

Perspektiven für die Deutsche Bahn nach dem Tiefensee-Gesetz

Kassel, 1.11. 2007

Wolfgang Hesse, Universität Marburg
email: hesse@informatik.uni-marburg.de

- **Bahn in Deutschland: Ziele der Bahnreform, Bestandsaufnahme**
- **Vergleich der Bahnen in Deutschland und der Schweiz**
- **Bahn-Perspektiven für Deutschland: Alternativprogramm *BB 2020***
- **Rechtsform und gesetzlicher Auftrag**
- **Finanzielle Perspektiven**

Bahn in Deutschland: Ziele und Ergebnisse

- **Erklärte Ziele:** (s. Bahnreform 1994, Regierungserklärungen):
 - Mehr Verkehr auf die Schiene bringen
 - Verlagerung vom Auto / Flugzeug zur Bahn
- **Bisherige Strategie (D):**
 - Zerschlagung der DB in Teilunternehmen
 - Regionalisierung, Subventionierung des Nahverkehrs
 - Konzentration auf wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGS)
 - Verlagerung von Fernverkehr in (subventionierten) Nahverkehr, IR-Abschaffung, IC-Ausdünnung
 - Reduktion des Streckennetzes, Rückbauten
 - Investitionsstau, Dauer-La's, Fahrzeit-Verlängerungen
 - Mitarbeiter-Abbau

Rückzug-Strategie der Bahn

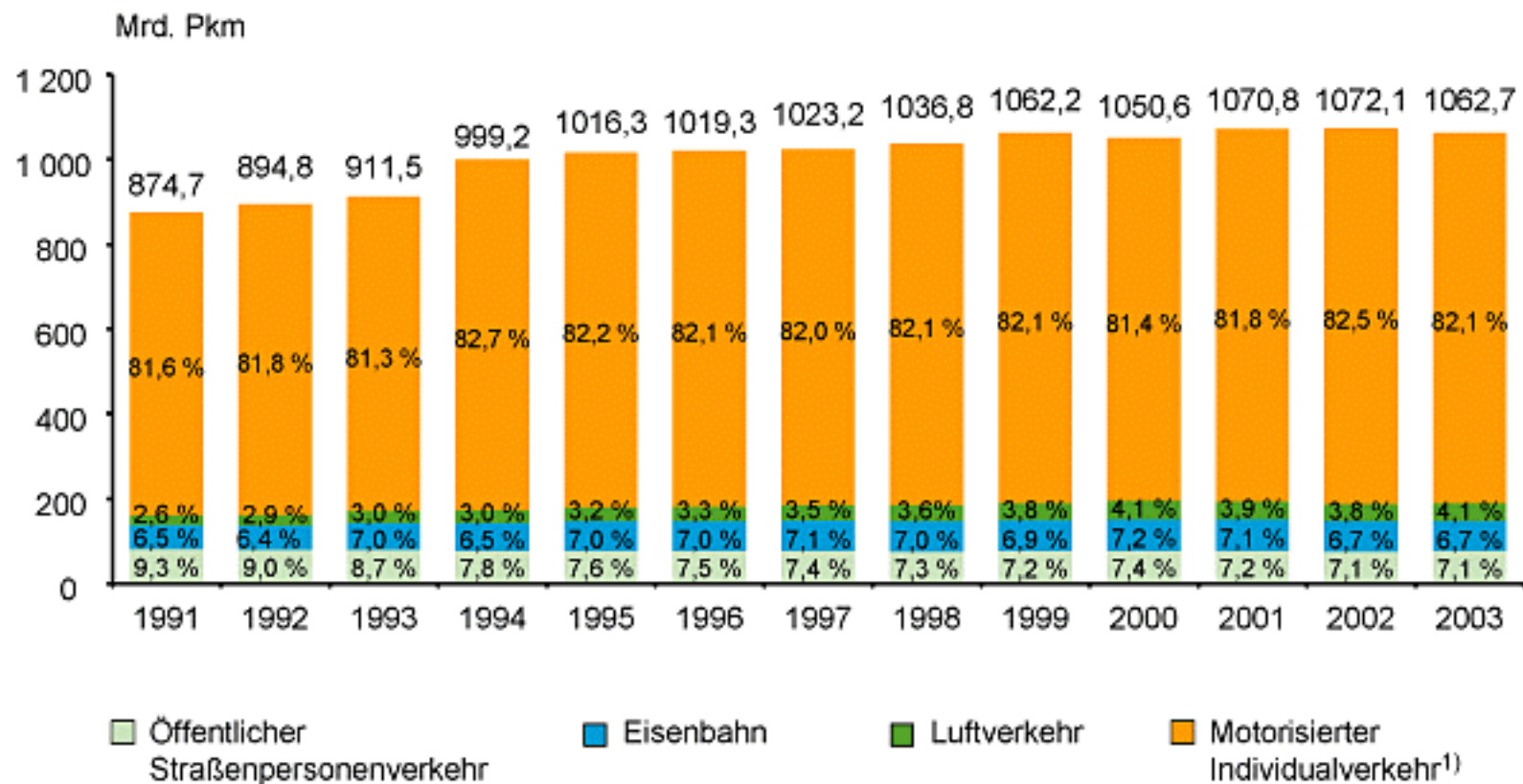
- **Rückbauten im Schienennetz** seit Bahnreform 1994:
 - 6.257 km Gleise
 - 58.616 Weichen/Kreuzungen
 - 7.719 Privat-Gleichanschlüsse

