

Die Deutsche Bahn Daten – Fakten – Kritik Vorschläge zur Neuausrichtung

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
in Kooperation mit Mitgliedern
Bürgerbahn statt Börsenbahn
Gröbenzell, 16. 2. 2008
kd.bodack@gmx.de

1. Entwicklung des Netzes

Die folgenden Daten kennzeichnen die Entwicklung des Netzes der DB AG*:

	1994	2006	Abbau
Betriebslänge/km	40385	34128	- 6257
Länge der Gleise/km	78073	64226	-13847
Weichen, Kreuzungen	131968	73352	-58616
Privatgleisanschlüsse	11742	4023	- 7719

Binnen zwölf Jahren wurden damit von der DB AG abgebaut:

15,5% der Länge des Netzes

17,7% der Länge aller Gleise,

44,4% aller Weichen und Kreuzungen,

65,7% aller Privatgleisanschlüsse.

Diese Reduktionen veränderten substantiell die Qualität des Netzes:

- etwa zwei Drittel der Unternehmen, die Gleisanschlüsse hatten, wurden vom Schienennetz abgehängt – obwohl viele der Gleisanschlüsse unter Einsatz öffentlicher Mittel Jahrzehnte zuvor erst geschaffen worden waren;
- Die Leistungsfähigkeit des Netzes ist reduziert, da weniger Ausweich- und Kreuzungsstellen verfügbar sind;
- Güterverkehre sind erschwert, da weniger Fahrplantrassen zur Verfügung stehen und Überholungen und Kreuzungen an weniger Stellen möglich sind;
- Die Pünktlichkeit ist verschlechtert, da bei Zugverspätungen weniger Ausweichmöglichkeiten existieren;
- Instandhaltungsarbeiten erfordern die Sperrung längerer Strecken und beeinträchtigen daher den Zugverkehr stärker als zuvor.

Mit diesen Reduktionen ist der Instandhaltungsaufwand zweifellos reduziert; problematisch erscheint, dass die Netzqualität und der Netzzugang für andere Bahnunternehmen erschwert sind**.

Als aktuelles Beispiel sei hier ein Problem des Güterverkehrsunternehmens ITL-Gruppe Dresden genannt, das für seine Güterzüge nach Tschechien an der Grenze in Bad Schandau ein Ausweichgleis zum Lokwechsel benötigt. Die DB Netz AG will es abbauen und hat dies bereits genehmigt erhalten – obwohl es täglich von etwa 12 Zügen benutzt wird (Bericht der Sächsischen Zeitung von 19.4.2007). Die DB benötigt dieses Gleis nicht, da sie dank ihrer Mehrsystemlokomotiven keinen Lokwechsel durchführen muss.

* Aus Daten und Fakten der DB AG

** Massiver Rückbau des Schienennetzes seit Beginn der Bahnreform, Presseverlautbarung des Netzwerks Privatbahnen vom 2.10.2007, www.privatbahnen.com

2. Netzzustand

Der Erhaltungs- und Ausbauzustand des Netzes wird vielfach kritisiert:

- Von Kunden und Fahrgastverbänden wird kritisiert, dass in den letzten Jahren Verspätungen und versäumte Anschlüsse zugenommen haben;
- Der Bundesrechnungshof behauptete Sicherheitsmängel;
- Das Netzwerk Privatbahnen und die BAG SPNV kritisieren die Langsamfahrstellen, in denen sie die Folgen mangelhafter Instandhaltung sehen.

Obwohl der Bund seit der Bahnreform im Durchschnitt 3,8 Mrd. Euro pro Jahr für Investitionen in das Netz zur Verfügung gestellt hat*, nahmen die Betriebsqualität und die Leistungsfähigkeit offensichtlich ab. Abgesehen von längeren Fahrzeiten und relativ häufigen Verspätungen zeigen die hohe Anzahl und die Länge der „Langsamfahrstellen“ Mängel des Netzes.

In einem Bericht des Netzwerks Privatbahnen** werden allein in Baden-Württemberg und Bayern in der 30. Kalenderwoche 2006 365 Langsamfahrstellen mit einer Gesamtlänge von 295 km aufgelistet. Im Vergleich mit den Jahren 2004 und 2005 wird festgestellt, dass nur etwa die Hälfte aller Langsamfahrstellen binnen 6 Monaten behoben wurde und dass etwa ein Drittel länger als ein Jahr existiert. Des Weiteren wird die Schlussfolgerung gezogen, dass 41, möglicherweise sogar 79 Langsamfahrstellen zu regelmäßigen Geschwindigkeitsreduzierungen umgewandelt, damit de facto sanktioniert und zu Restriktionen in der Leistungsfähigkeit wurden.

