



Fotos: Engel (5)

Die gesetz - mäßige Bahn:

Tempo 30 ist schnell genug

Keine wirksame Handhabe gegen Vernachlässigung

> *Dienen Schienenwege der Öffentlichkeit? Und wenn ja: Welchen Einfluss hat die öffentliche Hand, um diese Zweckbestimmung zu sichern? Im Kyffhäuserkreis führt die Deutsche Bahn AG vor, wie hilflos sich der Staat mit der Bahnreform von 1994 gemacht hat. Tempo 30 genügt für die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften. Infrastrukturunternehmen können Bahnlinien bis zur Unbrauchbarkeit abwirtschaften, um sie dann den Ländern und Kommunen vor die Füße zu werfen – ohne gegen Gesetz und Recht zu verstoßen. Auch die im Gesetzgebungsverfahren befindliche Novelle zum Eisenbahnrecht wird daran nicht viel ändern: Ein wirksames Instrument zur Sicherung der Qualität des Schienennetzes fehlt weiterhin. Zugleich fordert DB-Chef Mehdorn aber die Zusicherung von Milliardenbeträgen für das Schienennetz aus Steuermitteln – um sie dann ohne jede volkswirtschaftliche Verantwortung auszugeben und die Dividenden der Aktionäre zu sichern.*

■ Im Kyffhäuser schläft Barbarossa

Nach der Sage schläft Kaiser Barbarossa mit seinem Hofstaat in einer Höhle im Kyffhäuser und wartet auf bessere Zeiten. Doch die Zeit ist weitergegangen, und so kam auch die Eisenbahn zum Kyffhäuser: von Sondershausen an der Bahnlinie Erfurt – Nordhausen führt sie nach Bad

Frankenhausen und weiter bis Bretleben an der Verbindung Erfurt – Magdeburg. Abseits der großen Verkehrslinien hat die Kyffhäuserbahn nur lokale Bedeutung, die DDR hat sie so marode hinterlassen wie so viele Bahnlinien – abgenutzt bis kurz vor dem Zusammenbruch.

Im Rahmen des „großen“ Verkehrsvertrags mit der Deutschen Bahn AG, unterzeichnet von Bahnchef Hartmut Mehdorn höchstpersönlich, hat der Freistaat Thüringen den Nahverkehr im bisherigen Umfang bis 2011 bestellt: neun Züge je Richtung, Reisezeit 55 Minuten für 32 Kilometer. Die Züge fahren hier schon immer so langsam. Aufgrund der Bestellung verbreiteten DB und Landesregierung eine trügerische Sicherheit, die Bahnlinie sei bis 2011 gesichert.

■ Der Messzug schläft nicht

Am 6. Oktober 2004 kam der Messzug und vermaß das Gleis, das auf zerbröselnden Schwellen liegt. Ergebnis: unzulässige Gleislage. Zum 1. November wurde der Zugverkehr eingestellt – „bis auf weiteres“, wie es hieß. Diesmal schlief auch das Eisenbahn-Bundesamt nicht und erlegte der Deutsche Bahn die Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit auf. Während die Mitarbeiter von DB Regio wieder eines ihrer Einsatzfelder verschwinden sahen, hatte DB Netz eilends einen Stilllegungsantrag gestellt. Dieser wurde im Dezember 2004 durch das Eisenbahnbundesamt mit der Begründung zurückgewiesen, die DB habe die Unwirt-



Barbarossa schläft, der Messzug nicht. Die Deutsche Bahn AG statuiert wieder einmal ein Exempel: Zugkreuzung in Bad Frankenhausen.

schaftlichkeit nicht ausreichend dargelegt. Mittlerweile hat die DB Widerspruch eingelegt, sodass das Verfahren in der Schwebe ist.

■ Nur ein Notfahrplan

DB Netz blieb aber erst einmal nichts anderes übrig, als 80.000 Euro zu investieren und die Betriebsfähigkeit wieder herzustellen – notdürftig.

Seit dem 15. November rollen wieder Züge – aber nur nach einem Notfahrplan. Die Fahrzeit von Sondershausen bis Bretleben hat sich von 55 auf 80 Minuten verlängert. Die Anzahl der Züge wurde von neun auf sieben Zugpaare reduziert – der letzte Zug fährt lange vor Einbruch der Dunkelheit. DB Netz kann so am Stellwerkspersonal wieder einsparen, was in die Reparatur gesteckt wurde.

Der Kyffhäuserkreis kämpft um den Erhalt der Strecke, denn die Kreisstadt Bad Frankenhausen würde ihren Bahnanschluss sonst ganz verlieren. Mit großem Geld kann der Kreis jedoch nicht winken. Zwar gibt es Unternehmen, die sich als Interessenten für die Übernahme gemeldet haben, aber auch sie müssen rechnen – ohne langfristige



Abfahrt nach Sondershausen in Bretleben: Diese „Ferkeltaxe“ aus der Reichsbahnzeit brauchte nur 55 Minuten. Jetzt fahren neue Triebwagen und die Fahrzeit beträgt fortschrittliche 80 Minuten.

