

Die Bahn -- die Börse – eine Geisterfahrt?

Karl-Dieter Bodack

Die Deutsche Bahn, eine Aktiengesellschaft im Besitz der Bundesrepublik Deutschland, soll verkauft werden. Der Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn hat Investoren in Japan, China, Amerika, Saudi-Arabien und Dubai informiert und offensichtlich Interesse gefunden, in dem er ihnen für den Kaufpreis einiger Milliarden Euro marktübliche Zinsen „plus einen Schnaps drauf“ garantiert (1).

Irreführung „Börsengang“

Wegen immer wiederkehrender Berichte über die verheerenden Folgen von Firmenaufkäufen durch ausländische Investoren, gibt es bei den verantwortlichen Politikern, bei den Mitarbeitern und vielen Bundesbürgern Skepsis, Ablehnung, ja Entsetzen: Werden die Kapitalgeber zur Steigerung ihrer Renditen Mitarbeiter abbauen, Strecken stilllegen, Zugleistungen mit geringen Renditen beseitigen, gut vermietbare Bahnhöfe verkaufen, die Preise erhöhen, Sozialdumping betreiben?

Die häufigen Berichte solcher Katastrophen sollen nicht zum geplanten Verkauf der DB in Beziehung gesetzt werden: Daher wird der Verkauf als „Börsengang“ deklariert. Damit soll wohl an Post und Telecom erinnert werden, die Bundesbürgern als Aktien zum Kauf angeboten wurden und bei denen bislang ja nur erträgliche „Kahlschläge“ passiert sind. Wahr ist jedoch, klar und eindeutig: Ein „Börsengang“ war und ist nicht geplant – tatsächlich steht ein Verkauf an Großinvestoren an, vor denen ein renommierter Politiker mit dem Begriff „Heuschrecken“ warnte!

Hartmut Mehdorn möchte die DB AG als „integrierten Konzern“ verkaufen, das heißt in der jetzigen Struktur einschließlich der Bahnanlagen, der Strecken, Bahnhöfe, Grundstücke, Immobilien, Energie- und Kommunikationsnetze.

Dem schiebt das Grundgesetz einen Riegel vor: Art.87e bestimmt, dass der Bund die Mehrheit behalten muss. Daher ist nur ein (eventuell stufenweiser) Verkauf bis zu maximal 49,9% der Kapitalanteile vorgesehen. Dabei erscheint zweifelhaft, ob der maßgebliche Einfluss, der den 49% haltenden Anteilseignern gemäß dem Aktienrecht zusteht, dem Geist und Sinn des Grundgesetzes entsprechen: Kann doch der Mehrheitseigentümer keineswegs gemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte, die das Grundgesetz einfordert, gegen die anderen Eigentümer durchsetzen, wenn deren Rendite geschmälert wird!

Unverkäufliche Bahnen

Eine weitere Hürde für einen Verkauf der DB AG ist dadurch gegeben, dass Eisenbahnen mit Personenverkehr hohe Kapitalbindung haben: Das Verhältnis Umsatz zu investiertem Kapital beträgt in der Automobilindustrie in der Größenordnung 2,5, bei europäischen Bahnen jedoch nur 0,15 (2)! Das heißt, dass bei einer Bahn mit 1 Mrd. Investment gerade 150 Mio Jahresumsatz erreicht werden. Eine Umsatzrendite von z.B. 10% (das sind hier: 15 Mio/Jahr) ergibt eine Kapitalrendite von gerade

1,5%. Daher sind Eisenbahnen mit einer Anlagenqualität wie sie die europäischen Bahnen haben, für Investoren völlig uninteressant: Sie können de facto nie mehr als 1% Kapitalrendite erreichen!

Die DB AG hat Anlagevermögen (allein der Schienensparte – ohne die Speditionen und Logistikunternehmen) in der Größenordnung von 100 Milliarden Euro und schafft mit Gewinnen von einigen hundert Millionen Euro nicht einmal 1% Kapitalrendite. Dass sie je die erwartete Kapitalrendite von 8% -- das wären 8 Milliarden Euro pro Jahr! -- erreichen könnte, erscheint – bei einem Umsatz der Schienensparte von etwa 16 Milliarden Euro – völlig ausgeschlossen!