Das Primon Gutachten bemerkt zur aktuellen Finanzierung des Netzes durch Bundesmittel*: *„Im Bereich der Instandhaltung, für deren Finanzierung die DB AG heute selbst verantwortlich ist, fehlt heute ein Anreiz zur gesamtwirtschaftlichen Optimierung. Derzeit besteht der Anreiz, die Instandhaltung auf Kosten kürzerer Lebensdauer der Anlagen zu minimieren, da zwangsläufig umfangreicher notwendig werdender Ersatzinvestitionen vom Bund finanziert werden.“*

Bei einem realen Anlagevermögen von 100 bis 120 Mrd. Euro und einer mittleren Nutzungsdauer von 30 Jahren ergibt sich ein jährlicher Erneuerungsbedarf für den Ist-Zustand von 3,3 bis 4 Mrd. Euro. Soll das Netz ausgebaut werden, so erscheinen pro Jahr wenigstens 6...7 Mrd. Euro notwendig. Die avisierten 2,5 Mrd. Euro, die der Bund für die kommenden Jahre vereinbaren will, reichen dazu bei weitem nicht aus; die DB AG will/kann aus den erhaltenen Trassenentgelten keine substanziellen Beiträge leisten.

Hier muss der Bund seiner Verantwortung gerecht werden, indem er

- die Mittel für die Netzerhaltung und –ertüchtigung wesentlich erhöht,
- die Mittelverwendung nach politischen Zielvorgaben steuert und überwacht.

* Primon Gutachten, Seite 74 bzw. 142

** Netzwerk Privatbahnen: Bericht Langsamfahrstellen im La-Bereich Süd... vom 22.12.2006

3. Kosten der Bauvorhaben

In einem Gutachten von Vieregg und Rößler* werden in einer synoptischen Darstellung die veranschlagten Kosten von sieben Großvorhaben, die die DB AG plant, mit denen von kostengünstigeren Varianten verglichen.

Bei fünf Großprojekten:

ABS Dresden – Berlin

NBS/ABS Erfurt – Halle –Leipzig

ABS/NBS Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt

Stuttgart 21 mit NBS Stuttgart – Wendlingen

NBS Wendlingen – Ulm

kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich

- die veranschlagten Kosten von 9,9 Mrd. Euro auf real 19,6 Mrd. Euro steigen werden,
- alternative Planungen für die fünf Projekte nur 5,2 Mrd. Euro kosten würden.

Dabei fällt auf, dass

- die DB AG offensichtlich die Kosten der Realisierung systematisch zu niedrig ansetzt – dies wird bestätigt durch die massiven Kostensteigerungen der realisierten Neubauprojekte,
- es offensichtlich für jedes Vorhaben kostengünstigere Alternativen gibt, die die DB AG ignoriert oder verwirft.

Insgesamt handelt es sich nach den Abschätzungen von Vieregg und Rößler um ein strittiges Finanzvolumen allein bei den betrachteten sieben Projekten von mindestens 6,9 bis möglicherweise 18,6 Milliarden Euro: Ein Volumen, das es rechtfertigen würde, auf Realisierbarkeit geprüft zu werden.

Möglicherweise hat die DB AG als planendes Unternehmen und als Nutznießer der Anlagen kein Interesse an kostengünstigeren Varianten, da aufwendigere Maßnahmen ihre Einnahmen erhöhen.

Durch die Insolvenz von „Metronet“ (der Instandhaltungsgesellschaft eines Teils des Londoner U-Bahn-Netzes) wurde offenbar, dass innerhalb eines „integrierten Konzerns“ Aufträge zu überhöhten Preisen vergeben werden: Damit lassen sich die Gewinne der Beteiligten steigern, während die Öffentliche Hand durch überhöhte Aufwendungen geschädigt wird**.

Dieses Risiko muss auch für den integrierten Konzern „DB AG“ gesehen werden: Werden doch Teile öffentlich finanzierter Bauarbeiten des Netzes im Konzern geleistet bzw. an konzerneigene Tochtergesellschaften vergeben. Das Primon-Gutachten (S. 142) stellt fest: *„Aufgrund der Beschäftigungsnotwendigkeit...führt die DB AG im Vergleich zu anderen europäischen Eisenbahnen einen überdurchschnittlichen Anteil an Leistungen selbst durch“.*

* Vieregg - Rößler GmbH: Einsparpotenziale durch eine Modifikation der Planung, München, Juli 2006

** Lehren für Deutschland: Geldverschiebung im integrierten Konzern, Der Fahrgast, Pro Bahn Zeitung Heft 4, 2007

4. Wert des Anlagevermögens der DB AG

Die Art der Bilanzierung, die die DB AG in Bezug des Anlagevermögens des Netzes anwendet, hat Dr. Gerd Peters aufgegriffen und in einem Gutachten* auf der Basis der DB Geschäftsberichte und des PRIMON-Gutachtens bewertet. Dabei kommt er u.a. zu den folgenden Schlussfolgerungen:

Das gravierendste Problem plausibler Daten bildet die Nicht-Aktivierung von Baukostenzuschüssen ... des Bundes an die DB AG Diese machen den Großteil der jährlichen Investitionen in der Größenordnung von 7-10 Mrd. Euro aus und erscheinen weder im Anlagevermögen noch führen sie zu Abschreibungen.... Geht man von einem Anlagevermögen in 1993 von ca. 67 Mrd. EUR (52 Mrd. EUR plus 15 Mrd. EUR für die nicht aktivierten Neubaustrecken), erhöht sich das Anlagevermögen bis 2004 auf kontinuierlich ca. 100 Mrd. EUR.“
Dieser Sachverhalt wird bestätigt durch das Bundesministerium für Verkehr..., das das Netto-Anlagevermögen der DB AG mit 118 Mrd. EUR bewertet**.