Zusagen und Investitionszuschüsse können auch sie nicht zaubern.

■ Unselige Erinnerungen

Der Vorgang weckt unselige Erinnerungen an die erste illegale Stilllegung in den neuen Ländern: Der schadhafte Oberbau lasse keinen sicheren Zugverkehr mehr zu, daher sei die 81 Kilometer lange Bahnlinie Eisfeld – Sonneberg – Probstzella mit sofortiger Wirkung zu sperren, erklärte die DB unmittelbar nach einer Gleismessfahrt am 22. Januar 1997.

Was dann folgte, war ein unseliges Hickhack zwischen dem Land Thüringen und der Deutschen Bahn AG. Das Eisenbahn-Bundesamt erließ Verfügungen zur Wiederherstellung, die von der DB nicht oder nur schleppend und teilweise befolgt wurden. Der Bund weigerte sich, seiner Pflicht zum Erhalt der Infrastruktur nachzukommen. Die DB AG



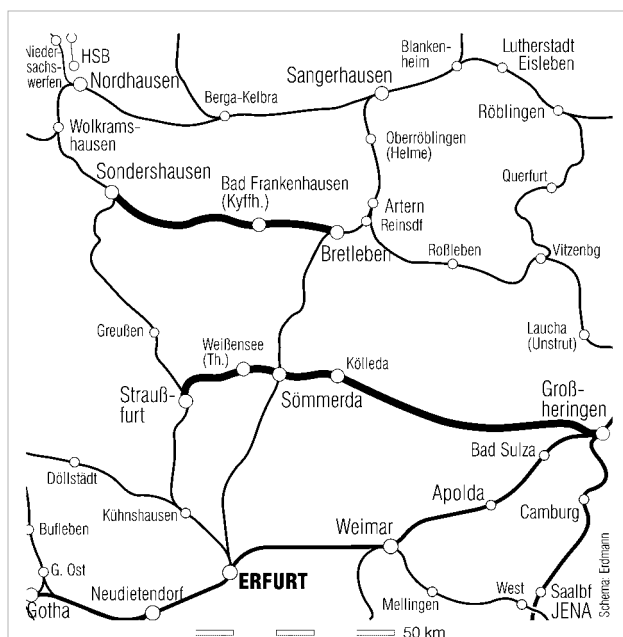
Die Erinnerung ist noch wach: 1997 legte die DB das Sonneberger Netz illegal still. Die Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft hat daraus mit Landesmitteln ein Vorzeigeprojekt gemacht. Bahnhof Rauenstein.

konnte schließlich zur Abgabe des Streckenabschnitts Eisfeld – Sonneberg – Ernstthal am Rennsteig veranlasst werden, die Landesregierung sorgte dafür, dass auch noch der schon stillgelegte Abschnitt bis Neuhaus am Rennweg verkauft wurde, die Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft übernahm die Infrastruktur – und schuf mit Landeshilfe ein Vorzeigestück für die erfolgreiche Regionalisierung der Infrastruktur.

Der einzige Unterschied zum Schmierstück, das die DB AG jetzt am Kyffhäuser aufführt: Nach der illegalen Stilllegung hatte die Nahverkehrsservicegesellschaft des Landes den Personenverkehr ausgeschrieben und an die Südthüringenbahn vergeben. Das veranlasste die DB, jedes kommerzielle Interesse an der Reparatur der Strecke zu verneinen. Am Kyffhäuser hat die DB AG den Auftrag für den Verkehr selbst bekommen, zusammen mit einem rechtlich umstrittenen Großauftrag. Aber die Hauptsache ist für die DB, dass sie den Großauftrag in der Tasche hat. Ansonsten zählen nur die Buchstaben des Vertrags – und nicht das Vertrauen in die Verlässlichkeit eines Unternehmens. Denn bestellt hat das Land Thüringen nur den Verkehr bei DB Regio, nicht die Trassen bei DB Netz. Auf wessen Schienen DB Regio



Schieneverkehr auf Jahre bestellt – Strecke dennoch unwirtschaftlich? Bahnlinie Wittenberg – Bad Schmiedeberg.



fährt und ob DB Regio überhaupt fahren kann, dafür hat die Deutsche Bahn AG keine Gewähr übernommen.

■ Kein Einzelfall

Die Kyffhäuserbahn ist kein Einzelfall. Von der schon einmal teilweise illegal stillgelegten Strecke Gotha – Gräfenroda liegen erneut aktuelle Meldungen vor, dass dort Weichen nicht repariert und Langsamfahrstellen nicht beseitigt werden. Daher droht auch dort ein Notfahrplan, nach dem die Züge aufgrund verlängerter Fahrzeiten nur noch zweistündlich fahren können. An der Bahnlinie Halle – Kassel wurden Langsamfahrstellen nicht beseitigt, sodass Halte gestrichen werden mussten. Auch aus anderen Bundesländern liegen ähnliche Meldungen vor.

