

Massiver Rückbau der Schieneninfrastruktur seit Beginn der Marktöffnung in Deutschland ("Bahnreform")

Stellungnahme zur Halbjahresbilanzpressekonferenz 2007
der Deutschen Bahn AG am 23. August 2007



Positionspapier zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Nr. 2

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
0. AUF EINEN BLICK	1
1. ANLASS	2
2. FAKTEN	2
2.1 Infrastrukturentwicklung in Deutschland	2
2.1.1 Schienenwege	3
2.1.2 Weichen	5
2.1.3 Gleisanschlüsse	6
2.1.4 Bahnhöfe	8
2.2 Netzauslastung in Deutschland	9
3. POSITION VON NETZWERK PRIVATBAHNEN	10

Abbildungsverzeichnis

	<u>Seite</u>
Abbildung 1 Streckenlängen DB/DR und DB AG	3
Abbildung 2 Abgabe und Stilllegung von Schieneninfrastruktur 1994-2006	4
Abbildung 3 Bestandsentwicklung Weichen bei der DB AG	6
Abbildung 4 Private Gleisanschlüsse in Deutschland	7
Abbildung 5 Bestandsentwicklung bei Bahnhöfen	9
Abbildung 6 Netzbelastung insgesamt und im Güterverkehr 2005	10

0. AUF EINEN BLICK

Die Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB AG am 23. August 2007,

nur zur Zeit von Deutscher Bundes- und Reichsbahn seien in großem Stil Bahnstrecken stillgelegt worden,

ist falsch.

Das Infrastrukturangebot an den Markt der Schienenverkehrsnutzer zeigt eindeutig: Das Netz wurde seit Beginn der Bahnreform 1994 dramatisch und in den letzten Jahren für die Darstellung der Börsenfähigkeit auch qualitativ heruntergefahren.

Seit 1994 wurden

- 12 % des **Gleisnetzes** stillgelegt, mit 7.200 km doppelt so viele Gleis-Km wie von 1950 bis 1990;
- die Zahl der **Weichen** um 47% auf rd. 73.000 Einheiten reduziert;
- der Bestand an **Gleisanschlüssen** um 66% reduziert auf rd. 4000;
- die Anzahl der **Bahnhöfe** bis 2006 um 36% auf rd. 4.200 zurückgefahren.
- Hinzu kommen erhebliche **Qualitätsverluste** durch unterlassene Instandhaltung sowie **Kapazitäts- und Flexibilitätsverluste** durch „Verschlankung“ der Infrastruktur. Offizielle Erhebungen hierzu gibt es leider nicht. Netzwerk Privatbahnen hat allerdings anhand von Unterlagen der DB Netz AG (Langsamfahrstellen) den Zustand der Schieneninfrastruktur untersucht und in Form eines Dossiers festgehalten. Der Bundesrechnungshof ist daraufhin ebenfalls zu sehr beunruhigenden Feststellungen gelangt¹.

Dieser Prozess vollzieht sich ungebrochen seit Mitte der sechziger Jahre. Auch die Marktöffnung hat keine Trendumkehr erbracht, weil die Chancen, durch Mobilisierung des intramodalen Wettbewerbs gefährdete Infrastruktur aufrechtzuerhalten, nicht genutzt wurden. So bleibt selbst das einzige heute funktionierende, privatwirtschaftlich betriebene Marktsegment, der Schienengüterverkehr, unter seinen Möglichkeiten. Stattdessen wäre spätestens seit der Jahrtausendwende ein Moratorium fällig gewesen, um Wettbewerbern zur Staatsbahn die erforderliche Zeit zu geben, leistungsfähige und marktfähige Alternativen zu entwickeln.

Der Schienenverkehr steht vor gewaltigen Herausforderungen. Die Seehafenhinterlandverkehre boomen und überfordern bereits heute die relevanten Korridore. Alle Verkehrsprognosen gehen von weiteren umfassenden Zuwächsen aus. Innerhalb weniger Jahre werden sich hier die Zugzahlen von rd. 50.000 mehr als verdoppeln auf etwa 100.000 bis 150.000 Züge p.a.. **Dieser Marktdynamik steht eine statische Infrastruktur gegenüber**, die vom Dogma des Rückzugs nicht erkennbar abgeht

¹ http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com_content&task=view&id=41&Itemid=72

(Masterplan Hafen Hamburg, 2007). Um dem deutlich steigenden Marktbedarf folgen zu können, wird dringend eine Vorwärtsstrategie benötigt. Spätestens bis zum Ende der zweiten Dekade der Bahnreform muss das Netz Konzerninteressen entzogen und neutral aufgestellt werden.

Es ist höchste Zeit, in Deutschland bei der Netzentwicklung neue Wege zu gehen. Hierzu zählen neutrale Netzgesellschaften, gleiche Finanzierungsbedingungen für Bundesschienenwege und regionale Netze, der Verzicht auf zeitraubende und teure Prestigestrecken à la Y-Trasse, die für den Güterverkehr wertlos ist (zu spät, teure Trassen) und die Ertüchtigung regionaler und Bypass-Strecken. Solche „kleineren“ Maßnahmen braucht der Markt für Kapazitätserhöhung.