Daraus folgt, dass wegen des nicht-bilanzierten Anteils des Anlagevermögens in Höhe von mindestens 60 Mrd. EUR entsprechenden Abschreibungen fehlen. Setzt man für Anlagen des Netzes einen Abschreibungssatz von 3,5% an, so fehlt in der Gewinn- und Verlustrechnung der DB AG ein Aufwandsvolumen von etwa 2 Milliarden Euro/Jahr. Dieser Sachverhalt wird bestätigt im Primon Gutachten (Exkurs E.2., Seiten 469/470) in dem die Werte für „ROTCE“ („Return on Total Capital Employed“) für alle Jahre von 1995 bis 2009 negativ ausgewiesen sind. De facto bedeutet dies, dass in allen Jahren das Netz der DB AG unter betriebswirtschaftlichen Kriterien nicht erhalten und betrieben werden kann.

Das hat weniger damit zu tun, wie die DB AG wirtschaftet, als mit dem Sachverhalt, dass bei Bahnnetzen europäischer Qualität der Wert des „Kapitalumschlags“ (Verhältnis Umsatz : Kapital) nur etwa 0,15 beträgt, während er bei anderen börsennotierten Unternehmen meist über 1 liegt.

Das Bundesministerium für Verkehr... weist daher zutreffend darauf hin, dass durch diese Art der Bilanzierung

- die fortdauernde Notwendigkeit besteht, dass der Bund den Ersatz abgängige Bahnanlagen finanzieren muss,
- dass bei Bilanzierung der vollen Werte des Anlagevermögens erheblich höhere Nutzungsentgelte von den Verkehrsbetrieben entrichtet werden müssten.

Solange sich die derartig bilanzierte Infrastruktur im uneingeschränkten Besitz des Bundes befindet, kann sie toleriert werden. Allerdings könnte ein Verkauf von Anlagen problematisch und möglicherweise rechtswidrig werden, wenn er auf der Basis dieser Bilanzierung erfolgen würde.

* In: Karl-Dieter Bodack: Stellungnahme zur Privatisierung der DB AG, Anhörung zum Primon-Gutachten im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 10.5.2006

** Bundesministerium für Verkehr...: Verkehr in Zahlen 2007/2008, Hamburg, 2007

5. Vergleich mit der Schweiz

Die folgenden Daten entstammen der Statistik der UIC* für das Jahr 2004:

	<u>1000Zugkm</u> Netzkm	<u>Mio Pkm</u> Netzkilometer	<u>Mio Tkm</u>	<u>Pkm</u> Einwohner	<u>Tkm</u>
DG AG	28,9	2,024	2,236	852	941
SBB	47,3	3,941	2,965	1672	1259
% SBB/DB	164	195	133	196	134

Der Vergleich der Werte der SBB mit denen der DB AG zeigt, dass das Bahnnetz der Schweizerischen Bundesbahn offensichtlich weit leistungsfähiger ist als das der DB AG – obwohl die Schweiz nur wenige Neubaustrecken hat.

Weiterhin zeigen diese Werte, dass das Netz der DB AG, wenn es so qualifiziert ausgebaut und betrieben werden würde, wie das der Schweiz:

- etwa zwei Drittel mehr Zugkilometer leisten könnte,
- doppelt so hohe Leistungen im Personenverkehr und
- um ein Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr möglich wären.

Des Weiteren zeigen die Werte, dass eine Bundeseigene Bahn (wie die SBB) nahezu die doppelten Leistungen im Personenverkehr und um eine Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr akquirieren und leisten kann.

Dabei betragen die staatlichen Leistungen der Bundesregierung und der Länder/Kantone im Mittel der Jahre 1995 bis 2003:

in Deutschland: 7,0 cent/Personen-Tonnenkilometer

in der Schweiz: 2,4 cent/Personen-Tonnenkilometer

in der Schweiz damit nur 34% des deutschen Werts.**

Dabei sind in den ersten Werten die Mittel, die das Bundeseisenbahn-Vermögen erhält, und die Bedienung der Altschulden nicht enthalten.

Als Beispiel für eine gravierende Reduktion der Kapazität einer Strecke sei hier das Urteil des Verwaltungsgerichts Darmstadt vom 6.6.2007 angeführt:

Die DB will die stark belastete Hauptstrecke Darmstadt – Weinheim zurückbauen. Dies hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht genehmigt. Dagegen hatte die DB Netz AG geklagt: Das Verwaltungsgericht entschied, dass die DB AG die Kapazität der Strecke erhalten müsse.

* Union International des Chemins de fer / Internationaler Eisenbahn-Verband, Paris.
Alle Werte ohne die so genannten „Privatbahnen“

** Booz, Allan, Hamilton: Primon-Gutachten, Januar 2006, Seite 77

6. Fahrzeiten

Trotz umfangreicher Ausbauarbeiten im Netz, die die Flüssigkeit des Zugbetriebs verbessern und höhere Geschwindigkeiten zulassen sollen gibt es wesentliche Hauptstrecken, bei denen Fahrzeiten verlängert wurden:

	1996/97	2007
Augsburg – Stuttgart, ICE	1h36	1h43
Augsburg – Würzburg, ICE	1h48	1h53
Würzburg – Hamburg Hbf, ICE	3h10	3h23
Basel SBB – Hamburg Hbf, ICE	6h17	6h31
Lübeck – Hamburg Hbf, RB-Züge	0h42	0h50
Lübeck -- Dortmund Hbf, RB und IC	3h31	4h28

Da wegen verlängerter Fahrzeiten der stündlichen Regionalbahnen der Anschluss aus Lübeck in Hamburg Hbf in Richtung Köln verloren ging, stieg hier die Gesamtfahrzeit um etwa 1 Stunde!