Irreale Bilanz

Auch dieses Problem glaubt der Vorstand Hartmut Mehdorn lösen zu können: Es sollen wesentlich Teile des Unternehmens an die Investoren verschenkt werden!

Dies wird dadurch veranlagt, dass die durch Baukostenzuschüsse des Bundes erstellten Anlagen in der Bilanz nicht erfasst werden.

Es handelt sich hier zunächst um (umgerechnet) 42 Milliarden Euro, mit denen seit 1994 Strecken, Bahnhöfe und Anlagen neu erstellt oder grundsaniert wurden (3)(4). Darüber hinaus wurden bei der Gründung der DB AG Anlagenwerte in Höhe von (umgerechnet) fast 44 Milliarden Euro aus den Bilanzen der DB und DR nicht in die Bilanz der DB AG aufgenommen (4)(5).

Daraus erklärt sich, warum die DB AG aktuell ein Anlagevermögen von nur etwa 40 Milliarden Euro ausweist und die Gutachter die Verkaufserlöse für 49% des Konzerns auf nur 4,0 bis 8,7 Milliarden Euro taxieren (3). Addiert man dazu die Übernahme von 49% der Verbindlichkeiten, kommt man auf die Größenordnung 16 bis 20 Milliarden Euro. Diese Beträge entsprechen z.B. dem Ankaufspreis des Arzneimittelherstellers Schering -- sie zeigen, dass ein überwiegender Teil des realen Anlagevermögens verschenkt werden soll!

Abgesehen von der Frage, ob eine solche Bilanzierung konform zum Handelsgesetzbuch ist: Nach der Bundeshaushaltsordnung darf die Bundesregierung Vermögenswerte nur zu ihrem vollen Wert veräußern. Damit ist sicher auch das Verschenken von Bundesvermögen verboten – handelt es sich hier doch um Werte in der Größenordnung von 30 Milliarden Euro, die bei einem 49% Verkauf der DB AG den Investoren geschenkt würden (5).

Hehre, jedoch unerreichte Ziele

Nun soll der geplante Verkauf hohen verkehrspolitischen Zielen: der Entlastung des Bundeshaushalts und der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene dienen.

Zwar ist durch den Verkaufserlös – obwohl er zum wesentlichen Teil vom Vorstand der DB AG beansprucht wird -- eine einmalige Entlastung des Bundeshaushalts denkbar. Nach dem Verkauf fließen allerdings die prognostizierten Gewinne (die ja auch aus den 10 Milliarden Euro jährlicher Bundesleistungen an die DB AG erwachsen) zur Hälfte an die Investoren,

tragen dann also weniger zur Haushaltsentlastung bei. Da der Vorstandsvorsitzende Hartmut Mehdorn einen expansiven Unternehmenskurs durch Aufkäufe weiterer Transport- und Logistikunternehmen praktiziert, wird der Bund – wenn er nur noch 50,1% des Kapitals hält – mit Kapitalnachsüssen beteiligen müssen. Der vom Verkehrsausschuss geladene Sachverständige Thilo Sarrazin kommt in der Anhörung am 10. Mai daher zu dem Schluss: „...der Verkauf im integrierten Börsengang bringt dem Haushalt also praktisch nichts. Der Bund gibt aber dafür das halbe Netz auf und den Verfügungsbereich darüber...“.

Die Erreichung des zweiten Ziels, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, wird im Primon-Gutachten wie folgt für den integrierten Verkauf eingeschätzt:

- Im Güterverkehr +23% ,
- Im Schienenpersonennahverkehr 0
- Im Schienenpersonenfernverkehr -10%.

Da der Güter- und Personenfernverkehr zurzeit nennenswert wachsen, sind diese Prognosen ein eindeutiges Votum gegen den Verkauf: aller Voraussicht nach gibt es mit Beibehaltung des Status Quo mehr Verkehr auf der Schiene.

Ein Vergleich mit den Nachbarbahnen zeigt, wie viel mehr Verkehrsleistungen unter staatlicher Regie möglich sind: die DB AG ist in Bezug auf die geleisteten Personenkilometer je Einwohner Schlusslicht unter den Nachbarbahnen!

