollständig an die Konzernholding abgeführt.

Für die Erwirtschaftung dieser Renditen bezahlen letztlich alle Kunden: sowohl das einzelne Verkehrsunternehmen, welches die Infrastruktur nutzt und seine Dienstleistungen erbringt, als auch der Fahrgast bzw. Güterkunde über die Fahr-/Transportpreise. Sie sind im Fall eines unpünktlichen/ gestörten Betriebsablaufs angesichts verlängerter Fahrzeiten gleichzeitig aber auch die Leidtragenden. Eine Aufhebung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages ist daher dringend geboten. Erwirtschaftete Gewinne müssen zweckgebunden für die Instandhaltung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur eingesetzt werden, anstatt diese an die Konzernzentrale abzuführen!

Ähnliches gilt auch für den Bund: Wenn dieser schon eine Bahn- Dividende in einer Höhe von 500 Millionen Euro jährlich abschöpft, hätte er angesichts einer chronisch unterfinanzierten und von unzähligen Kapazitätsengpässen gekennzeichneten Schieneninfrastruktur die Pflicht, diese Mittel zweckgebunden für Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes einzusetzen und nicht dem allgemeinen Bundeshaushalt zuzuführen bzw. damit Haushaltslöcher zu stopfen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000648>.

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