■ „Regionalfaktoren“ ohne Wirkung

Die mehr oder weniger illegale Stilllegung von Bahnlinien hat bei der DB AG durchaus Methode – obwohl die rechnerische Wirtschaftlichkeit vieler Regionalstrecken durch die Einführung eines „Regionalfaktoren“ genannten Zuschlags auf die „normalen“ Trassenpreise erheblich verbessert wurde. Für eine weitere Bahnlinie, auf der auf Jahre hinaus der Schienenverkehr bestellt ist, liegt der Redaktion der Entwurf eines Pachtvertrags zwischen der DB AG und einem anderen Unternehmen vor. Wesentliche Begründung für die Verpachtung weit vor Ablauf des Verkehrsvertrags, der gerade erst mit einer DB-Tochter unterzeichnet wurde: Der Verkehrsvertrag sehe das Recht zur vorzeitigen Abbestellung vor, und mit der Abbestellung dieser Linie sei wegen der geringen Nachfrage zu rechnen. Deshalb seien Investitionen unwirtschaftlich. Daher soll die Strecke verpachtet werden. Die mit althergebrachter Technik „ausgestattete“ Linie von 30 Kilometern Länge hat sieben Arbeitsplätze allein im Stellwerksdienst, sodass der Interessent auch gleich noch das Personal übernehmen soll.

■ Unredliche Politik

Während die Deutsche Bahn AG konsequent ihre Aufgabe erfüllt, das Unternehmen – auf Kosten des Steuerzahlers – börsenfähig zu machen, schieben sich Bundesregierung, Länder und Aufgabenträger die Verantwortung gegenseitig zu.

Der Aufgabenträger des Landes für den Schienenpersonenverkehr hat seine Pflicht getan und Schienenpersonenverkehr bestellt. Für Strukturfragen ist der Aufgabenträger nicht zuständig und für den Erhalt der Bundesschienenwege auch nicht. Die Finanzierung erfolgt aus den Regionalisierungsmitteln, über die demnächst neu verhandelt wird. Während Verkehrsverträge auf zehn bis 15 Jahre angelegt sind und DB Netz Investitionen von einer 20-jährigen Zusage ihrer
Lesen Sie auf Seite 9 weiter.

Die schwarze Liste

Kursbuch	Strecke	Länge	illegale Stilllegung	aktueller Stand
184	Rövershagen – Graal-Müritz	12 km	Schienerersatzverkehr seit 1993	wieder in Betrieb seit Dezember 2004
(209.52)	Brandenburg – Belzig	30 km	seit 1.12.2000 Busverkehr	Personenverkehr abbestellt
234	Bautzen – Hoyerswerda	40,7 km	seit 30.5.1999 Busverkehr	Personenverkehr abbestellt
(319)	(Halberstadt –) Nienhagen – Dedeleben	27 km	Sperrung seit 1. April 2000	Schienerersatzverkehr zum 1.10.2002 abbestellt, Stilllegung 1.8.2001, Trassensicherung durch Land
439	Willingen – Korbach	23 km	gesperrt seit 1.11.1999	nach Sanierung von Viadukten in Betrieb seit Dezember 2003 (Kurahessenbahn)
514	Freiberg – Holzgau	30,7 km	Mai 2000 Sperrung durch Übernahme abgewendet	Übernahme durch RPE, Wiedereröffnung 25.11.2000
517	Wolkenstein – Bärenstein	30 km	28.5.2000 Sperrung Wolkenstein – Thermalbad Wiesenbad: „Höchstgeschwindigkeit“ 0 km/h	Wiedereröffnung 2003/2004 (Erzgebirgsnetz)
519	Pockau Lengfeld – Marienberg	12,3 km	mehrfach Hochwasserschäden	Wiederaufbau begonnen (Erzgebirgsnetz)
(526)	Wittgersdorf – Oberfrohna	8 km	1999 unbefahrbar	Stilllegung 31.5.2000
(529)	Rochlitz – Großbothen	18 km	Defekte Weiche in Rochlitz seit November 1994	Nach Hochwasserschäden am 31.8.2004 stillgelegt
(542)	Wünschendorf – Werdau	29,8 km	seit 30.5.1999 RE Gera – Zwickau wegen unzumutbarer Fahrzeiten eingestellt	zugunsten Ausbau der Strecke über Göschwitz aufgegeben
562	Rudolstadt – Rottenbach – Katzhütte	52 km	teilweise seit 1.10.1999 gesperrt, kurz darauf Gesamtverkehr eingestellt	Wiederinbetriebnahme 15.12.2002 durch OSB
(564)	Ernstthal – Probstzella	23,2 km	gesperrt seit 22.01.1997	Schienerersatzverkehr abbestellt
564	Sonneberg – Lauscha – Ernstthal	25,4 km	gesperrt seit 22.01.1997	Abgabe an ThE, Wiederinbetriebnahme 15.12.2002
(566)	Ilmenau Bad – Schleusingen – Themar	41,5 km	gesperrt seit 24.05.1998 / 16.6.1998	Schienerersatzverkehr abbestellt Übernahme durch Rennsteigbahn
569	Eisfeld – Sonneberg	32,9 km	gesperrt seit 22.01.1997	Abgabe an ThE, Wiederinbetriebnahme 3.10.2002
572	Crawinkel – Gräfenroda	10,4 km	gesperrt seit 28.06.1998	seit 2003 wieder in Betrieb
862	Weidenberg – Warmensteinach	9 km	gesperrt seit 31.12.1992	Abgabe DRE, bis Weidenberg in Betrieb
948	Wasserburg Bf – Wasserburg Stadt	4,4 km	gesperrt seit 1987, Hochwasserschäden	2004 durch Stadt Wasserburg übernommen