Sanierung durch Rückzug

Schon bei der Liquidation des InterRegio Netzes durch die DB AG – das ja 68 Millionen Reisende pro Jahr hatte (6) – kam die Frage auf, warum nicht andere Bahnunternehmen in diesen Verkehrssektor „einsteigen“. In Großbritannien ist dies gelungen – allerdings nur unter staatlicher Regie, die den Unternehmen monopolartige Nutzungen von Strecken, mittelfristige Garantien und differenzierte Trassenpreise bietet. Ein solcher gesetzlicher Rahmen fehlt in der Bundesrepublik, obwohl im Art 84e Abs.4 des Grundgesetzes der Bund dem Gemeinwohl dienende Fernverkehrsverbindungen garantieren soll: Da es das darin geforderte Bundesgesetz bislang nicht gibt, garantiert der Bund de facto nichts!

Die gesetzlose Situation können die DB AG und viel mehr noch renditeorientierte Investoren dazu nutzen, Fernverkehrszüge beliebig zu beseitigen. Dem werden zunächst viele InterCity-Verbindungen zum Opfer fallen, die nicht die erwarteten hohen Renditen bringen. Dies war offensichtlich für die DB AG der Anlass, die Ausschreibung neuer IC-Fahrzeuge aufzuheben – die vorhandenen Fahrzeuge sind nach 20 bis 30 Jahren nahe am Ende ihrer Nutzungszeit und könnten problemlos verschrottet werden! Die entstehenden „bahnfreien“ Zeiten, Strecken und Regionen dürfen dann Länder und Gemeinden mit der „Bestellung“ von Nahverkehrsleistungen vermeiden und müssen dafür weitere Steuergelder bereitstellen!

Wahre Ziele

Wenn mit dem Verkauf der DB AG die beiden Ziele „Haushaltssanierung“ und „mehr Verkehr auf der Schiene“ nicht erreicht, ja wahrscheinlich sogar konterkariert werden– welche wahren Ziele bewegen den Vorstand Hartmut Mehdorn und die Minister für Verkehr und Finanzen Tiefensee und Steinbrück, mit kämpferischer Vehemenz den Verkauf gegen die massiven Widerstände von Verbänden, Experten und Bundestag durchzusetzen?

Dazu Hartmut Mehdorn im „Stern“: „Wir sind Europas größtes Mobilitätsunternehmen. Wir sind ein Leuchtturm im Fenster der Deutschen in Richtung Europa. Einer ist immer der erste, und das sind wir.“ Dazu muss man sehen, dass er weltweit auf Einkaufstour war und ist: Im Geschäftsbericht sind bereits 20 Speditions- und Logistikunternehmen außerhalb des Schienenverkehrs in 16 Ländern genannt, vor allem im Schenker Konzern und in der Stinnes AG. Darüber hinaus hat die DB AG im Jahr 2005 den großen See- und Luftfrachtkonzern BAX Global in den USA und die Mehrheit an der Star-Trans-Gruppe in Hongkong erworben. Auch die Ambitionen, Häfen zu kaufen, zeigen die Strategie des Vorstands Hartmut Mehdorn, die DB AG zum weltweit tätigen Verkehrsdienstleister aus- oder umzubauen, in dem die Schiene schlussendlich vielleicht noch das halbe Geschäftsvolumen ausmacht. Dafür benötigt er „frisches Kapital“, zu gewinnen durch den Verkauf von bis zu 49,9% der Kapitalanteile des integrierten Konzerns!

„Global Player“

Eine solche Strategie sollte Staunen und Skepsis wecken: Der Trend, ja Fanatismus, durch Aufkäufe zu globaler Präsenz und weltweiter Größe zu kommen, hat deutschen Unternehmen im vergangenen Jahrzehnt viele Milliarden Verluste, ja Niedergang und Arbeitsplatzabbau beschert: Gelernt wurde, dass die Integration verschiedenartiger Unternehmenskulturen nur unter großen Opfern oder gar nicht zu schaffen ist. Der Daimler Konzern ist damit bis heute gebeutelt, der bayerische „Leuchtturm“ BMW hat sich nur unter großen Opfern von Rover befreien können; die Fusion von Bayerischer Vereinsbank mit der Bayerischen Hypotheken und Wechsel-Bank ist peinlich gescheitert, AOL ist nach der Übernahme von Time Warner in den USA praktisch untergegangen, Adidas durch die Übernahme von Salomon stark geschwächt...

