Netzwerk Privatbahnen

Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

NETZ 21

Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre

Die Netzstrategie der Deutschen Bahn

Bearbeiter:



Das Netzwerk Privatbahnen ist ein Zusammenschluss von deutschen und auch europäischen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen. Ziel des Netzwerks ist die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und EU Kommission für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene. Die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks Privatbahnen erbringen in Deutschland etwa 70 % der schienengebundenen Transportleistung aller nicht bundeseigenen Bahnen.

v.i.S.d.P.R.:

Netzwerk Privatbahnen Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

Arthur-Iren Martini

Telefon: 030-59 00 99 - 626 Telefax: 030-59 00 99 - 628

Am Weidendamm 1A

10117 Berlin

www. netzwerk-privatbahnen.de

Berlin, den 20.9.2008

VORWORT



Der Schienengüterverkehr könnte eine Renaissance erleben. Treiber sind

- die EU-Erweiterung und die Globalisierung, die sehr bahnfreundliche Güterströme entstehen lassen
- Angebotsvielfalt für die Verlader durch Fortschritte im Wettbewerb auf der Schiene
- die Explosion der Energiepreise, die die Güterbahn aber erheblich weniger treffen als den Lkw.

Aber das Ende der Renaissance ist absehbar: Engpässe im Netz – genau dort, wo der Güterverkehr drastisch steigt.

Deutschland hat noch nicht zu einer Investitionsstrategie gefunden, die seiner polyzentrischen Siedlungsstruktur entspricht. Die Investitionen ins deutsche Schienennetz sind noch immer auf die Erweiterung des Flickenteppichs von Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgerichtet. Was im französischen Strahlennetz ("Paris-Provinz") sinnvoll ist – taugt im dicht vermaschten deutschen Netz nicht.

Überall im Lande gibt es Baustellen, die primär pro ICE ausgerichtet sind. Sie sind so teuer, dass bei gegebenem Investitionsbudget von 1 – 1,5 Milliarden Euro pro Jahr oft erst in mehreren Jahrzehnten die ersten Züge fahren werden. Allein die Zinsen, die während der Bauzeit anfallen, würden dann die Herstellungskosten überschreiten. Eine unverantwortliche Verschwendung!

Was ist zu tun? Die Investitionen in die Schiene erhöhen? Vorbei sind die Zeiten, in denen es darstellbar wäre, die teuren Fehlinvestitionen fortzuführen und mit weiteren Milliarden die Folgen der Fehlinvestitionen zu lindern.

Netzwerk Privatbahnen hat diese Studie veranlasst, um bewusst zu machen, vor welchem Scherbenhaufen verfehlter Investitionen wir stehen. Nur aus dieser Einsicht heraus kann der Impetus entstehen, die Investitionsstrategie zu verändern. Das verheißt höchsten Verdruss für Bund, Länder und Deutsche Bahn, denn es gilt, sich von den teuersten Projekten zu verabschieden, die in der jeweilig betroffenen Region bereits als sicherer Besitzstand betrachtet werden, sei es, weil sie im Bundesverkehrshaushalt "fest disponiert" oder schon begonnen sind. Wir haben keine Wahl. Ein "Weiter so" führt in noch chaotischere Verhältnisse.

Bereits 1995 wollte die Deutschen Bahn unter dem Label "Netz 21" eine radikale Umkehr. Zwei Wochen hielt der Sieg der Protagonisten. Dann gewannen wieder die Gegenkräfte aus der Politik und der Deutschen Bahn selbst die Oberhand. Nun sind wir dreizehn Jahre weiter, doch im Güterverkehr kein bisschen weiter.

Arthur-Iren Martini Geschäftsführer Netzwerk Privatbahnen e. V.



INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
Vorv	vort	3
Kerr	naussagen	6
1.	Der Kern der Eisenbahn	8
2.	Deutsche Bahn: Logistik- oder Eisenbahnkonzern?	10
3.	Voraussetzungen für den Erfolg der Schieneninfrastruktur	14
4.	Bundesschienennetz: Engpässe, aber insgesamt chronisch unterausgelastet	17
5.	Fixierung auf Hochgeschwindigkeit	20
6.	Unwirtschaftlich und Energie zehrend: Stop & Run	25
7.	Ausbruch aus der Misere: Netz 21	28
8.	Rückschlag und Konterkarierung von Netz 21	34
9.	Neuer Anlauf in schwieriger Gemengelage	41
10.	Wettbewerb um einen kreativen Investitionsplan	45
11.	Prozedere der Bundesverkehrswegeplanung: nicht mehr zeitgemäß	47
12.	Anforderungen an die weitere Bahnreform	48



KERNAUSSAGEN

Kapitel 1 und 2:

- Die DB ist kein Logistikkonzern, sondern weit überwiegend ein Eisenbahnkonzern
- Innerhalb des Eisenbahnkonzerns weist das Schienennetz die gleiche Bedeutung auf wie das Fahren von Zügen – gemessen an der Wertschöpfung. In Zukunft wird die Bedeutung des Netzes sogar überwiegen.
- Eisenbahnreform muss deshalb am Netz ansetzen, dem Kern der Eisenbahn.

Kapitel 3:

- Voraussetzung für den Erfolg des Netzes sind effiziente Investitionen, effiziente Bewirtschaftung und effiziente Vermarktung.
- Vorliegendes Gutachten handelt von effizienten Investitionen in das Schienennetz. Aber es gibt einen inneren Zusammenhang zur Vermarktung ("Trassenbörse"): Von einem Trassenmarkt kommen die richtigen Signale, wann, wo, was wie modernisiert und ausgebaut werden sollte.

Kapitel 4:

 Das Bundesnetz weist ein Paradoxon auf: chronische Unterauslastung trotz vieler Engpässe.
 An der höheren Nutzung des Netzes kann es nicht liegen. In den letzten neun Jahren sind die Trassenkilometer (Zugkilometer) nur mit einer Jahresrate von 1 % gestiegen.

Kapitel 5:

- Nicht nur die DB, sondern auch die Akteure Bund und Länder sind "hochgeschwindigkeitsbesoffen".
- Bis auf Ausnahmen (z. B. Berlin-Wolfsburg) sind alle Hochgeschwindigkeits (HGV)-Projekte peinliche Flops, das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist zwischen schlecht und "jenseits von gut und böse" anzusiedeln. Es fehlt die Lernkurve zu mehr Effizienz (Lernen aus den Vorgängerprojekten).
- Gemessen an den künftigen Anforderungen (Demografie, Explosion der europaweiten Güterverkehrsströme, Preissensibilität der meisten Fahrgäste) wird die Fortsetzung der HGV-Fixierung zunehmend irrer.

Kapitel 6:

Völlig widersinnig wird die HGV-Fixierung bzw. die damit erzwungene Nachrangigkeit des Güterverkehrs angesichts der Energieverknappung mit drastischer Verteuerung (trifft auch die Energien zur Verstromung, nicht nur das Mineralöl). Dies erfordert eine völlige Umkehrung bisheriger Ziele: große Stetigkeit bei mäßiger Geschwindigkeit. Für die Steigerung der Reise-/Transportgeschwindigkeit (Quelle-Ziel) gibt es kostengünstigere Maßnahmen.

Kapitel 7:

1995 hat es unter dem Label Netz 21 einen Ausbruchsversuch der DB aus der HGV-Fixierung gegeben. Er scheiterte. Auch die DB war gespalten. Theo Waigel als Finanzminister, CSU-Vorsitzender und Abgeordneter von Neu-Ulm (an der "Heimerl-Trasse" Stuttgart-Ulm, die damals gecancelt werden sollte) hatte alle Macht über die Deutsche Bahn und größtes Interesse an lokalen, repräsentativen Schienenprojekten für Bayern.

Kapitel 8:

- Schon 1995 war zu erkennen, in welches Elend die HGV-Fixierung führen würde. Nur das Label "Netz 21" lebte weiter. Sonst änderte sich so gut wie nichts.
 - Achtung: Dies hat dem Gutachten den Namen verliehen: "Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre"
- Durch das konsequente "Weiter so" steht das Bundesschienennetz vor einem Scherbenhaufen angefangener Investitionen. Die Hinterfragung der Investitionen bringt nur noch Lächerliches hervor – ausgeführt an Beispielen in Kap. 8: "getrennte Tunnelröhren" bis "Nutzen-Kosten-Verhältnis".

Kapitel 9:

- Jeder neue Aufbruch wie 1995 verspricht höchsten Verdruss angesichts der Komplexität und der Gemengelage der Interessen von Bund, Ländern und Deutscher Bahn.
- Es besteht die Gefahr des Verharrens im Chaos, aber das Chaos wird immer größer.
- Die Initiative zu einem neuen Aufbruch kann nur vom Bund ausgehen (Eigner und Verpflichteter gemäß GG, Ordnungsgeber, Subventionsgeber).

Kapitel 10:

Um sich das Chaos einzugestehen und um von eingebrannten Überzeugungen loszukommen, die in dieses Chaos geführt haben, muss kurzfristig ein Bild entworfen werden, wie denn in den beiden nächsten Jahrzehnten das Netz entwickelt werden müsste, wenn mit dem Geld ausgekommen werden soll, dass der Bund bereitzustellen vermag. Erst aus der Gegenüberstellung wird (vielleicht) der Impetus wachsen, große Projekte zu canceln. Empfohlen wird ein Ideenwettbewerb darüber. Bis dahin bedarf es einer Entscheidung, welche Investitionen fortgeführt werden (ggf. verstärkt) und welche sofort gestoppt werden (Moratorium).

Kapitel 11:

Netz 21 und Bahnreform haben einen inneren Zusammenhang. Die Bahnreform ist in einer Weise zu vollenden, dass die Verantwortung für das Netz eindeutig erkennbar wird und sich nicht wie bisher im Bermudadreieck der Verantwortungslosigkeit von Bund, Ländern und Deutscher Bahn verliert.



Netz 21: Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre¹

1. Der Kern der Eisenbahn

Günther Saßmannshausen war Vorsitzender der Regierungskommission Bahn, die von 1989 bis 1991 die Grundzüge der Bahnreformen entwarf. Er nannte das Schienennetz den "Kern der Eisenbahn". Was veranlasste den ersten Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG und heutigen Ehrenvorsitzenden zu dieser Formulierung, zu der niemand vor ihm – auch nicht näherungsweise – gegriffen hatte?

Die Wertschöpfung des Systems Bahn lässt sich wie folgt unterteilen:

- in die Bereitstellung des Schienennetzes², das heißt es zu bauen, zu betreiben³, instand zu halten und zu modernisieren Wertschöpfung "Netz"
- in den Transport von Personen und Gütern in Zügen auf dem Netz Wertschöpfung "Transport".

In Deutschland sind die Wertschöpfungen von Netz und Transport etwa gleich groß⁴, so ein Gutachten der Deutschen Bundes- und Reichsbahn von 1993⁵. Daran hat sich bis heute wenig geändert (siehe Kapitel 2). Eher steigt die Wertschöpfung "Netz" im Vergleich zur Wertschöpfung "Transport" noch an. Soll das Netz künftigen Erfordernissen entsprechen, sind damit Eingriffe in die Landschaft oder in bestehende Bausubstanz verbunden. Umweltauflagen können insbesondere bei Neubau die Baukosten einzelner Streckenabschnitte⁶ um ein Vielfaches erhöhen. Immer stärker wachsen auch die Planungs-, Planfeststellungs- und Verwaltungskosten. Vom ersten Konzept bis zum Baubeginn können inzwischen Jahrzehnte vergehen, ebenso vom Baubeginn bis zur Inbetriebnahme, sodass die Zinsen für die noch nicht nutzbare Investitionen ("Bauzinsen") auf abenteuerliche Größen ansteigen.

^{1 &}quot;Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre" wurde vom Soziologen Ulrich Beck geprägt. Er bezog sich auf die Einstellung von Männern zur Frauenemanzipation.

² Inklusive Elektrifizierung, Personen- und Güterbahnhöfe, Rangieranlagen, Abstellanlagen etc.

³ Insbesondere die Erstellung von Fahrplänen sowie der Betrieb der Stellwerke zur Steuerung und Sicherung.

⁴ Wertschöpfung der Deutschen Bahn und ihrer Lieferanten. Es gibt auch Wertschöpfungsanteile, deren Zuordnung zu Netz oder Transport strittig ist, z. B. Fahrplaninformation, Betankungsanlagen für Dieselloks, Waschanlagen oder die Vorhaltung von Abschleppdiensten für liegen gebliebene Fahrzeuge.



Was nützt eine höchst professionelle Organisation von Wettbewerb auf der Schiene – mit allen Vorzügen von Innovations- und Kostensenkungswettlauf, wenn sie sich nur auf eine Hälfte der Wertschöpfung ("Transport") erstreckt, aber die andere Hälfte der Wertschöpfung ("Netz") ineffizient bleibt? Die Bahn könnte dann nicht ihre systemspezifischen Vorteile im Transportwettbewerb ausspielen.

Die Forderung, mehr Steuermittel in die Schiene zu stecken, findet zwar den Beifall all derer, die die Bahn lieben, eine Aussicht auf dauerhaften Erfolg hat solches Gejammer aber nicht. Aussichtsreicher wäre es, zunächst einmal mit teurer Infrastruktur effizienter umzugehen und sich damit unabhängiger von der Kassenlage des Bundes zu machen.

In erster Näherung konkurriert der Bahnverkehr mit dem Pkw- und Lkw-Verkehr auf dem Fernstraßennetz (Bundesstraßen und -autobahnen). Der Anteil der Wertschöpfung für die Bereithaltung des deutschen Fernstraßennetzes, also es zu bauen, zu betreiben⁷, instand zu halten und zu modernisieren, beträgt nur rund 10 %, der Anteil des "Transports" hingegen rund 90 %⁸. Das ist insbesondere auch auf die bessere Auslastung der Bundesfernstraßen zurückzuführen. Damit haben "sowohl im …. Status Quo als auch in der langfristigen Entwicklung …. die Fahrwegkosten der Bahn eine ausschlaggebende, die des Straßenverkehrs nur marginale Bedeutung. Der entscheidende Impuls zu einer visionären Bahn geht [deshalb] vom Fahrweg aus."⁹ Oder kürzer: Das Netz ist der Kern der Eisenbahn.

⁵ Ilgmann, G.: Anteil der Fahrwegkosten im Straßen- und Schienenverkehr, im Auftrage der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, veröffentlicht in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 4/1993.

^{6 &}quot;Infrastrukturausbau in Deutschland im Griff der Überregulierung", Niederschrift eines Symposions in Berlin am 1. 12. 2005 im Haus der Deutschen Wirtschaft, veranstaltet u. a. vom Bund der Deutschen Industrie (BDI).

⁷ Winterdienste, Verkehrssteuerung durch Lichtzeichenanlagen bis hin zur Aufsicht durch die Polizei.

⁸ Dabei ist unterstellt, dass die Führung eines Pkws nicht mit einem Ansatz von Fahrerlohn bewertet wird. Manche Menschen mögen gern gefahren werden, um zu arbeiten, zu lesen oder sich in Muße zu ergehen, andere genießen hingegen das Steuern eines Pkw oder scheuen die Begleiterscheinungen des öffentlichen Verkehrs wie Fußmärsche zu und von Haltestellen (gegebenenfalls bei ungünstiger Witterung oder mit Gepäck), sich nach Fahrplänen richten zu müssen oder ungünstige Umsteigemodalitäten.

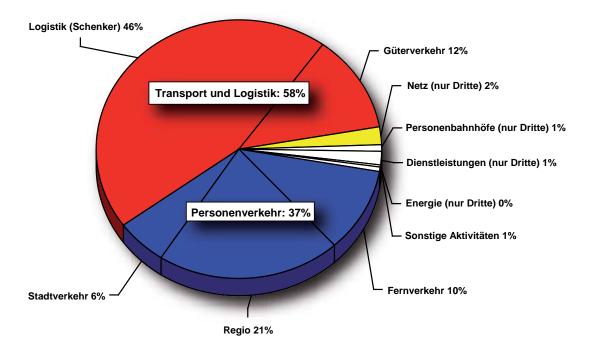
⁹ Ilgmann, G.: Anteil der Fahrwegkosten, a.a.O., Kapitel 8.



2. Deutsche Bahn: Logistik- oder Eisenbahnkonzern?

Die Deutsche Bahn stellt sich gern als weltweit führender Logistikkonzern dar. Bereits 46 % des Umsatzes werde in der Logistiksparte erbracht. Der wird dann mit dem Umsatz der Transportsparte Schienengüterverkehr (inklusive der Netznutzung = 12 % Umsatzanteil) zusammengefasst. Es entsteht der psychologische Effekt, die Deutsche Bahn habe sich bereits mit 58 % Umsatzanteil zu einem Logistikkonzern entwickelt (Grafik 1).

Dabei seien Synergien erschlossen worden, so die Deutsche Bahn.¹⁰ In der Wissenschaft wird dies jedoch mit Skepsis betrachtet. Nachzuweisen sei die Synergie nicht, konstatieren Wissenschaftler im Auftrage der Bundesregierung.¹¹ Eher handle sich die Deutsche Bahn mit der Integration von Schienenverkehr und Logistik erhebliche Komplexitätsprobleme ein, also negative Synergien.¹²



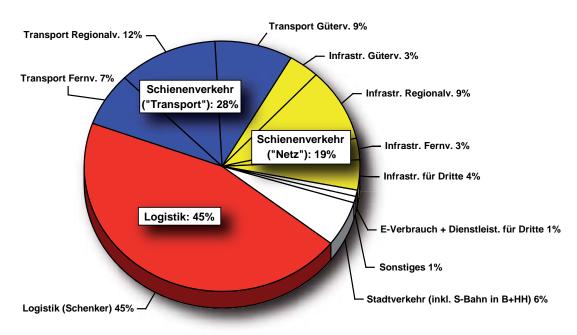
Grafik 1: Umsätze in der DB AG-eigenen Darstellung 2007

Man vermisst in der Darstellung der Deutsche Bahn in Grafik 1 den Umsatz der DB Netz AG. Er wird nur ausgewiesen, soweit er für Dritte erbracht wird, also für Wettbewerber auf der Schiene. Der weit überwiegende Netzumsatz mit den konzerneigenen Eisenbahnen ist als "Innenumsatz" im Personenverkehr bzw. Güterverkehr der Deutsche Bahn enthalten. In Grafik 2 sind die Umsätze differenziert ausgewiesen. Der Anteil des Transports auf der Schiene macht 28 %, der des Netzes 19 % des Umsatzes aus.

¹⁰ Die Logistiksparte (Schenker) übt intern Druck auf die Gütertransportsparte (Railion) aus, sich den Bedürfnissen der Transportkunden anzupassen. Das ist allerdings eher als Fortbildungshilfe und nicht als dauerhafte Synergie zu sehen.

¹¹ Booz Allen Hamilton i. A. der Bundesregierung (BMVBS und BMF): PRIMON-Gutachten, Januar 2006, Langfassung. S.193 f.

¹² Ebenda.



Grafik 2: Umsätze der DB AG 2007 - umgruppiert

Der Netzumsatz der Deutsche Bahn von rund 6 Milliarden Euro pro Jahr¹³ gibt aber die Realität nur unzureichend wieder. Aus Haushaltsmitteln des Bundes fließen im langjährigen Mittel mindestens 4 Milliarden Euro in das Schienenwegenetz, davon werden 2,5 Milliarden Euro benötigt, meint die Deutsche Bahn, um den Gebrauchszustand des Netzes aufrecht zu erhalten. Verbleiben 1,5 Milliarden Euro pro Jahr für Neu- und Ausbau. Dieser Zahlungsfluss ist dauerhaft, weil die DB Netz AG diese Investitionen aus Steuermitteln (verlorene Baukostenzuschüsse) nicht in ihrer Bilanz aktiviert. "Für deren Wertverzehr trifft die Bahn keinerlei Vorsorge", so Berlins Finanzsenator Thilo Sarrazin. Deshalb braucht sie auch nicht einmal die Abschreibungen zu verdienen. Es entsteht ihr deshalb aber auch kein Cashflow aus den Abschreibungen, um daraus Investitionen aus eigener Kraft zu tätigen und unabhängiger vom Bundeshaushalt zu werden.

Der dauerhafte Zufluss aus Steuermitteln in das Netz ist dem Grunde nach Umsatz, aber eben formal kein Umsatz. Eine Veränderung des Subventionsmodus würde den Zufluss auch formal zu Umsatz werden lassen, z. B. bei folgendem Szenario: Statt Investitionshilfen zahlt der Bund der DB Netz AG für jeden Euro, den sie für den Verkauf einer Trasse erlöst, 80 cent als Netzsubvention. Würde dieser Modus eingeführt, dann stiege der Umsatz des Netzes auf rund 10 Milliarden Euro pro Jahr und machte rund 28 % des Konzernumsatzes aus. 6

¹³ Schienenetz, Personenbahnhöfe sowie weitere ortsfeste Anlagen sowie Anlagen zur Bereitstellung von 16 2/3 Hz-Bahnstrom.

¹⁴ Sarrazin, T.: Belegt der Jahresabschluss 2006 die Börsenfähigkeit der Bahn?, Berlin, April 2007, http://privatisierungstoppen.deinebahn.de/download/sarrazin-einschaetzung_070423.pdf."Seitdem der Bund 1997 die Finanzierung der Investitionen von Darlehen auf Zuschüsse umstellte, sind der Bahn [bis 2006] Zuschüsse von knapp 41 Milliarden € zugeflossen."

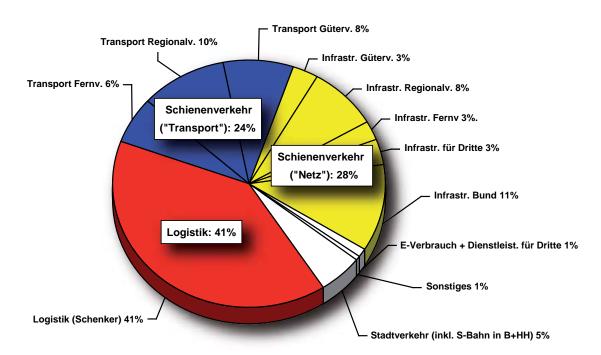
¹⁵ Nach diesem Modus wurde vor der Vereinigung der Flugverkehr von und nach Berlin subventioniert. Aus einem Ticket der Britisch Airways ging der Preis hervor (= Umsatzerlös für BA) und es wurde ausgewiesen, wie viel der Passagier und wie viel der Bund davon zahlte.

