

Bericht zu TOP 7.3 der Verkehrsministerkonferenz am 06./07. April 2005 in Berlin „Abbau von Netzinfrastruktur durch die DB Netz AG“

Presseberichten zufolge soll die derzeitige Finanzlage die DB Netz AG zu der Überlegung veranlasst haben, bundesweit das vorhandene Netz um ca. 5200 km (also um rd. 14%) Strecken, „die für das Netz nicht auskömmlich sind“, (§11 AEG) auszudünnen. Daneben sollen der Berichterstattung zufolge rd. 26% der vorhandenen Kreuzungen und Weichen zurückgebaut werden. Hiervon wären auch Strecken betroffen, auf denen die Länder SPNV bestellen. Maßgeblich hierfür seien rein betriebswirtschaftliche Gründe, dass nämlich die Streckensanierungen bzw. – Instandhaltungen durch die erzielbaren Trassenerlöse nicht gedeckt seien.

Der schlechte Zustand eines Teils des Schienennetzes, der vor allem schwachströmige Strecken des ländlichen Raumes betrifft, in denen oftmals die Länder überhaupt erst den SPNV entwickeln, wurde durch die jahre- bzw. jahrzehntelang unterlassenen Instandhaltungen hervorgerufen und wird durch die Finanzlage des Bundes verschärft. Es besteht die Gefahr, dass Stilllegungen aufgrund eines besonderen Sanierungsbedarfs – insbesondere Brücken – zu einem Zufallsnetz führen. Das kann nicht im öffentlichen Interesse liegen. Weiter kommt hinzu, dass erforderliche Sanierungsmaßnahmen oft deshalb scheitern, weil die DB Netz AG den nach dem Regelwerk der DB AG höchstmöglichen Standard zugrundelegt. Eine Entzerrung des Problems könnte bereits dadurch entstehen, daß Sanierung und Betrieb dieser Schwachlaststrecken auf der Grundlage der EBO, also auf einem technischen Stand wie bei den NE – Bahnen erfolgt.

Der Bund ist Eigentümer der Bahn. Es ist daher Aufgabe des Bundes sicherzustellen, daß das Netz in einem fahrbaren Zustand erhalten wird. Ihm obliegt die Gemeinwohlverpflichtung für das Netz. Nach der derzeitigen Haushaltslinie des Bundes ist für einen Betrag von 800 Mio. € für den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur sowohl eine fachliche Planung in Form des Bundesverkehrswegeplanes als auch eine gesetzliche Verankerung im

Bundesschienenwegeausbau-Gesetz vorhanden. Für den wesentlich größeren Betrag von 2,5 Mio. € zur Bestandsnetzsanierung und damit zum Erhalt von Strecken sind planerische Konzepte dagegen derzeit noch nicht erkennbar. Nach eigenen Angaben befindet sich der Bund momentan in Verhandlungen mit der DB AG über eine Finanzierungsvereinbarung zur Sicherung des bundesweiten Schienennetzes. Eine Aussage zu der künftigen Struktur des Netzes wäre daher notwendig.

Nach §8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz sind für Maßnahmen, die vorwiegend dem Nahverkehr dienen, 20 % der investiven Mittel vorzusehen. Da die Länder als Aufgabenträger für den SPNV großes Interesse an einer intakten Schieneninfrastruktur haben, sind die Maßnahmen mit den Ländern abzustimmen. Die Länder haben daher ein vitales Interesse an der Einbeziehung in diese Verhandlungen.