Die Unternehmensberatung Ernst&Young hat festgestellt, dass die Aufkäufe und Fusionen zu 62% scheiterten oder Werte vernichteten. Mit Recht stellt Karl-Heinz Büschemann in der „Süddeutschen“ fest (7): „Wäre Größe allein entscheidend, stünde General Motors, einst größter Autohersteller der Welt, nicht am Rande der Pleite. Wendelin Wiedeking, der Chef von Porsche, hat sich zu Recht über diese törichte Allerweltsbegründung für Größenwahn lustig gemacht: „Wenn Größe das entscheidende Kriterium wäre, würden die Dinosaurier heute noch leben.“

Dabei agiert die DB AG mit ihrer Globalisierungsstrategie aus schwacher Position: Ihr Image rangiert am Ende der Skala aller großen deutschen Unternehmen, trotz 200 Milliarden staatlicher Leistungen sind die

Verkehrsleistungen seit 1994 nur knapp gegenüber denen der maroden Reichsbahn und Bundesbahn gestiegen, die staatlichen Zuschüsse sind die höchsten in Europa. Zwar erhalten die Bahnen dreier EU-Länder je geleisteten Personen-Tonnen-Kilometer (Ptkm) höhere Beträge als die DB AG mit 7 cent/Ptkm – die staatlichen Bahnen der Schweiz leisten mit Zuschüssen von 2,4 cent/Ptkm (3) wesentlich bessere Bahnverbindungen und erreichen höhere Marktanteile als die DB!

Das Wirtschaftsmagazin „brand eins“ titelt daher: „Die Deutsche Bahn tut alles, um an die Börse zu kommen. Die Schweizerische Bahn tut alles für den Kunden.“ (8).

Gegenverkehr

Wenn Eigentümer und Öffentlichkeit nach wie vor die Ziele „mehr Verkehr auf der Schiene“ und „Entlastung des Bundeshaushalts“ verfolgen, müssen sie erkennen, dass sie in den 12 Jahren seit der Bahnreform nicht erreicht wurden und mit den bisherigen Strategien der DB nicht erreichbar sind -- der geplante Verkauf an nah- und fernöstliche Investoren führt gemäß der seriösen Prognosen noch weiter von diesen Zielen ab!

Der Vorstand der DB AG „fährt“ offensichtlich in eine ganz andere Richtung: Den Schienenverkehr als zweitrangiges Geschäftsfeld in einem global agierenden Verkehrsdienstleister zu subsumieren. Der Bundesregierung könnten dabei die Rollen einer Melkkuh und eines Solvenzgaranten zukommen – gefahren wird auf Schienen nur dann und dort, wann und wo satte Dividenden abfallen!

Mehr Verkehr auf der Schiene

Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, bedarf es nur relativ bescheidener Investitionen. Großprojekte, wie die weiter geplanten Neubaustrecken, tragen dazu nahezu nichts bei. Als Alternative sei hier dargestellt: Mit wachsendem Durchschnittsalter und mit tendenziell sinkender Kaufkraft erwartet der Markt einfach zugängliche und preiswerte Direktverbindungen – ein Angebot, wie es mit dem InterRegio eingeführt war und mehr Kunden gewonnen hatte, als sie der IC oder der ICE hatte (6). Die dafür erforderlichen Fahrzeuge kosten in der Größenordnung nur die Hälfte der derzeitigen ICE-Züge. Mit 600 Millionen Euro – weniger als einem Jahresgewinn der DB AG – ließen sich 400 bis 500 Fahrzeuge für ein 5000 km Netz mit Zwei-Stunden-Takt beschaffen, die einen Verkehrszuwachs von 2,5 Milliarden Personenkilometern erwarten lassen und etwa eintausend neue Arbeitsplätze allein bei der DB AG schaffen.

Dazu gehört –für jedes Dienstleistungsunternehmen selbstverständlich – die Entwicklung einer Unternehmenskultur, das auf einer Mitarbeiterzentrierung aufbaut und die Organisationsmodalitäten der Teamarbeit, Führung und Delegation so miteinander verknüpft, dass die Kunden in allen Situationen bestmöglich bedient werden können. Auch hier gilt, was Karl-Heinz Büschemann in der SZ bemerkt: „Vor allem ist der Erfolg eines Unternehmens von der Motivation seiner Mitarbeiter abhängig. Die wächst aber nicht mit der Größe (7).“ Und – so darf man hinzufügen – erst recht nicht, wenn die Mitarbeiter ihre Arbeitsplätze zu

Markte getragen erleben, und wenn die von ihnen maßgeblich geschaffenen Werte weit unter ihrem realen Wert an nah- oder fernöstliche „Investoren“ verschleudert werden.

