

Seit Jahren zu wenig in Geleise investiert

SBB-Chef Andreas Meyer gelobt Besserung: Die Schienen sollen künftig häufiger geschliffen und überhaupt der Gleisunterhalt verbessert werden. Das sei, sagte er am Dienstag an der Jahres-Pressekonferenz der SBB in Zürich, eine Konsequenz aus einem Schienenbruch, der am 16. Februar 2013 bei Schwerzenbach (ZH) zu einer spektakulären Entgleisung führte. Dass Meyer mit seiner Unfallanalyse der amtlichen Untersuchung des Vorfalles vorgriff, ist das eine; solches hat er schon früher getan. Dass er recht hat und gleichzeitig die Situation beschönigt, ist das andere.

Gemäss offizieller SBB-Lesart ist dem SBB-Management erst seit Anfang 2013 bekannt, wie deplorabel der Zustand des Schienennetzes ist. Seither ist ein neues Diagnosefahrzeug im Einsatz, welches im Vergleich zum Vorgängermodell erheblich präzisere Analysen des Schienenzustands erlaubt. SBB-Sprecher Daniele Pallecchi verglich gegenüber der NZZ den Unterschied zum älteren Diagnosefahrzeug mit jenem zwischen einem Computertomografen und einem herkömmlichen Röntgenapparat.

Der Vergleich stimmt, doch auch ohne das moderne Fahrzeug war das Grundproblem seit Jahren bekannt. Dies belegt eine Grafik, welche SBB-Manager, darunter auch Infrastruktur-Chef Philippe Gauderon verschiedentlich an Fachtagungen präsentierten (rechts). Sie zeigt das Verhältnis zwischen der Belastung des Schienennetzes und dem getätigten Unterhalt. Während die Belastung exakt in Bruttotonnenkilometern ausgewiesen werden kann, stellt die Kurve der Unterhaltsarbeiten nur eine Grössenordnung dar, da eine genaue Abgrenzung zwischen Unterhalt und Ausbau lange Zeit nicht gemacht wurde.

Die offizielle Grafik zeigt klar: Nach 1995 wurde der Unterhalt des SBB-Netzes vernachlässigt. Besonders betroffen waren das Schleifen der Schienen, das Stopfen (Neuausrichten) der

Gleise und die Reinigung der Entwässerungseinrichtungen. Offensichtlich fiel der Aufwand für den Gleisunterhalt zwischen etwa 1990 und 2010 um rund drei Viertel, während gleichzeitig die Belastung und damit die Abnutzung der Infrastruktur um etwa die Hälfte anstieg. Heute schieben die SBB einen Unterhalts-Rückstand von etwa 2 Milliarden Franken vor sich her; Tendenz seit Jahren steigend.

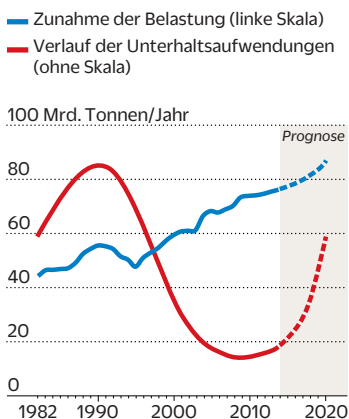
In Fachkreisen ist klar, dass die SBB-Division Infrastruktur die Situation seit längerer Zeit nicht im Griff hat, weil die noch vorhandenen Fachleute sich gegen die wuchernde und von Betriebswirtschaftlern ohne Branchenbezug dominierte Bürokratie nicht durchzusetzen vermögen. Besserung wird regelmässig gelobt, aber bis jetzt nicht im nötigen Umfang realisiert.

Erstaunlich ist daher, dass die SBB-Spitze unter diesen Umständen weiterhin am Anspruch festhält, ihr Netz nach eigenem Gutdünken zu pflegen. Und dass sie sich den Vorschlägen einer Expertenkommission widersetzt, die eine Auslagerung der Netzkompetenz in eine mit den SBB nur lose verbundene, im Wesentlichen aber unabhängige Gesellschaft empfahl.

Sepp Moser

Unterhalt vernachlässigt

Verhältnis von Unterhalt zu Belastung des Schienennetzes



Quelle: SBB