¹⁶ Einen solchen Subventionsmodus erwog der Bundesminister für Verkehr im Jahr 1991 im Zuge der Bahnreform. Damit sollte der künftigen Deutschen Bahn der Anreiz gesetzt werden, nur solche Investitionen zu tätigen, die ihren Trassenabsatz gesteigert hätten. Sie hätte, so das Kalkül, zunächst einmal alle kleinen, hoch wirksamen Maßnahmen getätigt, ehe sie sich auf Großprojekte mit riskantem Absatzerfolg eingelassen hätte.



Das ist mehr als der Transportumsatz mit 24 % (Grafik 3). Würden die externen Kosten allen Verkehrsträgern vollständig angelastet, also die Wirkungen von Lärm, CO₂-Emission, nicht durch Versicherung abgedeckte Unfallfolgen etc., wären Mobilität und Gütertransport teurer. Die Bahn würde dann, so ihre Lobby, ohne Subvention auskommen, weil sie im Vergleich zu Luft- und Straßenverkehr bedeutend geringere externe Kosten ausgleichen müsste.¹⁷ Es würde dann auch keiner Netzsubvention bedürfen, weil kostendeckende Trassenpreise erhoben werden könnten. In einem solchen Szenario würden dann die heutigen Zahlungen des Bundes in das Netz zu Umsatzerlösen.

Grafik 3: Umsätze der DB AG 2007
- Zahlungen des Bundes für das Netz als Umsatz einbezogen -



¹⁷ Inzwischen wird diese Ansicht in Frage gestellt, denn die Differenz der externen Kosten schmilzt durch eine höhere Innovationsrate im Straßenverkehr, dem größten Wettbewerber der Bahn. Deshalb sei auch die Höhe der derzeitigen Subventionen für die Bahn nicht mehr durch die Differenz Straße-Schiene zu rechtfertigen. Der größte Widerstand aus der Bevölkerung gegen Neu- und Ausbau von Straße und Schiene resultiert aus der Lärmemission. Und die ist bei Hochgeschwindigkeitsverkehr und Güterverkehr auf der Schiene besonders intensiv.

Die Deutsche Bahn erhebt in ihrer Außendarstellung den Umsatz zum Maßstab für die Bedeutung ihrer Geschäftsbereiche: "Bereits heute mache die Logistik soundso viel Prozent des Umsatzes aus" So oder ähnlich klingt es, wenn die Deutsche Bahn Politiker überzeugen will, sie sei längst ein weltweit agierender Logistikkonzern zu Wasser, zu Lande und in der Luft.

Der Umsatz ist als Maßstab für die Bedeutung von Logistik und Eisenbahn im DB-Konzern ungeeignet. Angemessener wäre da schon die eigene Wertschöpfung. Sie wird am einfachsten ermittelt, indem von den Umsätzen die am Markt bezogenen Vorleistungen abgezogen werden. Gemessen an der eigenen Wertschöpfung schrumpft die Bedeutung der Logistik gegenüber dem Eisenbahnbereich auf 20 bis 25%. Das entspricht auch in etwa der Relation der Mitarbeiterzahlen. Die Deutsche Bahn ist – entgegen allem erweckten Anschein – ganz überwiegend ein Eisenbahnunternehmen.

Die Leistung der Deutschen Bahn insgesamt, also die eigene Wertschöpfung und die zugekaufte Leistung, sind beim Netz größer als beim Transport. Das gilt auch, wenn die Wettbewerber auf der Schiene einbezogen werden (gemittelt über alle Sparten ca. 10 % der Leistung der Deutschen Bahn). Eine genaue Abgrenzung von Netz und Transport ist schwierig, weil viele Abgrenzungsprobleme zu lösen sind und die veröffentlichten Zahlen der Deutschen Bahn nicht in ausreichend ergiebiger Differenzierung vorliegen. Gesamtwirtschaftlich verdienen aber die Gleise mindestens ebenso viel Aufmerksamkeit wie die Züge – entgegen dem Interesse von Öffentlichkeit und Modellbahnern.

Das Netz (hier Synonym für die gesamte Infrastruktur) ist die Produktionsstätte, auf der eine Branche von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durch Innovations- und Kostensenkungswettlauf untereinander effizienter werden und dadurch anderen Verkehrsträgern Markanteile abnehmen soll. Das wird aber nur gelingen, wenn das "Netz", der Kern der Eisenbahn, professionell gemanagt wird. Davon ist das Bundesschienenwegenetz weit entfernt. Im Gegenteil, das Netz ist bereits zum strategischen Engpass der Bahnentwicklung geworden.

¹⁸ Die Bedeutung von Geschäftsbereichen zu definieren, ist kein triviales Problem. Was könnten die Maßstäbe sein? Beitrag zum Gewinn? Stellung im Markt? Wachstumspotential? Kapitalbindung? Eigenkapitalrendite? Wertschöpfung? Letztlich wird ein Mischkonzern die Bedeutung seiner Geschäftsbereiche aus einer Fülle von Indikatoren ableiten.

¹⁹ Die Umsätze geben in erster Näherung die Gesamtleistung wieder. Differenzen ergeben sich z.B. aus aktivierten Eigenleistungen.



3. Voraussetzungen für den Erfolg der Schieneninfrastruktur

Was heißt effizienter Umgang mit der Infrastruktur, dem Kern der Eisenbahn? Dazu bedarf es

- effizienter Investitionen zum Erhalt, Aus- und Umbau des Netzes
- effizienter Bewirtschaftung (Netzbetrieb und Instandhaltung)
- effizienter Vermarktung des Netzes.

Der Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit sind effiziente Netzinvestitionen, d.h. knappe Mittel sind so zu investieren, dass ein möglichst großer Nutzen für das Gesamtsystem Bahn (Deutsche Bahn und Wettbewerber auf der Schiene) entsteht. Fehlentscheidungen können nachhaltig großen Schaden anrichten. Dies wird in den nachfolgenden Kapiteln noch ausgeführt werden.

Wenn nach einer Investitionsstrategie für das Netz gefragt wird, dann ist vorab zu klären, wie denn die Bahnreform vollendet werden soll:

- Wer trägt die Verantwortung für die Bewirtschaftung der lokalen Netze, von denen große Teile schon immer von Stilllegung bedroht waren? Die Bundesländer, die an diesen Netzen Interesse haben, auch wenn sie wenig oder nicht rentierlich sind? Oder wie bisher der Bund (über die DB Netz AG), der nur Interesse an den lokalen Netzen hat, soweit sie sich aus seiner Sicht rechnen?
- Soll die Infrastruktur frei von jedem Interessenskonflikt an die europäische Branche der Eisenbahnverkehrsunternehmen vermarktet werden, oder soll es wie bisher bei dem Anreiz bleiben, dass die DB-Netz primär Rücksicht auf die konzerneigenen Transportgesellschaften nimmt?

Bewirtschaftung lokaler Netze: Gegenwärtig ist für das Bundesschienennetz nach der Verfassung allein der Bund verantwortlich. Aber die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV), deren Mitglieder (Bundesländer bzw. Verkehrsverbünde) die Regionalzüge bestellen, hat sich bereits entschieden, die Regionalnetze verantwortlich zu bewirtschaften.20 Im Gegenzug beansprucht die BAG-SPNV den 25 %-Anteil aus den Investitionsmitteln des Bundes, der laut Schienenwegeausbaugesetz ohnehin dem Regionalverkehr vorbehalten ist. Damit würde bei den Ländern die Ausgaben- und Aufgabenverantwortung in einer Hand liegen. Sie könnten allein entscheiden, wo sie in ihrem Land in das Regionalnetz investieren und wo sie Strecken stilllegen. Die heutige Situation ist misslich: Die DB Netz AG will mit Zustimmung des Bundes Strecken stilllegen.²¹ Die betroffenen Länder protestieren laut, gilt es doch, die Strecken auf Kosten der Deutsche Bahn/ des Bundes als "free lunch" aufrecht zu erhalten. Die Länder protestieren also gegen jede Stilllegung. Was würden sie tun, wenn sie selbst für diese Strecken verantwortlich wären? Sie könnten die Bewirtschaftung und die Erneuerungsmaßnahmen ausschreiben und auf Grund von Marktangeboten entscheiden, ob sich die Aufrechterhaltung der Strecke lohnt oder nicht. Heute können sie sich nur über die DB Netz AG als Bewirtschaftungsmonopolisten wegen überhöhter lokaler Trassenpreise²² grämen, gegensteuern können sie nicht.

²⁰ Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV), http://www.bag-spnv.de/index.htm, S. 12.

²¹ Allerdings nur soweit, dass diese reaktiviert werden könnten, wenn dies in Zukunft erforderlich wird, also überwiegend keine Entwidmung.

²² Preise laut Trassenpreiskatalog multipliziert mit einem lokalspezifischen Faktor, dem sogenannten "Regionalfaktor".

Um Marktsignale zu erfahren, müssten sie tatsächlich über die Vergabe von Bewirtschaftung und Erneuerung entscheiden können. Bei einer Übernahme durch die Länder könnte ein produktiver Ausschreibungswettbewerb um die Netzbewirtschaftung etabliert werden – analog zum Wettbewerb um die Bestellung von Regionalzügen ("Wettbewerb um den Markt"). Auch die Netzgesellschaft des Bundes würde sich an diesem Ausschreibungswettbewerb beteiligen. So würden sich aus einem Markt heraus Maßstäbe für effiziente Netzbewirtschaftung bilden.²³

Adressaten der Vermarktung: Soll die DB Netz attraktive Trassen auf Fernverkehrsstrecken konstruieren und Dritten anbieten, damit diese dann der DB-Fernverkehrssparte Reisende aus dem ICE abjagen? Hat sie auf stark belasteten Strecken im grenzüberschreitenden Güterverkehr über die Schweiz nach Italien Interesse, noch eine weitere Trasse zu konstruieren, die ein Wettbewerber dazu nutzen könnte, der konkurrierenden DB-Güterverkehrssparte Frachtkunden abspenstig zu machen? Soll die DB Netz auf völlig unterausgelasteten Strecken Trassen zu wenig mehr als den vernachlässigbaren Grenzkosten anbieten, um überhaupt Deckungsbeiträge zu erzielen?²⁴ Das könnte zur Folge haben, dass z.B. Newcomer im Güterverkehr einsteigen, Verladern vor Ort ein attraktives Angebot machen und dadurch zu Konkurrenten heranwachsen.

Eine wettbewerbsneutral²⁵ ausgerichtete Netzgesellschaft dagegen wäre daran interessiert, ihre Gleisund Anlagenkapazitäten maximal auszulasten und die Umsätze zu optimieren – gleichgültig, wer auf ihren Gleisen fährt, auf ihren Bahnhöfen hält oder ihre Rangieranlagen nutzt. Sie würde in der gesamten europäischen Branche der Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür werben, ihre Infrastruktur bis zur Kapazitätsgrenze zu nutzen. An Wettbewerb auf der Schiene wäre sie höchst interessiert. Der daraus resultierende Innovations- und Kostensenkungswettlauf schüfe die Voraussetzung, dass das Netz noch besser ausgelastet wird. Es winken dann Mehrerlöse, mit denen – in beliebigem Mischungsverhältnis – in das Netz mit weniger Inanspruchnahme von Steuergeldern investiert werden kann, oder die Trassenpreise gesenkt werden können. Das Beste wäre ein richtiger Marktplatz für Trassen, eine Trassenbörse, in der Angebot und Nachfrage über Knappheitspreise ausgetragen werden. Für diese langfristige Vision werden schon die Grundlagen im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie erforscht (siehe Kasten: Trassenbörse), allerdings ohne Mitwirkung der Deutschen Bahn. Die betreibt um die Netzdaten Geheimniskrämerei. Sie bezeichnet sie sogar als "essential facilities"²⁶ – als würde das Bundesschienennetz mit anderen Netzen konkurrieren. Plausibler ist die Vermutung, dass die Deutsche Bahn die Daten deshalb geheim hält, weil die Wettbewerber auf der Schiene oder die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde in Kenntnis der Daten Diskriminierung beim Netzzugang besser nachweisen könnten. Die Einstellung der Deutschen Bahn schadet letztlich dem System Schienenverkehr. Es wird das Engagement der Wissenschaft unterbunden, Modelle für eine effizientere Netznutzung zu kreieren und zu verifizieren.

²³ Perspektivisch wäre dies auch ein Einstieg, Netzteile des verbliebenen Bundesnetzes zur Bewirtschaftung auszuschreiben und so auch diese Wertschöpfung dem Innovations- und Kostensenkungswettlaufes auszusetzen.

²⁴ Wird eine Strecke überhaupt befahren, dann entstehen durch weitere Züge fast keine Mehrkosten, jedenfalls dann, wenn die Betriebszeit nicht ausgeweitet werden muss und die zusätzlichen Züge keine weiteren besonderen Anforderungen an die Streckenqualität stellen.

²⁵ Wettbewerbsneutral bedeutet institutionelle Unabhängigkeit zwischen der Infrastruktur der Deutschen Bahn und ihren Transportunternehmen, wie es die Väter der Bahnreform 1991 als Vollendung der Reform vorgesehen hatten.

²⁵ Essential facilities bezeichnet wesentliche Einrichtungen oder Informationen, die ein marktbeherrschendes Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen seinen Konkurrenten gegen angemessenes Entgelt überlassen muss. In Deutschland sind vor allem große Netze (Energieversorgung, Telekommunikation, Verkehr) hiervon betroffen. Sie werden zur Vermeidung wettbewerblichen Missbrauchs von der Bundesnetzagentur (BNetzA) reguliert.



Trassenbörse in aller Kürze

Aus der Gesamtnachfrage von Trassen wird durch (lineare ganzzahlige) mathematische Optimierung ein Fahrplan erzeugt, der das Maximum an Trassenerlösen erbringt. Höhere als die (durch die Bundesnetzagentur regulierten) Grundpreise werden aber nur gezahlt, wenn trotz mathematischer Optimierung Trassenkonkurrenz auftritt. Dies entspricht auch den Erfordernissen der derzeitigen Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV). Ein Mehrerlös gegenüber heute wird dadurch erzielt, indem die mathematische Optimierung einen Fahrplan erzeugt, der nachweisbar der beste ist und der damit mehr Nachfrage befriedigen kann. Erst wenn das Netz an seine Kapazitätsgrenzen stößt, werden Mehrerlöse durch Gebote erzielt, die den Grundpreis übersteigen. Letztlich wird der heutige, wenig transparente Zuteilungsmechanismus nach (unternehmens-) politischen Prioritäten durch ein transparentes Verfahren abgelöst, das Zahlungsbereitschaften abschöpft, sobald sich Trassenkonkurrenz ergibt.²⁷

Die Netzgesellschaft, die versteigert, muss autonom sein, weil in einem integrierten Konzern die Transport-Schwesterunternehmen Dritte auf der Schiene immer überbieten könnten und auf der Konzernebene die überhöhten Gebote neutralisiert würden: Höhere Trassenentgelte für die Transportunternehmen = Mehrerlöse für das Netz. Der zusätzliche Aufwand der Transporttöchter verbliebe im Konzern ("rechte Tasche, linke Tasche").

Grundsätzlich kann auf Trassenbündel geboten werden. Das Ausmaß wird durch die Bundesnetzagentur eingeschränkt, damit kleinere Transportunternehmen gegenüber marktmächtigen Transportunternehmen oder Landesverkehrsgesellschaften/Verbünden eine Chance beim Marktzutritt haben. Gebote können flexibel sein. Die Entgelthöhe kann abhängig davon sein, wie weit von der Wunschtrasse abgewichen wird. Für die Bieter gibt es einen großen Anreiz, ihre wahre Flexibilität bei Trassenwünschen zu äußern, um so Tassenkonflikte – und damit einher gehende höhere Gebote – zu vermeiden. In einer ersten Stufe der Trassenbörse wird noch ein Vorrang vertakteter Personenverkehre akzeptiert. Dann aber wird dieser Vorrang aufgeweicht. Sobald sich eine Trassenbörse im deutschen Netz bewährt hat, wird eine europäische Trassenbörse etabliert, die sukzessiv – vom deutschen Netz ausgehend – zunächst die Nachbarländer und später möglichst alle europäischen Länder einschließt.

Die heutigen Fahrpläne der Deutsche Bahn werden letztlich von Hand erstellt. Die Fahrplaner greifen auf eine Fülle Computer gestützter Instrumente zurück, optimal ist der erzeugte Fahrplan aber nicht.²⁸ Erst in den letzten Jahren sind die mathematischen Verfahren sowie die Rechenleistungen der Prozessoren²⁹ so gereift, dass (in echtem Sinne) optimierte Fahrpläne erstellt werden können – derzeit nur für Teilnetze. Ziel ist es, immer größere Netze zu rechnen, in einigen Jahren auch das gesamte deutsche Netz und in der Langfristperspektive auch europäische Netze. Um eine Auktion durchzuführen, muss aus Geboten in sehr kurzer Zeit (allenfalls Stunden) ein optimaler Fahrplan erstellt werden. Dies wiederum eröffnet die Möglichkeit, durch Variation der Nachfrage festzustellen, wo und wann im Netz konkrete Engpässe auftreten werden. Für jede noch so kleine Maßnahme kann kurzfristig die Auswirkung auf die Netzleistungsfähigkeit berechnet werden. Dieses Instrument, das ja Voraussetzung für eine Trassenbörse ist, stiftet einen großen Nutzen, bevor die erste Auktion überhaupt stattfindet. Möglicherweise ist dieser Nutzen, dass die effizientesten Investitionen erheblich besser beweisbar werden, größer als der Gewinn an Effizienz aus der Trassenvermarktung.

Am effektivsten wäre es, wenn die Bahnreform in eine völlige institutionelle Trennung von Netz und Transport münden würde, und die Länder die Netze mit weit überwiegend regionaler Bedeutung übernähmen. Die Länder ständen nicht im Interessenkonflikt, jedenfalls dann nicht, wenn sie ihre landeseigenen Eisenbahnen privatisieren würden – und dieser Prozess läuft bereits. Damit würde auch eine Dauerquerele zwischen Bund und Ländern beseitigt, die seit jeher Ineffizienzen erzeugt hat.

²⁷ Es kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr, der die höchste Zahlungsbereitschaft signalisiert, auch der rentabelste Verkehr ist.

²⁸ Werden mit heuristischen Verfahren Trassen generiert und wird dann die "beste" ausgewählt, so ist das Ergebnis kein Optimum im Sinne mathematischer Optimierung.

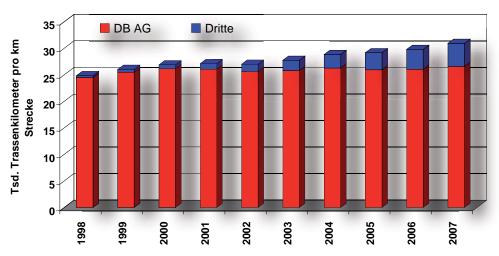
²⁹ Bei linearer ganzzahliger mathematischer Optimierung können keine Parallelprozessoren eingesetzt werden.

³⁰ Es gibt ein weiteres Problem, das derzeit auf der Agenda im Streit zwischen Bund und Ländern steht. Wer fördert die Investitionen in die Netze sogenannter NE-Bahnen (Nicht-bundeseigene Eisenbahnen)? Bei der Bahnreform sind diese Netze in der Verantwortung der Länder geblieben. Die Länder behaupten "sie hätten kein Geld" für Investitionen in die Netze und fordern nachträglich vom Bund dafür ein Budget. In dieser Patt-Situation unterbleiben Investitionen in NE-Netze, die im Einzelfall durchaus profitabler sein könnten, als die in das Bundesnetz. Es sollte die Chance genutzt werden, NE-Netze auch für den überregionalen Güterverkehr zu nutzen und so die Kapazität für Güterverkehr zu erweitern.



4. Bundesschienennetz: Engpässe, aber insgesamt chronisch unterausgelastet

Die Auslastung des Netzes (siehe Grafik 4) ist von 1998 bis 2007 durch zweierlei Effekte gestiegen:



Grafik 4: Netzauslastung des Bundesschienenwegenetzes

- Anstieg der Trassenkilometer, das heißt der Zugkilometer³¹, von 0,95 auf 1,05 Milliarden Trkm (+10,5 %)³²
- Streckenstilllegungen von 38,1 auf 33,9 Tausend km Betriebslänge.³³

Auf den stillgelegten Strecken verkehrten zuvor keine oder nur wenige Züge. Deshalb ist das verbliebene Netz (mit geringer Abweichung) nur im Ausmaß des Anstiegs der Trassenkilometer stärker ausgelastet worden, nämlich um 10,5 % in 9 Jahren. Das entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 1,1%. Eine Betrachtung des Zeitraums vor 1998 unterbleibt, da die Datenlage schlecht ist und die Veränderung insbesondere auf Strukturbrüche im Zuge der deutschen Vereinigung und der Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG zurückzuführen ist.³⁴

³¹ Mit Trassenkilometern bezeichnet man die Laufleistung von Zügen (Zugkm), die Personen oder Fracht befördern oder befördern könnten, wenn Bedarf besteht, aber auch z. B. die Laufleistung von Bau- und Instandhaltungsfahrzeugen ("gelbe Züge"), Überführungsfahrten, um eine Lok an einen anderen Einsatzort zu schaffen oder um Wagen in ein Ausbesserungswerk zu bringen etc. Solche und ähnliche Fahrten spielen mengenmäßig eine untergeordnete Rolle.

³² Deutsche Bahn: Daten & Fakten 2007, Seite 31 – 32.

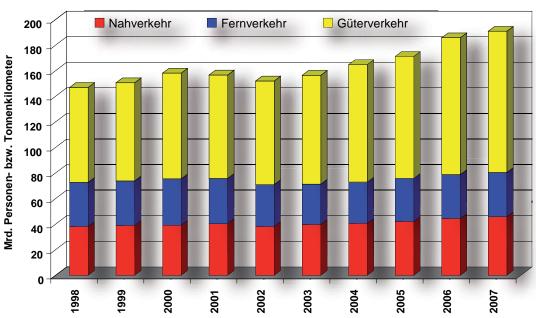
³³ Verkehr in Zahlen (ViZ) 2007/2008, Hrsg. BMVBS, Seite 55.

³⁴ Es gibt nur Schätzungen. Danach hat die Netzauslastung seit der Bahnreform 1994 bis 1998 um ca. 5% zugenommen. Das wäre etwa die gleiche Jahresrate wie von 1998 bis 2007.



Ob die Kapazität eines Netzes ausgeschöpft ist oder nicht, hängt nur von den Zügen ab, die das Netz befahren – (fast) unabhängig davon, ob die Züge kurz oder lang bzw. schlecht oder gut ausgelastet sind mit Reisenden oder mit Fracht. Dennoch interessiert, ob der Anstieg der Verkehrsleistung höher oder niedriger als der Anstieg der Trassenkilometer ausgefallen ist (Grafik 5).

