

Partnerschaft
Dr. Gottfried Ilgmann & Dr. Manfred Miethner
Managementberater

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages

am 29. März 2004 in Berlin

zur

Bahnreform

Eingangsstatement von Gottfried Ilgmann

Berlin, im März 2004

Das Ergebnis der Bahnreform in aller Kürze:

1. Seit der Bahnreform sind fast 200 Mrd. EUR aus Steuergeldern geflossen, gut die Hälfte, um das Bahnsystem weiterzuführen, die andere Hälfte für Altlasten
2. Das absolute Verkehrswachstum ist Null bis kaum messbar, wenn statistisch korrekt abgegrenzt wird
3. Das Netz hat Engpässe und ist dennoch nur dürftig ausgelastet
4. Die Investitionseffizienz des Netzes ist jenseits von gut und böse
5. Die Züge sind überwiegend miserabel ausgelastet.

Börsengang des integrierten DB-Konzern?

Nicht ernst zu nehmen! Wie sollte denn das Angebot an einen Investor lauten? Etwa so?

Minderheitsbeteiligung an Bundesunternehmen gesucht,

- *das dauerhaft am Tropf des Bundes hängt (nämlich wegen der Investitionen in das Netz durch den Bund) und*
- *das von wettbewerbsrechtlich zweifelhaften Nahverkehrsverträgen mit den Ländern abhängt (gegen die die EU-Kommission vorgehen will)!*

Wie soll es weitergehen?

Mehr Schienenverkehr wird es nur geben, wenn er sehr viel billiger wird.

Zunächst zur Infrastruktur:

Wenn der Anteil der Infrastruktur (Vorhaltung und Betrieb) an der Wertschöpfung etwa so groß ist wie der des Transports auf der Schiene, müssen die Infrastrukturkosten radikal gesenkt werden:

1. Das Netz ist so umzubauen und zu betreiben, dass es besser ausgelastet werden kann
2. Die dramatisch geringe Investitionseffizienz ist zu beseitigen.

Erläuterungen hierzu:

- Die NBS F - K (300 km/h) war sündhaft teuer. Ergebnis: 135 km/h im Durchschnittsgeschwindigkeit, weil die Knotenproblematik in K und F nach wie vor ungelöst ist.
- Die Strategie Netz 21, erstmals 1992 formuliert (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 4/1992) hatte eben diese Zielsetzung, die Infrastrukturkosten radikal zu senken, aber sie ist weniger als halbherzig verfolgt worden. Nur Bruchstücke sind heute erkennbar.

Wir brauchen eine Netz AG, die fast „süchtig“ ist, mit preiswerten Maßnahmen ihre Netzkapazität auszuweiten, und weder Spielball der weißen Züge (DB Reise & Touristik) ist noch Spielball der Länder ist, die mit einer HGV-Strecke ihrer Region etwas Gutes tun wollen – die sich sozusagen ein regionales „free lunch“ auf Kosten des Bundes bzw. der Bahn insgesamt genehmigen (H.-J. Ewers).

Eine solche Netz AG ist an ihren Ergebnissen zu messen, nämlich am Mehr an Trassenumsatz pro investiertem Euro.

Nun zum Transport auf der Schiene:

1. Wo im SPNV ausgeschrieben wird, fallen die Preise bei besserer Angebotsqualität

oder

2. Großkunden der DB im SGV gründen eigene Transportgesellschaften. Nur so, wissen sie, bewegt sich DB Cargo (jetzt Railion), wird billiger und kundengerechter.

Was daraus folgt, ist leicht zu erahnen. Wettbewerb auf der Schiene ist weder Selbstzweck noch eine fixe Idee der EU. Nein, er ist der einzige Ansatz, dass auf der Schiene die Preise fallen und die Angebotsqualität steigt.

Was ich hier vorschlage, ist das Gegenteil dessen, was die DB vorhat. Der Börsengang eines integrierten Konzerns wird nicht einmal dann funktionieren, wenn wir weiterhin viel Geld in die Hand nehmen. Und das System kollabiert sofort, wenn wir ihm Geld entziehen. Und es wird ihm entzogen werden müssen aufgrund der miserablen Finanzlage der Republik.