Bedenkt man, dass beim Bau von Neubaustrecken in der Größenordnung 100 Millionen Euro je 1 Minute Fahrzeitreduktion investiert werden und allein der Ausbau Karlsruhe-Basel bislang 1,2 Milliarden Euro kostete, so muss erstaunen, dass auf Hauptabfuhrstrecken des Bestandsnetzes Fahrzeiten substanziell verlängert werden. Da die Pünktlichkeit 1996/97 trotz kürzerer Fahrzeiten ausreichend war und nicht kritisiert wurde, können die Ursachen für die verlängerten Fahrzeiten nur vermutet werden:

- Netzqualität und Betriebsführung haben sich verschlechtert, die Pünktlichkeit kann nur mit größeren Fahrzeitreserven erreicht werden;
- Die Qualität des Oberbaus ist partiell schlechter, daher sind geringere Fahrgeschwindigkeiten eingeplant;
- Instandhaltungsarbeiten verursachen mehr Beeinträchtigungen, da weniger Weichen und Ausweichgleise zur Verfügung stehen.

Diese Beispiele bestätigen die vom Bundesrechnungshof, dem „Netzwerk Privatbahnen“ und der BAG SPNV geäußerte Kritik am Zustand des Netzes; unter anderem deren Behauptung, Langsamfahrstellen würden in ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen umgewandelt, um damit mangelhafte Gleiszustände zu sanktionieren.

Außerdem erfasst die DB Netz AG bei den „Idealfahrzeiten“ des Netzzustands offensichtlich nicht die beträchtlichen Fahrzeitverluste durch Bremsen und Beschleunigen: Nach Aussage der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV vergrößern sich die von der DB AG behaupteten Fahrzeitverluste von 2,4% auf real 7%, wenn sie für tatsächliche Zugfahrten berechnet werden*.

* Anforderungen an Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und zum Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2006 (Netzzustandsbericht), Stellungnahme der BAG SPNV vom 16. 8. 2007

7. Schneller durch Anschluss

Ein großer Anteil der Fahrgäste muss umsteigen: Dann bestimmt die Wartezeit zwischen den Zugfahrten maßgeblich die Gesamt-Reisezeit. Hier gibt es Beispiele langer Wartezeiten, die die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnreisens beeinträchtigen. Da das Fahrplansystem im Stunden- oder Zwei-Stunden-Takt gestaltet ist, treten die Wartezeiten wiederholt auf, zum Beispiel:

Bielefeld mit ICE ab	5.37	
Hannover ICE an	6.28	
Wartezeit		58 Minuten
Hannover mit ICE ab	6.26	7.26
Nürnberg ICE an	9.28	10.24
Reisezeit	4 Stunden 47 Min	

Würden die ICE-Züge 7 Minuten früher in Hannover ankommen oder die ICE Richtung Nürnberg dort 7 Minuten später abfahren, so würde der ICE ab Hannover erreicht und die die Reisezeit um 56 Minuten verringert!

1987 fuhren die IC-Züge von Düsseldorf über Bielefeld nach Hannover in 2 Stunden 20 Minuten, heute benötigen die ICE-Züge für diese Relation 2 Stunden 35 Minuten – obwohl sie leistungsfähiger sind als die IC-Züge! Bedenkt man, dass zur Reisezeitverkürzung durch Neubau von Strecken in der Regel 100 Millionen Euro investiert werden, um eine Minute Fahrzeit einzusparen, muss erstaunen, dass die DB AG derartige Wartezeiten zulässt. Im Abschnitt 2 ist mit der Verbindung Lübeck – Dortmund ein ähnliches Beispiel dargestellt: Hier war der Anschluss bis vor wenigen Jahren vorhanden!

Damit grundsätzlich alle Anschlüsse gewährleistet werden, ist ein „integraler Taktfahrplan (ITF)“ notwendig. Er entsteht, wenn sich Fernzüge in beiden Richtungen zur gleichen Zeit in den „Taktknoten“-Bahnhöfen eintreffen und hier aus Zügen von allen Richtungen Fahrgäste aufnehmen. Dazu müssen die Zubringer-Züge einige Minuten vor Ankunft der Fernzüge ankommen. Wenige Minuten nach Abfahrt der Fernzüge fahren dann diese Züge nach allen Richtungen ab und gewährleisten damit die Anschlüsse in die Regionen.

Ein solches Fahrplansystem erfordert „Taktknoten“ im Stunden- oder Halbstunden-Abstand; unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten müssen die Fahrzeiten zwischen den „Taktknoten“ also etwa 55 bzw. 25 Minuten betragen. Dies ist in manchen Fällen gegeben – in vielen Fällen jedoch nicht. In Fällen, in denen nur wenige Minuten Fahrzeit zu einem solchen System fehlen, könnte mit -- im Vergleich zu Neubaustrecken relativ geringen -- Investitionen ein integraler Taktfahrplan und damit Reisezeitverkürzungen für Umsteigefahrgäste von bis zu einer Stunde ermöglicht werden.