*Quelle: Memorandum von K.D. Bodack, 15.10.2007
(errechnet aus "Daten und Fakten" der DB 19994/5 und 2006)*

und das Ergebnis:

Bahn in Deutschland	1990	2005
Streckennetz (km)	40.000	34.000
Anz. Mitarbeiter	470.000	280.000
Verkehrsanteil (%)	6,5	6,7 (2003)

Anteile der Verkehrsträger an der Personenverkehrsleistung

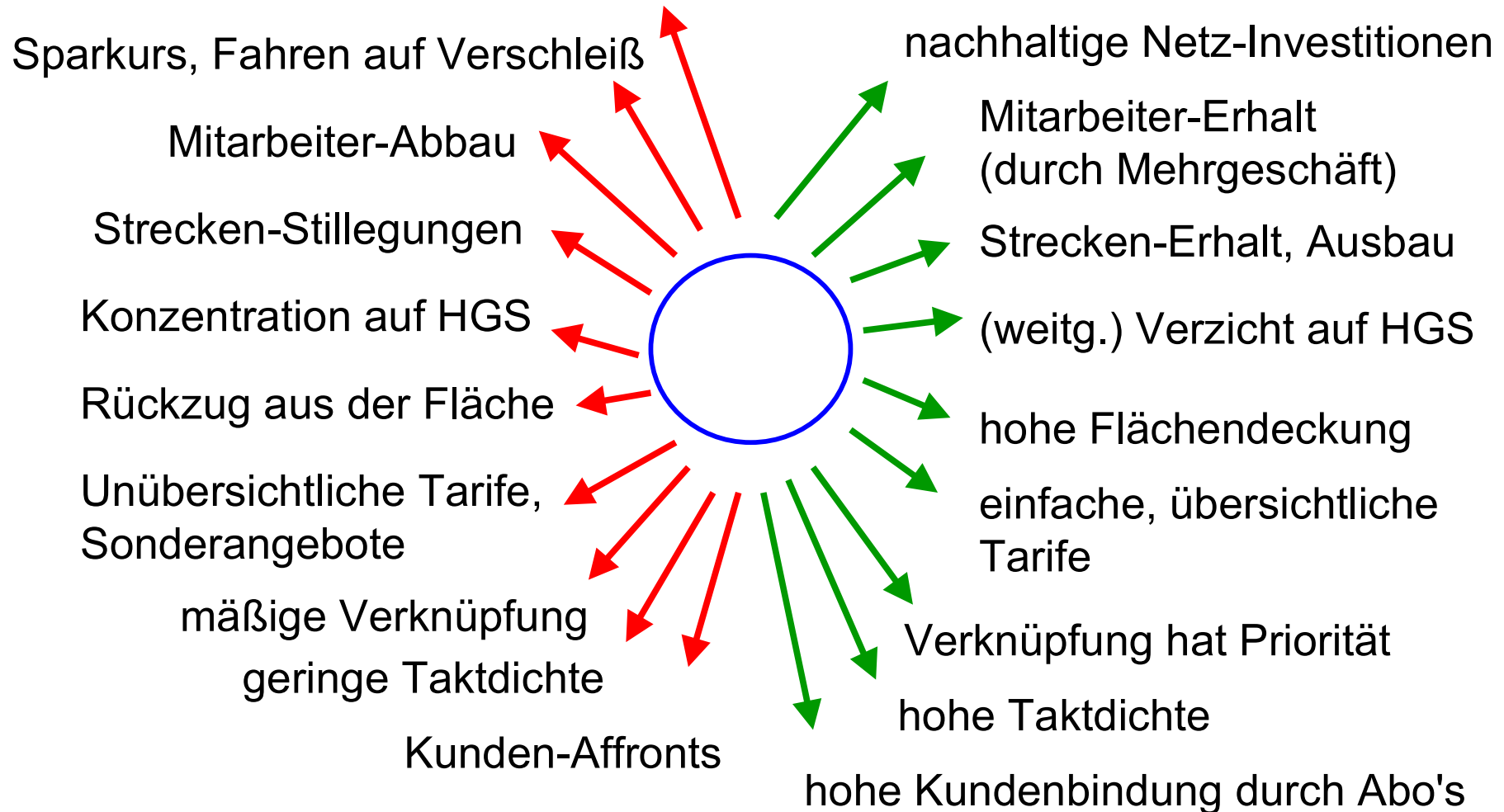


¹⁾ ab 1994 veränderte Methodik, die zu höheren Verkehrsleistungen führt

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2004/2005, November 2004

Quo vadis – Bahnen?