1. ANLASS

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, legte am 23. August den Halbjahresbericht für 2007 vor². Die in diesem Zusammenhang geäußerten Einschätzungen zur Marktöffnung im Schienenverkehr gipfelten in der Aussage³

"...es waren die von einigen schön geredeten Bundesbahn- und Reichsbahnzeiten, in denen zehntausende Kilometer Strecke stillgelegt wurden..."

Der hier vermittelte Eindruck, zu Zeiten der DB AG sei dies anders gewesen, wird durch operative Erfahrungen täglich widerlegt. Die Nachfrage nach Trassen ist geringfügig gestiegen und das Schienennetz kann die Nachfrage kaum befriedigen. Trotz der positiven Nachfrageentwicklung wird konsequent seitens der DB Netz AG an der Strategie des Rückbaus von Streckengleisen, Kreuzungsweichen, Überholungs- und Ausweichgleisen festgehalten.

Das Angebot an Eisenbahninfrastruktur entspricht nicht dem Bedarf. Unternehmen des Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene sind hiervon gleichermaßen betroffen. Die betriebswirtschaftlich getriebene Kapazitätsreduzierung der staatlichen DB AG trifft alle Verlagerer gleichermaßen, somit den Wirtschaftsstandort Deutschland.

2. FAKTEN

Vorab ist festzustellen, dass volkswirtschaftliche Veränderungen wie der Bedeutungsverlust der Montanindustrie oder die Verlagerung von industriellen Fertigungsprozessen nach Osteuropa oder Asien nicht ohne Einfluss auf die angebotene Schieneninfrastruktur bleiben können. Auch der Fall des Eisernen Vorhangs 1989 und die in der Folge einsetzende Umstellung der Volkswirtschaften in der vormaligen DDR und ihren Partnerländern stellen Veränderungen dar, auf die auch der Schienenverkehr reagieren musste.

² Die Halbjahresbericht findet sich unter http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/investor__relations/finanzpraesentationen/halbjahresbilanzpressekonferenz2007.html

³ Vgl. Halbjahres-Pressekonferenz 2007, Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender DB AG, 23.08.2007, Reden-Forum, S.15. Link siehe Fußnote 2.

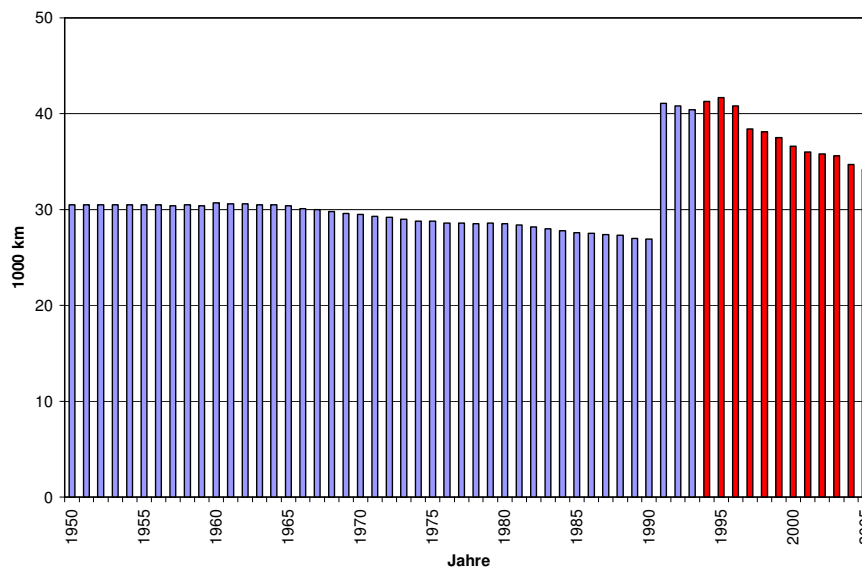
Zu kritisieren ist jedoch, wie die Bedarfsbemessung erfolgte und dass Bahnen außerhalb der DB AG-Gruppe in der Konzeptionsphase keine Chance hatten, ihre strategische Markteinschätzung und operative Erfahrungen einzubringen, **bevor** durch die Abgabe bzw. Stilllegung von Infrastruktur vollendete Tatsachen von fataler Reichweite geschaffen wurden.

2.1 Infrastrukturentwicklung in Deutschland

2.1.1 Schienenwege

Die in Deutschland vorgehaltenen Schienenwege haben sich in ihrem Umfang während der letzten Jahrzehnte rückläufig entwickelt. Das bundesweite Gleisnetz hatte um das Jahr 1950 noch rd. 30.500 km Länge. Zu Zeiten von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn wurden bis 1990, also etwa bis zum Fall des Eisernen Vorhangs, allein in Westen Deutschlands 3.600 km stillgelegt (-11,8%). In dem Zeitraum 1994 bis 2006 erfolgte ein ungleich umfassenderer Rückbau des Gleisnetzes. Von einst 41.300 km Gleisnetz im wiedervereinigten Deutschland wurden bis zum Jahre 2006 rd. 7.200 km abgebaut (siebenfache Nord-Süd-Ausdehnung Deutschlands), was einem Rückgang von rd. 17% gleichkommt. Seit Beginn der Bahnreform 1994 wurden damit doppelt so viele Gleis-Km abgebaut wie zwischen 1950 und 1990.