Die Schweiz hat es mit einem solchen Fahrplansystem unter Einbezug vieler Regionalbahnen und der Postbusse geschafft, dass fast jeder Ort wenigstens jede Stunde erreichbar ist -- mit unmittelbaren Anschlüssen, das heißt mit minimalen Gesamt-Reisezeiten. Dies erklärt weitgehend die hohe Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz: Stehen doch Bahn- und Busverbindungen stündlich zu allen denkbaren Zielen zur Verfügung!

8. Personenfernverkehr

Der Schienenpersonen-Fernverkehr erwirtschaftet nur eine geringe Rendite. Daher besteht die Gefahr, dass nach einem Verkauf die neuen Eigentümer zugunsten höherer Rendite weniger gefragte Zugleistungen beseitigen. Die DB AG hat ja bereits das InterRegio-Netz aus diesem Grund liquidiert, und nur teilweise durch IC- und ICE-Züge ersetzt*. Dies spiegelt sich in den Daten:

DB Personenfernverkehr	1995	2006
Mio Zugkilometer/Jahr	166	152**
Mio Personenkm/Jahr	36277	34487***

Da auf den zwischenzeitlich geschaffenen Neubaustrecken Wolfsburg-Berlin, Köln-Rhein/Main, Nürnberg-Ingolstadt mehr Zugkilometer und mehr Personenkm geleistet werden, ist der Abbau und Rückgang der Leistungen außerhalb der Magistralen deutlich höher als die Differenz dieser Werte. Weitere Reduktionen würden weitere Regionen vom Fernverkehr abhängen; Ersatzleistungen im Nahverkehr erfordern weitere öffentliche Mittel und verschlechtern die Verkehrsbeziehungen, da sie häufigeres Umsteigen erfordern.

Andere Verkehrsunternehmen werden in diesen Markt wegen der langfristigen Kapitalbindung für Züge und Werkstätten nicht einsteigen. Der einzige, deutschlandweit verkehrende private Anbieter, die Touristik-Union International (TUI), stellte mit Gründung der DB AG ihre „TUI Ferien-Express“-Züge ein.

In Großbritannien agieren private Bahnbetreiber nur, weil sie über das „Franchising“ der Strecken seitens des Staates vor Konkurrenz geschützt werden, in schwachen Relationen mit niedrigen Trassenentgelten unterstützt werden und mit 7-10-Jahres-Verträgen mittelfristig finanziell disponieren können.

Art. 87e Abs.4 des Grundgesetzes sieht eine Gewährleistung des Bundes auch für den Schienenpersonen-Fernverkehr vor. Sie ist nicht vorhanden, weil die im Grundgesetz geforderten gesetzlichen Regelungen fehlen. Sie sind dringend erforderlich, um den weiteren Abbau zu vermeiden und um wieder alle Ballungs- und Verdichtungsräume weiträumig zu verbinden. Dies erscheint deshalb besonders dringlich, da durch eine weitere Reduktion des Fernverkehrsnetzes die Rendite gesteigert werden könnte.

Würden die Verbindungen wieder eingerichtet werden, die die DB AG seit ihrer Gründung oder seit dem Jahr 2000 abgebaut hat, könnten substantielle Verkehrszuwächse erreicht werden: Das InterRegio-Netz hatte seinerzeit mehr Fahrgäste als die ICE-Züge und als die IC-Züge!*

* K.-D. Bodack: InterRegio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005

** Daten und Fakten der DB AG 1995/1996 und 2005

*** Bundesministerium für Verkehr...: Verkehr in Zahlen 2007/2008, Hamburg, 2007. Die von der DB AG in Daten und Fakten genannten Werte für die Pkm sind auf Grund veränderter Erfassungsmodalitäten nicht vergleichbar und geben daher nicht die tatsächliche Entwicklung über elf Jahre wieder

9. Güterverkehr

Die DB AG hat sich im Güterverkehr aus wesentlichen Teilmärkten verabschiedet: Erhebliche Preissteigerungen bei der Wagenzustellung, Stilllegung von Strecken, Gleisanlagen, Verladestationen und Güterbahnhöfen, Abbau von Gleisanschlüssen, Lücken und Mängel im rollenden Material sowie der Mangel an Lokführern haben dazu geführt, dass die DB AG über Jahre hinweg gegenüber dem Wachstum des Marktes ins Hintertreffen geriet.

Der erfreuliche Zuwachs der letzten Jahre basiert offensichtlich auf der Zunahme der Containerverkehre und auch aus dem verstärkten Engagement privater Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) im Schienengüterverkehr. Diese haben nicht nur in Fahrzeuge investiert, sondern auch Teile der DB-Infrastruktur übernommen. Hier zeigen sich erhebliche Verschleißerscheinungen: Es erscheint dringend erforderlich, dass der Bund auch diesen Unternehmen Mittel für die Erneuerung und Erweiterung zukommen lässt.

Das wichtigste Wachstumssegment Containerverkehr leidet besonders an Engpässen und Mängeln der klassischen Infrastruktur. Die Bedienung der deutschen Nordseehäfen nutzt die Kapazitätsgrenzen der Schiene bereits bestmöglich aus – weitere Steigungen sind nur über kurzfristige Investitionen erreichbar.