Im Güterverkehr sind die Verkehrsleistungen stärker als die Trassenkilometer gestiegen. Die Güterzüge sind heute im Mittel länger, das heißt besser ausgelastet. Im Personenverkehr hat sich die Auslastung per Saldo kaum verändert. Im Nahverkehr ist sie gefallen, im Fernverkehr gestiegen, so die Deutsche Bahn. 35



Grafik 5: Verkehrsleistungen auf dem Netz der Deutschen Bahn

Die relativ positive Entwicklung der Auslastung sollte mit Vorsicht betrachtet werden. Sie ist zum großen Teil durch veränderte Zählweise hervorgerufen und gaukelt Steigerungen vor, die nicht stattgefunden haben. So ist im Jahr 2000 zum ersten Mal das Eigengewicht der Behälter im kombinierten Verkehr (Container, Wechselbehälter etc.) als Nutzlast gezählt worden. Im Jahr 2005 produzierte dieser Effekt allein 6,5 % mehr Nutzlast, ohne dass sich in der Realität etwas geändert hat.³⁶ Die Personenverkehrsstatistik der Deutschen Bahn sollte man über Jahre hinweg nachrechnen. Klaus Gietinger – "Tatort"-Regisseur, Buchautor und bekennender Bahn- und Statistikfan – entdeckte vor drei Jahren, dass die Deutsche Bahn ihre Statistik zunächst von 1994 bis 1998 und später von 1997 bis 2002 nachträglich nach oben korrigiert hatte. Das bescherte ihr bis 2002 eine Vermehrung der Verkehrsleistungen um 13 % im Fernverkehr und um 37 % im Nahverkehr, verglichen mit der früheren Zählweise. Insbesondere auf den Zeitkarten sei viel mehr gefahren worden.³⁷

³⁵ Mitteilung der Auslastung der Deutschen Bahn an das ifeu-Institut in Heidelberg, das im Auftrage des Umweltbundesamtes und anderer Institutionen den Energieverbrauch und die Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland ermittelt und prognostiziert.

³⁶ ViZ 2007/2008, a.a.O., Seite 241, Fußnote 12.

³⁸ Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 14.10.2007, Rubrik Wissenschaft, Seite 69.



Die Auslastung des Schienennetzes ist zwar gestiegen, sowohl bezogen auf die Zugkilometer als auch auf die Verkehrsleistung im Güterverkehr, aber die Jahresraten sind noch immer gering. Hätte der Bund früher und konsequenter bessere Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene gesetzt, wäre die Auslastung höher. Fast 15 Jahre nach der Bahnreform ist das Ergebnis zwar erfreulich – gemessen allerdings am Sanierungsaufwand von über 10 Milliarden Euro pro Jahr³⁸ sowie an den laufenden Zahlungen aus dem Bundeshaushalt für Regionalisierungsmittel und Investitionen in das Bundesschienenwegenetz von weiteren über 10 Milliarden Euro pro Jahr ist das Ergebnis unerfreulich dürftig.³⁹

Von allen Strecken des Bundesnetzes sind 53 % mehrgleisig (in aller Regel zweigleisig). Im großen Durchschnitt – über alle Netzteile und im ganzen Jahr – fährt über ein Streckengleis nur alle 25 Minuten ein Zug. Aber eben nur im Durchschnitt. Das Netz stößt an vielen Stellen auf Engpässe, beklagt der Netzbeirat bei der DB Netz AG. Besonders betroffen ist der langströmige – überwiegend grenzüberschreitende Güterverkehr. Es ist genau der Verkehr, der die größten komparativen oder systembedingten Vorteile gegenüber dem Lkw-Verkehr aufweist und der insgesamt am profitabelsten sein könnte. So paradox es klingen mag: Das Schienennetz hat kaum noch Kapazitätsreserven, ist aber insgesamt chronisch unterausgelastet.

Der Netzbeirat der DB Netz AG⁴⁰ ist Repräsentant der Infrastrukturnutzer und hat folgende besonders gravierende Engpässe im Schienennetz der Deutschen Bahn ermittelt. Auszug⁴¹:

- Der stark zunehmende Seehinterlandverkehr stößt oft bereits im unmittelbaren Umfeld der Häfen auf Kapazitätsengpässe. Einen bottle neck stellen insbesondere die Räume Hamburg und Bremen mit deren Zu- und Abfuhrstrecken dar.
- 2. Bei den Grenzübergängen und deren Zulaufstrecken kommt es durch den wachsenden internationalen Schienengüterverkehr oft zu Rückstaus. Durch die Eröffnung der sogenannten Betuwe-Linie in den Niederlanden werden sich in nächster Zeit auf der deutschen Anschlussstrecke Emmerich Oberhausen bis zur "Hinterlanddrehscheibe" Duisburg die bereits heute bestehenden Kapazitätsprobleme weiter verschärfen.
- 3. Im Alpentransit weist der Schienengüterverkehr erhebliche Zuwachsraten auf, die durch den Ausbau der Alpen querenden Verkehrsinfrastruktur (so zuletzt die Eröffnung des neuen Lötschberg-Tunnels) noch weiter ansteigen werden. Dadurch kommt es bereits auf der deutschen Zulaufstrecke Karlsruhe Basel zu Engpässen bei der Verkehrsabwicklung, die alle Schienenverkehrsarten beeinträchtigen.
- **4.** Der zunehmende Schienenpersonenverkehr zwischen den Metropolen sowie die Vertaktung der Nahverkehrsangebote führen zu kritischen Infrastrukturengpässen und damit vielen Zugverspätungen. Als Beispiele seien die Knoten Hamburg, Nürnberg/Fürth, Köln, Frankfurt und Mannheim genannt. Des Weiteren würde ein zweigleisiger Ausbau der bislang eingleisigen Strecken Hildesheim Braunschweig Fallersleben oder Münster Lünen viele Engpässe entschärfen.

³⁸ Größer Posten (rund die Hälfte) sind die Zahlungen aus dem Bundeshaushalt für "personelle Altlasten" an das Bundeseisenbahnvermögen(BEV). Weitere Posten tauchen im Verkehrshaushalt nicht mehr auf. So sind die Finanzschulden der alten Deutschen Bundesbahn längst "im großen Bauch der Bundesschulden verschwunden".

³⁹ Zur Übersicht der Belastungen des Bundeshaushaltes siehe Ilgmann, G.: Bahnreform: Ein durchschlagender haushaltspolitischer Erfolg?, Bahn-Report, Heft 2/2004.

⁴⁰ Der Netzbeirat wurde im Jahr 2006 gemäß §34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) neu geschaffen, um die Nutzer und Besteller der Eisenbahninfrastruktur an den Entscheidungen bei deren Instandhaltung und Ausbau zu beteiligen. Der Beirat soll den Dialog zwischen der DB Netz AG, den Aufsichtsbehörden und den Netznutzern fördern. Mitglieder des Beirats sind Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr. Das Eisenbahnbundesamt wacht darüber, dass der Vorstand der DB Netz AG in seinen Beratungen die Empfehlungen des Netzbeirates berücksichtigt.

⁴¹ http://news.eisenbahn-webkatalog.de/index.php?newsid=1475



5. Fixierung auf Hochgeschwindigkeit

In das Schienennetz der Deutschen Bahn sind seit der Bahnreform zum 1. Januar 1994 bis heute rund sechzig Milliarden Euro aus Steuermitteln geflossen. Davon sind alle größeren Ausbau- und Neubauvorhaben unmittelbar nur den "weißen Zügen" zugute gekommen, so Hans-Peter Wyderka aus dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr.⁴² Die letzten nennenswerten Investitionen, die der Güterbahn unmittelbar galten, liegen 30 Jahre zurück: Der Neubau der 22 km langen Strecke von Maschen nach Buchholz, um den großen Rangierbahnhof im Süden Hamburgs, an der Strecke nach Hannover gelegen, auch von Westen her anfahren zu können (von der Strecke Ruhrgebiet – Bremen – Hamburg aus).

Kritikern wurde regelmäßig mit dem Argument begegnet, jede Inbetriebnahme einer Hochgeschwindigkeitsstrecke würde auch Kapazität für den Güterverkehr auf den Altstrecken schaffen. Allein die erste Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke von Hannover nach Würzburg⁴³ und die in konkreter Planungsphase befindliche Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hannover nach Hamburg und Bremen, das sogenannte "Y", beweisen, wie vorgeschoben und irreführend dieses Argument ist:

Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover - Würzburg

Die Neubaustrecke von Hannover nach Würzburg wurde ursprünglich mit einem hohen Bedarf an Güterzügen aus den Nordseehäfen nach Süden begründet. Dann setzte die damalige Deutsche Bundesbahn durch, dass sie auch dem schnellen Personenverkehr dienen solle. Das Ergebnis war eine Hochgeschwindigkeitsstrecke für Mischverkehr – mit vielen Ausweichgleisen, damit ein ICE einen Güterzug überholen könne, und extrem teuer, 50 Millionen DM pro km⁴⁴ – damit hätte man auch Villen zu je 1.000.000 DM im Abstand von 20 Metern entlang der Strecke bauen können. Denn die Trasse musste wie mit dem Laserstrahl durch die Mittelgebirgslandschaft gezogen werden. Wegen hoher Plangeschwindigkeit, die enge Bögen verbietet, konnte sie sich nicht der Landschaft anpassen. Weil Güterverkehr nur sehr geringe Steigungen verträgt (Soll bei Neubaustrecken: maximal 1,25 % Steigung, d.h. 1,25 m Höhe auf 100 m Länge), konnten Täler nicht durchfahren und Höhenzüge nicht überfahren werden. Die Strecke wurde teuer durch hohe Bahndämme und tiefe Einschnitte und insbesondere durch lange Talbrücken und Tunnel. Als die Mischstrecke nach langer Bauzeit eingeweiht werden sollte, kam den Ingenieuren der Deutschen Bundesbahn die Erkenntnis, dass ein Güterzug und ein ICE sich im Tunnel gar nicht begegnen dürfen: Durch die Luftdruckwelle könnte die Ladung von Güterzügen gefährlich in Mitleidenschaft gezogen werden. Deshalb konnte fortan Güterverkehr nur in einem kleinen Nachtfenster die Neubaustrecke befahren, nämlich nachdem der letzte ICE das Gegengleis passiert hatte. Die vielen Überholungsgleise wurden nur noch benötigt, damit langsame Güterzüge in der Nacht von schnelleren überholt werden konnten – wie beim "Elefantenrennen" von Lkw auf der Autobahn. Die geschaffene Kapazität für den Güterverkehr war dürftig. Den größten Teil des Tages musste er sich weiterhin auf der Altstrecke von Göttingen über Bebra nach Süden quälen – eingeschränkt durch große Steigungen und behindert durch den verbliebenen Personenfernverkehr (IC, Interregio).

⁴² Fachtagung des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure e. V. (VDEI) und der TU Braunschweig, Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung (IfEV): "Nachhaltige Infrastrukturentwicklung für den Schienengüterverkehr" am 7. Mai 2008.

⁴³ Fast zeitgleich wurde die Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart eingeweiht. Sie weist die gleiche Problematik auf.

⁴⁴ Nachkalkulation der DB für die Gesamtstrecke Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart, Preisstand 1995.



Die tageszeitliche Entmischung, 18 Stunden für ICE-Verkehr und 6 Stunden des Nachts für den Güterverkehr, war nur eine Krücke, um den Flop zu kompensieren, der auf die Fehleinschätzung der aerodynamischen Wirkungen bei der Begegnung von ICE und Güterzügen in Tunneln zurückging. "Es gibt wohl kaum einen Verkehrsbereich, in dem Weiterentwicklungen so wenig auf der Basis wissenschaftlicher Untersuchungen vollzogen werden wie bei der Bahn", erzürnte sich ein Wissenschaftler an der TU Berlin. Güterverkehr sollte 24 Stunden pro Tag kontinuierlich mit mäßiger Geschwindigkeit rollen, denn in den Seehäfen der Nordsee werden die Container den ganzen Tag über angelandet. Sie nur im Nachtsprung abzufahren, führt zur Verstopfung der Hafenanlagen und zu einer miserablen Auslastung von Umschlaganlagen und Zuggarnituren. Will ein Güterzug Europa durchqueren und träfe er in jedem Staat auf Nachtfenster, dann würde er von Quelle bis Ziel wohl mehr auf Abstellgleisen warten als auf der Strecke rollen.

Nach dem ICE-Unglück in Eschede musste die Neubaustrecke Hannover-Würzburg über Monate mit Lok-bespannten IC-Zügen⁴⁷ befahren werden, bis die Radreifen der ICE ausgetauscht waren. Erstaunlicherweise konnten die IC-Züge weitgehend den ICE-Fahrplan einhalten, obwohl sie nur 200 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren durften. Ursache: die Lok-bespannten IC-Züge beschleunigten schneller, ihre Geschwindigkeit fiel bei Steigungen weniger ab und die Funktionsweise der Wagentüren erlaubte kürzere Aufenthalte auf Bahnhöfen. Eine teure Hochgeschwindigkeitsstrecke für untermotorisierte Züge mit insuffizienten, will heißen, zeitraubenden Türschließungsmechanismen (ICE1)!

Bei der ersten Neubaustrecke konnte man von einem "Pessimum" sprechen: Mit großem Aufwand wurde nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit im Personenfernverkehr erzielt, die auch die alten IC-Züge mit 200 km/h erreicht hätten. Für Güterzüge wurde nur ein Minimum an zusätzlicher Kapazität geschaffen. Tagsüber ist die Strecke von Hannover bis zur Höhe von Hildesheim auch heute noch mit nur zwei ICE und ab dort bis Fulda mit drei ICE und von Fulda bis Würzburg mit nur noch einem ICE pro Stunde und Richtung belegt. Bezogen auf den gesamten Abschnitt beträgt die Zugauslastung nur etwas mehr als zwei ICE pro Stunde und Richtung⁴⁸ – etwa soviel wie der Durchschnitt des chronisch unterausgelasteten Bundesnetzes (siehe oben: alle 25 Minuten ein Zug pro Streckengleis).

Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Hamburg/Bremen ("Y")

Vor einiger Zeit ist das Raumordnungsverfahren für die geplante Hochgeschwindigkeitstrecke von Hannover nach Hamburg und Bremen, abgeschlossen worden. Als "Y"-Trasse (oder nur "Y") wird sie bezeichnet, weil sich die Strecke von Hannover kommend knapp 100 km nördlich in je einen Strang nach Bremen und Hamburg teilt. Die Strecke wird allenfalls mit drei schwach besetzten ICE-Linien befahren werden, weil nördlich von Hannover nur Ausläuferverkehr und ein gewisser Fernpendlerverkehr zwischen norddeutschen Landeshauptstädten stattfindet. Hinter Bremen kommt nichts mehr, skandieren die Kritiker, hinter Hamburg nur noch wenig! Im Personenverkehr aus Deutschlands Süden sind keine nennenswerten Verkehrsströme nach Skandinavien zu erwarten. Auf der Route München/Frankfurt nach Skandinavien kann ein ICE niemals gegen Billigflieger konkurrieren, auch nicht bei einer drastischen Besteuerung von Kerosin und einer Erhebung von Umsatzsteuer auf innereuropäische Flüge. Die Reisezeitersparnis durch die Y-Trasse ist dürftig, 13 Minuten nach Hamburg und 8 Minuten nach Bremen.

⁴⁵ Der Spiegel Nr. 42/1993: "Fliegende Teller".

⁴⁶ Hier geht es nicht um die Auslastung (= Länge) eines Güterzuges, sondern darum, dass ein Zug in einem Nordseehafen im Nachtsprung ankommt und erst zum nächsten Nachtsprung den Hafen verlassen kann. Der Zug steht also über viele Stunden des Tages auf Abstellgleisen.

⁴⁷ Etwas abweichende Wagenzusammenstellung gegenüber dem Standard.

⁴⁸ Hinzu kommen regelmäßig zweistündige IC im Abschnitt Göttingen – Kassel.

Um die Strecke dennoch zu rechtfertigen, wird großer "Sekundärnutzen" für den Güterverkehr attestiert. Auf dem "Y" könnten auch Containerzüge aus den Nordseehäfen nach Süden fahren, 24 Stunden lang, weil auf der Flachlandstrecke ohne Tunnel kein Begegnungsverbot herrsche. Dies stellt sich inzwischen als Halbwahrheit heraus. Die Entwurfsgeschwindigkeit der Strecke beträgt 300 km pro Stunde, aber die Züge müssten wohl gedrosselt werden, weil andernfalls die Druckwelle, die ein ICE auch unter freiem Himmel auslöst, zu gefährlich für einen auf dem Gegengleis passierenden Güterzug würde. Auf der Altstrecke von Hamburg über Lüneburg – Uelzen – Celle nach Hannover sollen durch das "Y" Kapazitäten für den Güterverkehr frei werden. Stimmt, aber in welch geringem Ausmaß! Auf der Strecke wird weiterhin IC-Verkehr mit 200 km/h liegen, der die Städte Lüneburg, Uelzen und Celle bedient, sowie ein dicht vertakteter Regionalverkehr mit bis zu 160 km pro Stunde Spitze im Zulauf auf die Ballungsräume. Der Hinterlandverkehr aus den Seehäfen leidet insbesondere unter Engpässen in den Knoten Hamburg, Bremen und Hannover. Deshalb attestiert Thomas Siefer⁴⁹ dem "Y" keinen Kapazitätsgewinn. Sogar das Gegenteil sei der Fall, so der Leiter des Instituts für Verkehrswesen Eisenbahnbau- und -betrieb der Leibniz-Universität Hannover. "Die Y-Trasse verbindet nicht Eisenbahnknoten miteinander, sondern vorhandene Verbindungsstrecken zwischen den Knoten. Hierdurch werden weitaus geringere neue Kapazitäten geschaffen, als wenn die Knoten selbst direkt miteinander verbunden würden." Streckenkapazität für den Güterverkehr gering erhöht, Knotenprobleme verschärft, könnte man die Wirkungen des "Y" zusammenfassen. Es ist kein Ansatz zu erkennen, den Güterverkehr in seiner optimalen Geschwindigkeit (Fahrzeit und Energieaufwand) 24 Stunden pro Tag über eigene Vorrangstrecken rollen zu lassen.

Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Köln

Eine schnelle Strecke zwischen den Räumen Köln-Rhein/Main hatte in der Bundeswegeplanung ursprünglich sogar Priorität vor der Nord-Süd-Strecke, weil sie das Herzstück auf der Verbindung der größten deutschen Ballungsräume darstellt (Ruhrgebiet - Kölner Raum - Rhein/Main - Stuttgart). Sie wurde nur für den Personenverkehr gebaut. Deshalb ließ sie bis zu 4 % Steigung zu und sollte mit wenigen teuren Kunstbauten auskommen. Trassenführung, hohe Ausbaugeschwindigkeit über 300 km pro Stunde, Umweltauflagen sowie Planungsmängel haben jedoch die Kunstbauten wieder gemehrt und die Kosten dieser Strecke so hoch getrieben, dass sie auf unabsehbare Zeit defizitär sein wird, obwohl sie entgegen der Empfehlung der Regierungskommission zu knapp über 50 % mit verlorenen Baukostenzuschüssen finanziert wurde, also für die DB Netz AG komfortabler als ursprünglich vorgesehen. Sie verursacht 180 Millionen Euro Verlust pro Jahr, so ein Gutachten der Bundesregierung aus 2003.50 Die Verkehrsleistung auf dieser Strecke ist auch mehrere Jahre nach Inbetriebnahme nur etwa halb so groß wie in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Bundesverkehrswegeplanung angenommen. Deshalb, so das Gutachten, können mit den Trassenerlösen nicht einmal die (Netz-) Betriebskosten und die Instandhaltung der Strecke finanziert werden. Nur rund 60 % werden durch Trassenerlöse gedeckt. Das Gutachten wird noch drastischer. Wäre die Neubaustrecke aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn finanziert worden mit einer sehr bescheidenen Verzinsung von 5 % und einer Abschreibung von 2,5 %, dann hätte diese Strecke knapp 1,07 Milliarden DM (550 Millionen Euro) an Trassenerlösen einspielen müssen, um die Gewinnschwelle zu erreichen. Das wäre aber nur möglich, wenn auf der knapp 200 km langen Strecke "Fahrgasterlöse von 2,6 Milliarden DM [1,3 Milliarden Euro] erwirtschaftet werden – fast die Hälfte des bisherigen Gesamtfernverkehrsumsatzes."⁵¹ Auch der Lerneffekt aus diesem ökonomischen GAU hatte keine Wirkung. Mit weiteren Neubaustrecken wurde er sogar noch getoppt, nämlich bei der zuletzt eingeweihten Neubaustrecke von Nürnberg nach Ingolstadt (- München). Eine Nachkalkulation würde nur noch peinliche Ergebnisse zeigen.

⁴⁹ Siefer, T. und Kallenberg, C.: "Ertüchtigung des norddeutschen Eisenbahnnetzes für wachsenden Schienengüterverkehr", 2007.

⁵⁰ Neuhoff, L., im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Zukunftsstrategie Eisenbahn – Organisation von Netz und Transport, Frankfurt, 2001, S. 6.



Die Regierungskommission Bahn hatte 1991 empfohlen, die Infrastruktur der Eisenbahn aus zinslosen Darlehen des Bundes zu finanzieren. Ein kluger und transparenter Ansatz. Die Deutsche Bahn sollte ihre Investitionen in Höhe der "Abschreibungsgegenwerte" tilgen, bei einer Neubaustrecke mit etwa 2,5 % pro Jahr.^{52,53} Die Zinsen auf das Kapital – inklusive der "Bauzinsen" – sollte der Bund als Ausgleich für nicht angelastete externe Kosten tragen.⁵⁴ Der Bund hätte so immer stärker die Investitionen in das Schienennetz aus der Rückzahlung zinsloser Darlehen finanzieren können.⁵⁵

Wäre dem Subventionsmodus der Regierungskommission gefolgt worden, dann wären fast alle bislang gebauten oder begonnenen Hochgeschwindigkeitsstrecken als "unrentierlich" verworfen worden. Bund und Deutsche Bahn scherten sich nicht mehr um den Ansatz der Regierungskommission. Auch die erschreckende Erkenntnis aus der Nachkalkulation der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart zeigte keine Wirkung. Der Bund hat sogar die weiteren Hochgeschwindigkeitsprojekte nachträglich gesponsert. Er hat zinslose Darlehen in verlorene Baukostenzuschüsse umgewandelt, indem er der Deutschen Bahn auf Kosten künftiger Steuerzahler Schulden erlassen hat. ⁵⁶ Auf diese Weise hat der Bund unternehmerisches Versagen der Deutschen Bahn (zu dem er oft beigetragen hat) mit intransparenten Finanzdispositionen ausgeglichen – kein gutes Omen für ein nachhaltiges Sanierungsinteresse des Bundes an der Deutschen Bahn. Der Bund hat damit die Kritik des Bundesrechnungshofes konterkariert, der im November 2003 empfahl, die Deutsche Bahn stärker an der Finanzierung der Investitionen in die Schiene zu beteiligen, um die Verschwendung von Steuermitteln zu begrenzen (siehe Kasten).