Stand 1.2.2005

Die Bilanz: Fast 500 km Schienennetz wurden von der DB ohne Stilllegungsverfahren außer Betrieb gesetzt. Etwa 220 km sind inzwischen wieder im Personenverkehr in Betrieb oder im Bau.

Mehr als die Hälfte steht hingegen für den öffentlichen Personenverkehr nicht mehr zur Verfügung, etwa 200 km sind endgültig stillgelegt und verloren.

→ Einnahmen abhängig macht, sind die Regionalisierungsmittel nur bis 2007 gesichert. Wenn sie gekürzt werden, muss das irgendwie weitergegeben werden. Die DB weiß schon heute, was dann geschieht, und nimmt die dann erforderlichen Entscheidungen – eigenmächtig und ohne politische Rechtfertigung – vorweg. Den Letzten beißen die Hunde – oder besser gesagt: die Schienenwege in der Region.

Die politische Kontroverse, die hinter dieser Auseinandersetzung steht, ist hinreichend bekannt: Die Erhaltung des (Bundes-)Schienennetzes ist Sache des Bundes. Das steht in Artikel 87e des Grundgesetzes. Doch die Bundesregierung beschränkt sich darauf, mit Mitteln des Schienenwegeausbaugesetzes diese Pflicht zu erfüllen. Für die Not leidende regionale Infrastruktur nützt das wenig, wenn der laufende Unterhalt nicht durch Trassenentgelte gesichert ist. Zwischen 30.000 und 50.000 Euro pro Streckenkilometer und Jahr müssen zusammenkommen, um eine Bahnlinie für den Personenverkehr angemessen zu unterhalten. Güter kann man auch noch unter diesem Niveau fahren – notfalls im Schnecken tempo. Aber irgendwann kommt auf jeder Strecke, auf der die laufenden Trassenentgelte nicht ausreichen, der Tag der Wahrheit: Wird investiert oder wird die Strecke geschlossen? Und dieser Tag der Wahrheit kommt mit einer Frist zur Entscheidung binnen drei Monaten – auch, wenn noch zahlreiche Züge rollen.

■ Plötzlich kommt das Aus

Und die Beantwortung dieser Frage gestaltet sich aus der Sicht eines großen, börsenorientierten Unternehmens ganz einfach: Den größten wirtschaftlichen Effekt erzielt man, wenn man kassiert bis zum technischen K.o. Das macht der Gesetzgeber den Infrastrukturunternehmen ganz einfach: Stellt das Unternehmen fest, dass die Strecke unwirtschaftlich sei, so kann die Abgabe nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes ausgeschrieben werden. Ganze drei Monate bleiben dann noch für Interessenten, sich zu melden. Und da diese nur selten ohne öffentliche Mittel die Schienenwege wieder instand setzen können, werden die Bahnlinien entweder stillgelegt oder roten – im Besitz eines wagemutigen Unternehmers – über Jahre vor sich hin.

■ Netzrisiko privatwirtschaftlich tragbar?

Ist das wirtschaftliche Risiko einer langlebigen, teuren Infrastruktur privatwirtschaftlich überhaupt tragbar? Nirgends zeigt es sich besser als am Beispiel des Brandleitertunnels auf der Bahnlinie zwischen Erfurt und Würzburg: Nach einem Jahrhundert wird sichtbar, dass schon beim Bau gefuscht wurde. Kein Unternehmer weiß genau, welche Risiken er übernimmt, wenn er eine Strecke kauft oder pachtet. Auch die Deutsche Bahn AG weiß nicht, welche Risiken wirklich in ihrem Netz schlummern. Diese Risiken stecken vor allem im Unterbau, in Tunneln und Brücken, in geologischen Problemen – aber auch in der Prognose der Wirtschaftsentwicklung, der Entwicklung der Energiepreise, der demografischen Entwicklung, der Entwicklung der steuerlichen Rahmenbedingungen. Wer kann es sich als Unternehmer leisten, ein Risiko für Investitionen einzugehen, die ein weiteres Jahrhundert abgeschrieben werden sollen?

