

Netzwerk Privatbahnen

Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

NETZ 21

**Verbale Aufgeschlossenheit
bei überwiegender Verhaltensstarre**

Die Netzstrategie der Deutschen Bahn

Netzwerk Privatbahnen

Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

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

Bearbeiter:



ILGMANN · MIETHNER · PARTNER
MANAGEMENT CONSULTANTS

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort	3
Kernaussagen	6
1. Der Kern der Eisenbahn	8
2. Deutsche Bahn: Logistik- oder Eisenbahnkonzern?	10
3. Voraussetzungen für den Erfolg der Schieneninfrastruktur	14
4. Bundesschiennetz: 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 Ausbruchversuch 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.



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