

Kommentar zum Bericht in der FAZ am Sonntag, den 29. 1. 2006.

Investitionen in das Schienennetz gelten als Zukunftsinvestitionen. Aber welche Effizienz haben diese Investitionen? Zwei Textstellen bringen das Dilemma auf den Punkt:

Prof. H-J. Ewers, der 2002 verstorbene Präsident der TU Berlin und Inhaber des Lehrstuhls für Infrastrukturpolitik, im Hearing des Deutschen Bundestages am 11. Oktober 2000:

*„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 sagte 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.“*

Auszug aus dem Artikel von Klemens Polatschek in der FAZ am Sonntag vom 29. Januar 2006, „Trassen unter dem Hammer“ (angefügt als Datei):

*„Keiner kann sagen, ob beispielsweise ein weiteres Gleis am überlasteten Knotenpunkt Köln für vergleichsweise wenig Geld eine hohe Anzahl neuer nützlicher Verbindungen erlauben würde. Und wie hoch die Kosten des Ausbaus sein dürften, damit er sich lohnt. Oder welche von Hunderten von Langsamfahrstellen als erste repariert werden sollten, weil sie im Vergleich die Netznutzung am meisten einschränken. Oder welchen Nutzen für die Durchlässigkeit des gesamten Netzes es bringt, eine Schnellfahrstrecke durch den Thüringer Wald zu bauen. Auch weil es niemand weiß, streiten Politik und Stamtische fallweise heftig um diese Themen, **verbittert, aber mit verbundenen Augen.**“*

Investitionen in das Schienennetz erfolgen heute noch - ebenso wie bei der alten Bundesbahn - primär nach (regional-) politischen statt unternehmerischen Kriterien und unter großer Unwissenheit^{*)}, welche Investitionen effizient bezogen auf das Gesamtnetz sind („verbundene Augen“), d. h. unter erheblicher Verschwendung. Dass diese Projekte in aller Regel dann noch doppelt so teuer werden als anfänglich kalkuliert, weil sie wissentlich unterkalkuliert sind oder weil in den Realisierungsprozessen schwere Fehler gemacht werden, „kommt dann nur noch erschwerend hinzu“. Bisherige Zukunftsinvestitionen werden deshalb manchmal sogar zur Zukunftsbelastung, denn jedes Schienenprojekt verursacht in der weiteren Zukunft erhebliche Folgekosten - für Netzbetrieb, Wartung, Unterhaltung und Ersatzinvestitionen.

Unschwer ist zu prognostizieren, dass die künftigen Bundeshaushalte für den Schienenverkehr weniger hergeben als in der Vergangenheit. Durch Vermeidung bisher gepflegter Ineffizienz von Investitionen in die Schieneninfrastruktur könnte ein Ausgleich geschaffen werden.

Gottfried Ilgmann

^{*)} Die Bundesverkehrswegeplanung beseitigt nicht die Unwissenheit, denn die dort praktizierte Verkehrsumlegung kann nicht das leisten, was eine echte Optimierung (i.S. der Erzielung maximaler Trassenpreiserlöse) zu leisten vermag.