■ Mehdorn verlangt Subvention

Für ein börsennotiertes Unternehmen sind solche Risiken nicht tragbar. Durchaus zu Recht verlangt DB-Chef Hartmut Mehdorn die Absicherung von 2,5 Milliarden Euro jährlich für das Schienennetz als Minimum für den Börsengang. Damit allerdings begibt er sich auf politisches Glatteis. Denn seit der Subventionsabbau-Vereinbarung der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück gelten Mittel für das Schienennetz als Subvention – und Subventionen müssen abgebaut werden. Solange ein Unternehmen, das Dividenden zahlen will, Staatsgelder verlangt, geht kein Weg daran vorbei, dass es sich dabei um Subventionen handelt. Erst, wenn wieder klar ist, dass Schienenwege eine öffentliche Infrastruktur sind, die nicht zum Erwirtschaften von Dividenden gebaut und unterhalten werden, wird sich das ändern. So steckt Mehdorn in einer selbst geschaffenen Falle, solange er das Schienennetz im Unternehmen halten will.

■ Das Recht ist ausgeschöpft

Zurück zur Kyffhäuserbahn. Mit der Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit sind die rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft. Denn der Gesetzgeber hat den Eisenbahnunternehmen keine Pflichten zum Erhalt der Strecken auferlegt. Deshalb konnte die DB AG auch auf die Idee kommen, eine „Höchstgeschwindigkeit null“ anzuordnen, und hatte damit nicht gegen die Buchstaben des Gesetzes verstoßen. Erst die Kunst der juristischen Auslegung vermochte aus § 14 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes – hier ist der diskriminierungsfreie Zugang aller Eisenbahnverkehrsunternehmen sichergestellt – herauszulesen, dass „Höchstgeschwindigkeit null“ keine Geschwindigkeit ist, sondern eine illegale Stilllegung.

Mit Tempo 30 – wie bei der Kyffhäuserbahn – ist aber allemal der Anspruch auf den diskriminierungsfreien Zugang erfüllt. Ob das attraktiv für die Fahrgäste oder die Güterbahn ist, ist rechtlich ohne Belang.

■ Flicker der Gleise reicht nicht

Eine attraktive Bahnlinie mit Zukunftsperspektive wird mit der Reparatur von ein paar Schwellen weder am Kyffhäuser noch andernorts geschaffen. Allein für die Wiederherstellung der Bahnlinie rechnet die DB AG 19,3 Mio. Euro. „30 von 32 Kilometern Strecke sind kaputt“ – das bestätigte auch Geschäftsführer Hartmut Sander von der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft. Um zu investieren, hat die DB AG eine Bestellgarantie für 20 Jahre gefordert. Diese wiederum hat das Land Thüringen für die Strecke bisher nicht abgegeben. Drei Gründe kommen dafür in Frage. Vielleicht braucht man Manövriermasse für den Fall, dass die Regionalisierungsmittel für den Schienennahverkehr gekürzt werden. Vielleicht ist dem Land DB Netz einfach zu teuer. Oder man traut der



Strecke keine ausreichende Perspektive zu. Keiner der Gründe ist offiziell bestätigt.

Mit der Bestellgarantie wäre es nicht getan, denn die DB würde damit nur den Standard der DDR-Zeit – Höchstgeschwindigkeit 50 bis 60 km/h – herstellen. Zukunftsfähig würde die Bahnlinie nur mit weiteren Investitionen in Strecken, Signale, Bahnübergänge und Stationen. Dann könnte mit zwei Fahrzeugen stündlich gefahren werden – doppelt so oft bei gleichen Betriebskosten. Auch heute sind schon zwei Triebwagen auf der Strecke unterwegs.

Wie also geht es weiter? Die Reparatur hat eine Atempause gebracht. Der Kreis ist bereit, Schülerverkehr auf die Bahn zu verlagern, wenn diese das nötige Angebot sicherstellen kann. Die Entscheidung der Landesregierung, den Busverkehr nicht mehr zentral zu finanzieren, wird diese Bereitschaft erheblich fördern. Interessenten für die Übernahme der Infrastruktur sind vorhanden, aber die Verhandlungen sind mühsam, der Ausgang ungewiss.

■ Aufgabenträger ohne Rechte

Die Aufgabenträger, die die Regionalisierungsmittel verwalten und damit letztlich das regionale Netz bezahlen, haben bisher keinerlei Rechte. Sie können die zur Abgabe ausgeschriebenen Bahnlinien nicht übernehmen, weil sie kein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen sind. Sie können die Trassen nicht bestellen und Rechte nicht geltend machen, weil sie kein Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Die Bundesländer haben über den Bundesrat durchgesetzt, dass sich das etwas bessert: Die zurzeit in der Beratung befindliche Novelle des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes sieht vor, dass die Aufgabenträger, Bund und Länder selbst Trassen bestellen und damit auch selbst mit den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen in Beziehung treten, notfalls auch klagen können.

Doch die Rechte beschränken sich darauf, den Zugang diskriminierungsfrei zu erhalten. Ein Recht auf Ausbau und Schaffung neuer Kapazitäten ist damit nicht verbunden, genauso wenig wie ein Recht darauf, dass die vereinbarten Trassenpreise zweckentsprechend in diese Strecke investiert werden.



Solche Bahnlinien sind keine Empfehlung für die Ansiedlung von Industriebetrieben.

