

Fahren auf Verschleiß – die Krise der DB Netz AG wird zum Risiko des Bahnkonzerns

Bereits Ende August verfügte die DB Netz AG einen allgemeinen Ausgabenstopp. Ähnliches gab es in den Vorjahren, teils sogar auf Konzernebene, auch immer mal wieder, doch inzwischen wird deutlich, dass es diesmal dicker kommt. Vorerst noch nicht betroffen sind Kosten für den unmittelbaren Betrieb und die über Bundesmittel finanzierten Investitionsmaßnahmen, die durch DB ProjektBau koordiniert werden. Ansonsten aber wird vom Büromaterial bis hin zur Schadensbeseitigung gespart, wo es nur geht. Ein Mitarbeiter von DB Netz zitiert seinen Chef so: „Es ist kein Geld mehr für irgendwas da. Selbst für die Beseitigung von La-Stellen fehlen die Mittel. Erst wenn eine unmittelbare Sperrung droht, darf noch etwas gemacht werden. Auch 10 km/h-La-Stellen dürfen sonst nicht repariert werden.“

Die Folgen wirken sich massiv auf den Betrieb aus: Die zuletzt ohnehin nicht sehr berauschende Betriebsqualität (vgl. z.B. **BAHN-REPORT** 6/05, S. 66) geht seit Anfang September 2005 in den Keller. Im Oktober setzte sich die Talfahrt ungebremst fort, denn tagtäglich kommen neue Mängel-La-Stellen hinzu. Das Schienennetz präsentiert sich vielerorts in einem unglaublich maroden Zustand. Im Frühjahr 2005 gab es bei der DB Netz kurzzeitig bereits eine ähnliche Situation. Auch hier mussten vielerorts La-Stellen eingerichtet werden, ohne dass zunächst eine Behebung des Schadens absehbar war. Etwa 14 Tage ging das so. Schließlich wurden in einem Hau-Ruck-Verfahren fast alle Mängel umgehend beseitigt, und zwar so schnell, dass man auf den Hauptstrecken nicht die ruhigeren Nachtstunden abwartete, sondern tagsüber arbeitete. Da hierzu meistens die Streckengleise gesperrt werden mussten, war auch der Reiseverkehr besonders stark davon betroffen. Kein Wunder, dass man deswegen etwas von eingesparten Nachtzuschlägen bei den Gleisbauern munkelte. Aber zurück zum Herbst 2005: Zunächst wurden nur noch auf den von der Öffentlichkeit und Politik besonders beachteten Strecken (z.B. S-Bahn-Netze) festgestellte Mängel umgehend beseitigt. Auf Hauptfahrstrecken gestaltet sich hingegen der Zugverkehr immer chaotischer. Doch wenigstens um administrative Maßnahmen ist man im Gefolge dessen nicht verlegen. Nachdem man zum 01.08. bei DB Regio Bayern das bereits in anderen Regionalbereichen angewandte wenig fahrgastfreundliche Verfahren mit Wartezeit „Null“ einführte (**BAHN-REPORT** berichtete), wurde am 13.10.05 verfügt, dass ab 15.10. wieder eine Mindestwartezeit von drei Minuten für alle Regionalzüge gelten soll. Begründung: „Damit soll vermieden werden, dass für unsere Kunden zusätzliche Härten in der Reisekette entstehen.“ Gleichzeitig wurde damit gedroht, die restriktive Regelung wieder einzuführen, „sobald sich der Infrastrukturzustand wieder stabilisiert.“

Damit ist freilich in der nächsten Zeit kaum zu rechnen. Zwar jagt in den mittleren Ebenen eine Krisensitzung die nächste, doch mehr als Kosmetik kommt dabei nicht heraus. In den Fahrplan eingearbeitete Zeitzuschläge waren bedingt durch Bauarbeiten, Schadstellen und ähnliches im Sommer weitgehend aufgebraucht. Nur bei ruhiger Betriebslage konnten die Züge die Fahrzeiten meistens gerade noch so halten. Damit ist es vielerorts nun vorbei – die neu hinzukommenden Verzögerungen schlagen voll durch und die Verspätungsminuten wachsen. Ablesbar ist dies auch an der maßgebenden Pünktlichkeit (also den Ankunftsverspätungen bis zu fünf Minuten). Diese bewegte sich im Oktober nur bei etwa 70 bis 75 %.