Bundesrechnungshof fordert Abkehr vom HGV-Netz

Der Bundesrechnungshof kritisiert u.a. in seinem Rechenschaftsbericht, der Ende November 2003 veröffentlicht wurde, dass der Bund die Schienenwege zu wenig nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausbaut. Die seit Jahren enttäuschende Verkehrsentwicklung im Schienenverkehr gebiete es, die bisherige Investitionsstrategie im Schienenwegebau zu überprüfen, resümiert der Bundesrechnungshof. Dabei sollte eine angemessene Beteiligung der Eisenbahnen des Bundes an der Finanzierung des Schienenwegebaus angestrebt werden, um auch die wirtschaftliche Verwendung der ebenfalls eingesetzten Bundesmittel zu gewährleisten. Insbesondere im Güterverkehr seien die Verkehrsverlagerungen, die das zuständige Bundesministerium als Begründung für den Infrastrukturausbau angegeben hat, nicht eingetreten. Nur im Personenverkehr sei dies auf Grund der Regionalisierungsmittel anders gewesen.

Die bisherigen Konzepte für europäische Hochgeschwindigkeitsstrecken des Personenverkehrs entsprechen nach Auffassung des Rechnungshofes nicht mehr den heute vorrangigen Zielvorstellungen von einer stärkeren Förderung des Schienengüterverkehrs. Die Zielsetzung eines geschlossenen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Personenverkehr sollte deshalb aus Sicht des Bundesrechnungshofes nicht mehr Kernpunkt der Netzinvestitionsstrategie des Bundes sein. Zur Verkürzung der Reisezeiten würden Engpassbeseitigungen und optimierte Betriebsabläufe in Schienenverkehrsknoten kurzfristiger und mit geringerem Kapitalaufwand als kostenintensive Neubauvorhaben greifen. Grundsätzlich solle die Netzplanung

- 52 Das entspricht einem gemittelten Abschreibungszeitraum von 40 Jahren über alle Komponenten einer Strecke (Unterbau, Oberbau, Elektrifizierung, Leit- und Sicherungstechnik etc.).
- 53 Günstig für die DB Netz AG: Die erste Neubaustrecke (Hannover Würzburg bzw. Mannheim Stuttgart) wurde mit der Bahnreform auf Kosten des Steuerzahlers bis auf die Grundstücke abgeschrieben.
- 54 Die Regierungskommission ging davon aus, dass zinslose Darlehen der adäquate Ausgleich dafür seien, dass den Verkehrsträgern aus politischen Gründen nicht die externen Kosten (Umwelt etc.) angelastet werden.
- 55 Gegenüber einer Kapitalmarktfinanzierung schrumpfte die finanzielle Belastung durch Netzinvestitionen nach Maßgabe der Regierungskommission Bahn auf die Größenordnung eines Drittels – abhängig von der Höhe des langfristigen Zinses und der Höhe der Bauzinsen, die beim Neubau von Strecken sehr hoch ausfallen können, wenn die Strecke erst nach mehr als einem Jahrzehnt in Betrieb geht und Teilabschnitte nicht zuvor genutzt werden können.
- 56 Der Bund hat seine zinslosen Forderungen an die Deutsche Bahn am Kapitalmarkt verkauft. Ein geeignetes Papier für Pensionsfonds, die sehr langfristige Zahlungsströme garantieren müssen! Diese Anleihen muss jetzt der Bund aus dem Bundeshaushalt bedienen.



dabei nachfragegerecht nicht nur hinsichtlich der in Angriff zu nehmenden Strecken, sondern insbesondere auch hinsichtlich der vom Markt erwarteten Netz- und Transportqualität sein. Der Bundesrechnungshof empfiehlt, das politische Ziel der Verkehrsverlagerung nach den Erfolgschancen der einzelnen Verkehrsbereiche auf der Schiene differenzierter zu verfolgen. Man solle den Schienenwegeinvestitionen Vorrang geben, die im Rahmen des angestrebten Verkehrsszenarios realistische Konkurrenzchancen gegenüber den anderen Verkehrsträgern besitzen würden. Zu fördern wären hauptsächlich Investitionen zugunsten des regionalen Schienenpersonenverkehrs und des Langstrecken-Güterverkehrs im europäischen Raum.

Quelle: Eurailpress vom 02.12.2003

Höchstgeschwindigkeit = hohe Attraktivität für Reisende = Wachstum der Verkehrsleistung = Steigerung der Rentabilität durch höhere Auslastung bei erhöhter Zahlungsbereitschaft der Reisenden, der Güterverkehr profitiere mittelbar, weil Kapazität auf Altstrecken frei würde, so die Liebhaber superschneller Züge. Der Wirkungszusammenhang ist zwar plausibel, aber er wird (zum Teil vorsätzlich) maßlos übertrieben, um Hochgeschwindigkeitsstrecken schön zu rechnen. Nach einer Daumenregel gilt, dass in Summe die Hochgeschwindigkeitsstrecken etwa doppelt so teuer werden, wie zunächst angenommen, und dass der prognostizierte Nutzen sich als nur halb so groß herausstellt. Heinz Dürr, Ex-Bahnchef, glaubte eine Ursache zu kennen: "Bei der Bahn ... seien einfach zu viele Bauingenieure beschäftigt. Die wollen Tunnel graben und Brücken schlagen". Der in der Bundesverkehrwegeplanung errechnete "Nutzen/Kosten-Koeffizient" für die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Köln nach Frankfurt sackte entsprechend auf ein Viertel ab ($\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$) ⁵⁹.

Das uralte Credo, Hochgeschwindigkeitsstrecken seien die Zukunft der Bahn, ist durch die Entwicklung seit den 90er Jahren immer widersinniger geworden:

- Demografie: Die langfristigen Verkehrsprognosen für den Personenverkehr (2050) lassen Stagnation bis leichten Rückgang des Personenfernverkehrs erwarten. Ursache ist der Bevölkerungsrückgang.
- EU-Erweiterung und Globalisierung: Als Folge explodieren die Güterverkehrsströme in allen Himmelrichtungen, denn Deutschland ist für Europa zentrale Straßen- und Schienenkreuzung. Zudem lässt die Globalisierung die deutschen Nordseehäfen zu den bedeutendsten Umschlagplätzen für den Güterverkehr von und nach Ost- und Südosteuropa werden mit entsprechenden Wachstumsraten im Hinterlandverkehr.
- Low-cost-carrier: Im Personenfernverkehr hat sich der "Billigflieger" auf weiten Strecken als Konkurrent des ICE im großen Segment der preissensiblen Reisenden etabliert.⁶¹ In Deutschland ist der ICE in die Zange zwischen Billigflieger (weite Strecken) und Pkw (mittlere Distanzen) geraten.⁶²

Diese drei Entwicklungen für die künftige Ausrichtung der Deutschen Bahn waren bereits Anfang der neunziger Jahre erkennbar, seit Mitte der neunziger Jahre nicht mehr übersehbar.

⁵⁷ Abweichungen zum Besseren: die Neubaustrecke von Berlin nach Wolfsburg, zum Schlechteren die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Ingolstadt (- München).

^{58 &}quot;Veraltet wie eine Dampflok" (gemeint sind ICE 1 und ICE 2), Der Spiegel Nr. 39/1995.

⁵⁹ Aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4:1 wurde ein Verhältnis von 1:1. Es handelt sich aber um einen volkswirtschaftlichen Nutzen. Für den größten Teil dieses Nutzens gibt es aber keinen Zahler, will heißen betriebswirtschaftlich ist ein (volkswirtschaftliches) Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1:1 ein Flop. Näheres siehe unten, Kapitel 9.

⁶⁰ TRAMP – Traffic and Mobility Planning GmbH et al. im Auftrage des BMVBS: Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, Magdeburg, Juni 2006.

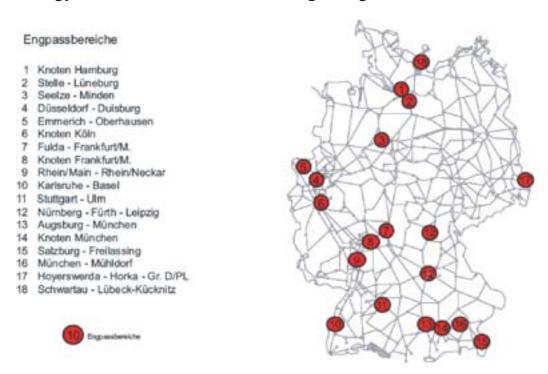
⁶¹ Auch zeitsensible Geschäftsreisende fliegen zunehmend mit einem Low-cost-carrier – allerdings eher zu Lasten der Linienfluggesellschaften wie der Deutschen Lufthansa.

⁶² Bei gemeinsamen Reisen von 2 oder mehr Personen kann der ICE mit seinen Regeltarifen nicht mit dem Pkw mithalten. Bei mittleren Entfernungen ist die Gesamtreisezeit nur dann kürzer, wenn die Vor- und Nachläufe (zu beziehungsweise von einem ICE-Bahnhof) wenig auf die Reisezeit durchschlagen.

6. Unwirtschaftlich und Energie zehrend: Stop & Run

Deutschland hat in Europa mit 35.000 km Betriebslänge das größte Eisenbahnnetz laut UIC-Statistik 2004⁶³, gefolgt von Frankreich mit 29.000 km. Alle übrigen Netze sind deutlich kleiner. Das etwa gleichgroße französische Netz taugt nicht zum Vergleich. Es ist ein Strahlennetz – Spitzname "Paris-Provinz". Das deutsche Netz ist hingegen sehr vermascht. Seine Leistungsfähigkeit wird derzeit vorrangig durch Engpässe in den Knoten und weniger auf der Strecke bestimmt, wie z. B. Hamburg – Uelzen oder Karlsruhe – Basel (Grafik 6). Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verfügen über das einzige Netz in Europa, das bezüglich seiner Vermaschung mit dem deutschen vergleichbar ist. Zudem gleichen sich auch etwa die Mischungsverhältnisse von Güterverkehr, Personennah- und Personenfernverkehr.

Grafik 6: Engpässe laut Bericht der Bundesregierung zum 31. Dezember 2006



Quelle: BMVBS, Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007, S. 135

Verglichen mit dem deutschen Netz finden auf dem Netz der SBB rund 60 % mehr Zugbewegungen statt – verbunden mit dem Anspruch, diese Leistung weiter zu steigern. Es wäre aber übertrieben, der Deutschen Bahn vorzuwerfen, sie habe gegenüber dem Netz der SBB ein Auslastungsdefizit von 60 %. So leistet sich die Schweiz zum Beispiel bewusst ein hoch attraktives Verkehrsangebot im vertakteten Personenverkehr auch in Schwachlastzeiten. ⁶⁴

⁶¹ Auch zeitsensible Geschäftsreisende fliegen zunehmend mit einem Low-cost-carrier – allerdings eher zu Lasten der Linienfluggesellschaften wie der Deutschen Lufthansa.

⁶² Bei gemeinsamen Reisen von 2 oder mehr Personen kann der ICE mit seinen Regeltarifen nicht mit dem Pkw mithalten. Bei mittleren Entfernungen ist die Gesamtreisezeit nur dann kürzer, wenn die Vor- und Nachläufe (zu beziehungsweise von einem ICE-Bahnhof) wenig auf die Reisezeit durchschlagen.

⁶³ In der UIC (Union internationale de chemins de fer) sind fast alle Eisenbahnen der Welt zusammengeschlossen. Die Streckenlänge der Deutschen Bahn ist von 34,7 Tausend km in 2004 auf 33,9 Tausend km in 2007 gesunken.

⁶⁴ Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 21. Oktober 2007, Leserbrief von Hans Kaspar Schiesser, zuständig für Verkehrspolitik im Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe der Schweiz. Durch mehr Verkehr in Schwachlastzeiten, z. B. am Wochenende im Nahverkehr, werden in aller Regel keine Engpässe tangiert, aber die mittlere Auslastung des Netzes mit Zügen steigt.

Die Schweizer haben klug gehandelt, in dem sie beim Um- und Ausbau des Netzes auf große Kapazität und hohe Durchschnittsgeschwindigkeit (inklusive Zeitverluste beim Umsteigen) gesetzt haben. Die Deutsche Bahn – ebenso wie schon ihre Vorgängerin, die Deutsche Bundesbahn, setzt hingegen noch immer auf Hochgeschwindigkeit mit der Folge von Stop & Run: Im Fernverkehr wird abschnittsweise gerast. Der teuer erkaufte Reisezeitgewinn wird dann in den Knoten verbummelt oder "verwartet" – am deutlichsten sichtbar auf der Neubaustrecke Köln nach Frankfurt. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des ICE liegt über alle Streckenabschnitte, die er befährt, bei unter der Hälfte der Höchstgeschwindigkeit. Werden die Anschlüsse mit den Regionalzügen in die Betrachtung einbezogen, fällt die Reisegeschwindigkeit noch weiter ab, am stärksten, wenn wegen vieler Verspätungen Anschlüsse nicht erreicht werden. 66

Güterverkehrszüge, sofern nicht grenzüberschreitend unterwegs, stehen ganz unten in der Priorität der Trassenzuteilung. Deshalb fahren viele Güterzüge nachts. Fahren sie tagsüber, haben sie sich dem Personenverkehr unterzuordnen. Sie müssen "an die Seite", um einem ICE Platz zu machen, und dann so lange warten, bis der vertaktete Personenverkehr eine genügend große Zeitlücke aufweist, die ausreicht, das nächste Ausweichgleis zu erreichen. Um dies zu schaffen, müssen die Güterzuglokomotiven extrem viel Leistung aufweisen (im Extremfall durch Zusammenschaltung zweier Loks). Nur dann können sie ihre schwere Last genügend schnell auf Tempo bringen. Tagsüber bewegen sich Güterzüge im Stop & Run-Rhythmus, teuer und Energie zehrend. Nur auf wenigen Netzteilen können sie kontinuierlich Tag und Nacht rollen.

Durch Stop & Run wird der Energieverbrauch von Güterzügen durch die Massenbeschleunigung hochgetrieben. Im Gegensatz zum ICE ist beim Bremsvorgang von Güterzügen die kinetische Energie aus der Massenbeschleunigung fast vollständig verloren.⁶⁷ Energie für Dieselloks hat sich, wie jeder Autofahrer weiß, drastisch verteuert. Aber auch Energie aus dem Fahrdraht ist teuer – jedenfalls für Wettbewerber auf der Schiene, weil die Deutsche Bahn ihr Durchleitungsmonopol nutzt.⁶⁸

In Zukunft drohen sowohl den Transporttöchtern der Deutschen Bahn als auch Wettbewerbern große Preisschübe für elektrische Energie, denn die Verfügbarkeit der Weltreserven des wichtigsten Primärenergieträgers von Verstromern, der Steinkohle, wird maßlos überschätzt (siehe Kasten).

⁶⁵ Zum Beispiel: Hamburg – München oder Münster – Basel.

⁶⁶ Die mittlere Reiseweite im ICE beträgt rund 300 km. Platzt ein Anschluss zu einem stündlich verkehrenden Regionalexpress, werden aus einer Reisezeit von zwei Stunden mit 150 km/h mittlerer Reisegeschwindigkeit drei Stunden mit 100 km/h mittlerer Reisegeschwindigkeit bis der Reisende seine Weiterfahrt im Regionalexpress antritt. Die Reisegeschwindigkeit fällt dann bis zum Ziel in aller Regel weiter ab.

⁶⁷ Beim Güterzug kann nur ein winziger Bruchteil von kinetischer Energie aus der Zugmasse über die 4 bis 6 Achsen der Lok in Strom umgewandelt und in das Netz zurückgespeist werden. Anders im ICE 3. Da jede 2. Achse angetrieben wird und jede davon "rückspeisefähig" ist, kann bis zu mehr als die Hälfte der kinetischen Energie zurück gewonnen werden.

⁶⁸ Die Deutsche Bahn hat den Anreiz, ihre Energiepreise hochzuschrauben. Dadurch entstehen zwar auch höhere Kosten bei den eigenen DB-Transportgesellschaften, aber die fließen letztlich als Erlöse der DB-Netz-Tochter "DB Energie" und verbleiben damit im Konzern. Nur die Wettbewerber haben das Nachsehen. Sie zahlen effektiv mehr an die DB. Es bedarf eben nicht zwingend unfairer Preisdifferenzierung, um zu diskriminieren, so der ehemalige Wettbewerbsbeauftragte der DB und derzeitige Leiter der Unternehmens planung, Alexander Hedderich, in seiner Dissertation an der Universität Gießen. Zwar dürfen Wettbewerber auch Bahnstrom von anderen Versorgern beziehen, dann aber erhebt die DB Energie prohibitiv so hohe Durchleitungsgebühren, dass sich der Bezug bei anderen Versorgern nicht lohnt.

Die Kohlevorräte dieser Welt reichen für ein bis zwei Jahrhunderte....

so die veröffentlichte Meinung. Es ist aber eine Fehleinschätzung, die Welt säße auf riesigen Kohlevorräten, die uns allenfalls ein Umweltproblem bescheren (nach Mehrheitsmeinung ein CO₂-Problem), aber letztlich erlauben würden, viele Lücken bei Knappheiten anderer Energieträger zu schließen. Diese Einschätzung weiterhin zu nähren, ist nicht zu verantworten. Beispiele:

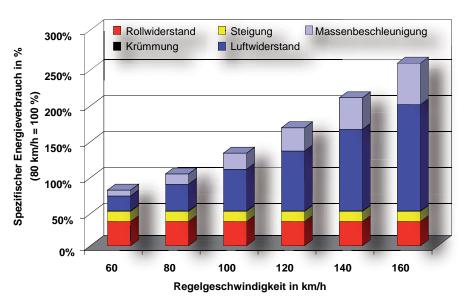
- Die nachgewiesenen deutschen Steinkohlereserven wurden durch die zuständige Behörde der Bundesregierung im Jahr 2004 offiziell, jedoch ohne öffentliche Erklärung, um 99 Prozent von 23 Milliarden Tonnen auf 0,183 Milliarden Tonnen herabgestuft (Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe).
- Polen hat seine Reserven im Vergleich zu 1997 von 20 Milliarden Tonnen in mehreren Schritten auf 6 Milliarden Tonnen abgewertet (World Energy Council 2007).
- Von den vier Ländern mit den größten Kohlereserven sind zwei keine Netto-Exporteure, nämlich Indien und China (BP statistical Review of World Energy, 2006, sowie World Energy Councel, 2007).

Unbemerkt vom Bewusstsein der Öffentlichkeit hat sich der Kohlepreis in nur zwei Jahren verdoppelt.

Quelle: Ludwig Bölkow Systemtechnik, Ottobrunn 2008

Wie bei kommunizierenden Röhren wird das auf die anderen Energieträger durchschlagen, die für die Stromerzeugung eingesetzt werden. Hohe Geschwindigkeiten im Containerverkehr auf der Schiene – bis zu 160 km/h auf den Neubaustrecken nachts – verkehren die Energiesparsamkeit des Schienenverkehrs ins Gegenteil. Der aerodynamische Widerstand explodiert (Grafik 7).

Grafik 7: Verbrauch eines Containerzuges elektrische Traktion, mittlerer Halteabstand 50 km



Selbst bei voller Beladung gibt es viele Abrisskanten mit Verwirbelungsräume über den Puffern. Im schlechtesten Fall kommt nach jedem Container eine Containerlücke, dann wieder ein Container und wieder eine Containerlücke etc. Als Resultat ergibt sich eine Maximierung des Luftwiderstandes durch Maximierung der Abrisskanten und der dahinter liegenden Verwirbelungsräume.



7. Ausbruch aus der Misere: Netz 21

Der Grundgedanke für eine neue Netzstrategie geht unmittelbar auf die negativen Erfahrungen der Effizienz der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Würzburg bzw. Mannheim – Stuttgart zurück. Bahnmanager Klaus Nötzold überzog schon 1990 die "sündhaft" teuren Neubaustrecken für Mischverkehr (Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehr) mit beißender Kritik und kreierte den Begriff von Vorrangstrecken.

Das Netz sollte umgebaut werden, um schnellen Personenverkehr und schweren Güterverkehr zu entmischen, so die Vordenker von Netz 21.⁶⁹ Güterzüge und ICE sollten auf lange Sicht jeweils auf Vorrangstrecken⁷⁰ in den hoch belasteten Relationen fahren. Durch die Harmonisierung der Geschwindigkeiten (80 bis 120 km pro Stunde für den Güterverkehr) hätten die Vorrangstrecken hoch ausgelastet und rund um die Uhr genutzt werden können.⁷¹ Mischverkehr sollte es nur dann geben, wenn eine Strecke mit einer der beiden Zugarten auf Dauer nicht hätte wirtschaftlich betrieben werden können.⁷² Soweit Regionalverkehr im Zulauf auf die Ballungsgebiete, das heißt auf Hauptstrecken, stattfand, sollte er quasi Gast auf den Vorrangstrecken sein, gegebenenfalls schneller als bisher beschleunigend auf Vorrangstrecken für schnellen Personenverkehr zwecks Harmonisierung der Geschwindigkeit. Das Mitschwimmen von Regionalzügen auf Gütervorrangstrecken bereitet ohnehin weniger Probleme, weil kontinuierlich rollende Güterzüge etwa die gleiche Durchschnittsgeschwindigkeit wie schnelle Regionalzüge aufweisen.⁷³

Weiterer Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken? Nur in Ausnahmefällen – und möglichst so, dass dabei bereits bestehende hochwertige Strecken mit Unterauslastung (z. B. Hannover – Würzburg) besser ausgelastet werden. Hohe Geschwindigkeiten bis über 230 km pro Stunde? Nur dann, wenn dies relativ kostenneutral gewesen wäre, zum Beispiel im schwach besiedelten Flachland. Die mittlere Reiseweite in einem ICE beträgt etwas über 300 km, in einem IC knapp 200 km. Für die Reisezeit von Haus zu Haus spielt es nur eine geringe Rolle, ob auf einem Abschnitt gerast oder nur schnell gefahren wird. Der Personenfernverkehr sollte mehr durch den Ausbau von Altstrecken auf hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten beschleunigt werden. Der Ausbau – gegebenenfalls unter Neubau einzelner kleinerer Abschnitte – hat zudem einen großen Vorteil: Entsprechend dem Baufortschritt fallen schon früh positive Wirkungen durch abschnittsweise Inbetriebnahme an. Bei generellem Neubau, zum Beispiel dem "Y" in Norddeutschland, fällt der erste Nutzen erst dann an, wenn die Strecke vollständig nach vielen Jahren fertig gestellt ist und sich der Stau im Hinterlandverkehr der Nordseehäfen längst andere Wege erschlossen hat, entweder durch die Abfuhr mit dem Lkw auf der Straße oder durch Anlandung der Seehafencontainer in anderen Häfen.