Regionalisierung der Infrastruktur

Das muss geregelt werden:

- Neue Definition der Bundeseisenbahnen unabhängig vom Unternehmen Deutsche Bahn AG, analog zur Definition der Bundesstraßen
- Neuregelung der Finanzierung einschließlich Regionalisierungsmittel des Bundes für die regionale Infrastruktur
- Verwendung der Regionalisierungsmittel nach verkehrlichen Gesichtspunkten für alle Schienenwege des Nahverkehrs einschließlich Überleitung auf Straßenbahnen
- Planungsrecht der Länder hinsichtlich der Qualität der Infrastruktur
- Eingriffsrecht der Länder (z.B. durch Abgabepflicht der Unternehmen), wenn diese Anforderungen nicht erfüllt werden
- Rechtsrahmen für die Regelung des Trassenpreis- und Stationspreissystems
- Rechtsrahmen für die Trennung von Unter- und Oberbau
- Rechtsrahmen für die Ausschreibung des Unterhalts der Infrastruktur

Sie können im Konzern frei zum Stopfen von Löchern und Verlusten aus Fehlplanungen verwendet oder auch als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet werden. Denn, wie oben dargestellt: Tempo 30 genügt, und dem Gesetz ist Genüge getan.

■ Güterbahn ohne Chance

Noch schlechter steht es für die Güterbahnen und die verladende Wirtschaft. Sie haben keine öffentlichen Mittel, mit denen sie winken können. Wenn das Unternehmen meint, das sei wirtschaftlich, dann zuckelt der Güterzug mit Tempo 10 über rostende Schienen, faulende Schwellen, scheppernde Brücken und durch bröselnde Tunnel. Das ist von Rechts wegen völlig diskriminierungsfrei. Während Straßen für Industrieunternehmen auf ihren Druck hin schnell hergerichtet und oft auch neu gebaut werden, nützt es nicht einmal etwas, bei der Politik wegen der Schienenwege vorstellig zu werden; die Politiker haben nichts zu melden, die Verwaltungen keine Handhabe. Das ist – so wiederholt es die Bundesregierung stereotyp – Sache des Wirtschaftsunternehmens Bahn.

■ Pokern ist keine Lösung

Unter diesen Vorzeichen läuft am Kyffhäuser wieder einmal der Poker um eine Eisenbahnlinie, in dem keiner Farbe bekennt will. Bei der „Pfefferminzbahn“ von Großheringen nach Straußfurt ist er besser ausgefallen: Seit dem 1. März steht sie im Besitz der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft und wird nun saniert. Doch das Grundproblem der regionalen Infrastruktur wird damit nicht gelöst. Nur regionale Eigenverantwortung, eine gesicherte Finanzierung und bessere Rahmenbedingungen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern können zu einer Lösung führen.

Regionale Infrastruktur:

Löcher wie ein Sieb

Eine Momentaufnahme aus Thüringen

➤ *Über 100 Kilometer Langsamfahrstellen auf dem regionalen Netz: Das ist die Bilanz einer Aufstellung der Langsamfahrstellen im Schienennetz Thüringens. Betroffen sind nicht nur untergeordnete Regionalbahnen, sondern auch wichtige Regionalschnellverbindungen. Langsamfahrstellen sind in Thüringen mittlerweile fester Bestandteil des Fahrplans.*

Der Spitzenreiter: Gera – Saalfeld: Spitzenreiter in der Aufstellung der Langsamfahrstellen ist die Bahnlinie von Gera nach Saalfeld. Eine Viertelstunde Fahrzeit geht hier auf 67 Kilometern Strecke durch Oberbaumängel verloren, sie sind bereits fester Bestandteil der Fahrpläne. Rechnet man die dadurch verursachte Mehrarbeit des Zugpersonals zusammen, so kommen täglich zehn Stunden hinzu, das sind 3.600 Stunden im Jahr – Kosten: 100.000 Euro. Und die Fahrgäste eines Jahres verbringen zusammengerechnet 20 Jahre zusätzlich im Zug.

Erfurt – Nordhausen: Nicht viel besser ergeht es den Fahrgästen zwischen Erfurt und Nordhausen. Auch hier sind Oberbaumängel längst fester Bestandteil des Fahrplans. Fünf Minuten Fahrzeitverlängerung scheinen nicht viel zu sein, aber sie machen den Fahrplan auf der eingleisigen Strecke instabil.

Leinefelde – Gotha: Die mit hohem Aufwand für Neigetechnik und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaute Strecke wird vom Regionalexpress Göttingen – Erfurt – Chemnitz/Zwickau befahren. Bei Silberhausen war vor kurzem erst ein Damm weggerutscht und musste neu aufgebaut werden, aber das scheint kein einzigartiges Ereignis in

Thüringen zu sein. Denn statt 160 km/h lässt die Strecke abschnittsweise wieder nur Tempo 50 zu. Ist es Pfusch am Bau oder Pfusch bei der Planung? War der Ausbau nur Oberflächenkosmetik, ohne dass man alte Fehler und Probleme untersuchte und erkannte? Da die Neigetechnik in den Triebwagen der Baureihe 612 wegen der schadhafte Achswellen nicht eingesetzt werden kann, ist der Fahrplan ohnehin schon sehr eng und die drei Minuten Fahrzeitverlängerung machen sich bei der Pünktlichkeit nachteilig bemerkbar.

