

Kritik des Bundesrechnungshofes

"Deutsche Bahn AG lässt Gleisnetz verrotten"

22.02.2007

[ngo] Anlässlich einer über die Medien bekannt gewordenen Kritik des Bundesrechnungshofes an der Deutsche Bahn AG, werfen die Grünen dem Unternehmen vor, es lasse das "Gleisnetz verrotten". Nach Auffassung des grünen Verkehrspolitikers Winfried Hermann belegt die Prüfung des Bundesrechnungshofes, "was wir schon lange vermutet haben. Bereits seit Jahren vernachlässigt die Deutsche Bahn AG bewusst die Instandhaltung des Netzes und unterlässt in großem Umfang notwendige Reparaturen." Allein im Zeitraum von 2001 bis 2005 seien rund 1,5 Milliarden Euro weniger in das Netz investiert worden "als erforderlich". Die Deutsche Bahn AG habe sich "offenbar Erhaltungsinvestitionen beziehungsweise Pflegekosten gespart, damit ihre Bilanzen für den geplanten Börsengang besser aussehen", kritisiert Hermann.

"Statt schwere Mängel zu beheben, von denen einige sogar sicherheitsrelevant sind, richtet die Deutsche Bahn Langsamfahrstellen ein und passt die Fahrpläne an die maroden Gleise an", so Hermann. Aufwändige Reparaturarbeiten würden stattdessen so lange "verschleppt, bis die Anlagen derart verschlissen sind, dass der Bund in Form von Ersatzinvestitionen dafür aufkommen muss." Diese Fehlsteuerung zu Lasten des Netzes und des Eigentümers müsse dringend korrigiert werden.

"Dabei ist die Bahn für Instandhaltungen zuständig", meint der Politiker. Das Geld für die Erhaltung der Schienenwege zahlen die Nutzer – darunter auch private Eisenbahnen – in Form von Trassenpreisen, die sich pro Jahr auf rund zwei Milliarden Euro belaufen. "Statt diese Mittel für ihr Kerngeschäft bereitzustellen, kauft die DB sich lieber verschiedenste Unternehmen der internationalen Logistikbranche zusammen."

Hermann will offenbar späteren Börsengang der Bahn

Dieser Zustand sei für den Bund als 100 Prozentiger Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht hinnehmbar, meint Hermann. "So lange der schon 2004 vom Parlament geforderte qualifizierte Netzzustandsbericht der Deutschen Bahn nicht vorliegt, darf es keine Entscheidung über die Privatisierung der Deutschen Bahn AG geben. Erst wenn der Zustand des Netzes wirklich bekannt ist, wird deutlich, wie viel Investitionen in das Netz nötig sind. Und erst auf dieser Basis kann eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geschlossen werden, die sich mindestens ein Jahr bewähren muss, bevor eine Entscheidung über einen Börsengang gefällt wird."

Nach dem Tiefensee-Modell solle die Deutsche Bahn AG das Netz auch nach einer Privatisierung bilanzieren und in einer wirtschaftlichen Einheit betreiben dürfen. "Angesichts des Renditedrucks durch private Anteilseigner würde das Schienennetz – so wie in den 1990er Jahren in Großbritannien – noch weiter verkommen", so Hermann. Die Folge wäre eine neue Welle von Streckenstilllegungen, "um das flächendeckende Schienennetz auf ein profitableres Kernnetz zu schrumpfen". Im Gespräch seien Streckenstilllegungen von bis zu 6000 Kilometer Gesamtlänge.

"Um dies zu verhindern, muss das Schienennetz dem Zugriff der Deutschen Bahn AG entzogen und in eine neu zu gründende Deutsche Schieneninfrastrukturgesellschaft überführt werden, die im 100 prozentigen Eigentum des Bundes und die in keiner Weise wirtschaftlich oder personell mit der Deutschen Bahn AG verflochten ist", fordert Hermann.

© Copyright 2001-2007, ngo-online e.V., All rights reserved, Impressum: siehe www.ngo-online.de