Abbildung 1 Streckenlängen DB/DR und DB AG



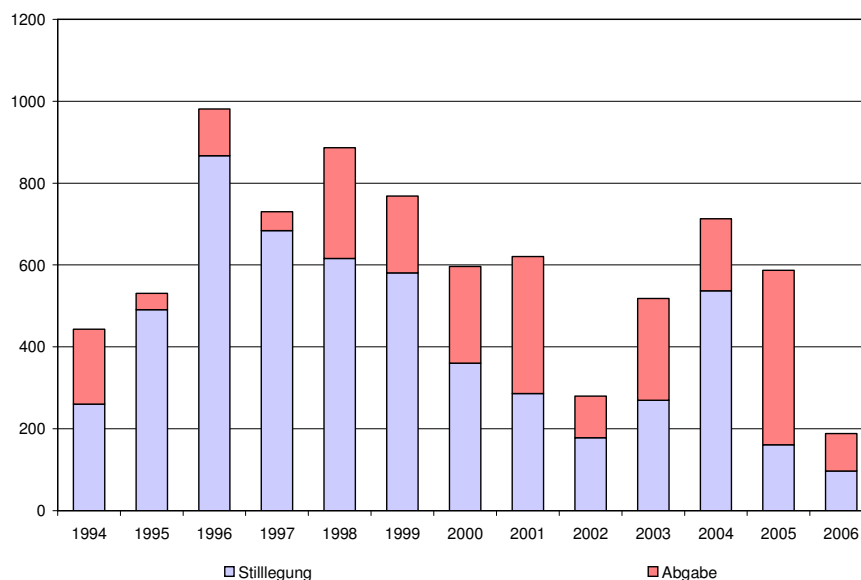
Quelle: Verkehr in Zahlen, verschiedenen Jahrgänge. DB AG.

Abbildung 1 gibt dazu näheren Aufschluss. Rot stellt den Zeitraum ab 1994 dar.

Seit 1994 berichtet die DB AG ggü. dem Infrastrukturbeirat bei der Bundesnetzagentur, wie sich die Abgabe bzw. Stilllegung von Schieneninfrastruktur entwickelt hat. Daraus ergibt sich (Abbildung 2), dass im Zeitraum 1994 bis 2006 von der DB AG insgesamt 5.837 km Strecke stillgelegt und rd. 2.457 km an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgegeben wurden. Auch dies ist ein Beleg dafür, dass

nicht nur vor der Bahnreform, zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn, die Schiene infrastrukturell auf dem Rückzug war, sondern dass diese Entwicklung von der Deutschen Bahn AG nach ihrer Gründung im Rahmen der Bahnreform mit Nachdruck fortgesetzt wurde.

Abbildung 2 Abgabe und Stilllegung von Schieneninfrastruktur 1994-2006



Quelle: DB AG, 03.05.2006.

Neben der DB Netz AG sind auch die sog. nichtbundeseigenen Bahnen des öffentlichen Verkehrs als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu berücksichtigen⁴. Ihr Gleisnetz umfasste in der Bundesrepublik Deutschland 1950 rd. 6.300 km⁵. Ende des Jahres 2005 gab es in Deutschland ein Gleisnetz (der DB AG und andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen) mit insgesamt 37.958 km Länge⁶. Davon befanden sich rd. 4.000 km Gleisnetz, die von "Nicht-DB AG-Eisenbahninfrastrukturunternehmen" betrieben wurden.

Kritikwürdig an diesem fortgesetzten Rückbau ist nicht, dass Infrastruktur überhaupt stillgelegt und abgeben wurde. Zu kritisieren ist, dass dies auch noch geschah bzw. geschieht, obwohl inzwischen eine Wettbewerbslandschaft im Schienenverkehr im Entstehen ist und obwohl seit Jahren unübersehbar ist, dass der Schiene angesichts des rasanten Anstiegs der Volumina eine neue Bedeutung zukommt. Es gab und gibt offensichtlich in weiten Kreisen noch immer keine Vorstellung, "was" ein leistungsfähiger Schienenverkehr "wo" zu leisten in der Lage ist. Anders lässt sich nicht erklären, warum trotz Marktöffnung und zwischenzeitlich erreichter

⁴ Die Unterscheidung in Bahnen des öffentlichen und nichtöffentlichen Verkehrs (Häfen, Montanbahnen) ist zwischenzeitlich entfallen.

⁵ Verkehr in Zahlen 1991.

⁶ Destatis, 38 000 Kilometer Eisenbahnnetz in Deutschland, Pressemitteilung Nr. 403 vom 26.09.2006 http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2006/09/PD-06__403__46,templateld=renderPrint.psml (06.09.2007).

Attraktivitätsfortschritte gegenüber Straßengüterverkehr und der Binnenschifffahrt ein ungebrochener Rückzug der Infrastruktur hingenommen wurde.