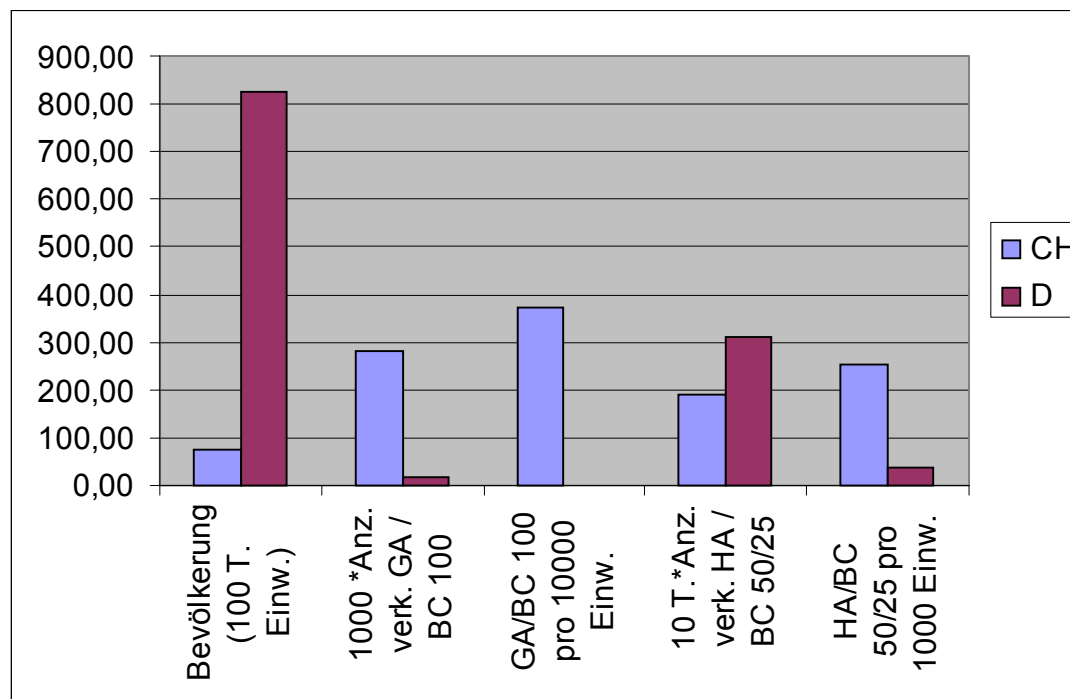
Investitionen in Bahn-fremde Sparten



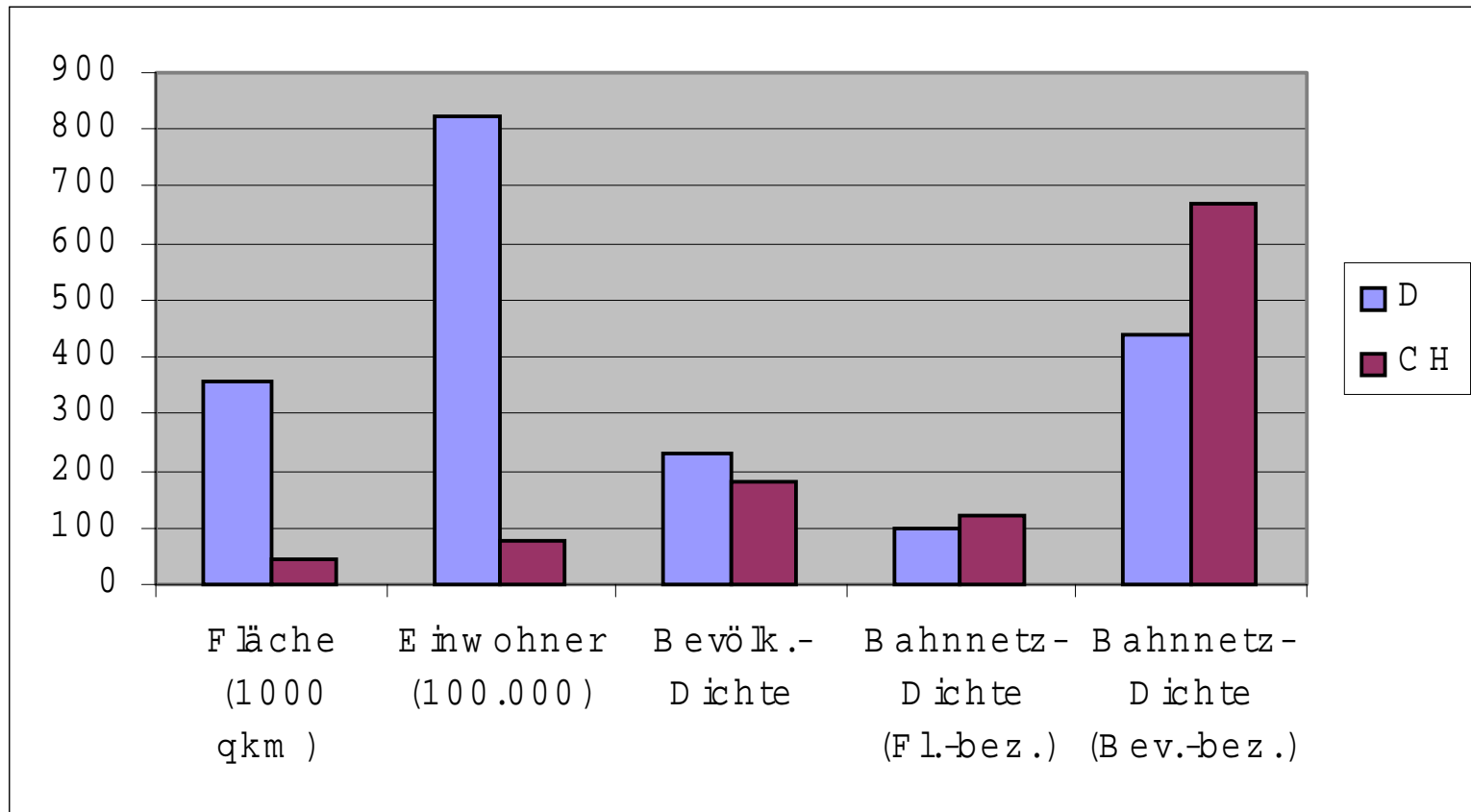
Früchte der Schweizer Bahnpolitik

Land	km/Einw u. Jahr
Schweiz	1751
Weißrussland	1344
Frankreich	1203
Russland	1080
Österreich	1008
Dänemark	999
Niederlande	855
Deutschland	842
Italien	811
Großbritannien	695

Land	CH	D
Bevölkerung (M io. Einw.)	7 500 000	82 500 000
Anz. verkaufte GA / BC 100	280.000	15.000
GA / BC 100 pro 1000 Einw.	37,33	0,18
Anz. verkaufte HA / BC 50/25	1.900.000	3.100.000
HA / BC 50/25 pro 1000 Einw.	253,33	37,58



Vergleich der Bahnnetze



Eine Alternativ-Strategie zur Börsenbahn

- Erhalt / Ausbau des Streckennetzes
- Netz-Investitionen in Knoten und Engpässe
- Verknüpfung hat Priorität
