

Netzwerk Privatbahnen Am Weidendamm 1a 10117 Berlin

Herrn
Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen
Invalidenstraße 44

28.02.06

10115 Berlin

Zustand der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes EW13/32.30.01-01/3 n 05/417189 LMB

Unser Schreiben vom 28. Oktober 2005
Ihre Antwort vom 20. Dezember 2005

Sehr geehrter Herr Minister Tiefensee,

zunächst bedanke ich mich im Namen des Netzwerks Privatbahnen für ihre Antwort auf unser Schreiben zum Thema Langsamfahrstellen (La) und Zustand der Schieneninfrastruktur.

Netzwerk Privatbahnen befindet sich in dieser Sache in einem Dialog mit dem Eisenbahnbundesamt. Dabei geht es um dessen Zuständigkeit für die Aufsicht über Instandhaltungszustand und Kapazitätsentwicklung des Schienennetzes. Sobald wir hier eine Klärung herbeigeführt haben, werden wir uns mit dem Ergebnis dieser Gespräche an Sie wenden und auf Ihr Antwortschreiben vom 20.12.2005 dezidiert eingehen.

Heute möchten wir Sie über das Ergebnis unserer weiteren Untersuchungen in dieser Sache informieren. Wir haben die Anzahl und die Länge der Langsamfahrstellen im La-Bereich Mitte untersucht. Der La-Bereich Mitte umfasst in etwa die Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz. Verglichen wurden die Langsamfahrstellen in der 27. Kw 2004 mit denen der 30. Kw 2005.

Nach unseren Feststellungen ist die Anzahl der Langsamfahrstellen im Jahresvergleich von 244 um 11,1 % auf 217 zurückgegangen. Gleichzeitig hat sich die Länge der Langsamfahrstellen von 138 km um 14,3 % auf 157,7 km erhöht. Bemerkenswert ist, dass in dem La-Heft für die 30. Kw 2005 die Beschreibung der Mängel fast vollständig entfallen ist. Es kann also nicht mehr festgestellt werden, aus welchem Grund eine Geschwindigkeitsabsenkung angeordnet wurde.

Bei einer Gesamtschau ist eine auf das Netz bezogene ungleiche Verteilung der Langsamfahrstellen zu konstatieren. Sie konzentrieren sich auf wenige Strecken, insbesondere auf die rechte Rheinstrecke. Das ist für den Güterverkehr deshalb von besonderer (negativer) Bedeutung, als man sich durch die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt/Main – Köln mehr disponible Kapazität auf der Rheinschiene versprach. Durch Stilllegung von Ausweichgleisen auf der rechten und linken Rheinseite und nun noch durch besondere Einschränkungen durch Langsamfahrstellen ist diese Kapazitätserweiterung im wichtigen Nord-Süd- Verkehr mehr als kompensiert.

Erlauben Sie mir eine Bewertung unserer Feststellungen:

Was sich bei der Untersuchung des Schienennetzes in Bayern und Baden-Württemberg als Indiz herausgestellt hat, verfestigt sich allmählich zur Tatsache: Die Qualität des Schienennetzes hinsichtlich Kapazität und Erhaltungszustand verschlechtert sich.

Weil es dazu keine objektiven, systematischen Erhebungen gibt, handelt es sich um einen Prozess, der im Verborgenen abläuft.

Die Anfertigung eines Netzzustandsberichts erscheint uns unabdingbar, insbesondere im Hinblick auf die Entscheidung über einen Börsengang mit oder ohne Netz. In beiden Fällen ist es aus haushaltspolitischer und verkehrspolitischer Sicht zwingend erforderlich, festzustellen, wie groß der Investitions- und Instandhaltungsstau ist. Exekutive und Legislative können sich in beiden Varianten finanzielle Überraschungen nicht leisten.

Für Rückfragen stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Arthur-Iren Martini
Geschäftsführer

Anlagen:

1. Vergleich La-Stellen Kw 27/04 mit Kw 30/05 nebst 3 Anlagen
2. Datenbasis (eine Excel Datei m. 2 Tabellen)

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