Das Dilemma besteht darin, dass die Bundesregierungen es in der Vergangenheit geduldet haben bzw. zur Verkehrspolitik erklärt haben, dass die Staatsbahn nicht volkswirtschaftlichen Erwägungen folgt, sondern ausschließlich betriebswirtschaftlichen Motiven. Der Staat duldet, dass „Ihre“ Bahn aus einem einseitigen unternehmerischen Interesse heraus (cost cutting zur Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit), insbesondere in den Jahren nach 1994, eine Art Kahlschlagpolitik betrieben hat.

Die Folgen dieses bisher vom Bund geduldeten Vorgehens sind ausgedünnte Netze und damit zunehmend Verkehre, die zur Straße abwandern müssen, weil bspw. Industrie- und Gewerbegebiete von der Schiene abgekoppelt wurden. Nicht zuletzt aus umweltpolitischer Sicht erscheint dieses Vorgehen als außerordentlich problematisch.

Aufgrund der vorliegenden Informationen ist für die zukünftige Netzentwicklung davon auszugehen, dass sich der Abbau weiter fortsetzen wird. Das Rentabilitätsinteresse von privaten Gesellschaftern einerseits und die damit zwingend verbundene drastische Reduzierung⁷ der staatlichen Einflussnahme auf die Politik der DB AG andererseits wird diesen Trend verstärken. Private Investoren werden abwägen, ob in die deutsche Schieneninfrastruktur zu investieren ist oder in chinesische Terminals. Einziges Beurteilungskriterium ist der Return on Investment. Die Investitionsentscheidung geht also stets zu Lasten der deutschen Schieneninfrastruktur. Bei der Instandhaltung der Infrastruktur wird ebenso abgewogen und entschieden: Es wird auch in Zukunft so wenig wie möglich und so viel wie nötig für die Instandhaltung getan werden. Nach Presseberichten plant die DB AG, weitere rd. 5.000 km stillzulegen⁸. Diese fortgesetzten "Netzoptimierungen" können nur noch im Zusammenhang mit der geplanten Teilprivatisierung sinnvoll erklärt werden: das Netz muss Geld verdienen; es soll die cash-cow des Konzerns werden.

Wenn es bei dem vorliegenden Gesetzentwurf zur Kapitalprivatisierung der Bahn bleibt, verschärft sich der Konflikt, in dem der Bund dann steckt. Auf der einen Seite gelten die im Kapitalmarkt üblichen Maßstäbe (Wachstum, Rendite), die keine längerfristige Mischkalkulation zulassen. Auf der anderen Seite steht die Regierung, die dafür sorgen muss, dass der Konkurrenzdruck für DB Regio im SPNV gering bleibt (Vermeidung von Ausschreibungen im SPNV bei der Vergabe von Verkehrsaufträgen), damit DB Regio weiterhin überproportionale Gewinne an die

⁷ Setzt sich das sog. Eigentumssicherungskonzept bei der Bahnprivatisierung durch, so darf der Bund als juristische Eigentümer der DB Netz AG nicht auf die Geschäftspolitik des Unternehmens einwirken, mithin muss der Bund sich auf die Zahlmeisterfunktion reduzieren und ist gezwungen, alle regelungsbedürftigen Sachverhalte für die nächsten 15 Jahre vorab in der LuFV zu regeln, was schier unmöglich ist.

⁸ Vgl. Der große Eisenbahnraub, Stern, 36/2007, S.48. Im September 2007 zitierten Presseartikel einen Stilllegungsplan der DB AG für weitere 2.000 km. Das Unternehmen widersprach diesen Meldungen, die Aussagen vom Februar sind - soweit bekannt - nicht dementiert worden. Vgl. zu den aktuellen Planungen Bahn kämpft in den Ländern für Privatisierung, Netzzeitung, 07.09.2007. <http://www.netzzeitung.de/wirtschaft/unternehmen/733810.html> (09.09.2007).

Holding abliefern kann. Dadurch steigt der Zuschussbedarf der Länder für den SPNV, was wieder zu Abbestellungen von Verkehren führen wird. In der Konsequenz dieser politökonomischen Logik wird das gesamtdeutsche Schienennetz in den nächsten Jahren in etwa so groß werden wie das bundesdeutsche Netz vor dem Fall der Mauer, nämlich weniger als 30.000 km. Die Nutzung dieses Netzes dürfte sich

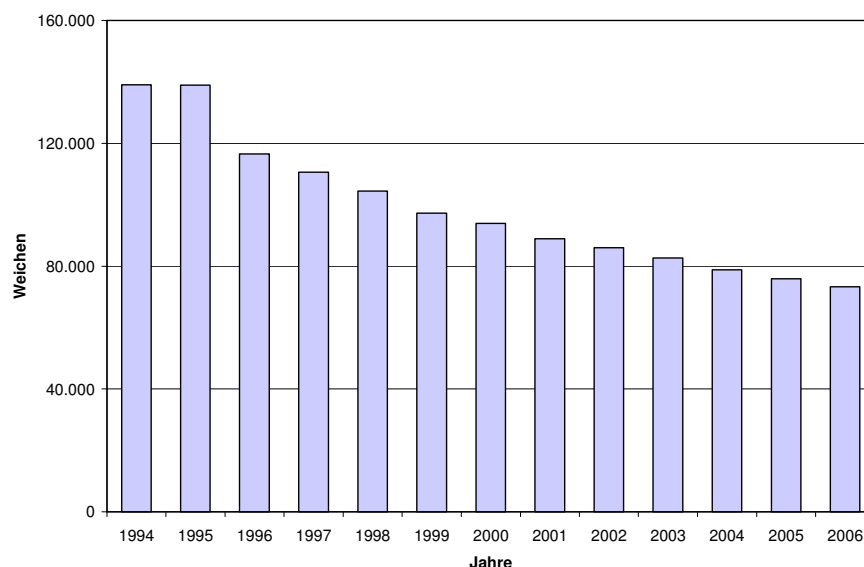
zudem deutlich (!) verteuern, um die Ergebnisziele⁹ von 570 Mio. € im Jahre 2011 tatsächlich zu erreichen (2006: 186 Mio. €).