Pfusch am Bau? Von der Bahnlinie Weimar – Jena – Gera ist hinreichend bekannt, dass es bei den ersten Sanierungsmaßnahmen reichlich Pfusch gab. Hier sackte ein Damm mit dem zweiten, neu errichteten Gleis weg. Auch zwischen Nordhausen und Ellrich wurde saniert – und schon sackt das Gleis an anderer Stelle wieder weg.

DB Regio froh über regionale Infrastruktur: Auffällig ist, dass vor allem Strecken massiv betroffen sind, auf denen DB Regio allein unterwegs ist oder ihre Expresszüge den hochwertigen Verkehr besorgen. Wo Vogtlandbahn oder Erfurter Bahn allein fahren, findet man nur wenige Problemstellen, deren Beseitigung meistens auch einen höheren Aufwand verursacht, beispielsweise bei Brückenschäden. Offizielle Erklärungen dafür sind nicht bekannt. Nur im persönlichen Gespräch erfährt man von Vertretern von DB Regio, dass sie froh darüber sind, dass die Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft die „Pfefferminzbahn“ Großheringen – Straußfurt übernommen hat. Jetzt ist sicher, dass DB Regio dort bald wieder flott fahren kann. Nach dem Willen von DB Netz wäre Höchstgeschwindigkeit null angesagt gewesen.

Langsamfahrstellen in Thüringen, Stand Februar 2005

Strecke	Streckenlänge km	Langsamfahrstellen Anzahl	Langsamfahrstellen Länge km	Geschwindigkeit La km/h	Geschwindigkeit Strecke km/h	Fahrzeitverlust
Gera – Saalfeld	67	8	13,1	30	100	14 Min.
Halle – Nordhausen – Eichenberg	172	3	5	30	100	6 Min.
Nordhausen – Erfurt	80	5	5,5	10	90	5 Min.
Nordhausen – Ellrich	14	2	2,4	70	100	4 Min.
Leipzig – Gera	74	2	2,5	30	100	4 Min.
Arnstadt – Grimmenthal	61	5	2,9	10	100	4 Min.
Gotha – Leinefelde	67	4	2,2	80	140	3 Min.
Erfurt – Sangerhausen	70	4	1,8	60	100	2 Min.
Gera – Mehltheuer (-Hof)	47	2	2,6	30	50	1 Min.
Gera – Gößnitz	35	1	1,4	50	75	1 Min.
Gera – Greiz	32	2	1,7	50	80	2 Min.
Schönberg – Schleiz West	16	1	1,1	30	50	1 Min.

Finanzierung ohne Logik

> Die Finanzierung des Schienennetzes ist historisch gewachsen und daher nicht nur unübersichtlich, sondern auch unlogisch. Die Bahnreform hat weitere volkswirtschaftlich unlogische Finanzierungsinstrumente hinzugefügt, weil die mit der

Bahnreform geschaffenen Finanzierungsinstrumente auf die Deutsche Bahn AG beschränkt sind. Abhilfe kann nur eine Regionalisierung des regionalen Schienennetzes und eine entsprechende Reform der Finanzierung des Schienennetzes schaffen.

■ Neubau kontra Unterhalt

Die Bahnreform von 1994 hat festgelegt, dass der laufende Streckenunterhalt erwirtschaftet werden muss. Mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz können nur Investitionen gefördert werden, die die Infrastruktur verbessern. Das führt zu einem Verhalten der DB AG, das zwar betriebswirtschaftlich sinnvoll, volkswirtschaftlich aber fragwürdig ist: Wo immer es geht, wird neu gebaut und Erhaltungsaufwand auf der alten Strecke ersetzt. Markant ist das bei Tunnelbauten. Wenn Tunnel Not leidend werden, wird eine neue Tunnelröhre gebaut – der Neubau ist förderfähig. Anschließend wird die alte Röhre saniert – viel billiger als bei

laufendem Betrieb. Das ist grundsätzlich sinnvoll, aber es zeigt doch, dass die Abgrenzung von förderfähigem „Neubau“ und nicht förderfähigem „Unterhalt“ mehr als fragwürdig ist. Auf den Hauptlinien funktioniert dieses Konzept – auf den regionalen Bahnen versagt es. Denn dort wäre es nicht sinnvoll, einen zweiten Tunnel zu bohren oder eine zweite Brücke neben die verfallene alte zu setzen. Fast wäre die Wiederherstellung der großen Talbrücken zwischen Brilon Wald und Korbach daran gescheitert – nur andere Finanzierungswege haben es ermöglicht, dass die Kurhessenbahn wieder durch das Waldecker Upland fahren kann.