Weniger Bundesleistungen

Die geplanten Neubauvorhaben der DB AG, die fast ausschließlich aus Steuermitteln finanziert werden sollen, addieren sich nach aktuellem Stand auf rund 14 Milliarden Euro. Nach den Erfahrungen bisheriger Neubauvorhaben, die in manchen Fällen eine Verdoppelung der ursprünglich veranschlagten Kosten erfuhren, müssen diese Kosten kritisch aktualisiert werden. Eine Studie von Viereggs und Rößler kommt dabei zu Gesamtkosten von fast 25 Milliarden Euro.

Dabei muss erstaunen, dass bei allen Projekten zur Ausführung stets die teuerste Variante gewählt wurde – verständlich, da sie ja die größten Umsätze bei den Beteiligten und die größten Beschäftigungseffekte für die betreffenden Regionen versprechen. Dabei wird ignoriert, dass kostengünstigere Planungsalternativen in der Regel wirtschaftlicher sind und oft bessere verkehrliche Effekte schaffen. Eine Gegenüberstellung der gewählten zu wirtschaftlicheren Alternativen der sieben größten Neubauvorhaben zeigt ein Einsparpotenzial von etwa 18 Milliarden Euro. Die ist ein mehrfach höherer Betrag, als jede Variante eines Verkaufs der DB AG erbringen kann!

Bürgerbahn statt Börsenbahn

Benötigt die DB AG über die Bundesleistungen und die Eigenmittel hinaus weitere Mittel für Investitionen, könnte sie sie leicht über „Bürgeranleihen“ oder „Bürgerbahnfonds“ gewinnen. Die Zinsbelastungen wären mit einer Größenordnung von 4% nur etwa halb so hoch, wie die Renditeerwartungen von Investoren. Im Verbund mit solchen Finanzierungsinstrumenten könnten den „Geldgebern“ Mitspracherechte eingeräumt werden. Damit entstünden hervorragende Marketinginstrumente, um die Bahnaffinität vieler Menschen zu echten Kundenbindungen weiter zu entwickeln.

Die DB AG könnte damit auf den Weg gebracht werden, ihre „Kernkompetenz“ als leistungsstarkes Bahnunternehmen zu entwickeln, die Verkehrsmärkte aus ihrem Zentrum in Europa zu erschließen... Kein anderes Unternehmen hätte ein so hervorragendes Wachstumspotenzial wie Die Deutsche Bahn!

Würde sie damit zur Markterschließung vorstoßen, wie sie die Nachbarbahnen erreichen, hätte sie zweistellige Wachstumsraten, könnte ihre Investitionen mehr und mehr selbst verdienen, mehr Arbeitsplätze schaffen, statt sie abzubauen und würde mit mehr Verkehr auf der Schiene einen bedeutsamen Beitrag zur Zukunftssicherung unseres Landes leisten.

Denn, für die Zukunft benötigen wir Mobilität mit weniger Raumbedarf, geringerer Umweltbelastung und niedrigerem Energieverbrauch ... mit hoffentlich sinkender Abhängigkeit vom Erdöl: Daran haben die Bürger dieses Landes Interesse – nicht jedoch „Investoren“ im Nahen oder Fernen Osten, die Ihren Reichtum vor allem unserem Ölverbrauch verdanken (9)!

(1) Herr Mehdorn, warum verkaufen Sie unsere Bahn? Interview, Der Stern, Nr. 28, 2006

(2) Gerd Peters, Dieter Pfaff: Controlling, das Einmaleins renditeorientierter Entscheidungen, Zürich, 2005

(3) Booz Allen Hamilton: Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz, Januar 2006

(4) Geschäftsberichte der DR, DB und DB AG von 1993 bis 2005

(5) Karl-Dieter Bodack: Stellungnahme zur Privatisierung der DB AG zur Anhörung von Sachverständigen ... im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 10. Mai 2006

(6) Karl-Dieter Bodack: InterRegio, die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005

