

# **Perspektiven für die Deutsche Bahn nach dem Tiefensee-Gesetz**

Kassel, 1.11. 2007

**Wolfgang Hesse, Universität Marburg**  
email: [hesse@informatik.uni-marburg.de](mailto: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

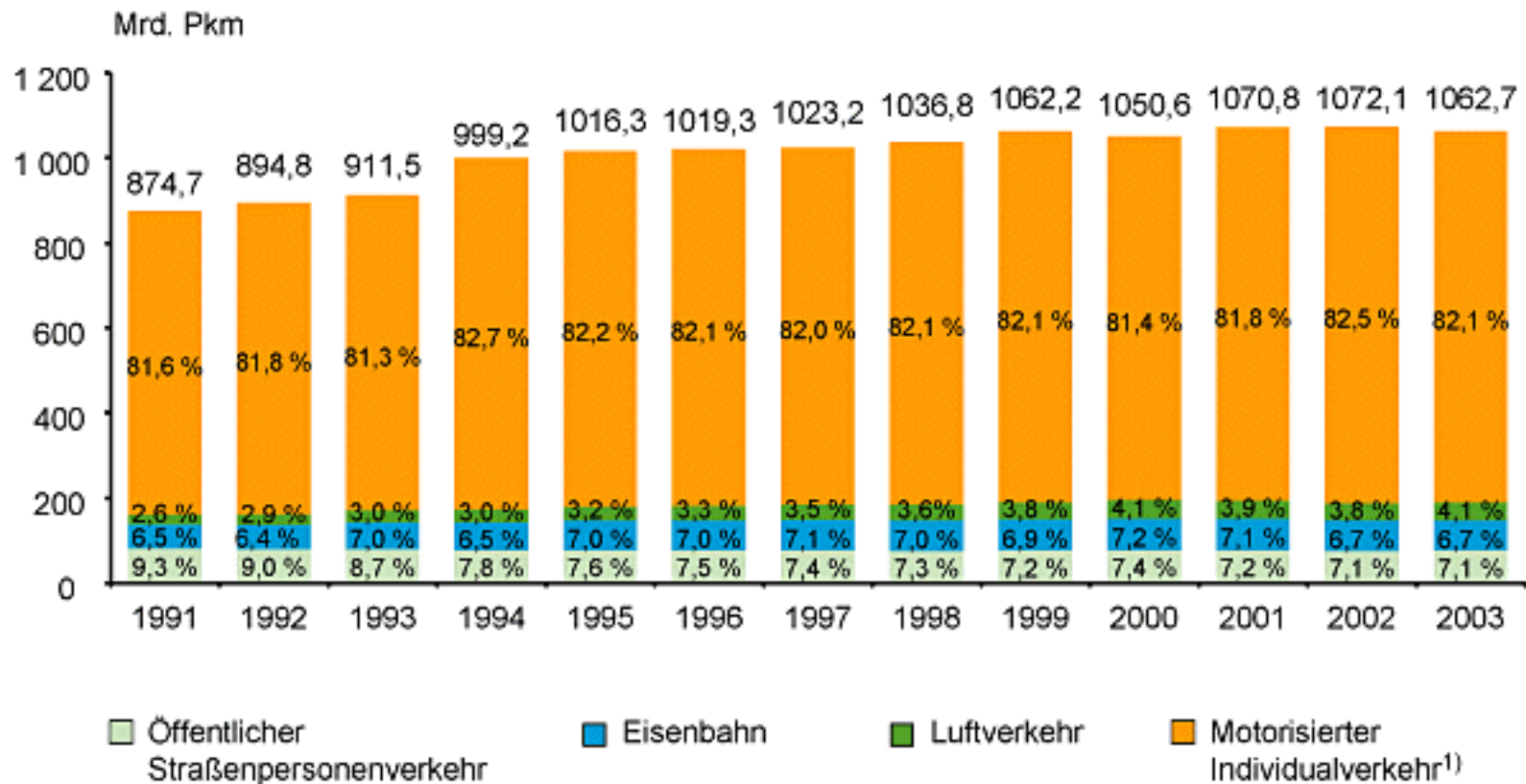
- **Rückbauten im Schienennetz** seit Bahnreform 1994:
  - 6.257 km Gleise
  - 58.616 Weichen/Kreuzungen
  - 7.719 Privat-Gleichanschlüsse