Netz 21 ist mehr als nur der Grundgedanke der Schaffung von Vorrangstrecken, die wegen homogener Geschwindigkeiten große Leistungsfähigkeit aufweisen, gepaart mit großer Trassenqualität (z.B. Pünktlichkeit). Auf Vorrangstrecken können leichter neue Betriebsweisen kreiert werden, z.B. der Einsatz von Güterzügen, die überlang sind oder höhere Achslasten erlauben. Zwischen den Netzen kann Randwettbewerb einsetzen. Der Vertriebsmanager des Gütervorrangnetzes kann z.B. Trassen für den Regionalverkehr akquirieren oder in Schwachlastzeiten am Wochenende auch Trassen für eine sehr preissensible

⁶⁹ Leichte Güterzüge, zum Beispiel für Expressdienste, können relativ unkompliziert mit speziellem Fuhrpark im schnellen Personenverkehr mitschwimmen, aber ihr Umfang ist eine quantité négligeable.

⁷⁰ Eine Vorrangstrecke für Güterverkehr ist speziell auf die Bedürfnisse von Güterzügen ausgelegt, eine Vorrangstrecke für schnellen Personenverkehr speziell auf die Bedürfnisse von ICE/IC.

⁷¹ Vermindert gegebenenfalls um Zeitfenster für die Instandhaltung.

⁷² Genauer: durch eine der beiden Zugarten und den gegebenenfalls mitschwimmenden Regionalverkehrszügen.

⁷³ Ilgmann, G. und Miethner, M.: "Netzstandardisierung und Preisbildung für die Fahrwegnutzung der künftigen Bahn" erstellt im Auftrage des Bundesministers für Verkehr, veröffentlicht in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft Heft 4/1992, S. 203-229.

⁷⁴ Beispiele siehe Kapitel 8.

^{75 230} km pro Stunde gelten als eine Eckgeschwindigkeit. Bis zu dieser können Züge einander begegnen, ohne den Gleisachsenabstand auf vorhandenen Strecken vergrößern zu müssen.

⁷⁶ Zum Beispiel von (Hamburg–) Uelzen nach Stendal (– Berlin).

Touristikklientel anbieten (Hauptsache billig!). Auch die Bepreisung von Trassen ist einfacher. Bei einer Strecke, auf der sich schnelle und langsame Züge gegenseitig behindern, ist nicht entscheidbar, welcher der beiden Zugarten für die Kapazitätseinschränkung verantwortlich ist und dafür zahlen müsste. Bei harmonisierten Geschwindigkeiten wird das Problem entschärft.

Der wichtigste Effekt, den Netz 21 bewirkt, ist die Absenkung der Kosten. Spezifisch, das heißt pro Trassenkilometer, können sie dadurch sinken, dass über eine Strecke mehr Züge fahren können, denn die Mehrkosten durch mehr Züge (Grenzkosten) sind gering. Aber auch die absoluten Kosten können fallen. Zwei Strecken für Mischverkehr sind erheblich teurer zu bauen und zu betreiben als zwei spezialisierte Strecken, eine für Güterzüge, die andere für den ICE. Eine reine Güterverkehrsstrecke braucht nicht zwingend einen kreuzungsfreien Fahrweg – also auch für Straßen, die selten mehr als ein Trecker befährt. Diese Pflicht besteht erst ab 160 km/h. Ebenso werden keine teuren (Schnellfahr-) Weichen benötigt, die Fahrdrahtbespannung ist erheblich billiger und die zulässigen Toleranzen für den Oberbau sind größer bzw. der Instandhaltungsaufwand geringer. Der ist für die (Misch-) Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Würzburg z. B. extrem hoch. Güterzüge aus ganz Europa mit schadhaften Radreifen malträtieren des Nachts die Schienen, die aber für den schnellen ICE in "poliertem" Zustand gehalten werden müssen.⁷⁷ Bei Vorrangstrecken können auch Weichen für Überholungen und für Ausweichgleise weitgehend eingespart werden. Dies muss die Deutsche Bahn allerdings irgendwie falsch verstanden haben. Ohne zuvor in Vorrangstrecken auszuscheren, hat sie auf Mischstrecken Weichen und Ausweichgleise abgebaut, um Kosten zu sparen – mit der Folge von Verspätungen und Herabsetzung der Kapazität. "Dass das Netz an die Kapazitätsgrenze gelangt ist, liegt nicht so sehr an der Zunahme der Züge, sondern am drastischen Abbau von Weichen und Überholgleisen in den vergangenen Jahren", kritisierte Matthias Lieb vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) die bisherige DB-Politik.⁷⁸

Die erste Konzeption einer neuen Netzstrategie wurde 1992 für den Bundesverkehrsminister erarbeitet. Die Konzernentwicklung der Deutschen Bahn griff die Idee auf, entwickelte sie ab 1993 weiter und verpasste ihr den griffigen Titel "Netz 21".80 Im Herbst 1995 kam es zum Show down: Es wurde ein Netzentwicklungsplan vorgelegt, der auf das Schlachten einer ganzen Herde heiliger Kühe hinauslief. Die meisten Hochgeschwindigkeitsstrecken aus dem damaligen Bundesverkehrswegeplan, soweit nicht schon im Bau, wurden durch Alternativen ersetzt (siehe nachfolgende drei Grafiken 8 bis 10).

Für den Schienengüterverkehr wurden Vorrangstrecken geschaffen, die der Explosion der Güterverkehrsströme auf der Schiene im Zuge von EU-Erweiterung und Globalisierung besser hätten standhalten können. Die Streckenführung für den schnellen Personenfernverkehr wurde so modifiziert, dass die Kosten ohne Nutzenverlust halbiert worden wären – nicht nur wegen geringerer Investitionen, sondern auch wegen erheblich geringerer Bauzinsen (vergleiche Kapitel 1 und 7). Die Risiken aus Planungsmängeln, zusätzlichen Umweltauflagen⁸¹ oder schwierigen geologischen Verhältnissen⁸² sind beim Ausbau tendenziell geringer als bei völligem Neubau. Wenn Risiken beim Ausbau eintreten, sind die Auswirkungen geringer, weil nur ein Abschnitt betroffen ist, die übrigen Abschnitte aber bereits in Betrieb gehen können. Beim Neubau hingegen verzögert sich die Inbetriebnahme der gesamten Maßnahme und die Bauzinsen steigen steil an.

⁷⁷ Erschwerend kommt hinzu, dass bei dieser Strecke die Instandhaltung "unter laufendem Rad" stattfinden muss. Das treibt die Kosten noch mehr in die Höhe.

⁷⁸ http://www.vcd-bw.de/presse/2007/08-2007/index.html

⁷⁹ Netzstandardisierung und Preisbildung... a.a.O., S. 203-229.

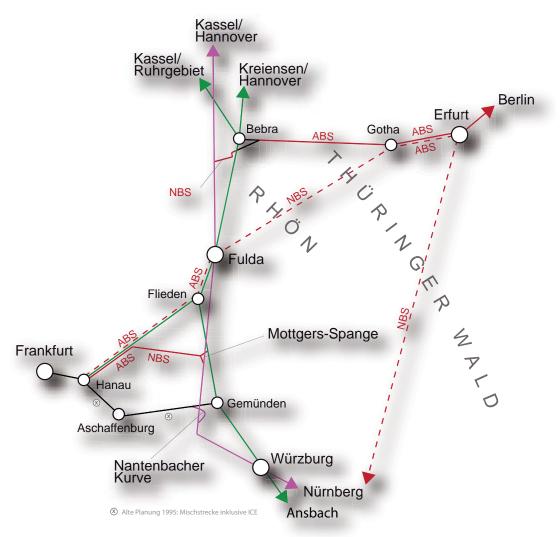
⁸⁰ Streit, K.-D., und Partzsch, L.: "Netz 21" – die künftige Netzstrategie der Deutschen Bahn, Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) Heft 9/1996, S. 525-528.

⁸¹ Z.B. die Maßnahmen zum Schutz von Großtrappen auf der Neubaustrecke von Berlin nach Wolfsburg.

⁸² Beim Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Nürnberg nach Ingolstadt kletterten die Baukosten auf mehr als das Doppelte, so die Auskunft der Bundesregierung, weil sich beim Bohren von Tunneln durch das Juragestein



Grafik 8: Frankfurter Raum



HGV: Hochgeschwindigkeitsverkehr (ab 200 km/h) NBS: Neubaustrecke ABS: Ausbaustrecke

bestehende HGV-Strecke Hannover – Würzburg (260 km/h)

HGV-Strecke – Netz 21

Gütervorrangstrecke – Netz 21

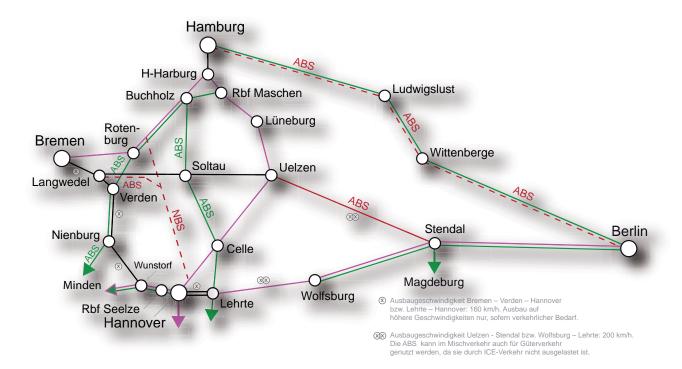
HGV-Strecke – alte Planung 1995

- Bei Netz 21 wird für die Verbindung Frankfurt Erfurt (– Berlin) die unterausgelastete HGV-Strecke Hannover Würzburg über zwei Spangen (Mottgers-Spange durch den Spessart bzw. eine Spange südlich von Bebra) besser ausgelastet.
- 2. Dadurch wird die ursprünglich geplante sehr teure NBS (Gotha Fulda) durch Rhön und Thüringer Wald überflüssig.
- 3. Über die Mottgers-Spange fließt auch der schnelle Personenverkehr von Frankfurt/M in kürzerer Fahrzeit als über Aschaffenburg nach Süden ab. 83
- 4. Die Deutsche Bahn hat sich zwar inzwischen die Doppelspange im Frankfurter Raum zueigen gemacht, hat sie aber auf "Wiedervorlage im Jahr 2020" gelegt.
- 5. Schon 1995 wurde die Thüringer Wald-Bahn (Erfurt Nürnberg) in Frage gestellt, eine Alternative gemäß Netz 21 wurde aber offen gelassen, da sie damals, 1995, noch nicht ausgearbeitet war.

Hohlräume auftaten. Das Risiko war zwar bekannt, wurde aber – wahrscheinlich mit vollem Vorsatz – außer Acht gelassen, um den Neubau nicht in Frage zu stellen.

⁸³ Fuldaer Zeitung vom 11. 07. 2008: "Wiedervorlage im Jahr 2020" – so lautete jetzt die Antwort von Otto Wiesheu, Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn, bei einer Konferenz in Aschaffenburg auf die Frage nach der Mottgers-Spange. Die in Unterfranken auch unter dem Namen Nordspessart-Trasse bekannte Neubaustrecke zwischen Gelnhausen/Biebergemünd und Burgsinn stehe zwar weiterhin auf der Wunschliste des Schienenkon zerns, Wiesheu merkte aber an, dass "zu einer Finanzierung nicht einmal eine Andeutung hinführt".

Grafik 9: Norddeutscher Raum mit Anbindung an Berlin



HGV: Hochgeschwindigkeitsverkehr (ab 200 km/h)

NBS: Neubaustrecke

ABS: Ausbaustrecke

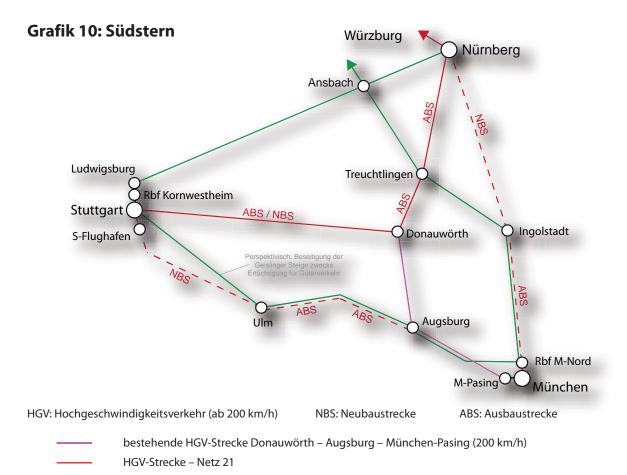
bestehende HGV-Strecken Hamburg – Hannover und Hamburg – Bremen (200 km/h), bestehende NBS Berlin – Stendal – Wolfsburg (250 km/h) bzw. ABS Wolfsburg – Lehrte (200 km/h)

HGV-Strecke – Netz 21

Gütervorrangstrecke Netz 21

HGV-Strecke - alte Planung 1995

- 1. Nach Netz 21 wäre die Strecke von Buchholz nach Celle (ab Soltau eine Strecke der Osthannoverschen Eisenbahnen AG, OHE) speziell für den Güterverkehr ausgebaut worden gegebenenfalls mit kleineren Neubausabschnitten. Alternativ bzw. zusätzlich (je nach Aufkommensentwicklung) wäre die Strecke vom Rangierbahnhof (Rbf) Maschen bis nach Uelzen sukzessiv auf 3 bis 4 Gleise erweitert worden.
- 2. Nach Netz 21 wäre die schnelle Verbindung von Hamburg nach Berlin über den Ausbau der Strecke von Uelzen nach Stendal (108 km) geschaffen worden sehr viel preiswerter als die inzwischen realisierte Hochrüstung der fast dreimal so langen Strecke Hamburg Wittenberge Berlin auf 230 km/h.
- 3. Nach alter Planung (die nun voraussichtlich realisiert zu werden droht) wird es mit dem "Y" zwei schnelle Verbindungen zwischen Hamburg und Hannover geben, aber letztlich keine richtige Vorrangstrecke für den Güterverkehr von Hamburg an Hannover vorbei nach Süden.



Gütervorrangstrecke – Netz 21 HGV-Strecke – alte Planung 1995

- Die Zentren Stuttgart Nürnberg München (S-N-M) bilden ein Dreieck. Nach alter Planung sollte das Dreieck auf den Kanten durch HGV-Strecken miteinander verbunden werden – mit extrem teuren NBS ausgelegt auf bis zu 300 km/h. Da die bestehende Strecke Stuttgart – Nürnberg für HGV ungeeignet ist, sollte sie ersatzweise durch Auslegung als Neigetechnik-Strecke beschleunigt werden – eine Krücke für die Verbindung von Stuttgart mit Sachsen und Berlin.
- 2. Nach alter Planung wurde keine Gütervorrangstrecke aus dem Stuttgarter in den Nürnberger Raum definiert.
- 3. Bei Netz 21 wird das Dreieck S-N-M sehr viel kürzer auf den Winkelhalbierenden/Höhen mit HGV-Strecken (200 km/h) verbunden. Dabei wird zudem die bereits 1995 bestehende schnelle Strecke zwischen Donauwörth und München (ab Augsburg viergleisig, heute z. T. sechsgleisig in Ausbau) genutzt.
- 4. Nach Netz 21 hätte Stuttgart über Donauwörth ein schnelle Anbindung an Nürnberg (–Sachsen/Berlin) gehabt. In allen wesentlichen Relationen hätte es Gütervorrangstrecken gegeben. Schwere Güterzüge aus dem Raum Stuttgart Richtung München und weiter hätten bis zur Beseitigung der Geislinger Steige auch über Ansbach geleitet werden können.

Die drei Grafiken sind ein geeigneter repräsentativer Ausschnitt, um das Ausscheren aus der überkommenen Bundesverkehrswegeplanung in Netz 21 zu verdeutlichen. Die Grundsätze:

- Vorrang von Ausbau gegenüber Neubau, zum Beispiel der Ausbau Nürnberg Donauwörth Augsburg⁸⁴ (– München) statt des Neubaus von Nürnberg – Ingolstadt (– München)
- Bündelung von schnellen Verkehren auf bereits vorhandenen, aber noch unterausgelasteten Strecken. Beispielhaft ist die Mottgers-Spange, um die fast mickrig ausgelastete Nordsüd-Strecke im Abschnitt Fulda Würzburg besser zu nutzen
- Schaffung von Kapazität bzw. von Vorrangsstrecken für den Schienengüterverkehr.

⁸⁴ Von München nach Augsburg gab es seit der Verkehrsaustellung 1965 eine schnelle Strecke, die erste in Deutschland, auf der mit 200 km pro Stunde gefahren wurde. Ab 1968 wurde sie fahrplanmäßig mit dieser Geschwindigkeit genutzt, ab 1978 auch der weiterführende Abschnitt bis Donauwörth.

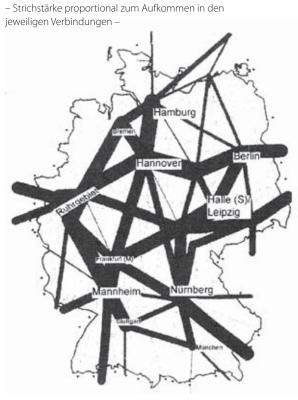


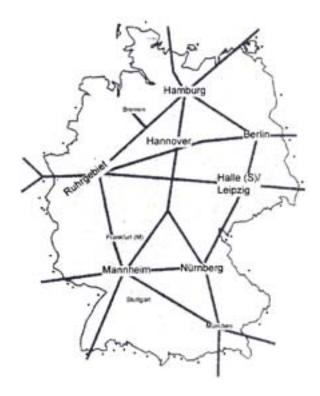
Grafik11zeigtdieGütermengenströme, die vom Deutschen Institut für Wirtschaft (DIW) im Jahr 1992 für 2010 prognostiziert wurden, Grafik 12 das damals daraus abgeleitete Schema der Schienengüterverkehrskorridore. Daraus wurden zum Beispiel folgende Vorrangstrecken abgeleitet:

- Korridor Hamburg Hannover: Vorrangstrecke über Soltau Celle Lehrte oder Ausbau Hamburg Uelzen auf 3-4 Gleise
- Korridor Hamburg Ruhrgebiet: Vorrangstrecke (Hamburg –) Rotenburg Verden Minden (– Ruhrgebiet).

Grafik 11: Güter-Mengenströme zwischen ausgewählten Wirtschaftszentren

Grafik 12: Schema für ein Leistungsnetz Güterverkehr ("G-Netz")*)





Quelle: Streit, K.-D., und Partzsch, L.: "Netz 21" a.a.O, S. 527.

*) Die Gütermengenströme aus dem Raum Frankfurt (und nördlich/nordwestlich) nach Südosten sollten über Mannheim und von dort über Heilbronn und Ansbach in Richtung Nürnberg bzw. München geleitet werden. Analog auch die Verkehre aus dem Raum Stuttgart. Mit dieser Führung würden sowohl der Engpassbereich Würzburg – Nürnberg entlastet als auch die beiden starken Steigungen (Schiebelok-Bedarf) bei Heigenbrücken (Steigungsrampe zum Schwarzkopftunnel zwischen Aschaffenburg und Nantenbacher Kurve) bzw. die Geislinger Steige (zwischen Stuttgart und Ulm) umfahren.⁸⁵

⁸⁵ Laut Investitionsrahmenplan (IRP) soll der Schwarzkopftunnel bei Heigenbrücken stillgelegt werden, ein Nadelöhr mit zulässiger Geschwindigkeit von 70 km/h und einer Steigung auf der Spessartrampe zum Tunnelmund mit über 2 %. Die auf sieben Kilometern neu trassierte Strecke wird je Fahrtrichtung durch vier einröhrige Tunnel sowie Trogbauwerke führen. Zulässige Geschwindigkeit: 140 km/h, maximale Steigung 1,4%. Damit soll die Mischverkehrsstrecke Aschaffenburg – Nantenbach (– Würzburg) sowohl für den ICE als auch für Güterzüge ertüchtigt werden. Nennenswerte Investitionen in den Neubau erfolgen allerdings frühestens ab 2011. Das Projekt stiftet zwar Nutzen, zumal die Deutsche Bahn die Mottgers-Spange auf "Wiedervorlage im Jahr 2020" gelegt hat (vergleiche Ziffer 4 in Grafik 8), aber konsequent ist diese Lösung nicht. Abgesehen vom Mischverkehr aus ICE und Güterzügen sowie starkem Regionalverkehr wird der Güterverkehr von der Rheinschiene auch zukünftig in den von Güterzügen überlasteten Raum Würzburg/ Nürnberg geführt, der absehbar "voll läuft", weil sich dort die Nord-Süd-, aber auch die Nord-Südost-Ströme überlagern. Diese Situation dürfte sich wegen der starken Zunahme der Hafenhinterlandverkehre (deutsche Nordseehäfen und ARA-Häfen an der Rheinmündung) noch merklich verschärfen. Es sind nicht einmal ernsthafte Bestrebungen erkennbar, Verkehre der deutschen Nordseehäfen nach Südosten perspektivisch vermehrt über den Weg Magdeburg-Leipzig-Hof zu leiten. statt ausschließlich über den stark belasteten Korridor Hannover – Würzburg.



8. Rückschlag und Konterkarierung von Netz 21

Ein so heftiger Umbruch "schwieg sich herum" – erklärlich angesichts der Fülle von Mitarbeitern, die für die Erarbeitung der umfangreichen Ausarbeitung zu Netz 21 notwendig war. Der Spiegel nahm sich des Südsterns an (vergleiche oben, Grafik 10), wohl ahnend, dass dieser Umbruch der gravierendste sein und die mächtigen Länder Bayern und Baden-Württemberg tief treffen würde.⁸⁶ Das war wohl auch der Anfang vom Ende von Netz 21.