Langsamfahrstellen und Rückstufungen der Achslasten behindern die Güterverkehre oft noch mehr als die Personenverkehre – zumal den letzteren im Zweifelsfall immer der Vorrang eingeräumt wird. Die fehlende Elektrifizierung wichtiger Hauptstrecken erfordert häufige Lokwechsel mit negativen Folgen für Fahrzeiten, Betriebskosten und für die Wettbewerbsfähigkeit.

Private Güterverkehrs-EVU klagen angesichts der Kapazitätsengpässe auf dem Netz über Benachteiligungen bei der Trassenvergabe durch die DB AG. Nach Aussage von Arthur Martini, Geschäftsführer des Verbandes Netzwerk Privatbahnen, wird es wegen der Kapazitätsprobleme für die Mitgliedsunternehmen immer schwieriger, gewünschten Trassen zu bekommen.

Dieselpreise, Steuern, Maut, Staus, Umweltauflagen, Verschärfung der Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer, Wochenendfahrverbote usw. lassen die bisherigen Zeit- und Kostenvorteile der Straße gegenüber der Schiene laufend schrumpfen. Investitionen in ein flächendeckendes Güterfernverkehrsnetz werden sich daher künftig immer schneller bezahlt machen. Die Entscheidung für diese Investitionen ist also nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge, sondern genauso unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten gerechtfertigt und notwendig. Beide Gesichtspunkte sprechen für ein Netz im Eigentum und unter Regie des Bundes und für eine massive Investitionspolitik für Netzausbau, Verbesserung der Netzqualität und für die Elektrifizierungen wichtiger Güterverkehrsstrecken.

Das Wachstum des Güterverkehrsmarktes bietet beste Marktchancen für mehr Schienengüterverkehr, umso bedauerlicher erscheint es, dass die DB AG und die übrigen EVU derzeit die Chancen nicht voll wahrnehmen (können).

10. Schlussfolgerungen

Die Pflege, Instandhaltung und der Ausbau des Netzes unter der Eigentümerschaft der DB AG führt offensichtlich zu einer Reihe Entwicklungen, die die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung konterkarieren:

- Entgegen dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und das Netz möglichst weitgehend anderen Anbietern zu öffnen, wurde die Kapazität des Netzes reduziert;
- Trotz umfangreicher Ausbauvorhaben gibt es Teile des Streckennetzes, in denen die Fahrzeiten verlängert wurden; die hohe Zahl der Langsamfahrstellen beeinträchtigen Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit;
- Der Netzzustand zeigt -- trotz durchschnittlich 3,8 Mrd. Euro jährlicher Investitionszuschüsse seitens des Bundes – wesentliche Mängel;
- Die Kosten für Aus- und Neubauvorhaben bergen das Risiko überhöhten Zuschussbedarfs, da möglicherweise preisgünstige Planungsalternativen nicht gesehen werden und Auftragsvergaben innerhalb des integrierten Konzerns ohne Wettbewerb erfolgen;
- Die Nicht-Bilanzierung der Anlagen, die mit öffentlichen Baukosten-Zuschüssen finanziert wurden, ergibt ein unzutreffendes Bild der Vermögenswerte und ist nur zu tolerieren, wenn sie in Bundesbesitz bleiben.
- Der Vergleich mit der Schweiz zeigt, dass ein Netz mit erheblich höherer Leistungsdichte mit weniger als der Hälfte der öffentlichen Leistungen erhalten und betrieben werden kann, wenn es unter eindeutig staatlicher Regie geführt wird.
- Der Schienen-Personenfernverkehr wurde vor allem in strukturschwächeren Regionen abgebaut oder gänzlich eingestellt; die ersatzweise bestellten Nahverkehrsleistungen verschlechtern die Erschließung und erfordern erhebliche öffentliche Finanzmittel.
- Im Güterverkehr können die Wachstumschancen nur wahrgenommen werden, wenn das Netz entsprechend ausgebaut und qualifiziert wird.

Daraus kann gefolgert werden, dass die politischen Ziele:

- mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen,
- expansiven Wettbewerb auf dem Netz zu fördern,
- die bereit gestellten öffentlichen Mittel effizient einzusetzen, nach den bisherigen Erfahrungen nur mit einer Rechtsgestaltung, mit Unternehmensstrukturen und Vereinbarungen erreichbar sein werden, mit denen der Bund und ggf. die Länder und Gebietskörperschaften die Verantwortung übernehmen, indem sie:
 - reale Eigentümerfunktionen zumindest für die Infrastruktur, möglichst auch in Bezug auf die Verkehre leisten,
 - die öffentlichen Belange und Ziele unmittelbar wahrnehmen, kontrollieren und durchsetzen,
 - die im Grundgesetz geforderte Gewährleistung auch von Fernverkehrsverbindungen schaffen.

11. Vorschläge

1.

Entweder der DB-Konzern als Ganzes, oder zumindest die Geschäftsfelder Netz, Stationen und Energieversorgung erhalten eine Führungsstruktur, die es dem Bund ermöglicht, seine Verantwortung für das Gemeinwohl und für gleiche Lebensverhältnisse entsprechend den Festlegungen im Grundgesetz wahrzunehmen.