2.1.2 Weichen

"Jede (ausgebaute) Weiche ist der Schiene Tod" - dieses geflügelte Wort der Praktiker illustriert die Folgen für den Rückbau bei Weichen im Netz der DB AG.

Nach Unternehmensangaben (Abbildung 4) sank die Zahl der Weichen von rd. 139.000 auf 73.352 Einheiten im Jahre 2006, ein Rückgang um 47%. Kamen auf einen Kilometer Gleis im Jahre 1994 noch 1,8 Weichen, beträgt dieser Wert 13 Jahre nur noch 1,14. Dieser umfassende Rückbau beeinträchtigt die Flexibilität und Kapazität von Strecken nachhaltig.

Bestandsentwicklung Weichen bei der DB AG



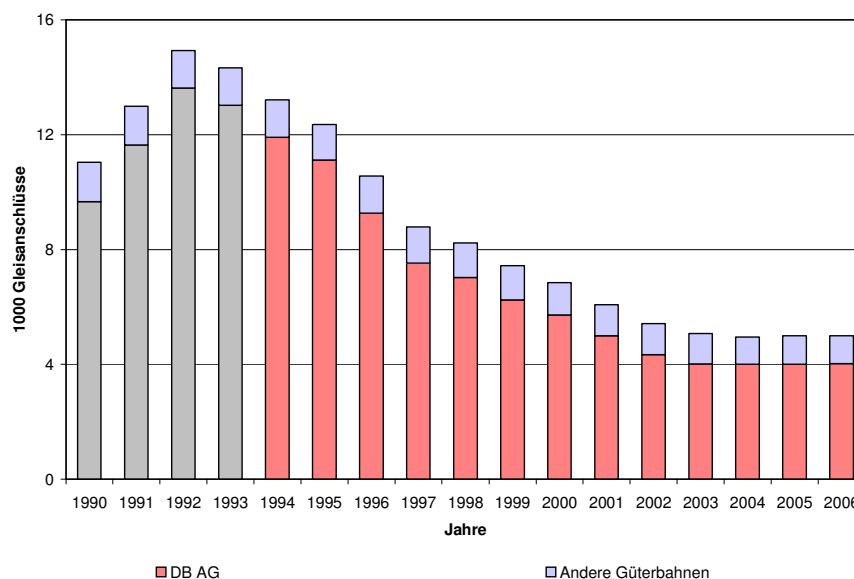
Quelle: DB AG.

2.1.3 Gleisanschlüsse

Der Schrumpfungsprozess gilt in verstärktem Ausmaß für die Anbindung von Gewerbe und Industrie an das öffentliche Schienennetz.

⁹ Vgl. Ein Börsenticket zweiter Klasse, Capital, 30.08.2007, S.48ff.; Spiegel Online 23.9.2007 "Bund und Bahn dachten über Stilllegung von 14.000 Km Schiene nach"

Abbildung 3 Private Gleisanschlüsse in Deutschland



Quelle: VDV. DB AG.

Ihr Abbau betrifft vor allem die Geschäftsperspektiven der Güterbahnen. Bestimmte Kunden bzw. ganze Regionen sind auf der Schiene gar nicht mehr bzw. nur noch im Kombinierten Verkehr zu erreichen. Dort sind jedoch die Gestehungskosten deutlich höher, als im konventionellen Schienengüterverkehr. Es reicht aus, wenn am Ziel- oder Aufkommensort der Gleisanschluss stillgelegt wird, um den gesamten Verkehr auf der Schiene unmöglich zu machen. Wenige Waggons, die einem Ganzzug fehlen, können zu seiner Unwirtschaftlichkeit und damit zur Einstellung des Verkehrs führen. Oder: mangels Aufkommens kommt ein Ganzzug dann gar nicht erst zustande und die gesamte potentielle Last geht auf die Straße oder verbleibt dort.

