



München, 09.04.2019

Jahresbericht 2019

Fortschreibung des Schienennahverkehrsplans (TNr. 34)

Schienennahverkehr auf das richtige Gleis setzen

Seit Jahren kämpft der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern mit erheblichen Verspätungen. Ein wesentlicher Anteil davon lässt sich auf Störungen der Infrastruktur zurückführen. Obwohl der Freistaat für die Nutzung von Schienen und Bahnhöfen jährlich 700 Millionen Euro aufwendet, hat er nur eingeschränkte Einflussmöglichkeiten auf deren Zustand. Dabei sind Verspätungen und Störungen im SPNV seit langem ein Topthema. Umso weniger verständlich ist, weshalb Bayern den gesetzlich vorgeschriebenen Schienennahverkehrsplan seit 2005 nicht mehr aktualisiert hat. Dieser muss eine Analyse festgestellter Schwachstellen und Vorschläge für deren Beseitigung enthalten. Dass er als strategisches Instrument für die Entwicklung des SPNV in Bayern seit 14 Jahren nicht fortgeschrieben wurde, sieht der ORH gerade auch wegen dieser Störungen als schweres Versäumnis: Der Freistaat sollte jede Einflussmöglichkeit nutzen, um die Funktionsfähigkeit des SPNV zu verbessern und ihn auch damit auf das richtige Gleis zu setzen.

Ein funktionierender SPNV ist für das Flächenland Bayern ein außerordentlich wichtiger Standortfaktor. Allerdings sind Verspätungen und Störungen an der Tagesordnung. Durchschnittlich gab es im Jahr 2016 450 Störungen pro Tag und insgesamt 705.104 Minuten Verspätung. Hauptursache dieser Verspätungen sind Schäden an der Infrastruktur und dabei wiederum vor allem Fahrwegprobleme, wie Mängel am Gleisoberbau oder Signalstörungen.

Die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV ist Sache des Freistaates. Er nutzt dazu seine Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Die BEG bestellte bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 2016 für 941 Millionen Euro Verkehrsleistungen. Davon gingen 691 Millionen Euro an die sog. Infrastrukturbetreiber, vor allem die Deutsche Bahn AG, für die Nutzung der Schienentrassen und Bahnhöfe durch die EVU. Die EVU zahlen zwar wegen der Verspätungen Vertragsstrafen an die BEG, die unbefriedigende Situation zeigt aber, dass dies nur bedingt wirksam ist. Der ORH fordert, dass die Ursachen für die infrastrukturbedingten Verspätungen systematisch analysiert und Vorschläge entwickelt werden, um Störungen zu reduzieren.