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

### ***und das Ergebnis:***

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

### Anteile der Verkehrsträger an der Personenverkehrsleistung

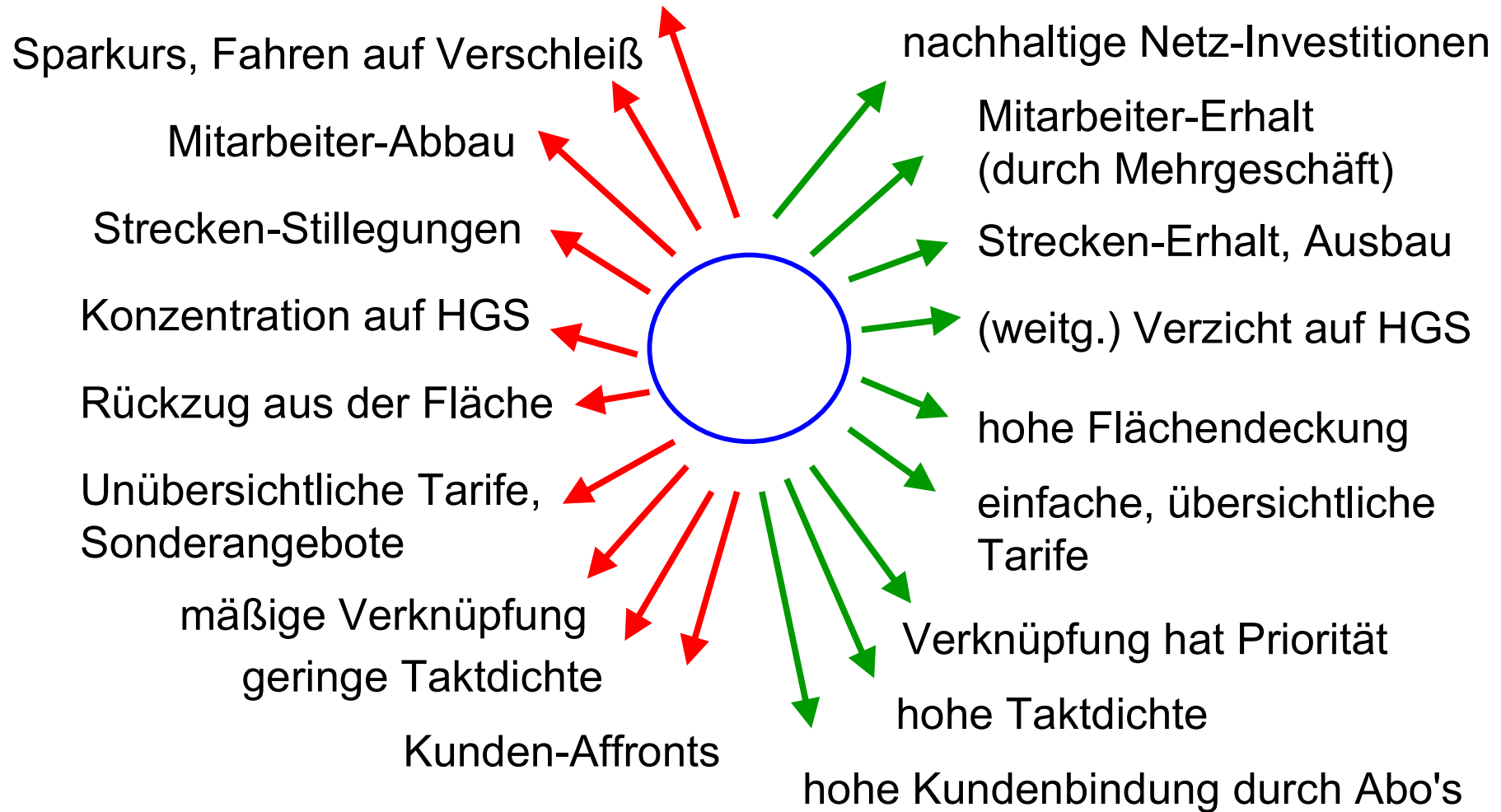


<sup>1)</sup> ab 1994 veränderte Methodik, die zu höheren Verkehrsleistungen führt