- Hochgeschwindigkeitsstrecken nur noch wo notwendig und durch ITF-Bedarf gerechtfertigt
- hohe Flächendeckung, Strecken-Reaktivierungen
- hohe Taktdichte
- einfache, übersichtliche Tarife
- hohe Kundenbindung durch Abo's
- kein weiterer Mitarbeiter-Abbau, Personal-Aufstockung nach Aufschwung durch Mehrgeschäft)

Zukunfts-Programm **BB 2020***

- bis 2020: Pro Person und Jahr **2000 km** Bahnfahrt (z. Zt. ca. **800**)**
- ICE/IC-Verkehr flächendeckend im Stunden-/ Halbstundentakt
- **20** neue Linien im mittleren Fernverkehr (~ InterRegio) im Stundentakt
- **6000 km** Strecken-Reaktivierung, keine Stilllegung, d.h. **40.000 km** Netz
- Nicht weiter als **10 km** zur nächsten Bahnstation, max. **60 Min.** bis zum nächsten Zug
- Integraler Taktfahrplan Deutschland-weit
- einfache, übersichtliche, durchgehende Tarife (einschl. Nah- und Ortsverkehre)
- Abo's: **3 Mio.** BC 100 (jetzt: **15000**), **20 Mio.** BC 25/50 (jetzt **3 Mio.**)**
- **300 000** Bahn-Mitarbeiter

***: BB = Bürger-Bahn oder Bessere Bahn**

****:** Zahlen hochgerechnet aus den Schweizer Zahlen 2005,
in D incl. einzuführender Länder-Abonnements

Bahn-Ausbau: Notwendige Begleitmaßnahmen

- **Beispiel Schweiz:**

- . "Bahn 2000" benötigte 45 km Neubaustrecke und ca. 130 weitere Bauprojekte zur Netzbeschleunigung, z.B. an Ein- und Ausfahrten für Knoten.

- . Anteil der NBS an den Gesamt-Investitionen: ca. 30 %.

- **Beispiel Deutschland:**

- . Neue Schnellstrecken enden meist an Nadelöhren (Bsp.: Köln – Frankfurt, München – Nürnberg)

- **Notwendig:**

Ausbauprogramm für deutsche Bahnknoten.

