

## Pressemitteilung 03/07

Berlin, 29. Januar 2007

### **Kyrill ist nicht an allem Schuld**

Für die schweren Beeinträchtigungen des Zugverkehrs infolge des Sturms Kyrill ist die DB zu einem erheblichen Teil mitverantwortlich.

Seitdem die DB AG eine Privatisierung des Konzerns mitsamt der Eisenbahninfrastruktur anstrebt, wird bei der Instandhaltung des Schienennetzes massiv gespart. Das zeigt sich zum einen bei der Entwicklung von Anzahl und Alter der Langsamfahrstellen. Gegenstand massiver Einsparungen ist seit vielen Jahren aber auch der Gehölzrückschnitt. Die Folgen: Bei stärkeren Stürmen beschädigen die viel zu dicht an der Gleisachse stehenden Bäume Oberleitungen und Signalanlagen bzw. blockieren die Gleise.

Der konsequente Gehölzrückschnitt bezweckt die Minimierung der Betriebsgefahren und Betriebsstörungen und der damit verbundenen Schäden an Fahrzeugen und Bahnanlagen durch Unwetter. Eisenbahnen, die ihre Infrastruktur konsequent instand halten, blieben von größeren Schäden und Betriebseinschränkungen durch „Kyrill“ weitgehend verschont. Als positives Beispiel hierfür stehen die niedersächsischen EVB Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe Weser. EVB weist in einer Presseerklärung darauf hin, dass der Eisenbahnbetrieb auf ihrer eigenen Infrastruktur (Buxtehude-Bremerhaven, Umgebung überwiegend bewaldet) trotz extremem Sturm aufrechterhalten wurde, wenn auch mit reduzierter Geschwindigkeit.

Beunruhigend ist die Tatsache, dass die DB Netz AG bezüglich des Zustandes der Eisenbahninfrastruktur nicht hinreichend kontrolliert wird. In jedem Sommer sind unzählige Warntafeln von Gras überwuchert und Leuchtsignale von Büschen und Zweigen verdeckt. Häufig schlagen sich Lokomotiven und Waggons im wahrsten Sinne des Wortes durch die Büsche: Wo die Vegetation bis an den Bahnschotter herangewachsen ist, zeichnet sich im Buschwerk das Kantenprofil von Containern ab. Dazu Hartmut Gasser, Vorsitzender von Netzwerk Privatbahnen: „Dass das Sturmtief Kyrill bei der DB zu massiven Ausfällen und Verkehrseinschränkungen führte, hat Fachleute nicht überrascht. Allein mit höherer Gewalt lässt sich deren enormer Umfang nicht erklären, eher mit der systematischen Vernachlässigung der Eisenbahninfrastruktur, um damit im Hinblick auf eine eventuelle Kapitalmarktfähigkeit des Bahnkonzerns Kosten zu sparen.“ Bei einer privatisierten Schieneninfrastruktur dürfte noch radikaler gespart werden, als das schon heute der Fall ist. Deshalb fordert

# Netzwerk Privatbahnen

Netzwerk Privatbahnen seit langem, die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur nicht bei einer teilprivatisierten DB AG zu belassen. Hartmut Gasser: „Die Schiene eignet sich nicht als Profitcenter. Kyrill hat das deutlich gemacht.“

*Netzwerk Privatbahnen ist ein Zusammenschluss von Eisenbahngüterverkehrsunternehmen aus mehreren europäischen Ländern. Ziel der Vereinigung ist die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und EU Kommission für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene. Die Mitgliedsunternehmen von Netzwerk Privatbahnen erbringen in Deutschland etwa 70 % der schienengebundenen Transportleistung aller nicht bundeseigenen Bahnen.*

## **Kontakt Netzwerk Privatbahnen:**

Arthur-Iren Martini

Geschäftsführer

Netzwerk Privatbahnen e.V.

Am Weidendamm 1a

D-10117 Berlin

Tel.: + 49 (0) 30 – 5 90 09 96 26

Mobil: + 49 (0) 1 72 – 6 73 38 99

E-Mail: [martini@netzwerk-privatbahnen.de](mailto:martini@netzwerk-privatbahnen.de)

[www.netzwerk-privatbahnen.de](http://www.netzwerk-privatbahnen.de)