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

# Quo vadis – Bahnen?

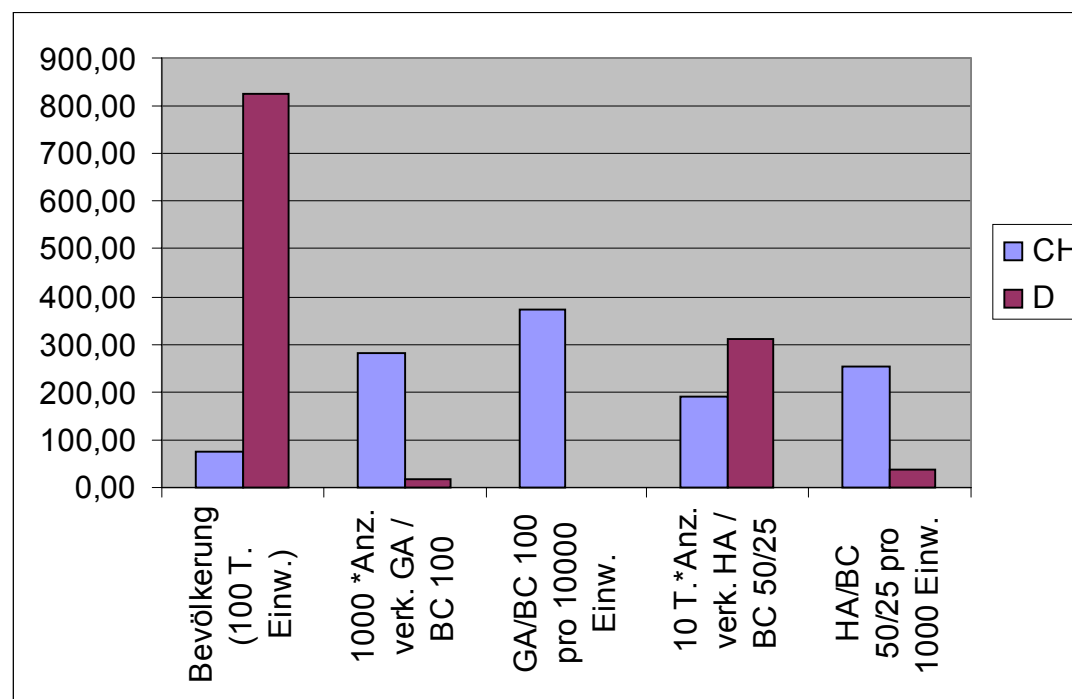
Investitionen in Bahn-fremde Sparten



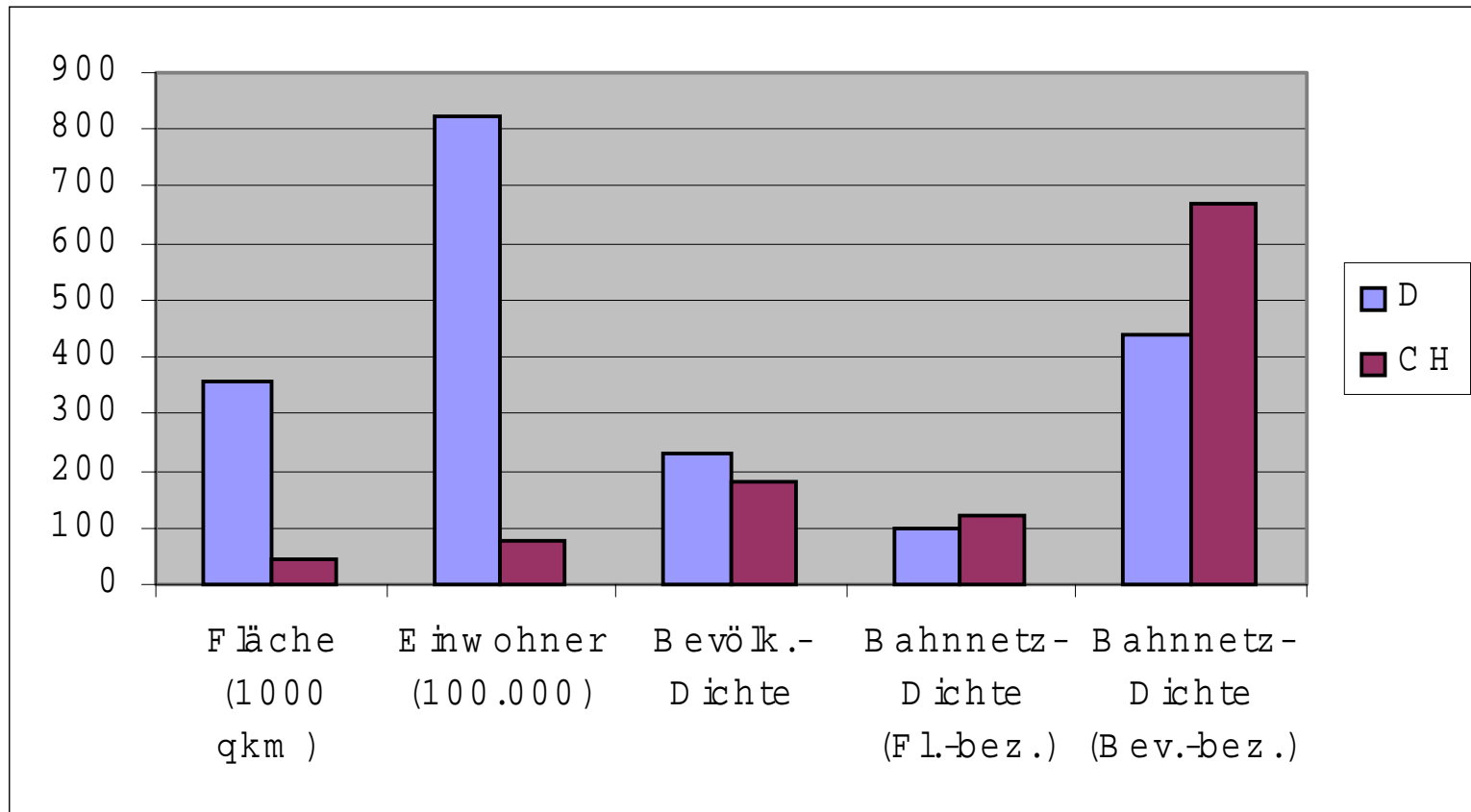
## Früchte der Schweizer Bahnpolitik

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

Land	CH	D
Bevölkerung (M io. Einw.)	7 500 000	82 500 000
Anz. verkaufte GA / BC 100	<b>280.000</b>	<b>15.000</b>
GA / BC 100 pro 1000 Einw.	37,33	0,18
Anz. verkaufte HA / BC 50/25	<b>1.900.000</b>	<b>3.100.000</b>
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](http://www.DeineBahn.de) und [www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de](http://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](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