

Netzwerk Privatbahnen · Am Weidendamm 1a 10117 Berlin

Herrn Manfred Stolpe
Bundesminister für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

28.10.2005

Zustand der Schieneninfrastruktur

Sehr geehrter Herr Minister Stolpe,

die von mir vertretenen Eisenbahnunternehmen machen sich Sorgen um den Zustand der Schieneninfrastruktur. Es liegen unzählige Hinweise dafür vor, dass sie nicht planmäßig und nicht ordnungsgemäß instand gehalten wird. Nachprüfbares Anzeichen für den sich rapide verschlechternden Zustand des Schienennetzes ist die Anzahl der Langsamfahrstellen (La).

Wir haben die Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Hartmut Mehdorn, in der ARD Sendung *Kontraste* am 26.Mai 2005 zum Anlass genommen, Langsamfahrstellen stichprobenartig zu erfassen. Herr Mehdorn äußerte sich seinerzeit zur Frage der Langsamfahrstellen wie folgt:

„Also ich muss Sie da wirklich korrigieren, wir sparen niemals zu Lasten der Substanz, wir haben gleich bleibend ungefähr 250 Langsamfahrstellen, die werden nicht mehr und nicht weniger, da kommen welche dazu und da werden wieder welche weggemacht. Ich sag das mal ganz schlicht: Leute, die so etwas sagen, die machen da schlicht üble Nachrede und das ist absoluter Quatsch...“

Wir haben nur einen Teil des Schienennetzes, nämlich den La-Bereich Süd, anhand der La Hefte der DB Netz AG für die 30. Kw 2004 und 2005 untersucht. Das Ergebnis ist niederschmetternd:

Anzahl aller ausgewiesenen Geschwindigkeitseinbrüche	2004: 266	2005: 352 (+32,3%)
Länge aller ausgewiesenen Geschwindigkeitseinbrüche	2004: 260,83 km	2005: 286,53 km (+9,8%)

Es muss davon ausgegangen werden, dass es eine Dunkelziffer von zusätzlichen La Stellen gibt, die jedoch bei Fahrplanwechsel Bestandteil des Jahresfahrplans geworden sind. Diese La Stellen sind nicht beseitigt worden, erscheinen aber auch nicht mehr in den wöchentlichen La Heften. Sie verlängern aber die fahrplanmäßige Fahrzeit, führen allerdings nicht mehr zu Verspätungen, denn die verlängerte Fahrzeit wird durch den angepassten Fahrplan legitimiert. Die Pünktlichkeit der DB AG ist folglich ein relativer Begriff, der keine Rückschlüsse auf den Zustand der Schieneninfrastruktur zulässt.

Nach unseren Ermittlungen, die sich nur auf das Schienennetz in Baden Württemberg und Bayern beziehen, ist die Behauptung von Herrn Mehdorn, es gäbe nur ca. 250 Langsamfahrstellen im deutschen Schienennetz, grob falsch. Seine oben zitierten Anschuldigungen sind ungerechtfertigt, um das einmal diplomatisch auszudrücken.

Die erhebliche und ansteigende Anzahl von Langsamfahrstellen ist ein Indiz dafür, dass die Schieneninfrastruktur von der DB AG vernachlässigt wird. Damit werden unsere schlimmsten Befürchtungen bestätigt. Der Verdacht kann nicht vollständig von der Hand gewiesen werden, dass die hohen Aufwendungen der DB AG für die Erhaltung der deutschen Schieneninfrastruktur dem Ziel eines schnellen Börsengangs des integrierten DB Konzerns entgegenstehen und deshalb unterlassen werden.

In diesem Zusammenhang muss konstatiert werden, dass die Finanzierung der DB Netz AG durch den Bund kontraproduktiv wirkt: Es lohnt sich für die DB AG, insbesondere im Hinblick auf einen bevorstehenden Börsengang, Instandhaltung auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren, da bei völligem Verschleiß Ersatzinvestitionen erforderlich werden, dessen Finanzierung aus Haushaltsmitteln erfolgt.

Ich rege deshalb an, dass Ihr Haus sich des Problems der Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur annimmt. Dafür ist es erforderlich, dass Transparenz über den Zustand der Infrastruktur hergestellt wird. Es geht dem Netzwerk Privatbahnen nicht darum, die DB Netz schlecht zu reden oder zu schreiben. Vielmehr geht es darum, den einst hervorragenden Standortvorteil Deutschlands, der maßgeblich von der Schieneninfrastruktur geprägt ist, zu erhalten. Vernachlässigung bei der Erhaltung der Infrastruktur führen zu schweren Standortnachteilen und belasten die Staatsfinanzen am Ende überproportional.

Wir würden es begrüßen, wenn Ihr Haus dafür sorgen würde, dass jedes Jahr ein Eisenbahn Infrastrukturbericht von unabhängigen Experten erstellt wird, vergleichbar mit dem Gutachten der Monopolkommission über den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene (§ 36 AEG). In diesem Eisenbahn Infrastrukturbericht sollte periodisch untersucht werden:

Betriebs- und Erhaltungszustand der Infrastruktur
Leistungsfähigkeit und Kapazitätsveränderung der Infrastruktur

Wir sind gerne bereit, an der präzisen Artikulierung des dahingehenden Auftrags und an der Bearbeitung der Fragestellungen tatkräftig mitzuwirken.

In Erwartung Ihrer Stellungnahme zu den hier geschilderten besorgniserregenden Tatsachen, Befürchtungen und Vorschlägen,

mit freundlichen Grüßen

Arthur-Iren Martini
Geschäftsführer

Anlage: Tabelle La- Vergleich La Bereich Süd, 30.Kw 2004/2005
Auswertung der Ergebnisse

Kopie mit gleicher Post

Herrn Dipl.-Ing. Armin Keppel
Präsident
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstrasse 49
D - 53119 Bonn

Herrn Dr. Werner Müller
Vorsitzenden des Aufsichtsrates der DB AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Herrn Hartmut Mehdorn
Vorstandsvorsitzender
DB AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Der Vorsitzende
Platz der Republik 1
11011 Berlin