

Kommentar Dr. Gottfried Ilgmann

Zum Beitrag *Trassen unter dem Hammer*, FAS v. 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 Stammtische 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. 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.

P.S. Druckt man die pdf-Datei des Originalartikels aus, dann wird eine ganze FAZ-Seite auf DIN A4-Format verkleinert. Es entsteht Augenpulver. Abhilfe schafft die Textfassung aus FAZ.Net (die dritte beigelegt Datei). Hier fehlt allerdings der Kasten "Knoten und Kanten: Die Mathematik der Trassenbörse".

Dr. Gottfried Ilgmann & Dr. Manfred Miethner, Managementberater
Habersaathstr. 36 B 10 115 Berlin Tel.: 030-28 046 953, 0700-19 111 999 Fax: 030-28 046 954
Mail: G.Ilgmann@gmx.de Homepage: G-Ilgmann.de