

Bibertbahn

Eine Information der „Interessengemeinschaft Bibertbahn“, die sich um die Reaktivierung der Bahnlinie Nürnberg - Stein - Altenberg - Zirndorf - Leichendorf bemüht.

Überhöhte Trassengebühren der Deutschen Bahn AG sind eine schwere Hypothek für die Bibertbahn

Die jährlichen Betriebskosten einer modernen Regionalbahn auf der Trasse der Bibertbahn *) liegen bei etwa 1 Millionen Euro. Hinzu kommt eine Trassennutzungsgebühr zwischen Stein und Nürnberg Hbf, für die nach seriösen Schätzungen 200.000 Euro angemessen wären **). Leider nutzt die Deutsche Bahn AG ihr Monopol schamlos aus und verlangt pro Jahr etwa eine Millionen Euro für die Benutzung ihres 5,6 km langen Streckenabschnitts zwischen Stein und dem Nürnberger Hauptbahnhof.



Vor etwa 5 Jahren behauptete die Deutsche Bahn AG, im Bahnhof Stein könnte man nicht mehr auf die Gleise der Bibertbahn fahren. Seit Ende 2008 beweist sie selbst das Gegenteil: Zur Vorbereitung des S-Bahn-Ausbaus wurde nämlich der Bahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3 gesperrt, und alle Regionalbahnen halten auf Gleis 5 am Bahnsteig der Bibertbahn!

Die überhöhten Trassengebühren der Deutschen Bahn AG sorgen vielerorts für Ärger, wie der auf der Rückseite abgedruckte Artikel aus der Wirtschaftswoche zeigt. Die IG Bibertbahn fordert die Verantwortlichen daher auf umzudenken und den umweltfreundlichen Schienenpersonen-Nahverkehr nicht zu behindern. Wenn dies vor Ort in Nürnberg nicht möglich ist, muss es eben in München und Berlin geschehen:

Der Schienenpersonen-Nahverkehr ist Aufgabe des Freistaats Bayern und die Deutsche Bahn AG zu 100% im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Die 1 Millionen Euro Trassennutzungsgebühr werden also nur von einer Staatskasse in die andere verschoben. Da sollte sich doch ein "Gentlemen Agreement" finden, mit dem alle Seiten gut leben können."

- *) Zugrunde gelegt ist der von der IG Bibertbahn gewünschte Fahrplan, der im Berufsverkehr einen 20-Minuten-, tagsüber einen 30-Minuten- und abends einen Stundentakt vorsieht.
- ***) Die für die Bibertbahn vorgesehenen Triebwagen sind wesentlich kürzer und leichter als die Züge nach Ansbach. Daher entstehen der Deutschen Bahn AG kaum zusätzliche Kosten, und die im Raum stehende Gebühr von 1 Millionen Euro pro Jahr ist völlig unangemessen.

Auszug aus der Online-Ausgabe der WirtschaftsWoche vom 18.7.2009

Artikel von Christian Schlesiger



Schienennetz wird für Deutsche Bahn zum blendenden Geschäft

Die Bahn hat ihr neues Monopol gefunden. Die Wartung, Pflege und Instandhaltung des Schienennetzes wird sie in den kommenden Jahren zum lukrativsten Geschäftsfeld ausbauen. Das geht aus der geheimen Mittelfristplanung hervor, die nur wenigen Vorständen und Aufsichtsräten ausgehändigt wird und der WirtschaftsWoche vorliegt.

Wer Top-Manager bei der Deutschen Bahn auf den Anstieg der Trassenpreise in den kommenden Jahren anspricht, erhält von ihnen unisono die gleiche Antwort: Die Steigerung in Höhe von zwei Prozent pro Jahr sei "Inflationsausgleich". Dass derzeit die Inflation bei Null liegt, interessiert dabei keinen. Das Schienennetz in Deutschland bedeutet für die Bahn eine sichere Geldquelle.

Laut Prognose rechnet der Vorstand der Deutschen Bahn 2013 mit einem operativen Ergebnis (Ebit) in Höhe von 958 Millionen Euro. Die Ebit-Marge soll dann bei erstaunlich hohen 16,4 Prozent liegen. Das sind paradiesische Aussichten, denn Wettbewerb hat die Bahn nicht zu fürchten.

Vielmehr kann der neue Bahnchef Rüdiger Grube die Preise erhöhen, während verbesserte Prozesse und optimierte Planungen bei der Instandhaltung des Netzes die Kosten nach unten schrauben. Effizienzgewinne heißt das. Eigentlich müssten die Trassenpreise niedriger sein, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen - sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Wettbewerber würden möglicherweise selbst in den Fernverkehr einsteigen, der bisher fast ausschließlich von der Deutschen Bahn angeboten wird.

Grube kann man keinen Vorwurf machen. Er ist per Aktienrecht dazu verpflichtet, das Beste für sein Unternehmen herauszuholen. Also muss er sehen, wie und wo er die Rendite nach oben schrauben kann. Er hat das Schienennetz als lukrativstes Vermächtnis von seinem Vorgänger übernommen. Mehdorn konnte eine Abspaltung des Netzes verhindern. Dem "integrierten Konzern" gehört nun alles: Gleise, Bahnhöfe, Energieerzeugung, Logistikdienstleistungen, Schienengüterverkehr, Personenfern- und nahverkehr.

Zielkonflikte gibt es zuhauf: Auf der einen Seite ist Grube an niedrigen Trassenpreisen interessiert, damit seine ICE- und Intercity-Züge sowie S-Bahnen und Regionalexpresszüge günstig über die Schienen rollen. Auf der anderen Seiten bringen ihm hohe Trassenpreise saftige Einnahmen in der Sparte DB Netze Fahrwege. Es ist wahrscheinlich, dass Grube so entscheidet, wie es für das Gesamtunternehmen am besten ist. Konzerninteressen stehen über Gemeininteressen.

Volkswirtschaftlich ist das ein Desaster. So stehen die Trassenpreise oft in keinem Verhältnis zu den Kosten, die die Züge verursachen. Beispiel Hamburg-Berlin: Auf der Strecke zahlen Nah- und Fernverkehrszüge den gleichen Preis in Höhe von 6,95 Euro pro Trassenkilometer, obwohl die Belastung auf Gleise und Weichen unterschiedlich hoch ist. Der ICE braucht dreimal so hohe Kapazitäten wie der Regionalzug, benötigt zahlreiche kostspielige Sondererrichtungen, eine besondere Oberleitung und Hochgeschwindigkeitsweichen. Alles in allem, so eine Berechnung der Strategieberatung KCW in Berlin, müsste das Trassenentgelt des ICE 10,43 Euro pro Trassenkilometer betragen, während ein Regionalexpress nur 3,48 Euro zahlen müsste. Für die Deutsche Bahn wäre das wenig attraktiv. Sie müsste 37 Fahrgäste je ICE mehr befördern.

Zu wenig Kontrolle

Die Bundesnetzagentur, die die Trassenpreise kontrolliert, tut sich schwer gegen den Riesen aus Berlin. Das Verhältnis der Beamten gegenüber den Bahn-Managern gilt als angespannt. Gerade in der Kommunikation hapert es. Eine Stärkung der Agentur würde Sinn ergeben: Um die Bahn in die Schranken zu weisen, brauchen die Beamten mehr finanzielle Mittel und bedingungslosen Zugriff auf interne Zahlen des Bahn-Konzerns.