Abbildung 3 verdeutlicht das Ausmaß dieses Rückgangs, ausgelöst durch das Zusammenwirken Güterverkehrs- und Netzsparte der DB AG. Während nichtbundes-eigene Bahnen ihre Gleisanschlüsse bzw. Gleisanschließer bei der Schiene halten konnten bzw. wollten, kappte man beim wichtigsten Infrastrukturanbieter DB AG die Gleisanschlüsse um 66%: Zählte man 1994 noch 11.913 Stück, so waren es 2006 noch rd. 4.023. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Rückzug aus der Fläche von Railion in den Jahren 2000/2001. Mit dem Programm "Mora C" wurde die Bedienung zahlreicher Ladestellen und Gleisanschlüsse eingestellt. Quasi "Hand in Hand" folgte vielfach unmittelbar im Anschluss daran die Eröffnung des Stilllegungsverfahrens, um Unterhaltskosten zu sparen. Dieses Verhaltensmuster ist zwar betriebswirtschaftlich erklärbar, volkswirtschaftlich jedoch „der Schiene Tod“

Das Programm "Mora C", auch für die Sanierung des defizitären Einzelwagenverkehrs gedacht, fand in zwei Wellen statt. Während der ersten Welle wurden Gleisanschlüsse durchweg ohne Beteiligung anderer Interessenten ("dritte Bahnen") dem Markt entzogen. Nach zum Teil massiven Protesten von privaten Güterbahnen wurden in der Phase 2 eine Reihe von Bahnen beteiligt. Doch nur in wenigen Fällen konnten "Dritte" die Bedienung der Ladestellen übernehmen. In Laufe der Zeit

wurden einige dieser Bahnen wieder zurückgedrängt durch neue Angebote von Railion. Der DB-Konzern profitierte letztlich davon, dass Private die Schließung von Ladestellen durch die DB verhindert haben.

Die Stilllegung von Anschlussgleisen ist einer der selbstgemachten Gründe für die Schwäche des Schienengüterverkehrs in der Vergangenheit. An Kuriosität kaum zu überbieten ist die Tatsache, dass die DB AG unter den Augen ihrer Alleineigentümerin Bundesregierung tausende von Anschlussgleisen schleift, dieselbe Bundesregierung aber seit 2004 die Reaktivierung von Gleisanschlüssen finanziell fördert¹⁰.

Dass man es auch anders machen kann, zeigen kommunale und private regionale Infrastrukturbetreiber. So gibt der VDV für das Jahr 1994 immerhin 1.135 Gleisanschlüsse sog. nichtbundeseigener Eisenbahnen an. Davon haben bis 2006 immerhin 972 (~86%) überlebt¹¹.

2.1.4 *Bahnhöfe*

Der Personenfernverkehr fokussiert sich zunehmend auf (vor allem schnelle) Verkehre zwischen Ballungs- und Mittelzentren ("Stuttgart 21", Hannover - Würzburg, Köln - Frankfurt, Berlin - Hamburg, Nürnberg - Erfurt usw.). Infolgedessen wurden die noch rd. 6.500 west- und ostdeutschen Bahnhöfe des Jahres 1994 bis zum Jahre 2006 **um 35,7% auf 4.183 zurückgefahren** (vgl. Abbildung 4).

Anfang 2007 wurde von Planungen der DB AG für Brandenburg berichtet¹², von den 153 verbliebenen Bahnhöfen ganze 17 übrig zu lassen. Dem Vernehmen nach ist dies jedoch kein Einzelfall. Im gleichen Jahr wurde ebenfalls berichtet, insgesamt 1.800 Bahnhöfe und Empfangsgebäude (immerhin rd. 44% des Gesamtbestandes) stünden aus Gründen der Überalterung und des Sanierungsbedarfs zum Verkauf¹³. Lediglich 600 Stationen will der Konzern demnach bis auf weiteres in Eigenregie weiter betreiben¹⁴.

¹⁰ Hierfür wurden 2004 8 Mio. € und 2005 32 Mio € in den Bundeshaushalt eingestellt.

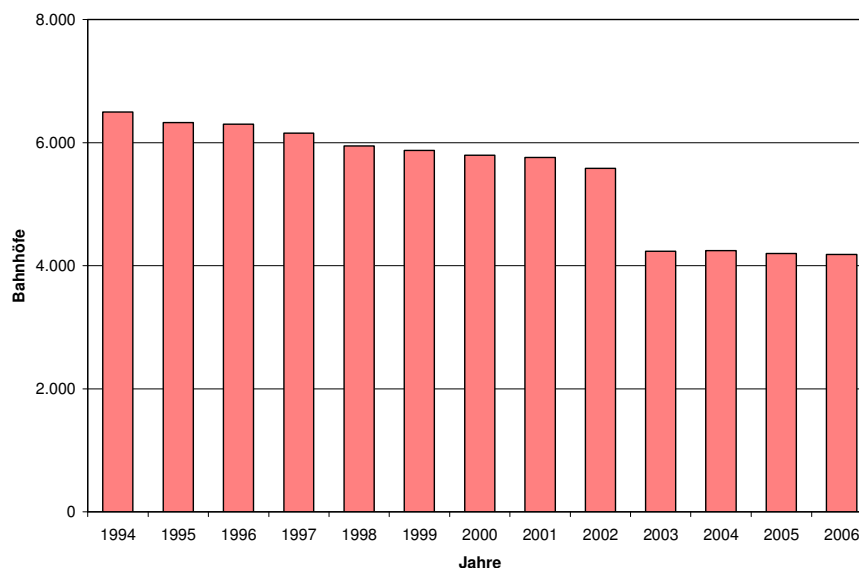
¹¹ Vgl. VDV Statistiken 1990ff, Köln 1991-2006.