Beispiele: Frankfurt, Köln, Nürnberg, Stuttgart (*Kopfbahnhof* 21)

Finanzielle Perspektiven: Einige Fakten und Zahlen

- **Investitionen:**

- . Bund & DB investieren jährlich ca. 2.5 Mrd. Euro in das (bestehende) Schienennetz
- . Nahverkehrsmittel gehen an die Länder, ggw. auf 6.7 Mrd €/Jahr abgesenkt
- . Neubaustrecken durch staatl. Baukostenzuschüsse finanziert, ggw. ca. 2 Mrd €/ Jahr

- **Gewinn/Verlust, Transaktionen**

- . ausgewiesener Gewinn (DB-GB 2006): **1.7 Mrd** € (aber ohne bilanzierte Bundeszuschüsse!)
- . aufgekauft: z.Zt. 31 Logistik-Unternehmen mit **12.4 Mrd** € Umsatz (z. Vgl.: Railon mit **3.5 Mrd.** €)
- . verkauft: SCANLINES (Ostsee-Fährverkehr), AURELIS (Immobilien-Tochter) – zus. 2 Mrd. Erlös

Quelle: Memorandum von K.D. Bodack, 15.10.2007

Finanzielle Perspektiven für **BB 2020**

- **Beispiel Schweiz:**

- . Kosten für *Bahn 2000*-Programm: 6 Mrd sfr \cong 4 Mrd. Euro

- **Beispiel Deutschland:**

- . Ausbauprogramm benötigt ca. 15-20 Mrd. Euro

- **Mögliche Finanzierung:**

- . *Verkauf* nicht bahn-affiner Beteiligungen (Bax Global, Hong Kong, Schenker Logistik-Sparte, ..)

- . *Verzicht* auf unnötige Prestigeprojekte (HGS Nürnberg-Erfurt, Transrapid, Stuttgart 21, ..)

- . *Re-Investition* von Gewinnen (statt Ausschüttung an Anleger)

- . *Durchforsten* der Investitionsplanung, Priorität auf *gezielten Ausbau* (wo notwendig für ITF)

- . *Bürger-Anleihen*, ggf. mit Sonder-Anreizen für Bahnkunden

Rechtsform und gesetzlicher Auftrag

- Gegenwärtige Rechtsform ist im Großen und Ganzen i.O.
- GG § 87 schreibt Gesetz zur Regelung des Fernverkehrs vor – steht seit 13 Jahren aus!
- *Fernverkehrs*bedarf muss (politisch) festgestellt und gesetzlich festgeschrieben werden.
- Unabhängige staatliche Behörde ("*Aufgabenträger*") nimmt Bestellungen des Bundes und ggf. der Länder entgegen, vergibt Aufträge bzw. schreibt diese aus (analog zur Regelung des Nahverkehrs in den Bundesländern).
- Behörde setzt Rahmenbedingungen, regelt Trassenpreise, sichert durchgängige Tarife und abgestimmte Fahrpläne.
- *Netz und Betrieb* können buchhalterisch getrennt werden (= Status quo), sind aber kooperierende Unternehmen in öffentlicher Hand (⇒ Synergieeffekte)

InterRegio-Verkehr

- in Deutschland erfunden (seit 1988, Höhepunkt 1998 mit 24 Linien)
- in der Schweiz erfolgreich kopiert (außer Design). IR bildet "Herzstück" des Fahrplans
- In D ab 1998 diskreditiert und aus politischen Gründen abgeschafft.
- Bis heute eine der schmerzlichsten Lücken im DB-Angebot
- *Qu.-Merkmale*: schnell (Neigetechnik!), mehr Halte als IC, bequem, Fahrrad-Mitnahme, Bord-Bistro, Kinderabteil, mittel-lange Laufwege, möglichst im Stundentakt, verknüpft mit IC- *und* Regionalverkehr
- *IR-Renaissance ist möglich !!*
Mögliche Linien für einen *sofortigen Neubeginn*
⇒ vgl. Vorschlag Bodack / Hesse / Monheim 8/03

