



Welches Netz wollen wir uns leisten?

Schlaglöcher und Geldverschiebung

Die Börsenbahn kann den Bestand des Netzes nicht sicherstellen

➤ Während Bundeskanzler Schröder immer noch für den Börsengang der Deutschen Bahn AG plädiert, ziehen die Finanz- und Wirtschaftspolitiker die Schwellen unter den Schienen weg, auf denen die Züge fahren. Noch sind es Einzelfälle, in denen die Fahrpläne wegen fehlender Gelder nicht mehr gewährleistet werden. Unverkäufliche Fahrplanangebote und die Stilllegung von Strecken unter dem rollenden Rad sind die Symptome, willkürliche Wirkungen ohne politische Legitimation die Folge.

„Den Mist bestellen wir nicht!“

Nein, so ist es von den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs in Erfurt und Magdeburg nicht überliefert, weder gedruckt noch gesprochen. Aber so war es gemeint, was die Verantwortlichen der DB AG zu hören bekamen, als sie die Fahrplänenwürfe für die Bahnlinie zwischen Halle und Kassel für 2005 vorstellten.

Die Bahnlinie von Halle nach Kassel war die erste, die nach der Wende mit dem Grenzübergang Eichenberg – Arenshausen wiederhergestellt wurde. Sie ist die wichtigste Güterrollbahn zwischen Berlin, dem Chemiestandort Halle-Bitterfeld und dem Rhein-Main-Raum und dementsprechend

stark mit Güterzügen belastet. Im Reisezugverkehr hatte der Interregio nach der Wiederherstellung einen kurzen Auftritt und wurde durch den zweistündlich verkehrenden Regionalexpress Halle – Kassel abgelöst.

Noch sind die Probleme der Streckenqualität nicht recht im Fahrplan sichtbar geworden, weil die ursprünglichen Fahrzeiten großzügig bemessen waren. Doch nunmehr sind die Möglichkeiten, die Zuschläge für Langsamfahrstellen im Fahrplan unterzubringen, offenbar erschöpft, sodass die Aufgabenträger den Weg in die Öffentlichkeit gesucht haben. Mit Erfolg, versteht sich – denn nur so ist der interne Verteilungskampf um die knapp werdenden Mittel zu gewinnen.

Drohende Einschnitte im Regionalexpressverkehr Halle – Kassel

**Aufgabenträger verständigten sich zu Bahnstrecke
Halle (Saale) – Kassel
Drohende Einschnitte im Regionalexpressverkehr**

Erfurt/Magdeburg. Bislang befürchtete schwer wiegende Einschränkungen auf der Eisenbahnstrecke Halle (Saale) – Kassel scheinen vorerst abgewendet. Nachdem die DB Netz AG für den ab Dezember 2004 gültigen Fahrplan erhebliche Fahrzeitverlängerungen angekündigt hatte, konnte nun das Schlimmste vermieden werden.

NASA-Geschäftsführer Dr. Menke erklärt: „Die Bahntochter hat die Gleise so sehr vernachlässigt, dass sich die Reisezeit jedes Jahr um einige Minuten verlängerte. Erste Fahrplanentwürfe für 2004/2005 brachten das Fass nun zum Überlaufen. Nochmals fünf Minuten mehr – und der Regionalexpress Halle – Kassel wäre auf den dicht belegten Gleisen nicht mehr unterzubringen gewesen.“

Zur Lösung des Problems auf der für das Eichsfeld, den Südharz und das Mansfelder Land wichtigen Bahnstrecke verständigten sich die Aufgabenträger und Besteller des Schienenpersonennahverkehrs – der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) sowie die Nahverkehrsservicegesellschaften Thüringen und Sachsen-Anhalt (NVS und NASA) – folgendermaßen über den ab Dezember 2004 gültigen Fahrplan:

Die Regionalexpressverbindung (RE) Halle (Saale) – Kassel wird aufrechterhalten. Um trotz verlängerter Fahrzeiten die Existenz des RE zu sichern, ist es notwendig, vorübergehend auf die Halte Bleicherode Ost und Wolkramshausen zu verzichten. Die eingesparte Zeit ist erforderlich, um auf der dicht befahrenen Strecke Anschlüsse unter anderem in Kassel, Sangerhausen, Halle zu gewährleisten. Diese Halte werden weiterhin durch die Regionalbahn bedient.

„Dies akzeptieren wir jedoch nur, wenn im Jahr 2005 endlich die zugesagte Sanierung der betroffenen Streckenabschnitte erfolgt“, betonte Otto Mayer, Geschäftsführer der NVS Thüringen. „Die DB Netz AG hält uns hier – wie bei der Geschwindigkeitsherabsetzung zwischen Gebra und Sollstedt auf 30 km/h – schon seit Jahren hin. Das ist nicht mehr hinnehmbar.“

Dr. Rudolf Menke, Geschäftsführer der NASA GmbH, erinnerte daran, dass schon seit Jahren die angestrebten Geschwindigkeiten nicht erreicht werden, sondern im Gegenteil auf Teilabschnitten sogar noch herabgesetzt worden seien. „Der im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vorgesehene Ausbau der Strecke auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h wurde bisher noch immer nicht abgeschlossen. Wir erwarten von der DB Netz AG nun rasches Handeln. Sonst stehen wir möglicherweise in einem Jahr vor noch extremeren Problemen!“