Der Fortfall der Neubaustrecken

- Stuttgart Ulm Augsburg
- Nürnberg Ingolstadt München
- Nürnberg Erfurt Halle/Leipzig (– Berlin)

hätte das Investitionsvolumen für Bayern und auch dessen lokalen Nutzen⁸⁷ zugunsten des Gesamtnutzens reduziert. Theo Waigel war 1995 gleich in dreifacher Funktion unterwegs, als Bundesfinanzminister, als CSU-Vorsitzender (und damit Koalitionär in der Regierung Kohl) und als Abgeordneter des Wahlkreises Neu-Ulm, der mit dem Umbruch vom ICE-Verkehr Stuttgart – München abgehängt zu werden drohte. Theo Waigel, so wird kolportiert, war "not amused" und veranlasste Heinz Dürr, den Südstern fallen zu lassen. Der schwäbische Bahnchef kann auch aus Baden-Württemberg bedrängt worden sein, weil die neue Doktrin der schon als Besitzstand verbuchten "Heimerl-Trasse" (Neubaustrecke von Stuttgart Hauptbahnhof über den Stuttgarter Flughafen Echterdingen nach Ulm – Augsburg (– München) den Garaus machte inklusive des damit verbundenen Traums, den Sackbahnhof Stuttgart Hauptbahnhof zum unterirdischen Durchgangsbahnhof umzubauen ("Stuttgart 21").

Netz 21 ohne Südstern? Die Deutsche Bahn wäre unglaubwürdig geworden. Eingeknickt vor Bayern und Baden-Württemberg wäre es aussichtslos geworden, den verbliebenen Torso zu vermitteln.

Der Aufbruch von Netz 21 muss in der Öffentlichkeit angekommen sein, als handele es sich um ein Gedankenspiel innerhalb des Unternehmens. Das Gegenteil war der Fall. Die Konzernentwicklung der Deutschen Bahn hatte mehr als zwei Jahre konzeptionell an Netz 21 gearbeitet – ein hartes Brot, denn auch innerhalb der Deutschen Bahn war der Glaube tief eingebrannt: Je mehr Hochgeschwindigkeits-Strecken gebaut würden, desto besser ginge es der Bahn. Die schnellen weißen Züge galten als rentabel und sollten durch Komplettierung des Hochgeschwindigkeitsnetzes noch rentabler werden. Defizitär waren aber die weißen Züge schon in Zeiten der Deutschen Bundesbahn. Schon damals flossen die Abgeltungen des Bundes für den Nahverkehr zum größten Teil in den vermeintlich eigenwirtschaftlichen Fernverkehr. Das hat sich bis heute nicht geändert: Der Fernverkehr der Deutschen Bahn vermag heute nur deshalb Gewinne auszuweisen, weil er in großem Umfang aus Regionalisierungsmitteln, das heißt aus Steuermitteln, quersubventioniert wird, insbesondere durch das Trassenpreissystem. Es ist so angelegt, dass zwei Drittel der Trassenerlöse der DB Netz AG von Regionalzügen stammen. "Sexy, aber pleite" titelte die taz zum ICE^{88,89}.

⁸⁶ Der Spiegel Nr. 37/1995, Seite 101.

⁸⁷ ICE-Anbindung der Audi-Stadt Ingolstadt bzw. Aufrechterhaltung der ICE-Anbindung von Ulm.

⁸⁸ taz vom 4. 3. 2004.

⁸⁹ Die Länder zögern, das geltende Trassenpreissystem zu torpedieren. Ursache: Ein Trassenpreissystem, das ICE/IC zu einer angemessenen Beteiligung an den Netzkosten heranziehen würde, hätte den Effekt, dass die Regionalisierungsmittel gekürzt würden und an den Bundesfinanzminister zurück flössen. Daran haben die Länder kein Interesse. Auflehnen gegen das Trassenpreissystem würden sie sich nur, wenn die eingesparten Regionalisierungsmittel in die Länderhaushalte flössen.

35



Vielleicht machte sich die Deutsche Bahn Netz 21 in der Zielgeraden auch deshalb nicht zu eigen, weil sie selbst die vielen Neubaustrecken schön gerechnet hatte – entweder aus eigenem Impetus oder opportunistisch, weil Verkehrspolitiker die Vorzeigeprojekte unbedingt haben wollten.

Der Aufbruch zu Netz 21 hätte die Abkehr von zu vielen bislang verkündeten Überzeugungen erfordert, auf Seiten der Deutschen Bahn und auf Seiten der Verkehrspolitik. Dazu war die Zeit offensichtlich noch nicht reif. Was nach der Beerdigung des großen Aufbruchs zu Netz 21 geschah, ist in höchster Verdichtung mit "verbaler Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre" treffend umschrieben. Einige Ansätze wurden sogar planerisch weiterverfolgt, so zum Beispiel die Mottgers-Spange, (vergleiche oben, Grafik 8). Sie trifft auf heftigen Widerstand. Lokaler Umweltschutz ringt mit globalem Umweltschutz. Ob die Bahnstrecke durch den Spessart je gebaut wird, ist offen. Sie ist noch nicht einmal "fest disponiert", so der derzeitig gültige Investitionsrahmenplan 2006–2010.90

Manche Maßnahmen waren sowohl nach alter als auch neuer Doktrin dringend, wie zum Beispiel der Ausbau der Oberrheinstrecke von Karlsruhe nach Basel (inzwischen begonnen) oder die Beseitigung des Engpasses von Frankfurt nach Mannheim (noch im Status der Absichtserklärung, also noch nicht "fest disponiert"). Insgesamt wurde seit 1995 beim Schienennetz so umfangreich in Hochgeschwindigkeitsstrecken investiert und so geplant, als hätte es den revolutionären Aufbruch zu Netz 21 nicht gegeben:⁹¹

- NBS/ABS Nürnberg Ingolstadt München (171 km)
- NBS (Nürnberg –) Ebensfeld Erfurt Halle/Leipzig (107 km + 123 km)
- Stuttgart 21 (Tiefbahnhof)
- NBS Stuttgart Wendlingen Ulm (88 Km)
- NBS/ABS Hannover Bremen/Hamburg ("Y") (121 Km)

Hinzu kommen noch die ersten Neubaustrecken Hannover – Würzburg (327 km) und Mannheim – Stuttgart (99 km) sowie die (nie umstrittenen) Neubaustrecken Berlin – Wolfsburg (– Hannover/Braunschweig) (199 km) und Frankfurt – Köln (180 km). Das sind insgesamt rund 1400 km Strecke und ein teurer Bahnhof nur für den ICE. Dagegen nimmt sich die einzige Strecke, die in den letzten Jahrzehnten direkt für den Güterverkehr gebaut wurde, mit 22 km (Maschen – Buchholz) winzig aus.

Jetzt, 13 Jahre nach dem Aufbruch der Deutschen Bahn 1995, ist der aktuelle Bundesverkehrswegeplan unplausibel bis absurd und lächerlich unterfinanziert. Dies sei an sechs Beispielen demonstriert:

Getrennte Tunnelröhren

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Nürnberg nach Erfurt ("Thüringer Wald-Bahn") soll wie die erste Strecke dieser Art von Hannover nach Würzburg eine teure "Alleskönnerstrecke" für den schnellen ICE und für Güterzüge werden. Aufgrund mehrerer Abschnitte mit bis zu 2,0 % Steigung werden aber nur sehr leichte Güterzüge fahren können, das heißt solche mit geringer Anhängelast, also schlecht ausge-

⁹⁰ Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes bis 2010, Anlage 1 (Projektliste und Erläuterung).

⁹¹ Ausnahme: Doppelspange im Frankfurter Raum (vergleiche Grafik 8).



lastete Züge. Die Güterzüge mit eiliger leichter Fracht, die "KEP-Züge" (Kurier, Express, Paket), auf die in solchen Fällen immer wieder als potentielle Nutzer verwiesen wird, sind quantitativ unbedeutend. Nach neuerem Planungsrecht (seit 1997) ist eine Doppelröhre bei Tunneln zwingend – schon aus Sicherheitsgründen, um bei Brandunfällen überall über einen gesicherten Fluchtweg durch die andere Röhre zu verfügen und bei Entgleisungen (wie zum Beispiel am 26. April dieses Jahres im 11 km langen Landrückentunnel bei Fulda, durch eine Schafherde ausgelöst) einen Crash mit einem entgegenkommenden Zug zu verhindern. Da die Planung der Strecke aber vor 1997 abgeschlossen war, gilt noch altes Planungsrecht mit allen Risiken bei Brand und Entgleisung im Tunnel. Und es gilt wie zwischen Hannover und Würzburg wieder das Begegnungsverbot. Die ICE fahren tagsüber, schlecht ausgelastete Güterzüge nur in einem kleinen Nachtfenster. Besonders mit einem großen Bedarf für Güterzüge ist die Thüringer Wald-Bahn "rentabel gerechnet" worden, weil der ICE-Verkehr diese Strecke niemals auslasten kann.

Hochgeschwindigkeitstrassen schaffen Kapazität für Güterverkehr

Mit diesem Slogan wurden schon immer Hochgeschwindigkeitsstrecken gerechtfertigt – sei es aus der Verkehrspolitik, sei es aus der Deutschen Bahn selbst. So schafft das "Y" (Hannover – Bremen/Hamburg) mit hohem Aufwand nur ein Minimum an Kapazität für Güterverkehr (vergleiche Kapitel 5). Wie wahr ist der Slogan bei der "Heimerl-Trasse" von Stuttgart (Tiefbahnhof) über Flughafen Echterdingen nach Ulm? Diese Strecke verläuft parallel mit 20-50 km räumlichen Abstand zur alten Strecke über Esslingen, Plochingen und Geislingen. Fahrzeit auf der 93 km langen Altstrecke im ICE: 55 Minuten. Die Fahrzeit auf der Neubaustrecke über Wendlingen soll mit 28 Minuten nur rund halb so hoch sein. Die Altstrecke ist untauglich für Güterzüge, denn die Eisenbahnrampe bei Geislingen ("Geislinger Steige") ist 5,6 km lang und überwindet dabei einen Höhenunterschied von 112 m – eine mittlere Steigung von 2,25 %. Die neue Strecke ist für Güterzüge noch untauglicher. Maximale Steigung 3,1 %. Die Begründung für die "Heimerl-Trasse" ist absurd: Sie schaffe mehr Kapazität für Güterverkehr, so EU-Kommissar Barrot auf eine Anfrage von Michael Cramer (Grüne) im Europaparlament⁹² – allerdings auf einer für Güterzüge untauglichen Altstrecke. Auch die Deutsche Bahn stuft die Heimerl-Trasse als "elementaren Baustein für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur"⁹³ ein.

⁹² Anfrage von Michael Cramer (Verts/ALE) an die Kommission vom 12. Dezember 2006 betreffs Schienen-Neubauvorhaben Wendlingen-Ulm/ Stuttgart 21 (TEN-T-Vorhaben Nr. 17), Güterverkehrstauglichkeit. Anmerkung: Die EU fördert die Strecke mit etwa 10 % der geplanten Investitionen als Teil der "Vorrangigen Achse Nr. 17" der Transeuropäischen Netze (Paris–Budapest/Bratislava, so genannte "Magistrale für Europa"). Bei üblicher Kostenüberschreitung dürfte die Förderung der EU auf unwesentliche 5 % herabsinken.

⁹³ Hartmut Mehdorn am 10. Juni 2008 vor 400 geladenen Gästen in einer Veranstaltung der Stuttgarter Nachrichten (StN). "Damit entstünden Kapazitäten, die ein attraktiver und wettbewerbsfähiger Schienenverkehr dringend benötige", fassen die StN in ihrer Ausgabe vom 11. 6. 2008 die Aussagen Mehdorns zusammen.

Zeithorizont

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Nürnberg nach Erfurt durch den Thüringer Wald soll 5,1 Milliarden Euro kosten. Bis einschließlich 2005 sind 0,70 Milliarden Euro verausgabt worden, weitere 0,74 sollen bis 2010 verbaut sein – eine Rate von rund 150 Millionen Euro pro Jahr. Weiterer Finanzbedarf ab 2011: 3,6 Milliarden Euro. Hei solcher Unterfinanzierung des Projektes wird die Strecke 2035 in Betrieb gehen en – völlig unwahrscheinlich – keine Kostensteigerung eintritt. Bei Coburg steht eine Brücke, die Itztalbrücke, ein gewaltiges Bauwerk (siehe Bild), Spitzname Soda-Brücke, nicht etwa wegen prickelnder Archi-



tektur, sondern weil sie auf Jahrzehnte nur "so da" in der Landschaft herumsteht. Wenn sie dann ab 2035 befahren würde, wäre sie schon 30 Jahre alt, mit entsprechendem Werteverzehr und Instandhaltungsbedarf. 2035 dürften die Bauzinsen das gesamte Investitionsvolumen bereits überschritten haben. Auch ohne Kostensteigerung wird das Projekt von vornherein also mehr als doppelt so teuer. Bis die Strecke von Ebensfeld nach Erfurt durch den Thüringer Wald fertig ist, wird es keinen abschnittsweisen Nutzen geben – das große Manko dieses Typs von Neubaustrecken (vergleiche auch Kapitel 1 und 7). Ob für das Projekt Nürnberg – Erfurt nur 5,1 Milliarden Euro verausgabt werden, ist eher unwahrscheinlich. Nach statistischer Erfahrung werden Hochgeschwindigkeitsstrecken etwa doppelt so teuer wie geplant durch Planungsmängel, Umweltauflagen, Unvorhergesehenes, nicht kalkulierte Preissteigerungen etc. (vergleiche Kapitel 5). Nutzen-Kosten-Verhältnis und Zeithorizont der Fertigstellung geraten zur Absurdität. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister sieht eine Ursache im Länderproporz: Die BVWP-Praxis "relativ kleine Bauabschnitte für den Neubau zu definieren und die Mittelzuweisung nach Länderproporz zu regeln, …. führt dazu, dass trotz hoher Bauleistungen für lange Zeit keine nachhaltige Anhebung des Verkehrswertes … zu verzeichnen ist."

- 94 Investitionsrahmenplan (IRR) 2006-2010, Stand April 2007. Die Gesamtkosten des Projektes verstehen sich inklusive der Investitionen in die bestehende relativ schnelle Bestandsstrecke von Nürnberg nach Ebensfeld (nördlich Bamberg). Erst in Ebensfeld zweigt die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald nach Erfurt ab.
- 95 Laut Vorlage für die Sitzung des Aufsichtsrates der DB am 5.12 2007 soll das Jahr der Fertigstellung 2041 sein, so die Süddeutsche Zeitung vom 3.12.2007. Inzwischen wird nach Wegen gesucht, die Jahresscheiben für Investitionen anzuheben, aber dies läuft nur darauf hinaus, dass die übrigen Projekte des Bundesverkehrswegeplans, die meistens dringlicher sind, noch länger dauern.
- 96 Bauzinsen fallen bei Zahlungen aus dem Bundeshaushalt formal nicht an, aber eben nur formal. Tatsächlich werden Investitionen in das Schienen netz aus Nettoneuverschuldung des Bundes getätigt. Sollten ausnahmsweise Haushaltsüberschüsse erzielt werden, dann würde jede Haushaltsersparnis durch rationellere Investitionen in die Schiene entweder zur Schuldentilgung verwendet, oder es würden andere Ausgaben getätigt, die Nutzen stifteten.
- 97 Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg-Ingolstadt weist einen vergleichbaren Schwierigkeitsgrad auf wie der Abschnitt Ebensfeld-Erfurt durch den Thüringer Wald. Legt man den Streckenpreis pro km von Nürnberg-Ingolstadt zugrunde, müsste die Thüringer Wald-Bahn deutlich teurer veranschlagt werden. Da wäre dann noch nicht einmal die drastische Preissteigerung für Zement und Stahl seit der Fertigstellung von Nürnberg-Ingolstadt (2005/2006) berücksichtigt.
- 98 Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBS: "Verkehrspolitische Handlungsfelder für eine effiziente Logistik", November 2007, veröffentlicht in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Heft 1/2008. S. 32f.



Kostenschätzung I

Das "Y", die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hannover nach Bremen und Hamburg ist 114 km lang, davon 92 km Neubaustrecke für über 300 km pro Stunde Ausbaugeschwindigkeit und 22 km Ausbaustrecke für die Abzweigung nach Bremen. Kosten laut IRP: 1,3 Milliarden Euro. Das ergibt für die Neubaustrecke Kosten von rund 12 Millionen Euro pro Kilometer. Ein Kosten-Quervergleich: Die Strecke Bad Oldesloe – Neumünster ist ein Abschnitt der Kaiserbahn, so genannt, weil sie die schnellste Strecke war, auf der Wilhelm II von Berlin zu seiner Flotte nach Kiel eilen konnte. 1907 ließ er sie deshalb zweigleisig ausbauen. 1954 wurde sie auf ein Gleis zurückgebaut. Nun soll sie als Güterumgehung für Hamburg (vergleiche Kapitel 7) wieder auf zwei Gleise aufgebaut und elektrifiziert werden als Güterumgehung von Hamburg (vergleiche Kapitel 7), Ausbaugeschwindigkeit 120 km/h, Kosten für die 45 km lange Strecke: 304 Millionen Euro, das sind 6,8 Millionen Euro pro Kilometer. Es ist unplausibel, dass der Wiederaufbau eines zweiten Gleises auf einer Flachlandstrecke auf vorhandenem eigenem Grund die Deutsche Bahn mehr als die Hälfte einer Neubaustrecke für Hochgeschwindigkeit kosten soll. Die veranschlagten Kosten von 1,3 Milliarden Euro reichen für das "Y" nicht aus. Experten schätzten sie inzwischen auf 4 Milliarden Euro⁹⁹, unter anderem wegen teurer ergänzender Maßnahmen aufgrund konzeptioneller Fehlplanung.¹⁰⁰ Dann wäre jedenfalls der Kostenunterschied zwischen dem "Y" und der Reaktivierung der Kaiserbahn plausibel.

Kostenschätzung II

Die IC bzw. ICE von Hamburg über Bremen nach Dortmund (– Köln/Bonn) fahren zwischen Münster und Lünen auf einer 44 km langen eingleisigen, elektrifizierten Strecke, die für 160 km/h zugelassen ist (Grafik 13) – ein Flaschenhals für die Fahrplangestaltung und dennoch seit ewigen Zeiten nicht "angefasst". Die Strecke soll weitestgehend auf eigenem Grund der Deutschen Bahn zweigleisig und für 200 km/h ausgebaut werden. Kosten laut Investitionsrahmenplan (IRP): 177 Millionen €. Das entspricht 3,1 Millionen € pro km.

Ortswechsel: Ein Teil der Güterzüge aus Hamburg und Bremen nach Westen soll über Rotenburg – Verden – Nienburg nach Minden an die Ost-West-Strecke (Berlin – Hannover – Ruhrgebiet) geführt werden (Grafik 14). Um diese bereits elektrifizierte Strecke leistungsfähiger zu machen, soll sie in den Abschnitten Rotenburg – Verden (27 km) und Nienburg – Minden (53 km) zweigleisig (teilweise auf eigenem Grund) ausgebaut werden. Im Abschnitt Nienburg – Minden wird zudem die Geschwindigkeit von 80 auf 120 km/h angehoben. Die Kosten für die Güterverkehrstrecke betragen 348 Millionen € bzw. 4,5 Millionen € pro km. Es ist unplausibel, dass der zweigleisige Ausbau einer Güterstrecke (120 km/h), die geringere Anforderungen stellt, 50 % teurer sein soll als der Ausbau einer IC/ICE-Strecke auf 200 km/h. Denn ab 160 km/h gibt es Kostensprünge. Dann wird u.a. ein Linienleiter fällig, Fahrdraht und Weichen werden erheblich teurer.¹⁰¹

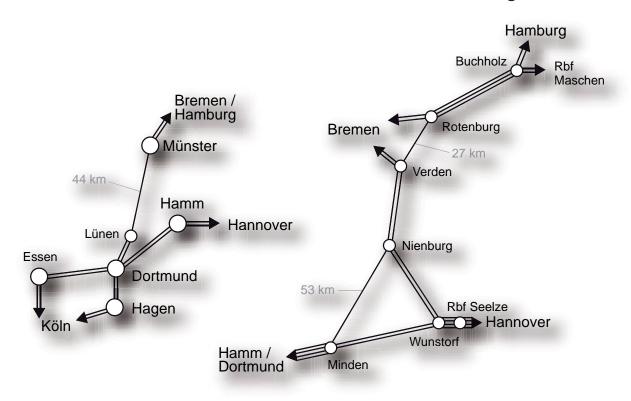
⁹⁹ ARD, Kontraste vom 29. Mai 2008, Fehlplanung beim Gleisausbau: "Ein kleiner Vorteil für einen immensen Preis".

¹⁰⁰ Im Abschnitt Buchholz – Lauenbrück – Rotenburg wird ein viergleisiger Ausbau notwendig, und es ist eine Abzweigung von Hannover zum Knoten Lehrte zu bauen, da sonst die auf dem "Y" verkehrenden Güterzüge durch den Hauptbahnhof von Hannover fahren müssten.

¹⁰¹ Es gibt weitere Effekte. So darf es ab 160 km/h keine niveaugleichen Kreuzungen (Schranken) geben. Aber dies ist auf der Strecke Münster – Lünen irrelevant, da die Strecke von vornherein so gebaut wurde, dass es dort keine niveaugleichen Bahnübergänge gab.

Grafik 13: Münster – Lünen

Grafik 14: Rotenburg - Minden



Nutzen-Kosten-Verhältnis

Für die Bundesverkehrswegeplanung werden für alle Verkehrsträger die volkswirtschaftlichen Nutzen und die Kosten der Investitionsprojekte nach einem einheitlichen Verfahren ermittelt. Der betriebswirtschaftliche Nutzen (hauptsächlich Umsatzerlöse) ist deutlich kleiner als der volkswirtschaftliche Nutzen, weil für einen großen Teil des volkswirtschaftlichen Nutzens keine Zahlungsbereitschaft vorhanden ist. So akzeptiert die Menge preissensibler Fahrgäste keine Preissprünge für den Nutzengewinn einer kürzeren Fahrzeit. Auch die Bürger von Montabaur zahlen nicht dafür, dass sie als Kleinstadt einen ICE-Bahnhof erhalten, der es ihnen erlaubt, als Pendler in Montabaur preiswert zu leben und in Frankfurt am Main hohe Arbeitsentgelte zu erzielen.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Neubaustrecke Köln – Frankfurt sollte nach der Planung viermal so hoch sein wie die Kosten (Vergleiche Kapitel 5). Nach Realisierung war er nur so groß wie die Kosten. Bereits ein Verhältnis von volkswirtschaftlichem Nutzen und Kosten von 1:1 ist aus Sicht der Bahn ein großer Flop, weil der betriebswirtschaftliche Nutzen sehr viel kleiner ist.¹⁰²

¹⁰² Wahrscheinlich hätte das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei 3:1 liegen müssen, damit die Strecke betriebswirtschaftlich rentabel wäre – aber auch nur dann, wenn die in aller Regel geschönten Verkehrsprognosen eingetroffen und die geplanten Baukosten nicht überschritten worden wären. Letztere könnten explodieren, sofern die "Heimerl-Trasse" aus Sicherheitsgründen im Tunnelbereich als Doppelröhre ausgeführt werden muss.