Der Altenbekener Tunnel ist schadhaft. Eine neue Tunnelröhre neben dem alten Tunnel ist nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanzierbar – die Sanierung des alten Tunnels nicht.



Das Willinger Viadukt: Die Sanierung war kein Neubau – also auch nicht als Neubau finanzierbar. Andere Finanzquellen mussten erschlossen werden.

< kontra >

■ Bundes-Bahn kontra Regional-Bahn (I)

Die Regionalisierungsmittel dienen dazu, die Bestellung des Schienennahverkehrs durch die Länder zu ermöglichen. Vor der Bahnreform wurde der Nahverkehr von Bundesbahn und Reichsbahn über den Bundeshaushalt durch den Ausgleich des Defizits bezahlt. Deshalb werden von den Ländern für Straßenbahnen, die auf ehemaligen Bundesbahngleisen fahren, Regionalisierungsmittel verwendet – für Eisenbahnen, die auf regionalen Schienen fahren, nicht. Das hätte die Bahnlinie Korntal – Weissach in Baden-Württemberg fast das Überleben gekostet.



Nicht mit Regionalisierungsmitteln finanzierbar: der S-Bahn-ähnliche Betrieb der Württembergischen Eisenbahngesellschaft im Stuttgarter Umland, hier in Münchingen.



Finanzierbar mit Regionalisierungsmitteln des Bundes: Straßenbahn auf Eisenbahngleisen. Stadtbahn der Linie Karlsruhe – Heilbronn an der neuen Haltestelle Bretten-Stadtmitte.

■ Bundes-Bahn kontra Regional-Bahn (II)

Die Mittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes können nur für „Bundes“-Schienenwege verwendet werden. Das führt zu einer grotesken Verzerrung der Finanzierung und zur Diskriminierung regionaler und privater Bahnbetreiber.



Die Freiburger Eisenbahn fährt auf Gleisen, die an die RPE-Eisenbahn als Infrastrukturunternehmen übergangen. Die RPE führte vor, dass man effizient und preiswert Bahnlinien instand setzen kann. Der Einsatz von Bundesmitteln ist nicht möglich.



Deshalb wurde das Erzgebirgsnetz nicht regionalisiert, sondern blieb bei der DB AG und somit eine „Bundes“-Bahn. Damit konnten Bundesmittel eingesetzt werden. Wen interessiert es, ob ein anderes Unternehmen billiger gebaut hätte? Hauptsache, die Kosten können finanziert werden.

< kontra >

< kontra >

■ **Eisen-Bahn
kontra
Straßen-Bahn**

Die Grenze zwischen Eisenbahn und Straßenbahn ist längst fließend geworden. Manchmal liegen sogar die Schienen nebeneinander und die verkehrlichen Aufgaben sind dieselben – so bei der Thüringerwaldbahn, die neben der „Staatsbahn“ von Gotha aus in den Thüringer Wald fährt. Aber die Finanzierung erfolgt nicht einheitlich nach sachlichen Kriterien, sondern unlogisch und ineffizient.



Die Thüringerwaldbahn kämpft ums Überleben: Die Gemeinden müssen das Defizit tragen und wissen nicht, wie: Waldbahn in Reinhardsbrunn mit gebrauchten Straßenbahnen aus dem Westen, die immer noch im Einsatz sind.



Gleich daneben fährt die „Bundes-“Bahn, finanziert aus Regionalisierungsmitteln: Triebwagen auf dem Weg von Fröttstädt nach Friedrichsroda. Konkurrenz statt Gemeinsamkeit mit Steuermitteln.

■ **Güter-Bahn
kontra
Regional-Bahn**

Mit ihrem Trassenpreissystem tut die DB ein Übriges, um die regionale Güterbahn zu benachteiligen. Da nach Auffassung der DB der – mit Regionalisierungsmitteln gut ausgestattete – Nahverkehr zahlungsfähiger ist als die nicht subventionierten Güterbahnen, kostet die Trasse für einen Nahverkehrszug weitaus mehr als für einen Güterzug. Das ist auf den bisher im Personenverkehr betriebenen Strecken hinnehmbar. Wird aber der Personenverkehr abbestellt, so wird die Strecke unwirtschaftlich, auch wenn noch etliche Güterzüge unterwegs sind. So wird die Strecke Amberg – Schnaittenbach, auf der noch täglich bis zu sieben schwere Güterzüge fahren, als unwirtschaftlich zur Abgabe und Stilllegung ausgeschrieben. Umgekehrt ist es kaum möglich, die Aufnahme des Personenverkehrs auf bisher von Güterzügen befahrenen Strecken zu finanzieren, weil die Trassenpreise zu hoch ausfallen.



Von Röblingen fährt der kleine Triebwagen der Burgenlandbahn nicht mehr nach Querfurt. Von der Strecke ist jetzt nur noch ein Reststück für einen Güterkunden in Betrieb – wie lange noch?



Ohne Regionalisierungsmittel für Reisezüge hätte auch dieser Güterzug in Volkmarsen keine Chance.

< kontra >

< kontra >