Damit die Ziele und Aufgabenstellungen der Allgemeinheit realisiert und laufend kontrolliert werden, erhält die DB Holding bzw. erhalten die Subholdings/AG's der DB entsprechend besetzte Aufsichtsräte, gebildet aus

- je einem Vertreter des Bundestags, der Bundesregierung und der Länder (des Bundesrats),
- je einem Vertreter der DB Personenverkehrs AG, der DB Güterverkehrs AG und der sonstigen Bahnbetreiber,
- je einem Vertreter des VDV, der Landesverkehrsgesellschaften und eines deutschen Fahrgastverbandes,
- der gesetzlich vorgeschriebenen Zahl von Arbeitnehmervertretern.

Über die Satzung werden umfangreiche Genehmigungsvorbehalte und Kontrollinstrumente bestimmt: Rückbaumaßnahmen und Verkäufe bedürfen generell der Zustimmung dieses AR. Falls die Infrastruktur in mehreren Unternehmen geführt wird, sollten die Mitglieder der AR personenidentisch sein.

2.

Regionale Netze werden, soweit sie geschlossene und relativ autarke Regionen bilden, den Ländern zur Übernahme angeboten.

Die regionalen DB-Gesellschaften (Usedomer Bäderbahn GmbH,... Südost-BayernBahn GmbH.) wie auch die Schweizerischen „Privatbahnen“ (die den Kantonen gehören) sind Erfolgsgeschichten: Sie wirtschaften kostengünstiger, erfüllen Markt- und Kundenwünsche besser als DB Regio AG bzw. Schweizerische Bundesbahnen. Das liegt vor allem am ortsnahen Management und delegierter Verantwortung, die es erlauben, innovativ und verantwortungsbereit auf örtliche Gegebenheiten und regionale Wünsche einzugehen.

Daher sollte die Bundesregierung weitere Netzteile, die ausschließlich regionalen Verkehren oder als Zu- und Abbringer zu Fernverkehren dienen, den Ländern zur Übernahme anbieten. Diese wären dann zu verpflichten, diese als AG's, GmbH's oder Genossenschaften so zu führen, dass sie öffentliche Belange wirtschaftlich erfüllen. Strecken oder Infrastrukturen, die dem Fernverkehr oder Länder-übergreifenden Verkehren dienen, sind hiervon ausgeschlossen.

3.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wird zu einem wirksamen Instrument weiter entwickelt, mit dem der Bund die berechtigten Forderungen des Allgemeinwohls effektiv und effizient durchsetzen kann.

Über den jetzigen Entwurf hinaus gehören dazu Vereinbarungen über:

- Instandhaltungsmaßnahmen, die die Netz AG selbst zu finanzieren hat,
- Eigenleistungen bei den vom Bund finanzierten Investitionen,
- Gleislängen, Weicheneinheiten, Gebäude und Netzeinrichtungen,
- Reduktionen von Fahrzeiten, bezogen auf die einzelnen Strecken,
- Erhöhung von Kapazitäten an Engpassstellen.
- Risikoverteilung bei Katastrophen und unvorhergesehenen Ereignissen,
- Weiterentwicklung der ökologischen Qualitäten des Netzes: Der Bund sollte zu Recht wachsende Beiträge zu regenerativen Energieerzeugungen, Reduktionen im CO₂-Ausstoß und bei Lärmemissionen sowie Natur und Umwelt-schonende Bau- und Produktionstechniken fordern.

Im Rahmen dieser Vereinbarung ist für Fälle von Zielverstößen ein Katalog gestufter Rückzahlungen zu vereinbaren. Die Vertragskündigung, die derzeit vorgesehen ist, erscheint nicht realistisch und sollte fallen gelassen werden, da gar kein anderer Vertragspartner in Frage kommen würde.

4.

Der Personenfernverkehr wird durch den Bund gemäß dem Gemeinwohlbedarf gewährleistet.

Artikel 87e Absatz 4 verlangt die Gewährleistung des Bundes auch von Personenfernverkehren, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen. Das im Grundgesetz geforderte Bundesgesetz muss geschaffen werden, damit der Abbau von Fernverkehrsverbindungen gestoppt wird und wichtige Regionen wieder Fernverkehrsangebote erhalten.

Ein dazu geeignetes Instrument wären Nachfrage-orientierte Trassenpreise. Dazu müsste der Bund, vertreten z.B. durch die Bundesnetzagentur, alle Trassen der Fernverkehrsverbindungen, die im Jahre 2000 (vor dem massiven Rückzug der DB AG aus diesem Markt) in einer Art Versteigerung ausschreiben, um den Anbieter zu ermitteln, der den höchsten Trassenpreis bietet. Dabei ist zu erwarten, dass im Vergleich zum derzeitigen Trassenpreissystem nachfragestarke Relationen höhere, nachfrageschwache niedrigere Trassenpreise ergeben. Ergeben sich in Saldo niedrigere Gesamterlöse für das Netz, müsste der Bund die Einnahmedifferenz ersetzen. Mit dem Instrument nachfragegerechter Trassenpreise könnten durch die DB AG oder andere Bahnbetreiber wichtige Verdichtungsräume wieder im Fernverkehr erschlossen werden. In Folge dessen können derzeit bestellte Nahverkehrsleistungen eingespart oder auf regionale Verkehre umgewidmet werden.

