

Der Steuerzahler wird's schon richten

20.04.2007, 15:43 | Logistik & Transport

Pressemitteilung von: *medienbüro.sohn*

Die Deutsche Bahn lässt ihr verrottetes Gleisnetz vom Bund sanieren

Berlin/Hamburg. Die Deutsche Bahn lässt offensichtlich ihr Gleisnetz auf Kosten der Steuerzahler verrotten. Das rügt unter anderen der Bundesrechnungshof. Nach einem Bericht des Nachrichtenmagazins Spiegel soll das Gleisnetz „in einem erschreckend schlechten Zustand“ sein. Die Folge sind immer häufigere Verspätungen. Der Bundesrechnungshof habe eine Liste veröffentlicht, die rund 2300 mangelhafte Gleisstücke verzeichne. „Verrostete Ankerschrauben an Signalanlagen gefährdeten dem Bericht zufolge deren Standsicherheit. Der Unterbau von Gleiskörpern weise schwere Mängel auf, an Brücken verrotteten Geländer. Einzige Reaktion der Bahn auf viele dieser Mängel sei oft die Reduzierung der Geschwindigkeit. So werde auf Strecken, die auf 160 Stundenkilometer ausgelegt sind, nur noch 120 gefahren“, so das Magazin.

Die Vorwürfe sind nicht neu: So hatte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen im vergangenen Jahr „aus den Erfahrungsberichten seiner rund 220 Mitgliedsfirmen, die im Bahnverkehr tätig sind, eine umfangreiche Mängelliste über das deutsche Schienennetz zusammengestellt - und der Politik und Bahn vorgelegt.“ Das berichtete das Hamburger Abendblatt. „Dezidiert werden bundesweit Schwachstellen aufgeführt, die behoben werden müssten - und milliardenschwere Investitionen nötig machen“, so die Tageszeitung. Bereits 2004 hatte der Spiegel berichtet, dass die damalige Bundesregierung die Bahn für den Umgang mit dem Schienennetz kritisierte. „Das Unternehmen wolle zahlreiche Vorhaben streichen, für die der Bund trotz der Kürzung des Schienenetats noch genügend Mittel bereitstelle.“ Die Bahn beabsichtige auch, bei der Instandhaltung bestehender Strecken zu sparen. „Das verstoße gegen Vereinbarungen mit der Regierung“, zitierte die Süddeutsche Zeitung sinngemäß aus einem Brief des damaligen Verkehrsstaatssekretärs an Bahnchef Hartmut Mehdorn. Auch die deutsche Bauindustrie hatte schon 2004 erheblichen Nachholbedarf bei der Erneuerung des Schienennetzes angemahnt. Sie „geht davon aus, dass die Deutsche Bahn AG zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur etwa 40 Prozent der tatsächlich notwendigen Unterhaltungs- bzw. Erhaltungsmaßnahmen vornimmt“, so der Geschäftsführer des Hauptverbandes der deutschen Bauindustrie, Herbert Knipper, seinerzeit. Die Bahn habe sich damit von einer Politik der Bestands- und Qualitätssicherung endgültig verabschiedet, monierte Knipper.

Kritiker vermuten System bei der Inkaufnahme von verrottenden Gleisanlagen und dadurch bedingten Verspätungen: „Sobald Strecken so marode sind, dass Gleisanlagen komplett ersetzt werden müssen, übernimmt der Bund in vielen Fällen bis zu 90 Prozent der Kosten“, hat das ARD-Magazin Plusminus <http://www.plusminus.de> herausgefunden. Ob Bahnfahrer oder nicht, der Steuerzahler finanziert den Löwenanteil der Gleiserneuerungen. „Statt für vergleichsweise wenig Geld Engpässe wie etwa eingleisige Abschnitte auf ICE-Strecken zu beseitigen, werden Milliarden Euro in Prestigeobjekte gesteckt, die relativ geringen Nutzen stiften, den Bundeshaushalt jedoch über Jahre belasten“, analysiert Klaus Bodack im Gespräch mit dem Magazin brandeins. Bodack ist Unternehmensberater und arbeitete fast 30 Jahre lang in Führungspositionen bei der Deutschen Bahn. Experten-Schätzungen zufolge sind es 300 Millionen Euro und mehr, die jedes Jahr zu wenig investiert werden.

„Was nützen politische Sonntagsreden, in denen Bürger aufgefordert werden, vom Pkw auf die Bahn umzusteigen, wenn die einfach ihre Hausaufgaben nicht macht“, fragt Tobias Janßen von der Neusser Beratungs- und Beteiligungsgesellschaft Goldfish Holdings. Während private Investoren auf die Nutzung erneuerbarer Energien und neuer Techniken setzten, werde bei der Bahn auf Kosten von Sicherheit und Qualität gespart. „Irgendwer, in diesem Fall der Bund, wird es schon richten“, so Janßen. Das sei auch eine Form der Ausbeutung. Auch wenn das Streckennetz im Zuge der Bahn-Privatisierung und des Börsenganges Eigentum des Bundes bleibe, werde es auch weiterhin von der DB verwaltet und bewirtschaftet. Im Klartext: Solange der Grundsatz gilt, dass Komplettsanierungen durch höhere Bundeszuschüsse für die Bahn attraktiver ausfallen als regelmäßige Instandhaltungsmaßnahmen, werden die Züge weiter über Langsamfahrstrecken bummeln. Immer mehr Fachleute fordern daher verbindliche Qualitätsstandards und deren effektive Überwachung durch den Staat, der sich derzeit von der Bahn ausbeuten lässt, für unverzichtbar. „Denn

schließlich ist das Gleisnetz durch Steuergelder der Bürger finanziert. Die dürfen zwar zahlen, kommen aber trotzdem viel zu oft und völlig unnötig nur im Schneckentempo voran“, so Plusminus.

Medienbüro.sohn
V.i.S.d.P: Gunnar Sohn
Ettighoffer Strasse 26a
53123 Bonn
Germany

Telefon: +49 - 228 - 6 20 44 7
Telefax: +49 - 228 - 6 20 44 75

Portrait

Online-Nachrichtendienst NeueNachricht www.ne-na.de.

News-ID: 131255 • Views: 140 (Stand: 17.10.2026)

Link zur Pressemitteilung:

<https://www.openpr.de/news/131255/Der-Steuerzahler-wirds-schon-richten.html>