¹² Vgl. Brandenburgs Bahnhöfe vor dem Ausverkauf, Märkische Oderzeitung, 15.02.2007. http://www.moz.de/index.php/Moz/Article/category/Berlin_Brandenburg/id/173850 (16.02.2007).

¹³ Vgl. Verkauf der Bahnhöfe: Alles halb so schlimm?, Junge Welt, 30.06.2007. <http://www.junge-welt.de/2007/06-30/027.php> (06.09.2007).

¹⁴ Vgl. 1800 Bahnhöfe stehen zum Verkauf, Manager-Magazin, 16.02.2007. <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,466869,00.html> (06.09.2007). Bahn feilscht um Mittel für Bahnhöfe, Financial Times Deutschland, 26.05.2006. http://www.ftd.de/unternehmen/handel_dienstleister/76995.html?nv=cd-rss (17.02.2007). Wiederholt wird zudem von Fällen berichtet, in denen die DB AG ihre infrastrukturellen Interessen neu definiert, wenn "Dritte" im Auftrag der Länder Verkehre aufnehmen, nachdem die DB AG in Ausschreibungsverfahren nicht obsiegt hatte (Einrichtung von Langsamfahrstellen, Er- bzw. Anhebung von Regionalfaktoren für die Nutzung der Gleise usw.).

Abbildung 4 Bestandsentwicklung Bahnhöfe

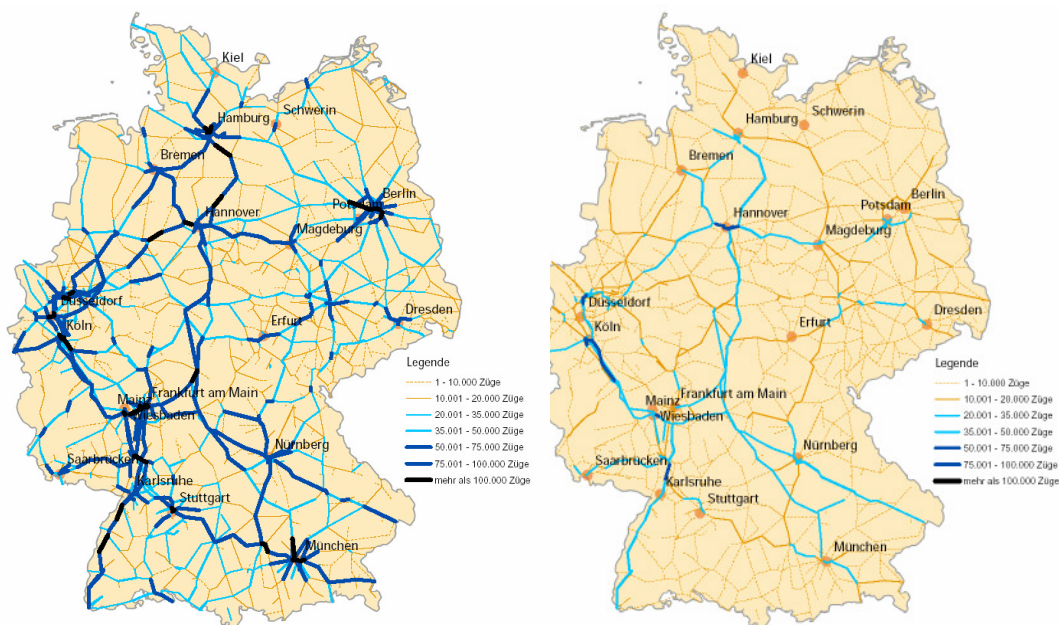


Quelle: VDV, DB AG.

2.2 Netzauslastung in Deutschland

Eine befriedigende Abwicklung der Bahnverkehre ist angesichts von Branchenwachstum bei gleichzeitigem Infrastrukturrückbau kaum noch möglich. Folgende Karten verdeutlichen per 2005 die Situation insgesamt und im Güterverkehr. Alle größeren deutsche Städte weisen bereits hoch belastete Bahnknoten auf. Viele Netzabschnitte waren bereits 2005 mit Zugzahlen von 75.000 bis >100.000 bis an die Grenze belastet. Selbst im Güterverkehr finden sich in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung zum Teil erhebliche Engpasserscheinungen (Abbildung 5).

Abbildung 5 Netzbelastung insgesamt und im Güterverkehr 2005



Quelle: Destatis.

Diese jetzt schon hohe betriebliche Belastung der Infrastruktur wird sich weiter verschärfen. Prognosen z.B. für den Seehafen Hamburg sehen für 2015 mehr als doppelt so viele Züge pro Tag vor wie heute. Dazu kommen beachtliche Zuwächse bei grenzüberschreitenden Verkehren. In Ost- und Südosteuropa wachsen Volkswirtschaften heran, deren Transportbedarf lange unterschätzt worden ist. Allein schon diese wenigen Beispiele zeigen, dass die Verkehrsentwicklung auf der Schiene und das aktuelle bzw. für die Zukunft erkennbare Infrastrukturangebot dramatisch auseinanderfallen. Alle Planungen, die derzeit diskutiert werden, werden dem Markt vsl. erst mit deutlicher Verspätung zur Verfügung stehen¹⁵.