5.

Die Investitionen zum Aus- und Neubau werden darauf ausgerichtet, integrale Taktfahrpläne zu ermöglichen

Durch die Herstellung optimaler Anschlüsse im Rahmen von Taktfahrplänen können die Gesamtreisezeiten substantielle verringert werden. In vielen Fällen reicht es aus, die Strecken so instand zu halten, dass notwendige Fahrzeitverkürzungen erreicht werden. In anderen Fällen sind integrale Taktfahrpläne mit Investitionen möglich, die nur einen Bruchteil derjenigen Beträge ausmachen, die Neubaustrecken erfordern. Die dafür notwendigen Beträge können leicht daraus gewonnen werden, dass die Neubauvorhaben mit kostengünstigeren Varianten verwirklicht werden, als sie derzeit geplant sind.

Des Weiteren könnten die bei der Umplanung der Neubausvorhaben zu gewinnenden Beträge dafür verwendet werden, die Kapazität und Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes zu steigern.

Des Weiteren sollte der Eigentümer dafür Sorge tragen, dass die Eigenmittel der DB AG nicht weiterhin in hohem Maße in Investitionen in andere Ländern und Kontinente gelenkt werden, sondern vordringlich in hiesige Geschäftsfelder fließen – auch dann, wenn damit niedrigere Renditen erwartet werden!

6.

Die Bahnangebote werden so verbessert, dass substantiell „mehr Verkehr auf der Schiene“ entsteht

Die Schweizer Bahnen zeigen, wie mit marktorientierten Gestaltungen „mehr Verkehr auf der Schiene“ geleistet werden kann. Für die Bundesrepublik sollten die folgenden strategischen Maßnahmen vom Eigentümer der DB AG vorgegeben werden:

- Der Bund und die Länder bestimmen, welche Orte mit welchen Qualitäten an den Stationen ausgestattet werden; Verkäufe erfordern Genehmigungen der Gebietskörperschaften.
- Großprojekte sind zu überprüfen und – wo möglich – durch kostengünstigere Alternativen zu ersetzen: Die damit frei werdenden Mittel werden marktwirksamer zu Verbesserungen der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur eingesetzt.
- Das Bestandsnetz ist vorrangig auszubauen und zu elektrifizieren, um Kapazitätsengpässe und Qualitätsmängel zu beseitigen.
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind als Maßstab für einen qualifizierten Bahnbetrieb zu vereinbaren und bei Nichterreichen der Zielwerte mit finanziellen Sanktionen zu belegen.

- Die Fahrzeiten sind Schritt für Schritt durch qualifizierte Instandhaltung und Detailverbesserungen zu reduzieren.
- Anschlüsse sind durch landesweite integrale Taktfahrpläne zu optimieren und – wo zurzeit nicht möglich – mit entsprechenden Investitionen in das Netz zu ermöglichen.
- In allen Verkehrsarten soll die Anzahl der Verbindungen erhöht werden: alle Stationen sollen wenigstens im Stundentakt, Mittel- und Oberzentren im Halbstundentakt erreichbar sein.
- In das Tarifsystem sollen Netzkarten für Länder und Regionen sowie für Jahres- und Monatszeiträume eingeführt werden: Damit wird ein attraktiver Zugang zum System Bahn geschaffen und ein Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Pkw beseitigt.

Diese „Ertüchtigung“ der DB AG erscheint nur möglich, so lange die DB AG im Besitz des Bundes ist: Er ist gemäß Grundgesetz verpflichtet, für das Gemeinwohl zu sorgen -- potenzielle Aufkäufer haben allein Interesse an eigenen Renditen!

12. Ergänzende Informationen:

C. Böttger: Viele Entwürfe, wenig Transparenz – Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Bund, Bahn-Report 6, 2007

W. Hesse: Deutsche Spinne oder Schweizer Netz – Netz und Fahrplanentwicklungen im Vergleich, Eisenbahn-Revue International, Luzern 2, 2006

F. Berschin: Mit Tempo 300 in den Ruin? Bahn-Report 1, 2008.

E. Christ: Renaissance des Schienengüterverkehrs..., ZEV Rail, 1-2, 2008

Vom Verfasser:

Die Zukunft der Bahn, Band 116, Ev. Akademie Baden, ISBN 3-89674-119-5
Schiene, Nr.5, 2005, J. Seyferth Verlag, 65195 Wiesbaden

Die deutsche Bahnreform: Ein Erfolg? Eisenbahn-Revue International, Heft 11, 2004

Wie können Bundesmittel für die Bahn effizienter verwendet werden? Tagungsband 23, 2005, Trägerverein Horber Schienen-Tage, 83039 Bad Endorf

Die Bahn im Schlussverkauf, Eisenbahn-Kurier, Heft 3, 2006, Freiburg.

Die Deutsche Bahn unterm Hammer? Eisenbahn-Kurier, Heft 2, 2007, Freiburg.

Die folgenden Gutachten können beim Verfasser angefordert werden:
Stellungnahme zur Privatisierung der DB AG zur Anhörung von Sachverständigen zum PRIMON-Gutachten im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages..., 2006
Viereggen-Rößler: Einsparpotentiale bei Schienen-Großprojekten durch Modifikation der Planung, 2006.