Beispiel für IR-Lücken-Misere: Region Sachsen / Franken

Fazit

- **Bahn-Akzeptanz** ist in der Schweiz ca. 2-10 mal höher
= Ergebnis einer 20-jährigen konsequenten, *Konzept-geleiteten* Bahn- und Verkehrspolitik
- **Was müsste man in Deutschland tun?**
 - *Prioritäten* ändern: Kunde vor Investor, Fläche vor Korridor
 - *Bahn-Konzept* entwickeln und konsequent ausführen, Planungs-Grundlage: ITF (**Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur!**)
 - *Mehr Netz für weniger Geld*: Verzicht auf nutzlose Prestige-Projekte, 100 kleine Maßnahmen anstatt 2-3 großer
 - Klare *Zuständigkeiten* und *Aufgabenverteilungen* schaffen (Bestellerprinzip) – auch im Fernverkehr
 - 12-Jahres- *Investitionsprogramm BB 2020* – aus Verkäufen, Einsparungen und Bürgeranleihen finanziert.

Ceterum censeo ...

- **Größtes Hindernis für eine konstruktive Bahnpolitik in D:**

⇒ der geplante **"Börsengang"**

Beispiele **destruktiver Bahnpolitik:**

. PEP (2002), IR-Abschaffung, Sparkurs und Investitions-Stau, Flächen-Rückzug ...

- **Börsengang-Logik:**

. *"Netz und Betrieb müssen beisammen bleiben!"* (Mehdorn, Wiesheu u.a.)

. *"Das Netz soll beim Staat bleiben!"* (mehrheitliche CDU-/FDP-/GRÜ-Position)

Beides ist richtig! ⇒ logische Folgerung ?

„Klar ist, dass der Bund Eigentümer der SBB bleibt und dass eine generelle Kapitalmarktfähigkeit mit Börsengang nicht angestrebt wird. Die SBB bleibt also eine Bürgerbahn.“

(Walter Moser, Beauftragter der SBB für internationale Beziehungen)

Mehr dazu: www.DeineBahn.de und www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de

Literaturhinweise

[Bodack 05] K.-D. Bodack: "InterRegio - die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems. EK-Verlag 2005

[Hesse 00] W. Hesse: Konzept für ein System von Bahn-Netzknoten in Süddeutschland. Eisenbahn-Revue International, Heft 5/2000, S. 236-239, Minirex-Verlag, Luzern 2000

[Hesse 02] W. Hesse: Hochgeschwindigkeit und ihre Folgen - das Beispiel München - Nürnberg. Proc. Kongress "Mehr Züge für das Land" - Bürgerbahn statt Börsenbahn. Kassel, März 2002

[Hesse 04] W. Hesse: Verpasste Knoten - verpatzte Knoten - ein kritischer Blick auf die Netz- und Fahrplangestaltung der DB. In: Der Fahrgast – ProBahn Zeitung 3/04, S. 20-25 (2004)

[Hesse 06] W. Hesse: Deutsche Spinne oder Schweizer Netz - Netz- und Fahrplankentwicklungen im Vergleich. In: Eisenbahn-Revue International 2/2006, S. 98-102 (2006)

[Kräuchli 05] Ch. Kräuchli, U. Stöckli: Mehr Zug für die Schweiz – Die Bahn-2000-Story AS-Verlag 2005

[Litra 05] Litra-Pressedienst: Schweizerinnen und Schweizer fahren mit der Bahn europaweit am weitesten. http://www.litra.ch/Ausw_D/PD/J2005/PD0503_1.htm (2005)

[Spillmann 04] H.J. Spillmann: 160 Kilometer Fahrbahn für den Angebotsausbau. Eisenbahn Revue International 12/2004, S. 537-548, Minirex -Verlag Luzern 2004

[Zängl 2001] W. Zängl: Mit Hochgeschwindigkeit in die Bahnpleite. Bund Naturschutz Forschung Nr. 6, Sept. 2001, BN in Bayern 2001