Die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt (– München) wies schon in der Planung ein (volkswirtschaftliches) Nutzen-Kosten-Verhältnis von nur 1,2: 1 auf, war also betriebswirtschaftlich von vornherein unrentabel. Durch die Explosion der Kosten von 1,5 auf mehr als 3,4 Milliarden Euro¹⁰³ sackte das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf ein Niveau jenseits von gut und böse ab. Drei ICE pro Stunde und Richtung (und ein schneller Regionalzug) befahren zur Zeit die Strecke. Ein ICE bedient die Relation Frankfurt – München. Die wird aber eines Tages durch die "Heimerl-Trasse" von Stuttgart nach Ulm (– Augsburg – München) konkurrenziert, verliert also Verkehrsaufkommen in der Relation Frankfurt – München. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis kommt dann noch mehr unter die Räder.

Peter Fischer, Ex-Verkehrsminister von Niedersachsen und Präsident von "ProMobilität", einer Initiative für Verkehrsinfrastruktur, hat für die Straßenbauprojekte im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan ein durchschnittliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2:1 ausgerechnet und sorgt sich, dass wenigstens alle Straßenbauprojekte realisiert werden, die einen Koeffizienten von über 10: 1 aufweisen. 104 Der Bundesverkehrswegeplan hat den Anspruch einer "integrierten Verkehrsplanung". Danach dürften die Abgeordneten fast keiner Schienenverkehrsinvestition zustimmen, weil deren Nutzen-Kosten-Verhältnis sogar im besten Fall weit unter dem Durchschnitt der Straßenbauprojekte liegen. Warum stimmten die Abgeordneten des Bundestages für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Ingolstadt (- München) mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2:1 (schön gerechnet, in der Realität bei unter der Hälfte landend), während ein Straßenbauprojekt mit dem zehnfachen Nutzen-Kosten-Verhältnis sogar auf der Strecke bleiben kann? Warum stimmten die Abgeordneten trotz dieser Erkenntnis jüngst der "Heimerl-Trasse" (Stuttgart – Ulm) zu, die u.a. wegen geringem Verkehrsaufkommen und der eher schwierigeren Geologie einen noch größeren Flop erwarten lässt und für den Güterverkehr keinen Nutzen stiftet? Halten die Abgeordneten den Bundesverkehrswegeplan für völligen Unfug? Oder sind ihnen bei Entscheidungen über Milliarden Euro die Nutzen-Kosten-Untersuchungen, wie sie auch die Bundeshaushaltsordnung vorschreibt, völlig gleichgültig? Oder vergeben die Abgeordneten bei Schienenprojekten einen gefühlten Umweltbonus für nicht angelastete externe Kosten? Aber woher sollten sie wissen, ob dieser Bonus einen Faktor eins, zwei, fünf oder zehn beim Nutzen-Kosten-Verhältnis kompensiert? Inzwischen hat sich herausgestellt, dass gerade beim Hochgeschwindigkeitsverkehr die CO2-Emission pro Personenkilometer größer ist als bei einem Pkw im Fernverkehr mit mittlerer Besetzung, der die künftige Euronorm erfüllt. 105 Und Hochgeschwindigkeitsverkehr ist laut. Woraus resultieren dann die großen Nachteile für die Bahn durch nicht angelastete externe Kosten?

¹⁰³ Das sind nur die Kosten, die bis 31. 12. 2005 angefallen sind. Hinzu kommen noch weitere Kosten für den Abschnitt Ingolstadt – Petershausen, so die Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage von Bündnis90/Die Grünen vom 22. März 2007, siehe Drucksache 16/4783 des Deutschen Bundestages, S. 6.

¹⁰⁴ Fischer, P., Rede zur Halbzeitbilanz und Perspektiven für den Bundesverkehrswegeplan 2001 – 2015 am 18. Juni in Berlin.

¹⁰⁵ Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, Rubrik "Wissenschaft" vom 14. Oktober 2007, S. 72f.: "Die Bahn im Klimatest" – "Bequemes und flottes Reisen ist mit Klimaschutz nicht vereinbar – unabhängig vom Verkehrsmittel".

9. Neuer Anlauf in schwieriger Gemengelage

Der Bundesverkehrsminister hat einen "Masterplan Güterverkehr" herausgebracht. Am 16. Juli dieses Jahres wurde er im Bundeskabinett verabschiedet. Es ist ein glänzend formuliertes Papier "ohne konkrete Aussage über die kurzfristig erforderlichen Investitionen", so die großen Wirtschaftsverbände. Sie fordern eine "tragfähige Orientierung für die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes ab dem Jahr 2009". 106 Da hoffen die Verbände vergeblich. Zunächst müsste der Verkehrswegeplan – vornehm ausgedrückt – zur Disposition gestellt werden – verbunden mit einem Moratorium, welche Vorhaben weiter geführt werden (gegebenenfalls intensiver) und welche gestoppt werden ("qualifizierter Vorhabenstop"). Viel größere Intensität verdienten zum Beispiel die durchgehende Viergleisigkeit der Strecke Karlsruhe – Basel und der Hinterlandverkehr der Nordseehäfen durch Anpassungen im Bestandsnetz. Dazu gehören der durchgehende Ausbau der Amerika-Linie (Bremerhaven/Wilhelmshaven – Bremen – Langwedel – Uelzen – Stendal) sowie die weiteren Anpassungen im Bestandsnetz für die Abfuhr nach Westen und Süden. Dann wäre eine neue Netzstrategie zu beschließen (Netz 21, angepasst an die inzwischen eingetretenen Veränderungen). Aus ihr würden die konkreten Maßnahmen abgeleitet, nach Prioritäten sortiert und so gerechnet, dass die Kosten plausibel sind und das Gesamtvolumen ausfinanziert wäre. Das würde den Abschied von Projekten bedeuten, wie dem "Y" Hannover – Hamburg/Bremen, der "Heimerl-Trasse" (Stuttgart Hauptbahnhof über Flughafen Stuttgart nach Ulm), von Stuttgart 21 (Hauptbahnhof in Tieflage) und der Thüringer Wald-Bahn von Nürnberg nach Erfurt – die unsinnigsten Dinosaurierprojekte. Eine Fülle von Umplanungen wäre notwendig, vieles wäre "eine Nummer bescheidener" und mit sukzessiver Verbesserung aus dem Bestand heraus auszulegen. Aber wer soll es machen? Die Deutsche Bahn? Der Bundesverkehrsminister? Wie reagieren die Bundesländer? Alle von schönen Neubaustrecken gesegneten Länder hätten die Befürchtung, dass ihre lokalen repräsentativen Verkehrsprojekte perdu wären, die hierfür "erkämpften" Bundesmittel irgendwo in der Republik in unspektakuläre Maßnahmen flössen, um Kapazität für Schienengüterverkehr zu schaffen oder gepeinigten Anwohnern von Schienenwegen mit Schallschutzmaßnahmen zu helfen. Thüringen und Baden-Württemberg würden wahrscheinlich am heftigsten reagieren, weil die Vorzeigeprojekte für ihre jeweiligen Hauptstädte unter den Tisch fielen. Auch Hamburg, Bremen und Niedersachsen würden um ihr "Y" bangen, weil sie glauben, die Hochgeschwindigkeitsverbindung würde ihre Hauptstädte attraktiver machen und zugleich die Probleme des Hinterlandverkehrs ihrer Seehäfen lösen – eine Illusion (vergleich Kapitel 5). Die fünf Länder würden den Stopp der Hochgeschwindigkeitsprojekte als Verlust von Investitionen des Bundes in ihrer Region empfinden. Als im Frühjahr 2008 das Aus für den Transrapid in München verkündet wurde, meldete Bayern den Anspruch an, dass der frei werdende Baukostenzuschuss des Bundes für die Schwebebahn in Höhe von fast 1 Milliarde Euro in Bayern eingesetzt werde – ein Beleg dafür, dass Investitionsprojekte des Bundes als jeweils regionaler Besitzstand betrachtet werden.

Hans-Jürgen Ewers¹⁰⁷ hat einmal formuliert, wie es zwischen den Ländern beim Dealen um Prioritäten im Bundesverkehrswegeplan zugeht: "Stimmst Du meinem Unfug zu, stimme ich auch Deinem Unfug zu"¹⁰⁸ – zu Lasten von Steuermitteln des Bundes und zum Schaden des Gesamtsystems Bahn. Manche Projekte sind sogar auf Grund einer Art Bestechung/Erpressung zu höherer Priorität gelangt. "Vergabe von Nahverkehrsverträgen durch die Bundesländer: Wirtschaftliche Bedeutung für den DB-Konzern und dessen Praxis der Auftragserzwingung gegenüber den Verkehrsministern der Länder" lautet ein Gutachten, das im Rahmen einer Beschwerde des Veolia-Konzerns bei der EU-Kommission vorgelegt wurde.

¹⁰⁶ Gemeinsame Presseerklärung von zehn Verbänden, http://www.promobilitaet.de/downloads/Verbaendeerklaerung_zum_Masterplan.pdf

¹⁰⁷ H.-J. Ewers (1942 – 2002), Inhaber des Lehrstuhls für Infrastrukturpolitik und Präsident der TU Berlin, Mitglied des wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsminister und Mitglied des Umweltrates.

Hearing des Deutschen Bundestages am 11. Oktober 2000, Auszug aus dem Wortprotokoll: "Die Länder und die Kommunen haben immer noch die Mentalität, dass sie sich ein "free lunch" abholen können, wenn sie auf die Bahn setzen …. Der Bayer sagt zum Schleswig-Holsteiner (Anm.: Synonym für x-beliebige Vertreter von Bundesländern) … , wenn Du meiner unrentablen Nebenstrecke … zustimmst, stimme ich Deiner zu (Anm.: unrentable Nebenstrecke als Synonym für alle politisch statt unternehmerisch veranlassten Projekte). Dann haben Sie eine freudvolle Allianz gegen die Steuerzahler…. Jeder von uns weiß, dass das schief ist, wenn man die Leute, die die Musik bestellen, nicht bezahlen lässt."

Beklagt wurde, dass viele Bundesländer einen unanständigen Deal mit der Deutschen Bahn eingingen. Inhalt in Kurzform: In einem Verkehrsvertrag bestellen die Länder bei DB Regio Regionalzüge zu sehr komfortablen Bedingungen für das Unternehmen – ohne vorherige Ausschreibung. Im Gegenzug rechnet die Deutsche Bahn das landespolitische Vorzeigeprojekt schön und schiebt es so auf der Prioritätenliste nach vorn. De Solche Deals Iohnen aus Sicht der Deutschen Bahn, denn bei freihändiger Vergabe kann sich die Deutsche Bahn eine üppige Marge sichern. Würde z. B. Baden-Württemberg den Regionalverkehr ausschreiben, könnte es ihn nach aller Erfahrung mit mindestens 25 % weniger Haushaltsmitteln einkaufen – bei höherer Leistungsqualität. Baden-Württemberg verzichtet darauf – ganz offensichtlich um sich die Zustimmung der DB Netz AG zu seinen lokalpolitisch wichtigen Projekten zu sichern. DB Regio leistet den höchsten Gewinnbeitrag im Konzern. Ausschreibungen bedeuten Verlust von profitablem Umsatz oder – wenn DB Regio im Wettbewerb siegen will – herben Margenverlust. The one who controls the network is the master of business"110, sagt Hartmut Mehdorn. Recht hat er!

Ein integrierter Konzern, wie die Deutsche Bahn AG, hat den Anreiz, den Ausbau des Bundesschienenwegenetzes so zu beeinflussen, dass die Pläne ihrer eigenen Transportgesellschaften begünstigt werden. Als Konzern hat sie sogar die Pflicht, so zu handeln. In soweit hat die Art und Weise, wie die Deutsche Bahn privatisiert werden soll, einen ausschlaggebenden Einfluss darauf, von welchem Impetus die Deutsche Bahn künftig geleitet wird. Hat sie die gesamte Nachfrage nach Zugtrassen im Visier? Unabhängig davon, ob eigener Bedarf oder solcher von Wettbewerbern? Den ICE-Verkehr bei den Investitionen zu begünstigen, lohnt aus Sicht der Deutschen Bahn, weil im Fernverkehr die Marktzutrittschranken für Wettbewerber sehr hoch sind.¹¹¹ Es ist noch offen, inwieweit die derzeitigen Privatisierungspläne ("Holdingmodell") in die Unabhängigkeit von DB Netz führen, oder ob durch Verträge und personelle Verflechtungen die Deutsche Bahn weiterhin wie ein integrierter Konzern agieren wird und damit in Interessenkonflikten verharrt.

Die Deutsche Bahn hat 1995 mit Netz 21 eine große Chance herausgearbeitet, sie aber dann nicht ergriffen. Zu groß waren die Widerstände der Verkehrspolitik, aber auch die in den eigenen Reihen. Es ist schwer zu beurteilen, inwieweit die Deutsche Bahn Opfer oder Täter der desolaten Investitionsplanung ist. Wahrscheinlich ist sie Opfer und Täter zugleich. Die Bundesländer vertreten weiterhin – auf Kosten des Bundes und zu Lasten des Gesamtsystems Bahn – ihre regionalpolitischen Interessen. Der Bund war nicht einmal aktiv, die unfeinen Deals "Verkehrsvertrag für regionale Vorzeigeprojekte" zu unterbinden. Erst auf Druck der EU-Kommission erschwerte er diese Praxis etwas. Der Bund selbst hat Investitionen in das Schienennetz dazu genutzt, um z.B. im Bundesrat die Zustimmung von Ländern auf anderen Politikfeldern zu kaufen – eine lang geübte Praxis, nicht nur beim Schienennetz. Gut gemeint wurden Investitionen in das Schienennetz auch als "geniale" Kombination aus Arbeitsplatzsicherung und Zukunftsinvestition eingesetzt. Vielleicht durften Investitionen deshalb auch großvolumig sein – ziemlich daneben, wie das Institut für Wirtschaftsforschung in Wien nachgewiesen hat (siehe Kasten). Zukunftsträchtig sind Investitionen in das Schienennetz nur dann, so die Wiener, wenn sie Engpässe beseitigen oder sich betriebswirtschaftlich rechnen. Dazu taugen die teuren Neubauprojekte des Bundesverkehrswegeplans aber am wenigsten. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister bläst ins gleiche Horn: "Es [geht] vordringlich um den Abbau von Engpässen auf den großen Korridoren, vor allem im Seehafen-Hinterland-Verkehr" und empfiehlt "Projekte mit hoher Bedeutung für die Logistik gegenüber v.a. prestigeträchtigen Megaprojekten zu priorisieren". 112 Der Beirat hätte die Megaprojekte beim Namen nennen sollen. Er hätte damit mehr Wirkung erzielt.

¹⁰⁹ Oder die DB verspricht dem Land die Durchführung anderer Infrastrukturmaßnahmen oder die Restaurierung von Bahnhöfen. Diese Gegengeschäfte werden auch als "Koppelgeschäfte" bezeichnet.

Bericht der Europäischen Kommission über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets (2006/2213(INI)) vom 8.6.2007, http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2007-0219&language=DE&mode=XML

¹¹¹ Um z.B. eine Fernverkehrsrelation wie Hamburg - Frankfurt im 1-Stundentakt zu bedienen, sind ca. 300 Millionen € für Investitionen in neue Züge notwendig. Im Wettbewerb mit dem Platzhirsch auf solcher Relation muss wahrscheinlich eine lange Durstrecke mit unbefriedigender Auslastung in Kauf genommen werden.

¹¹² Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBS: "Verkehrspolitische Handlungsfelder...", a.a.O S. 32.

Wie lohnend sind Aufwendungen des Staates für Infrastruktur?

Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) hatte folgende Frage gestellt: Was bescherte den Österreichern das langfristig größte Wirtschaft- und Beschäftigtenwachstum, wenn ab 2006 jedes Jahr eine Milliarde € mehr (gegenüber dem Status Quo) für Forschung und Entwicklung oder Bildung oder Infrastruktur aufgewendet würde oder die Lohnsteuer oder die Sozialversicherungsbeiträge zu Lasten öffentlicher Kassen um eine Milliarde € pro Jahr gesenkt würde?^{113, 114} Eine Milliarde € bedeuteten in Österreich 0,4 % des Bruttoinlandsproduktes (240 Milliarden €). ¹¹⁵

Kurz- bis mittelfristig (2006/2010) wuchs das Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei den fünf alternativen Maßnahmen recht gleichmäßig um 0,1 % pro Jahr. Der Beschäftigungseffekt schwankte zwischen +12.300 (Forschung und Entwicklung) und +5.200 (Senkung der Lohnsteuer), im Mittelfeld lagen die Infrastrukturinvestitionen mit +8.600 (Beschäftigte kumuliert über die fünf Jahre 2006-2010).

Herbe Unterschiede zeigten die langfristigen Wirkungen. Im Zeitraum 2016/2020 gab es eine Steigerung von 0,2 % des BIP pro Jahr bei Forschung und Entwicklung bzw. 0,1 % bei Bildung. Die Wirkung aller übrigen Alternativen war vernachlässigbar. Der Beschäftigungseffekt war beim Mehraufwand für Bildung mit +19.000 am größten, gefolgt von Forschung und Entwicklung mit +16.900, Infrastruktur mit nur +1.900 (Beschäftigte kumuliert über die fünf Jahre 2016-2020).

Die Bilanz der Wirkung von Mehraufwendungen für Infrastruktur war miserabel: Langfristig kaum messbares Wirtschaftswachstum und dürftige Beschäftigungswirkung. Zusammenfassendes Urteil der Autoren: "Langfristig weisen die Berechnungen des WIFO auf die aus konjunktureller und beschäftigungspolitischer Sicht fast völlige Nutzlosigkeit von Infrastrukturinvestitionen hin. Damit wird bestätigt, dass Infrastrukturinvestitionen nur unter den Kriterien der betrieblichen Wirtschaftlichkeit und der Engpassvermeidung sinnvoll sind".

Angesichts dieser schwierigen Gemengelage aus Interessen von Deutscher Bahn, Bund und Ländern verspricht jeder Aufbruch höchsten Verdruss. Zudem hemmen Gesetze, die mutlos machen. Der hessische Staatsminister a. D. Dieter Posch trug in einem Symposion des Bundes der Deutschen Industrie (BDI) zum Planungsbeschleunigungsgesetz vor.¹¹⁶ Auszug:

"Das nationale und das europäische Genehmigungsrecht ist ein unüberschaubarer, unstrukturierter, unsystematischer aneinander geknüpfter Flickenteppich, der wild gewachsen ist, bei dem auf unterschiedlichen Ebenen kommunal-, landes-, bundes- und europapolitisches Recht gesetzt worden ist, das wild wuchernd, unüberschaubar und nie zurück geschnitten worden ist, dem immer neue Anforderungen übergestülpt worden sind.... Bei einer derartigen komplexen Materie ist die Lust in der Politik, sich an Reformen zu versuchen, gleich Null."

Die Planungs- und Verwaltungskosten erreichen schon im Durchschnitt 10-15 %, in Einzelfällen auch mal 100 % der Baukosten. Nicht die Verfahrensdauer bei Gericht seien das Problem, so Posch, sondern die Dauer der Verfahren selbst einschließlich der vorbereitenden Arbeiten. Allein dieses Problem kann den besten Bundesverkehrswegeplan aushebeln.¹¹⁷ Der Gesetzgeber hat inzwischen mit einem "Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz" reagiert, einem Gesetz auf Zeit, das dann Ende 2006 von einem dauerhaften "Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz" abgelöst worden ist. Kaum vorstellbar, dass sich hinter solchen Wortungetümen radikale Vereinfachungen verbergen. Das Beschleunigungsgesetz ändert etwas am gerichtlichen Instanzenweg. Der Kern des Problems aber, so Posch, ist die Dauer der Verfahren selbst.

¹¹³ Breuss, F., Kaniovski, S., Url, T.: WIFO-Weißbuch: Modellsimulationen wirtschaftspolitischer Maßnahmen zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung, in: WIFO-Monatsberichte, 3/2007, S. 263-274.

¹¹⁴ Das WIFO hat insgesamt 7 Alternativen durchgespielt. Hier nicht wiedergegeben ist die Senkung der Körperschafts- und der Umsatzsteuer.

¹¹⁵ Das deutsche Bruttoinlandprodukt (BIP) ist knapp zehn Mal so groß.

^{116 &}quot;Infrastrukturausbau in Deutschland im Griff der Überregulierung", a.a.O., Grundsatzvortrag I, Planungsbeschleunigungsgesetz: "Deutschland muss schneller werden".

¹¹⁷ Kann die letzte Lücke einer Neubaustrecke wegen eines Genehmigungsverfahrens nicht geschlossen werden, dann entstehen neben den Verfahrenskosten und den Mehrkosten aus Umplanungen noch erhebliche Bauzinsen.



Einen völlig neuen, umsetzungsfähigen Bundesverkehrswegeplan in solcher Gemengelage mächtiger, unterschiedlicher Interessenten etablieren? Wer sich dazu aufmacht, muss Masochist sein, denn die Hemmnisse verheißen großen Verdruss. Aber dem Bund wird nichts anderes übrig bleiben, als die Suppe auszulöffeln, die er sich über Jahre eingebrockt hat und sich hat einbrocken lassen.

Bleibt der Bund passiv, verplempert er seine Milliarden-Investitionen in eine Vielzahl viel zu teurer Projekte, deren Fertigstellung zeitlich so weit entfernt sind, dass es schon egal ist, ob es sie überhaupt gibt.

Der Bund ist

- Eigner des Bundesschienennetzes und trägt für das Netz verfassungsgemäß die Verantwortung
- Ordnungsgeber, der den Rahmen zu setzen hat, in dem die Deutsche Bahn agiert
- Subventionsgeber, der letztlich über Steuermittel entscheidet, die für Investitionen in das Netz ausgegeben werden
- dem Gesamtwohl des Schienenverkehrs verpflichtet im Gegensatz zu den Bundesländern mit ihren regionalen Präferenzen und im Gegensatz zur Deutschen Bahn, die zum weltweiten Logistikkonzern mit staatlicher Rückendeckung mutiert
- Verantwortlicher (zum Teil zusammen mit den Ländern) für viele Probleme, die im Zuge eines Neuanfangs gelöst werden müssen (Genehmigungsverfahren, Prozedere zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans etc.).