*Aus der gemeinsamen Presseerklärung Nr. 04/23 vom 06.04.2004
der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH und
der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH*

Pünktlichkeit nach Börsenbahn-Art

Was an der Strecke Halle – Kassel an die Öffentlichkeit drang, spielt sich landauf, landab bei den Aufgabenträgern täglich ab. Pünktlichkeit ist nach dem Verspätungs-Herbst 2003 Chefsache bei der DB. Und Pünktlichkeit kann man ganz einfach mit vordergründigen Tricks erreichen: Indem man langsamer fährt und keine Anschlüsse mehr einhält, anstatt die Ursachen zu beheben und die Strecke zu beschleunigen. Mit Fahrplanentwürfen, die nach diesem Prinzip geschrieben wurden, tauchten die DB-Vertreter überall in Deutschland in den Büros der Besteller auf. Die Aufgabenträger merkten schnell, dass nur die Drohung wirkt, diese Fahrpläne gar nicht erst zu bestellen. Inzwischen wird hinter verschlossenen Türen weiter gepokert. Was dabei heraus und in die nächsten Fahrpläne hineinkommt, ist noch völlig offen.

Stilllegung unterm rollenden Rad

Unterdessen trennt DB-Netz sich konsequent von Bahnlinien, die keine Wirtschaftlichkeit mehr versprechen. Sogar trotz vorliegender Bestellungen werden Bahnlinien zur Abgabe an andere Unternehmen ausgeschrieben. Ursachen sind entweder die angekündigte Abbestellung des Personenverkehrs wie beispielsweise bei der Strecke von Scharzfeld nach Bad Lauterberg am Südharz oder anstehende Investitionen wie an den Strecken Pratau – Bad Schmiedeberg in Sachsen-Anhalt oder der Pfefferminzbahn oder der Kyffhäuserbahn in Thüringen. Aber auch die Bahnlinie Ebersdorf-Friesau – Unterlemnitz, die viermal täglich von einem Güterzug befahren wird, findet sich auf der Abgabeliste. Was sich in den Jahren 1997 bis 2000 als Welle illegaler Streckenstilllegungen abspielte, setzt sich nun mit den Mitteln des legalen Stilllegungsverfahrens fort: Sobald Investitionen anstehen, wird die Strecke ab- oder aufgegeben. Eine politische Entscheidung findet darüber nicht statt. Allenfalls haben die Bundesländer genau drei Monate Zeit, um die Strecke zu kaufen – so bestimmt es das Allgemeine Eisenbahngesetz.

Regionalfaktoren für die Katz

Dass einige schwach befahrene Bahnlinien mit den Einnahmen aus dem Trassenpreissystem der DB nicht erhalten und instand





▲ Die DB-Tochter Harzbahn soll bis 2018 nach Bad Schmiedeberg fahren. Ob es noch betriebsfähige Gleise dorthin gibt, entscheidet sich in den nächsten Wochen. DB-Netz hat die Strecke zur Abgabe ausgeschrieben und fast eine Million Euro Regionalfaktoren verschwinden aus der Region.

◀ Werbung am Regionalexpress Halle – Kassel – für immer längere Fahrzeiten?

gesetzt werden können, ist kein Geheimnis. Mit „Regionalfaktoren“ sollten zusätzliche Mittel beschafft werden, um die Strecken modernisieren zu können. Doch was geschieht jetzt mit der Strecke Pratau – Bad Schmiedeberg? Fast eine Million Euro Regionalfaktoren hat die DB kassiert, modernisiert wird nichts, stattdessen wird die Strecke nun zur Abgabe an andere Eisenbahnunternehmen ausgeschrieben, und das, obwohl der derzeitige Verkehr bis 2018 gesichert ist. Gerade hat die DB-Tochter DB-Harzbahn die Ausschreibung gewonnen, die auch die Strecke nach Bad Schmiedeberg betrifft.

Börsenbahn-Netz ohne politische Verantwortung

Im Jahre 1997 begann die Deutsche Bahn AG, Strecken illegal stillzulegen, nachdem sie die Unterhaltung vernachlässigt und die Schienen abgewirtschaftet hatte. Nur etwa die Hälfte der Strecken ist

inzwischen saniert oder soll noch saniert werden – ohne politische Kontrolle hat die DB Fakten geschaffen. Das wird sich wiederholen, jetzt mit legalen Mitteln. Ganz aktuell auf der Abschussliste stehen grenzüberschreitende Bahnlinien aus der Oberlausitz nach Polen und Tschechien. Die Aufgabenträger können zwar Zugfahrten bestellen, haben aber keinerlei Kontrolle über die Verwendung der Entgelte. Die DB kann mit dem Geld andere Löcher stopfen, aber auch unkontrolliert verschwenden (wie ein Gutachten der BAG-SPNV nachweist) und führt die Strecken einer legalen Stilllegung zu, während die Züge noch darauf rollen. Das entspricht der Absicht der Bahnreform des Jahres 1994.

So kann man eine teure, langlebige Infrastruktur nicht betreiben und erhalten. Würden die Straßen so verantwortet, dann wimmelte es nur von Schlaglöchern.

(red)