Dabei ist die Lage in den einzelnen Netz-Niederlassungen zurzeit (noch) recht unterschiedlich. Auf ehemaligem Reichsbahngebiet stellen Verspätungen durch Fahrbahnschäden und Mängel-La bislang nur einen geringen Anteil an den Gesamtverspätungen. Im Gegensatz dazu machen in den Niederlassungen West und Süd Verspätungen durch Fahrbahn- und Weichenschäden bereits etwa 40 % aus.

Was ist die Ursache dieser Misere? Wie kommt es, dass zwei Monate Ausgabenstopp genügen, um die Infrastruktur in einen derart unzulänglichen Zustand zu versetzen?

Schon zu Bundesbahnzeiten begann man mit der Vernachlässigung des Oberbaus. Die ständige kleinteilige Unterhaltung durch den früher allgegenwärtigen Streckenläufer wurde abgeschafft. Dieser konnte aber kleinere Mängel erkennen und sofort beheben, noch bevor sie sich zu Problemen auswuchsen. Schritt für Schritt folgte dann der Rückzug. Die Personalstärken wurden zurückgefahren. Kannte früher der zuständige Bahnmeister quasi „jede Schwelle mit Vornamen“, so hat er heutige riesige Bereiche in seiner Verantwortung und wird zugleich mit einem wachsenden Papierkrieg belastet. Ab Anfang der Neunziger Jahre gab es diese Entwicklung beschleunigt auch auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn.

Heute gibt es im Prinzip keine vorbeugende Instandhaltung mehr. Stattdessen befahren Messzüge in einem bestimmten Turnus alle Strecken. Die mit hochmoderner Elektronik vollgestopften Züge erkennen jedes Problem am Oberbau zielsicher mit hoher Präzision, teilweise schon bevor es äußerlich überhaupt sichtbar ist. Nicht hinterfragt wird dabei natürlich, ob es diese Probleme bei der „alten“ Methode überhaupt gegeben hätte.

Die bei einer Messfahrt festgestellten Mängel werden in bestimmte Kategorien eingeteilt. Sogenannte F1- oder U1-Fehler müssen je nach Schadbefund innerhalb einer gewissen Frist (meist ein paar Tage) beseitigt werden. Geschieht dies nicht, muss (ohne weitere Überprüfung) eine Langsamfahrstelle eingerichtet oder gar der Abschnitt gesperrt werden. Und genau dies passiert zurzeit. Nicht nur, dass die Zahl der festgestellten Mängel nach oben geschneit ist – für die Beseitigung steht auch kein Geld zur Verfügung. In manchen Bereichen gibt es mittlerweile so viele La-Stellen, dass die (Lf-) Signale zur Signalisierung der reduzierten Geschwindigkeiten nicht mehr ausreichen (siehe Redaktion Bayern in diesem Heft). Neue können wegen des Ausgabenstopps natürlich auch nicht beschafft werden. Folge: Die neuen La-Stellen können nicht in die ohnehin schon immer dicker werdenden La-Hefte aufgenommen werden. Hier muss die Verstärkung der Triebfahrzeugführer auf Dauer mittels schriftlichen Befehls erfolgen. Die Probleme im Osten sind dagegen (noch) nicht akut, was wohl daran liegt, dass etliche Strecken dort erst in den letzten 15 Jahren umfassend saniert wurden. Es ist aber auch gut möglich, dass hier der „Hammer“ erst noch kommt, nämlich dann, wenn die Messzüge auch dort gemessen haben.

Absolut unverstänlich ist die Verfahrensweise, wenn es zur Einrichtung einer Langsamfahrstelle kommt. In der Regel erreicht die Fahrdienstleiter ein Anruf, dass „ab sofort“ in einem Abschnitt nur noch mit einer bestimmten Geschwindigkeit gefahren werden darf. Meist ist dann die Zeit, bis zu der der Mangel am Gleis zu beseitigen war, gerade abgelaufen. Dabei wussten die Verantwortlichen weit im Vorfeld, dass es dazu kommen würde. Man hätte also genügend Zeit gehabt, rechtzeitig die Aufnahme in die La zu beantragen. Befehle könnten entfallen und

zusätzliche Verspätungen zum Teil vermieden werden.