Nur vom Bund kann deshalb der Neuanfang ausgehen. Das ist schwierig. Eine Verkehrspolitik, die, so Thilo Sarrazin, aus der Deutschen Bahn gesteuert wird¹¹⁸, wird das nicht schaffen. Ein "Ruck" á la Roman Herzog müsste durch die Verkehrspolitik gehen. Aber woher soll die Motivation kommen? Der grausliche Status Quo schreckt ab. Gefragt ist eine Vorstellung davon, wie eine effiziente, ausfinanzierte Investitionsplanung für das Netz aussehen könnte, um aus der Diskrepanz zum Status Quo überhaupt die Motivation für einen Aufbruch mit so vielen widrigen Hemmnissen zu erzeugen.

10. Wettbewerb um einen kreativen Investitionsplan

Der Bund hat die Verantwortung, kann aber nicht direkt in die DB Netz AG eingreifen. Über seine Aufsichtsräte in der künftigen DB Holding AG kann er "einwirken"¹¹⁹, dass ein völlig neuer Bundesverkehrswegeplan ausgearbeitet wird auf der Grundlage, dass jede Maßnahme in Frage gestellt wird, dass sogar begonnene Maßnahmen abgebrochen werden unter Abschreibung bereits getätigter Investitionen.¹²⁰ Gelingt die Willensbildung beim Bund und die Durchsetzung, dann ist aber zweifelhaft, ob ein brauchbares Ergebnis in angemessener Zeit erzielt wird. Schließlich scheiterte bereits ein Aufbruch Anfang bis Mitte der neunziger Jahre, obwohl der Impetus aus der Bahn selbst kam. Druck von außen wird hinhaltenden Widerstand erzeugen, aber nicht den Anlauf zu Kreativität für etwas Neues.

Der Bund kann jedoch einen Prozess einleiten, in dem er unabhängig von der Deutschen Bahn agiert und sie dennoch einbindet. Er schreibt die Erstellung eines völlig neuen Investitionsplans für das Schienennetz aus und beauftragt dann parallel mehrere Konsortien mit der gleichen Aufgabenstellung. Die müssen am Ende der Laufzeit ihre Ergebnisse (fast parallel) öffentlich präsentieren. Das befeuert den Ehrgeiz, eine überzeugende Leistung abzuliefern. Der Sieger erhält noch einen Preis als Sahnehäubchen in dem ansonsten voll bezahlten Wettkampf. Der Bund muss nicht auf die Deutsche Bahn "einwirken" und braucht sich auch nicht mit den Ländern abstimmen. Die würden ja erst beteiligt, wenn es gilt, einen neuen Plan in Kraft zu setzen. Nur im Bundeskabinett ist über den bezahlten Wettbewerb zu entscheiden. Die DB Netz AG wird ausdrücklich ermuntert, sich an dem Wettbewerb zu beteiligen. Sie wird sich beteiligen, weil es eine Herausforderung an die Kreativität der besten Köpfe wäre. Es ist unwahrscheinlich, dass sich die DB Netz AG verweigert. Zu groß wäre die Gefahr, dass sie in einem Aufbruch randständig wird. DB Netz hat Potenzial. Es ist nur eine Frage, dieses zu erschließen. Voraussetzung wäre, dass ihre besten Köpfe die Gelegenheit erhielten, sich von "altem Schrott" lösen zu dürfen, um mit Erfolgsaussicht in den Wettbewerb einzutreten. Es könnte sein, dass Manager der DB Netz zu Protagonisten eines neuen "Netzbewusstseins" werden – aber nur dann, wenn dies von ihnen gefordert wird – völlig unabhängig davon, ob sie damit gegen eingebrannte Überzeugungen in den eigenen Reihen, z. B. gegen das "Hochgeschwindigkeitssyndrom", verstoßen, oder unfeine Deals ihrer Unternehmensführung mit der Verkehrspolitik beiseite schieben.

Kandidaten für den bezahlten Wettbewerb werden die großen Planungsbüros des Eisenbahnbaus oder Zusammenschlüsse von solchen Büros sein. Sie werden wahrscheinlich die Keimzellen sein, die Konsortien bilden mit diversen Fachleuten aus der Eisenbahnindustrie, von den Eisenbahnlehrstühlen der Universitäten und der breiten Phalanx der Verkehrsconsulting-Branche. Auch ausländische Eisenbahninfrastrukturunternehmen könnten in den Konsortien mitwirken.

Was könnten die Vorgaben des Wettbewerbs sein? Es kann eine Strategie vorgegeben werden, wie die des ursprünglichen Ansatzes von Netz 21. Da jede Vorgabe auch einengend ist, darf auch davon nach Absprache abgewichen werden, wenn dies Raum für noch mehr Kreativität schafft. Vorgegeben werden muss auch das Investitionsbudget des Bundes für die nächsten 15 Jahre, denn das Ergebnis des Wettbewerbs soll einen Investitionsplan hervorbringen, der ausfinanziert ist. Nur dann verliert sich niemand in unbezahlbarer Utopie. Als Alternativen dürfen auch Varianten mit höherem Budget generiert werden – jedoch muss die Grundvariante in sich schlüssig sein und darf das vorgegebene Investitionsbudget der nächsten 15 Jahre nicht überschreiten. Alle Konsortien müssen den gleichen schnellen und umfassenden Zugriff auf den Netzzustand und auf die Informationen über geplante und bereits im Bau befindliche Maßnahmen haben.

¹¹⁹ Das Aktienrecht lässt keine direkten Eingriffe zu. Andererseits kann der Bund als Eigentümer letztlich auf die personelle Besetzung Einfluss nehmen und damit indirekt Veränderungen herbeiführen.

¹²⁰ Beziehungsweise unter Teilabschreibung, weil Teile bereits begonnener Maßnahmen im Zuge von Umplanung verwertbar sind.



Dies zu organisieren, ist kein triviales Problem¹²¹, insbesondere dann nicht, wenn die Netz AG sich selbst am Wettbewerb beteiligt. Dann muss jeder Verdacht von Informationsvorteilen ausgeräumt sein.

Für den Ideenwettbewerb um einen neuen Investitionsplan lohnt es sich, einen zweistelligen Millionen-Euro-Betrag einzusetzen. Das sind ein bis zwei Promille des Investitionsvolumens in das Schienennetz für die nächsten 15 Jahre. Zur Anschauung wird eine mögliche Organisation des Wettbewerbs in groben Zügen skizziert (siehe Kasten). Abgeleitet ist sie aus dem Wettbewerb zur Sanierung der Hamburger Hochbahn Ende der achtziger Jahre. Damals wurden vom Hamburger Wirtschaftssenator drei Consultingunternehmen beauftragt, in einem vorgegebenen Zeitrahmen den Status Quo des Unternehmens zu analysieren und die Strategie zur Sanierung und Neuausrichtung des Unternehmens zu erarbeiten. Allen drei Consultern stand hierfür ein gleich großes Budget zu. Die Ergebnisse wurden vor hunderten von Führungskräften aus den Unternehmen des Hamburger Verkehrsverbundes, Vertretern der Senatsverwaltung und der Hamburger Bürgerschaft im Congresscenter Hamburg präsentiert. Nach einem Verifikations- und Bewertungsprozess wurde der Sieger ermittelt.¹²²

Oberstes Gebot ist die Sicherstellung von Wettbewerbsneutralität auf allen Ebenen, sei es bei der Ernennung des Veranstaltungskomitees oder der Auswahl der Fachkräfte, die die Ergebnisse verifizieren oder bewerten. Es empfiehlt sich, möglichst viele Fachleute aus dem Ausland auf den diversen Stufen des Wettbewerbs einzubinden. Das größte Problem wird sein, die DB Netz AG zu veranlassen, sämtliches Wissen über ihre Infrastruktur preiszugeben. Da sie nicht im Wettbewerb zu anderen Netzbetreibern steht und niemand ernsthaft plant, in Deutschland konkurrierende Strecken zu bauen, verfügt sie über ein natürliches Monopol. Deshalb spricht aus Wettbewerbsgründen nichts gegen eine Preisgabe vollständiger Informationen. Aber das Unternehmen hat auch Gewinnerzielungsabsicht und möchte deshalb so wenige Informationen über sich herausgeben wie möglich und nur so viel wie nötig, zum Beispiel aufgrund des Regulierungsanspruches der Bundesnetzagentur. Es ist noch auszuloten, inwieweit der Bund als Eigner bei der DB Holding und der ihr nachgeordneten DB Netz AG eine Kooperation durchsetzen kann.

Organisation eines Ideenwettbewerbs

- 1. Etablierung eines Veranstaltungskomitees mit Geschäftsführungseinheit
- 2. Formulierung der Ziele des Wettbewerbs
- 3. Ermittlung der Vorgaben
 - Zeitraum
 - Budget
 - Datenzugriff
 - Auskunftsregelung
 - Clearing bei Problemen
- 4. Öffentliche Präsentation der Ergebnisse
- 5. Verifizierung (Prüfung der Ergebnisse auf Plausibilität)
- 6. Bewertung
- 7. Preisverleihung

¹²¹ Noch betrachtet die DB Netz AG die Netzdaten als essentiell facilities, also als einen Wert, den es vor dem Zugriff Dritter zu schützen gilt.

¹²² Die beiden Sieger erhielten Aufträge, das Ergebnis umzusetzen, der erste Sieger mit einem 70%- und der zweite mit einem 30 %-Anteil. Die Sieger aus dem Wettbewerb um einen neuen Schienennetzplan erhalten als Siegprämie keinen Umsetzungsauftrag. Dies verbieten schon die gesetzlichen Ausschreibungsvorschriften.

Das Ergebnis des Wettbewerbs werden mehrere alternative Investitionspläne für das Bundesschienennetz sein, die aus dem derzeitigen Status Quo ausscheren (bis hin zum Abbruch bereits begonnener Projekte) und Maßnahmen vorschlagen, die einer transparenten Strategie folgend in einem Zeithorizont von 15 Jahren einem vorgegebenen Investitionsbudget genügen. Wenn diese Pläne öffentlich präsentiert werden, wird deutlich werden, dass der Status Quo auch beim besten Willen durch Korrekturen nicht zu retten ist. Es bedarf dann des schwierigen Aktes, den aktuellen Bundesverkehrswegeplan für den Schienenverkehr aufzuheben und an seine Stellung etwas Neues zu setzen. Die Motivation wird wachsen, wenn erst der mit Kreativität und Realitätssinn geschaffene neue Investitionsplan für die Schiene mit dem desolaten Status Quo - Plan verglichen wird. Was wäre "das Neue"? Ein reparierter Bundesverkehrswegeplan? Ein "Bundesverkehrswegeplanungserneuerungsgesetz"?

11. Prozedere der Bundesverkehrswegeplanung: nicht mehr zeitgemäß

Das Prozedere zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans ist vor rund vierzig Jahren entstanden, als es galt, die (alte) Bundesrepublik infrastrukturell zu erschließen und dabei zum Beispiel darauf zu achten, dass die Verkehrsträger aufeinander abgestimmt ausgebaut wurden. So sollte zum Beispiel verhindert werden, dass in einer Relation Kanal, Schiene und Autobahn parallel gebaut wurden, während in anderen Relationen keiner der drei Verkehrsträger zum Zuge kam. Der Ansatz war einst richtig, heute ist er kaum mehr wichtig. Die Bundesrepublik ist verkehrsmäßig das am besten erschlossene Land seiner Größenklasse. Im Schienenverkehr geht es darum, die vorhandene Infrastruktur anzupassen und zu ergänzen, um Kapazitäten vorrangig für den Güterverkehr zu schaffen. Aber die Verkehrspolitik selbst gebiert teure repräsentative Projekte mit geringem Nutzen. Bei zurückgehenden Investitionsbudgets unterbleiben dann die Anpassungen mit hoher Effizienz. Gefragt ist ein Prozedere, das in etwa nachbildet, wie sich ein autonomes Infrastrukturunternehmen verhalten würde, wenn es, mit verlässlich kalkulierbaren Subventionen ausgestattet, den Trassenabsatz maximieren will.

Ansätze gab es bereits. So wollte die Regierungskommission Bahn (1991) die Netzsubvention auf zinslose Darlehen beschränken. Dann hätte jede Investition in die Schiene so rentabel sein müssen, dass wenigstens die Abschreibung hätte verdient werden müssen (vergleiche Kapitel 5). Trauriger Status Quo: Bei fast allen Hochgeschwindigkeitsstrecken, die seitdem gebaut werden, werden nicht einmal die Kosten für Betrieb und Instandhaltung durch Trassenerlöse gedeckt (vergleiche Kapitel 5). Verkehrspolitisch induzierte Sonderwünsche sollten als "Unrentierliches" ausgewiesen und durch den Besteller (Bund, Land, Kommune etc.) bezahlt werden – sogar die laufenden Kosten, soweit diese nicht zu decken gewesen wären. Ein Wirtschaftsprüfer sollte die unrentierliche Spreu (verkehrspolitisch induzierte Sonderwünsche) vom Weizen (Rentierliches aus Sicht der Deutschen Bahn) trennen. Eine hehre Absicht, die aber nicht funktioniert hat. Kaum ein Bundes- oder Landesfinanzminister hätte gezahlt, wenn ein Wirtschaftsprüfer ausdrücklich festgestellt hätte, dass ein Sonderwunsch sich nur volkswirtschaftlich legitimieren würde. Der nachzuweisende Nutzen hätte beeindruckend sein müssen. Zudem hatte die Verkehrspolitik großen Einfluss auf die von vielerlei Subventionen abhängige Deutsche Bahn und auf ihren Handlungsrahmen (z.B. Umfang und Geschwindigkeit der Wettbewerbsöffnung). Dazu passte nicht, dass das Unternehmen und die Verkehrspolitik vor einem Schiedsrichter gleich waren.

¹²³ Bei der Ermittlung des besten Ergebnisses kann zwar ein unabhängiger Bewerter die Maßstäbe der Ermittlung von Nutzen/Kosten-Relation anlegen, wie sie für die Bundesverkehrswegeplanung vorgesehen sind. Es werden aber weitere Maßstäbe anzulegen sein, nämlich solche, die ein kommerzielles Infrastrukturunternehmen üblicherweise anzulegen pflegt.

¹²⁴ Ausnahme könnte die Neubaustrecke von Berlin nach Wolfsburg sein.

¹²⁵ Wenn ein regionalpolitischer Nutzen nachweisbar gewesen wäre, dann hätte dies nicht auch zwingend bedeutet, dass z.B. ein Landesfinanzminister dafür bereit gewesen wäre, zu zahlen. Das Projekt hätte in Konkurrenz zu anderen Landesinvestitionen gestanden.



Der damalige Bundesverkehrsminister hatte eine andere Idee, bei verkehrspolitischen Wünschen die Spreu vom Weizen zu trennen: Die Subventionen für das Netz sollten an die Höhe des Trassenabsatzes gekoppelt werden (vergleiche Kapitel 2). Ökonomisch war das sicher die effizienteste Subventionierung, damals allerdings, kurz nach der Vereinigung, nicht durchsetzbar, weil im Osten Deutschlands ein Nachholbedarf bestand. Das Anreizsystem hätte die Subventionen zu sehr in Projekte gelenkt, die aus Sicht der Alten Bundesländer von Interesse gewesen wären. Heute allerdings sollte die Idee erneut geprüft werden, weil nicht die innerdeutsche Disparität im Schienennetz von Belang ist, sondern die Kapazität für europäischen Verkehr. Durch die Osterweiterung der Europäischen Gemeinschaft sind gerade in den Neuen Bundesländern Netzanpassungen für mehr Kapazität erforderlich, zum Beispiel um Verkehr auf der Nord-Südachse früher nach Süd-Ost abzuleiten – also durch die Neuen Bundesländer.

12. Anforderungen an die weitere Bahnreform

Der Ideenwettbewerb für eine neue Investitionsplanung mit einem qualifizierten Vorhabenstopp ist ein Vorschlag, um kurzfristig einen Ausweg aus dem derzeitigen Chaos des Bundesverkehrswegeplans zu finden und die Verschwendung von knappen Steuermitteln zu beenden. Parallel dazu ist ein anderer Ideenwettbewerb gefragt. Er sollte beantworten, wie die Interessen einer Netzgesellschaft mit unternehmerischem Auftrag mit der verfassungsmäßigen Verantwortung der Verkehrspolitik für das Netz grundsätzlich in Einklang zu bringen sind. Das ist ebenso eine Herkulesaufgabe und erfordert einen Aufbruch in der Bahnreform. Die wird derzeit nur von der Privatisierung beherrscht, lässt aber völlig außer Acht, das Grundproblem des Kerns der Eisenbahn zu lösen, nämlich die Verantwortung für die Investitionen in die Schiene: Wer entscheidet letztlich über die Investitionen? Der Bund oder der Vorstand der Deutschen Bahn? Beide zusammen im ausgewogenen Kompromiss zwischen betrieblichen oder verkehrspolitischen Interessen? Oder der Bund – aber letztlich ausschließlich gesteuert durch die Deutsche Bahn? Inwieweit wird dabei mehr oder minder mit den Bundesländern unfein "gedealt"? Der an sich logische Ansatz der Regierungskommission hat nicht funktioniert, weil Vorstand und Verkehrspolitik keine Kontrahenten auf Augenhöhe sein konnten (vergleiche Kapitel 12). Auf gleicher Höhe könnten aber Bundesfinanzminister und Bundesverkehrsminister agieren.

Der Bund sollte eine institutionell völlig unabhängige Netzgesellschaft etablieren, um den Schienenverkehr durch Innovations- und Kostensenkungswettlauf zu beflügeln. Um die Verantwortlichkeit für das Netz neu zu ordnen, sollte die Eigentumsverwaltung der Netzgesellschaft ausschließlich in der Abteilung VIII des BMF (Privatisierungs- und Beteiligungspolitik) geführt werden – als Gegengewicht gegen verkehrspolitisches "Wünsch dir was". Das wird dem Bundesverkehrsminister verständlicherweise nicht schmecken, auch nicht denen, die die Bahn so sehr lieben, dass sie sich eine Einstellung zugelegt haben, dass jeder Euro für die Bahn per se etwas Gutes sei. Mit dieser Position stoßen sie logischerweise beim Verkehrsminister eher auf Gegenliebe als beim Finanzminister (vergleiche Kasten in Kapitel 9, "Wie lohnend sind Aufwendungen für Infrastruktur?").

¹²⁶ Das hätte seine Entsprechung im Bundestag zwischen Haushalts- und Verkehrsausschuss.

¹²⁷ Der Vorschlag ist nicht neu. Das Problem wurde schon 1994 gesehen, vgl. Ilgmann, G. und Miethner, M: Die neuen Funktionen des Bundes nach der Bahnreform, erstellt im Auftrage des BMV, Oktober 1994, S. 31.



Bei institutioneller Unabhängigkeit der DB Netz AG in der Beteiligungsverwaltung des BMF hätte ein Netzvorstand die Chance, sich gegen "betrieblich Unrentierliches" aus der Verkehrspolitik erfolgreicher zu wehren. Durch die völlige Unabhängigkeit gäbe es auch keine unfeinen Deals, nämlich höchst auskömmliche Verkehrsverträge im Regionalverkehr als Kompensation für regionale Vorzeigeprojekte, die aus Sicht der DB Netz AG zwar Unfug sind, sich aber per Saldo für den Konzern rechnen, weil er integriert ist. Mit der derzeitigen Unternehmenskonstruktion (Holdingmodell), auf die sich die große Koalition geeinigt hat, ist es nicht getan. Letztlich ist sie eine (wahrscheinlich gewollte) Mogelpackung. Sie birgt sogar die Gefahr, dass der integrierte Deutsche Bahn-Konzern durch den sogenannten Beteiligungsvertrag weiterlebt.

Das Schönrechnen von Investitionsprojekten würde bei völliger institutioneller Trennung ebenfalls erschwert. Eine unabhängige Netzgesellschaft müsste bei Anfragen, ob eine verkehrspolitisch induzierte Investition rentabel ist, die gesamte Branche der Eisenbahntransportunternehmen fragen, mit welcher Mehrnachfrage von Reisenden und Transportkunden sie am Markt rechnet. Beide Seiten, DB Netz AG und die Branche der Eisenbahnverkehrsunternehmen, müssten dann schon abgestimmt "schönen" – unwahrscheinlich aufgrund unterschiedlicher Interessenlage.

Der Weg bis zur institutionellen Trennung der DB Netz AG ist noch weit. Noch weiter ist der Weg zur Einsicht, dass die DB Netz in der Abteilung VIII des BMF geführt und damit auch im Aufsichtsrat von ihr dominiert werden sollte. Deshalb ist der Wettbewerb um einen kreativen Investitionsplan (Kapitel 10) als kurzfristige Aktion zu begreifen, die deshalb notwendig wird, weil die institutionelle Neuordnung nach aller Erfahrung quälend lange Zeit braucht. So lange würde die aktuelle Investitionsplanung teuren Unfug stiften.

Gewinner einer neuen Rationalität in der Investitionsplanung für die Schiene dürfte der Güterverkehr sein. Er hat die größten komparativen Vorteile gegenüber seinem größten verkehrsübergreifenden Konkurrenten, dem Lkw. Damit würde auch am meisten dem Umweltschutz gedient sein, denn Güterverkehr auf der Schiene – bei mäßigen Geschwindigkeiten kontinuierlich über 24 Stunden rollend – hat die größten Umweltvorteile. Eine Netzstrategie, die den Güterverkehr im angemessenen Focus hat, ist eine rationale und umweltfreundliche Strategie. Sie verdient das Label Netz 21.

¹²⁸ Der Beteiligungsvertrag hat am 6. Juni den Bundestag passiert. Die zu privatisierende DB ML AG erhält eigene vertragliche Rechte, mit denen sie die zukünftigen Gestaltungsrechte des Bundes als Alleineigentümer der DB AG (eine Holding über die DB Netz AG und die DB ML AG) behindern kann. Und dieser Vertrag ist nicht einmal vom Bund kündbar, sondern nur im Einvernehmen mit der DB ML AG aufhebbar. Fühlt sich der private Aktionär durch die Aufhebung benachteiligt, könnte er dagegen klagen mit ungewissem Ausgang nach langem Rechtsstreit.

¹²⁹ Die Personalunion von Vorstandsmitgliedern der Deutschen Bahn Holding und der DB ML AG ist nicht einmal das entscheidende Fanal des integrierten Konzerns. Vielmehr ist es der Beteiligungsvertrag, von dem sich der Vorstand der Holding und die Gewerkschaft Transnet erhoffen, dass der integrierte DB-Konzern weiterlebt.



v.i.S.d.P.R.:

Netzwerk Privatbahnen Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

Arthur-Iren Martini

Telefon: 030-59 00 99 - 626 Telefax: 030-59 00 99 - 628

Am Weidendamm 1A

10117 Berlin

www. netzwerk-privatbahnen.de