

Bahn für Alle

## Hintergrund: ProNetz-Programm

### **Nachgeholte Streckensanierungen**

Die DB AG hat mit dem ProNetz-Programm keine Mittel erhöht, sondern nur konzentriert. Sie versucht, mit einer Bündelung den Sanierungsstau der vergangenen Jahre aufzuholen, den unter anderem der Bundesrechnungshof festgestellt hatte.

Die DB AG auf Privatisierungskurs spart an Investitionen, steigert so ihren Gewinn, erscheint zum Verkauf elegant - aber das Netz verrottet. Im Ergebnis ist die gesamte Netzgeschwindigkeit gesunken, weil Langsamfahrstellen bereits in die Fahrpläne eingerechnet wurden.

Mit "Pro Netz" will die DB bis 2009 fünf Milliarden Euro für die Sanierung von Gleisen und Anlagen ausgeben. Zugleich hält ihr der Bundesrechnungshof vor, genau dafür in den vergangenen Jahren 1,5 Milliarden weniger aufgewendet zu haben als mit dem Bund 2001 verabredet wurde – das ist etwa ein Fünftel weniger.

### **Pünktliche Bahn, weil die Fahrpläne nach Bauarbeiten gestrikt wurden**

Die vielen Bauarbeiten haben deshalb nicht zu Verspätungen geführt, weil der Fahrplan dafür umgestrikt wurde - längere Fahrzeiten und mehr Umstiege waren bereits in den Fahrplan eingebaut.

Auch Langsamfahrstellen werden in den Fahrplan eingebaut, so dass das Reisen langsamer wird, aber keine Verspätungen vorkommen.

### **ProNetz - ein Programm zur Renditestigerung**

Perspektivisch will die DB Netz AG weniger Geld für Instandhaltungsarbeiten ausgeben und mehr Geld für die Nutzung der Schienentrassen einnehmen. So erklärt sich auch die Ankündigung, erstmals mit der Netztochter ein positives Ergebnis zu erzielen.

Die DB Netz AG hat dazu das Gleisnetz nach erwirtschaftetem Umsatz auf der Strecke in vier Kategorien eingeteilt und konzentriert die Sanierung auf Hauptgleise. Auf 40 Prozent der Gleise wird demnach 70 Prozent des Umsatzes erwirtschaftet, entsprechend stark soll dort Geld für die Instandhaltung aufgewendet werden. Dagegen sind für knapp ein Drittel Gleise kaum Ausgaben vorgesehen.

Nebengleise, die wenig Geld einbringen, sollen kaum kaum gepflegt werden. Sie gibt eine Option auf Flexibilität und Steigerung des Bahnverkehrs auf. Wenn später mehr Verkehr auf die Schiene kommen soll, muss für einen Neuaufbau der Gleise dann der Bund oder Länder zahlen, nicht die DB AG.

Wegen der Investitionskosten ist in Nordhessen die Reaktivierung einer Strecke gescheitert, die zunächst runtergewirtschaftet und dann geschlossen wurde.