Um nicht missverstanden zu werden: Der Eisenbahnbetrieb ist nach wie vor sicher. Ohne Abstriche. Denn wenn etwas bei DB Netz noch funktioniert, sind es die Überprüfungen der Anlagen durch Messfahrten, Weichenprüfungen per Ultraschall und so weiter. Auch die Konsequenzen werden, wie die letzten Monate zeigen, ohne weiteres getragen.

Die Perspektiven sind jedoch alles andere als rosig. Den Controllern sind noch einige bewährte, die Sicherheit und Qualität betreffende „Kostenblöcke“ ein Dorn im Auge. Die Liste potenzieller Sparopfer reicht von Hilfszügen über Schneepflüge bis hin zu Weichenheizungen – alles Anlagen und Einrichtungen, deren Kosten keine Einnahmen direkt zugeordnet werden. Und defizitäre Komponenten kann ein sich auf dem Weg zu Kapitalmarkt und Börse wählender Konzern eigentlich nicht leisten.

Während sich bei den Betriebseisenbahnern angesichts der ausgeführten Situation mehr und mehr Verzweiflung breit macht, werfen die Ereignisse in politischer Hinsicht einen dunklen Schatten auf die DB-Strategie.

Bekanntlich klammert sich Bahnchef Mehdorn weiter eisern an einem Börsengang nur mit DB Netz. Die Motive sind – aus DB-Sicht – ebenso nachvollziehbar, wie sie aus Sicht aller Konkurrenzen inakzeptabel sind: Ist doch das Netz ein probates Druckmittel, um sich Politiker gefügig zu machen sowie unerwünschte Konkurrenten und Wettbewerb vom Leibe zu halten. Es ist aber auch – im Konzernverbund der DB – schwer zu überprüfen, intransparenter Verschiebepark für Staatsmilliarden, die zweckbestimmt für die Infrastruktur gegeben werden.

Den Verdacht, dass diese Milliarden letztendlich nicht nur im Netz landen, sondern auch für andere Verwendungen innerhalb des Gesamtkonzerns genutzt werden oder in der Holding versickern, hegen DB-Kritiker seit langem. Die nun immer offenkundiger werdenden Verschleißerscheinungen im Netz können insofern als Folge mehrjähriger systematischer Vernachlässigung gesehen werden. Als langlebige Strukturen vertragen Eisenbahnanlagen derartige Instandhaltungsunterlassungen einige Jahre gut, irgendwann tritt der aufgestaute Erneuerungsrückstand aber umso heftiger zu Tage.

So erklärt sich auch der Druck, den Mehdorn in Sachen Bahnprivatisierung aufbaut, und für den die Bilanz mit allen Mitteln kapitalmarktfähig getrimmt wird – unverkennbar auch durch Inkaufnahme eines Auf-Verschleiß-Wirtschaftens im Netz und die damit verbundene Schonung der Eigenmittel zur kurzfristigen Bilanzverbesserung. Je mehr Zeit noch ins Land geht, in der die Entscheidung über den Privatisierungsschritt noch offen bleibt, desto mehr der aufgestauten Vernachlässigung beim Netz kommt ans Tageslicht – und der Trick, wie die guten Bilanzen zustande kommen, wird offensichtlich. Dass für das Netz bestimmte öffentliche Mittel auch nur im Netz verwendet werden, lässt sich nur über die Unabhängigkeit des Netzes sicherstellen. Ein Börsengang mit Netz würde hingegen absehbar dazu führen, dass nach kurzer Zeit die Netz-Mittel „überraschend“ nicht mehr ausreichen und die DB Nachforderungen stellt – mehr staatliche Mittel (sehr unwahrscheinlich), die Wiederverstaatlichung des Netzes (wenig wahrscheinlich) oder massive Reduzierung des Umfangs und der Qualität des Netzes (wahrscheinlich) wäre die Folge.

Sönke Quandt