(7) K.arl-Heinz Büschemann: Das Rover-Syndrom, Süddeutsche Zeitung, 22.9.2006

(8) Jens Bergmann: Die Bürgerbahn, brand eins, Heft 10, Oktober 2006

(9) Winfried Wolf: In den letzten Zügen, Attac Basis Texte 22, Hamburg, 2006

*Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S., kd.bodack@gmx.de
www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de
www.bahn-fuer-alle.de*

Die Leistungen der Bahnen im Personenverkehr

Personenkilometer (Pkm) gemäß der UIC-Statistik						
Bahn	Land	Einw.	Pkm	Pkm	% gegenüber	
		Mio	Mio	je Einw.		
DB						
DB AG	D	81,9	69,3		846	
100						
DSB	DK	5,2	5,5	1057		
125						
NS	NL	15,5	13,6		877	
104						
SNCB	B	10,1	8,3	822	97	
SNCF	F	58,0	73,5		1267	
150						
SBB	CH	7,1	9,1*	1281*	151*	

ÖBB	A	8,0	8,3	1038	
123					
Summe/Durchschnitt		185,8	187,6	1010	119

* ohne Privatbahnen, die einen hohen Anteil des Nahverkehrs leisten

Die Entwicklung der Leistungen im Personenverkehr

Veränderungen der Leistung in % gegenüber den Vorjahren bezüglich der geleisteten Personenkilometer (Pkm) gemäß der UIC-Statistik

Bahn	1994	1998	1999	2000
	2001	2002	2003*	1997-2003*
DB AG	+6,6	-2,6	+1,0	+2,1-0,1 -6,3 -0,2 -4,0
DSB	+6,2	+7,9	-1,1	+3,4+3,5-0,6 -3,7 +10,6
NS	-5,3	+2,3	-0,2	+3,0-6,1 -1,0 -2,8 -2,7
SNCB		-0,8	+1,4	+3,6+5,5+3,9+2,8 +0,3
		+22,2		
SNCF		+0,9	+4,5	+3,3+5,5+2,4+2,8 -2,6
		+21,0		
SBB	+3,5	+0,8	+1,1	+1,7+5,4+6,2 +1,6
		+25,2		

Für die ÖBB liegen nur Daten für 2002 - 2003 vor:

+ 1,7

* Für 2003 nur Monate 1 bis 9.

K.D. Bodack, 2.2004

Weitere Neubaustrecken

Beispiel: 100 km Neubaustrecke
30 Minuten Fahrzeitverkürzung
3.000 Mio Euro Investitionskosten

2 Züge je Stunde und Richtung >>>	24.000
Zugfahrten/a*	
mit je durchschnittlich 250 Personen >>>	6 Mio
P/a*	
<u>durchschnittl. 250 km* >>> Gesamtleistung:</u>	<u>1.500</u>
<u>Mio Pkm/a*</u>	
Fahrzeitverkürzung um 20%* (von 2 Std 30 Min auf 2 Std*)	
<u>20% Verkehrszuwachs* >>></u>	<u>300 Mio</u>
<u>Pkm/a*</u>	
Mehrkosten beim Betreiber für Instandhaltung und Betrieb: 2% der Investitionen >>>	- 60
Mio Euro/a	
Fahrzeitverkürzung spart 12.000 Zugstunden/a	
Minderkosten Zugfahrten >>>	+10
Mio Euro/a	
<u>Mehrerlöse 300 Mio Pkm/a x 8,2 cent/Pkm >>></u>	<u>+25</u>
<u>Mio Euro/a</u>	
<u>Verlust beim Betreiber</u>	<u>-25 Mio</u>
<u>Euro/a</u>	
Kosten des Investments, Belastung des Bundes	
<u>5% Zinsen, 3% Tilgung x 3.000 Mio Euro >>></u>	<u>240</u>
<u>Mio Euro/a</u>	
<u>Verlust: 265 Mio Euro/Jahr >>></u>	<u>43 Euro je</u>
<u>Fahrgast!</u>	
<u>Eine Deckung dieser Mehrkosten würde</u>	
<u>mehr als eine Verdoppelung des</u>	
<u>Fahrpreises** erfordern !</u>	

Arbeitsplätze (Apl):