An dieser Stelle ist zu vermerken, dass es zwar verlässliche Aufzeichnungen über die Kapazität und die Leistungsfähigkeit der deutschen Schieneninfrastruktur gibt, dass diese jedoch von der DB AG wie ein Staatsgeheimnis gehütet werden. Details sind weder dem Alleineigentümer Bund noch dem Parlament, noch den Ländern noch den Aufsichtsbehörden (EBA, BNetzA) und erst Recht nicht der Öffentlichkeit bekannt. Gleichwohl betreiben die DB AG und die Bundesregierung die langfristige Sicherung der Zahlungsströme vom Bundeshaushalt in die DB AG hinein in Gestalt einer langfristigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Um die Effizienz der Mittelverwendung zu kontrollieren, bedarf es jedoch einer klaren Definition des gegenwärtigen Netzzustandes und der Kapazität sowie der Inanspruchnahme des Gesamtnetzes bzw. von regionalen Netzteilen. Nach den Plänen der Bundesregierung soll diese sog. LuF erst **nach** Verabschiedung des

¹⁵ Die Forderung der DB AG lautet, für den Kapazitätsausbau auf den Hinterlandkorridoren der deutschen Seehäfen brauche man 15 Mrd. €. Vgl. Bahn braucht 15 Milliarden für Hafengleise, Hamburger Abendblatt, 07.09.2007. <http://www.abendblatt.de/daten/2007/09/07/791058.html> (07.09.2007).

Privatisierungsgesetzes für die DB AG abgeschlossen werden. Die Regierung scheint bereit zu sein, sich offenen Auges in eine schwache Position zu manövrieren, da die DB ihr Herrschaftswissen ausnützen wird. In der Privatwirtschaft sind derartige Verhaltensmuster undenkbar. Kaum nachzuvollziehen ist auch, weshalb die Bundesregierung als Alleineigentümer und Subventionsgeber überhaupt mit der DB verhandelt. Es ist ihr nicht verwehrt, der Staatsbahn das Ob, Wann und Wie der Infrastrukturpolitik mehr oder weniger zu diktieren, jedenfalls solange sie nicht private Dritte am Grundkapital der DB AG beteiligt.

3. POSITION VON NETZWERK PRIVATBAHNEN

Es fehlt nach wie vor an klaren Signalen einer marktbezogenen Vorwärtsstrategie für das Netz der DB AG. Stattdessen sind die DB-Infrastrukturgesellschaften zum Spielball der unternehmerischen Interessen eines Konzerns geworden, denen sich der Marktes unterzuordnen hat. Der Bund - als Eigentümer der DB AG und Gesetzgeber zur Umsetzung bspw. der Eisenbahn-Deregulierungsrichtlinien - folgt dieser Vorgehensweise ohne erkennbaren Widerstand und schwingt sich sogar zum Vorreiter eines teilprivatisierten, **integrierten** Bahnkonzern auf, anstatt dafür zu sorgen, dass die Infrastruktur vom Betrieb institutionell getrennt wird.

Zu befürchten ist, dass es wieder zu Marktanteilsverlusten der Schiene kommen wird, weil heute die notwendigen Schritte - und hierzu zählt eine absolut neutrale Organisation von Eigentum und Betrieb des Schienennetzes - wegen vordergründiger politischer Opportunitäten unterbleiben.

Netzwerk Privatbahnen fordert: Trennung von Netz und Betrieb, zumindest dessen gesetzliche Programmierung.

Das bedeutet: Verhinderung des gegenwärtigen „Eigentumssicherungsgesetzes“, das den integrierten Bahnkonzern zementiert und die verkehrspolitischen Gestaltungsmöglichkeiten des Staates auf ein Minimum reduziert.

Verzicht auf verkehrlich unsinnige Prestigeprojekte à la Y-Trasse, Stuttgart 21, Transrapid und die Durchbohrung des Thüringer Waldes.

Stattdessen: Einsatz der knappen Haushaltsmittel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes durch konsequente Beseitigung von Engpässen und den Ausbau überlasteter Strecken. Netzwerk Privatbahnen setzt sich für eine Netzentwicklung ein, die verstärkt auf die Nutzung und den Ausbau von bereits vorhandenen regionalen Infrastrukturen abstellt¹⁶.

¹⁶ Beispiel: Seehafenhinterlandverkehr von Bremen und Hamburg: Reaktivierung "Amerika-Linie" zur Entlastung von Magistralen und des Knotens Hannover, Entlastung der Engpassstrecken Bremen - Hamburg und Hamburg - Uelzen - Hannover durch den Ausbau der "Heidebahn", oder des OHE-Netzes bzw. Entlastung des Knotens Bremen durch Ausbau der EVB-Strecken Bremerhaven - Bremervörde - Hamburg.
Diese Beispiele ließen sich beliebig fortsetzen für andere Regionen Deutschlands. Ihnen allen ist gemein, dass ihr Ausbau schneller (innerhalb weniger Jahre u.a. wg. einfacherem Planungsrecht) und kostengünstiger zu erreichen wäre als über Neubauprojekte.