Mehrung Instandhaltung und Betrieb: geschätzt >>>
+ 100 Apl

Minderung durch -12.000 Zugstunden

: 1500 Std Arbeitszeit im Zug/a x 5 Apl >>>

- 40 Apl

Mehrung Zugfahrten 1,0 Mio Zugkm/a >>>

+ 32 Apl

Mehrung (geschätzt) : 100

Arbeitsplätze

* a: Jahr

** bezogen auf die ganze Entfernung, die die Reisenden zurücklegen.

K.-D. Bodack, 9.2006

Neues InterRegio-Netz

Netz 5.000 km x 16,5 Zugfahrten täglich 30 Mio
Zugkm/a

ersetzen RE-Leistungen im Umfang von 10 Mio

Zugkm/a

Mehrleistungen

20 Mio Zugkm/a

erfordern bei einer Laufleistung von 400 Tkm/Zug x a

400 Reisezugwagen, je 1 Mio Euro* >>> 400 Mio

Euro

75 Triebfahrzeuge je 2,7 Mio Euro* >>> 200

Mio Euro

Investitionen 600 Mio Euro

* alternativ: kostengünstige Nahverkehrstriebwagen mit InterRegio-
Interieur

Verkehrsleistung

150 Fahrgäste/Zug x 30 Mio Zugkm >>> 4.500 Mio

Pkm/a

davon aus dem IC-/ICE-Netz - 1.000 Mio

Pkm/a

davon aus den vormaligen RE-Zügen - 1000 Mio
Pkm/a

Summe Verkehrszuwachs 2.500

Mio Pkm/a

Mehrerlöse 2.500 MioPkm x7cent/Pkm 175 Mio

Euro/a

Bundesleistungen, Bestellerentgelt:

Neu 30 Mio Zugkm/a x 4 Euro >>> +120

Mio Euro/a

Abbestellt 10 Mio Zugkm/a x 7 Euro >>> - 70 Mio

Euro/a

Mehrbelastung Bund 50 Mio

Euro/a

Neue Arbeitsplätze (Apl):

20 Mio Zugkm/a x 3 Apl/Zug : 80 km/h >>> 750 Mio
Std/a

10 Mio Zugkm/a x 1 Apl/Zug : 80 km/h >>> 125 Mio
Std/a

Notwendige Arbeitszeit in den Zügen >>> 875 Mio
Std/a

: 1.500 Std Arbeitszeit im Zug/Apl x a >>> 583

Arbeitsplätze

Wartung, Pflege, Vertrieb, geschätzt: 417

Arbeitsplätze

Neu zusätzlich 1000

Arbeitsplätze

K.-D. Bodack, 9. 2005



Tabelle: Kosten und Einsparpotentiale bei Schienen-Großprojekten durch eine Modifikation der Planung

Projekt-Bezeichnung	Kosten bisheriges Projekt*		Kosten nach Projekt-Modifikation*	Einsparung durch Modifikation	
	bislang veranschlagt Mrd €	aktualisiert Mrd €		absolut Mrd €	prozentual
1 ABS Berlin - Dresden	0,8	1,6	0,8	0,8	50%
2 NBS/ABS Erfurt - Leipzig/Halle	1,9	3,0	0,5	2,5	83%
3 ABS/NBS Nürnberg - Ebensfeld - Erfurt	3,1	4,9	1,6	3,3	67%
4 Stuttgart 21 incl. NBS Stuttgart - Wendlingen (- Ulm)	2,6	5,5	1,1	4,4	80%
5 NBS (Stuttgart -) Wendlingen - Ulm	1,5	4,6	1,2	3,2	70%
6 Zweiter S-Bahn-Tunnel München	1,5	1,5	0,5	1,0	67%
7 Transrapid München Hbf - Flughafen München	1,6	3,6	0,4	3,2	89%
Summe	13,9	24,7	6,1	18,4	75%

ABS: Ausbaustrecke

NBS: Neubaustrecke

* Kosten abzüglich bereits investierter Beträge

Auszug aus: Vieregger-Rössler GmbH: Einsparpotenziale bei Schienen-Großprojekten durch Modifikation der Planung, München, 16. 6. 2006.

* Die Kosten aller bisherigen Großbauvorhaben hatten sich bei der Projektausführung wesentlich erhöht, oft sogar auf über 200% -- z.B. bei der Neubaustrecke Frankfurt – Köln, die ursprünglich mit 2 Mrd. Euro veranschlagt war, tatsächlich jedoch 5,1 Mrd. kostete

(Gottfried Ilgmann, ...: Harter Aufprall, Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 24. 9. 2006)