



Erwartungen und Erreichtes der Bahnreform

von Prof. Karl-Dieter Bodack

1. Entwicklung des Netzes

Die folgenden Daten kennzeichnen die Entwicklung des Netzes der DB AG¹:

	1994	2009	Abbau
Betriebslänge (km)	40.385	33.721	-6.665
Länge der Gleise (km)	78.073	63.914	-14.159
Weichen, Kreuzungen	131.968	67.157	-64.811
Privatgleisanschlüsse	11.742	3.726	-8.018

Binnen 15 Jahren wurden damit von der DB AG abgebaut:

16,5% der Länge des Netzes

18,1% der Länge aller Gleise,

49,1% aller Weichen und Kreuzungen,

68,3% aller Privatgleisanschlüsse.

Diese Reduktionen veränderten substantiell die Qualität:

- etwa zwei Drittel der Unternehmen, die Gleisanschlüsse hatten, wurden vom Schienennetz abgehängt – obwohl viele der Gleisanschlüsse unter Einsatz öffentlicher Mittel Jahrzehnte zuvor erst geschaffen worden waren;
- Die Leistungsfähigkeit des Netzes ist reduziert, da weniger Ausweich- und Kreuzungsstellen verfügbar sind;
- Die Fahrplangestaltung wird erschwert, da weniger Stellen für Kreuzungen und Überholungen vorhanden sind;
- Die Fahr- und Reisegeschwindigkeiten werden tendenziell verlängert, da wegen Engpässen Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen;
- Güterverkehre benötigen oft längere Fahrzeiten, da weniger Fahrplantrassen gibt und weil Überholungen und Kreuzungen an weniger Stellen möglich sind;
- Der Netzzugang für andere Bahnunternehmen wird erschwert;
- Die Pünktlichkeit wird verschlechtert, da bei Zugverspätungen weniger Ausweichmöglichkeiten existieren und Verspätungen auf andere Züge wirken;
- Die Zuverlässigkeit bei Witterungseinflüssen und Störungen wird reduziert, da es weniger alternative Fahrmöglichkeiten gibt;
- Instandhaltungsarbeiten erfordern länger dauernde Sperrungen von längeren Streckenabschnitten und beeinträchtigen daher den Zugverkehr stärker.

Diese gravierenden, von vielen Politikern, Beteiligten, Unternehmen und Kunden immer wieder artikulierten Nachteile nimmt die DB AG offensichtlich deswegen in Kauf, weil sie mit dieser Strategie die Instandhaltungskosten vermindern kann.²

¹ Quelle: Deutsche Bahn Daten und Fakten 1994 und 2009, verschiedene Veröffentlichungen zeigen geringe Differenzen

² Massiver Rückbau des Schienennetzes seit Beginn der Bahnreform, Presseverlautbarung des Netzwerks Privatbahnen vom 2.10.2007, www.privatbahnen.com

2. Die Qualität des Netzes

Der Erhaltungs- und Ausbauzustand des Netzes wird vielfach kritisiert:

- Von Kunden und Fahrgastverbänden wird kritisiert, dass in den letzten Jahren Verspätungen und versäumte Anschlüsse zugenommen haben;
- Der Bundesrechnungshof behauptete Sicherheitsmängel;
- Das Netzwerk Privatbahnen und die BAG SPNV kritisieren die Langsamfahrstellen, in denen sie die Folgen mangelhafter Instandhaltung sehen.

Obwohl der Bund seit der Bahnreform im Durchschnitt 3,8 Mrd. Euro pro Jahr für Investitionen in das Netz zur Verfügung gestellt hat³, nahmen die Betriebsqualität und die Leistungsfähigkeit offensichtlich ab. Abgesehen von längeren Fahrzeiten und relativ häufigen Verspätungen zeigen die hohe Anzahl und die Länge der „Langsamfahrstellen“ Mängel des Netzes.

In einem Bericht des Netzwerks Privatbahnen⁴ werden allein in Baden-Württemberg und Bayern in der 30. Kalenderwoche 2006 365 Langsamfahrstellen mit einer Gesamtlänge von 295 km aufgelistet. Im Vergleich mit den Jahren 2004 und 2005 wird festgestellt, dass nur etwa die Hälfte aller Langsamfahrstellen binnen 6 Monaten behoben wurde und dass etwa ein Drittel länger als ein Jahr existiert. Des Weiteren wird die Schlussfolgerung gezogen, dass 41, möglicherweise sogar 79 Langsamfahrstellen zu regelmäßigen Geschwindigkeitsreduzierungen umgewandelt, damit de facto sanktioniert und zu Restriktionen in der Leistungsfähigkeit wurden.

Das Primon Gutachten bemerkt zur aktuellen Finanzierung des Netzes durch Bundesmittel: „Im Bereich der Instandhaltung, für deren Finanzierung die DB AG heute selbst verantwortlich ist, fehlt heute ein Anreiz zur gesamtwirtschaftlichen Optimierung. Derzeit besteht der Anreiz, die Instandhaltung auf Kosten kürzerer Lebensdauer der Anlagen zu minimieren, da zwangsläufig umfangreicher notwendig werdender Ersatzinvestitionen vom Bund finanziert werden.“

Bei einem realen Anlagevermögen von 100 bis 120 Mrd. Euro und einer mittleren Nutzungsdauer von 30 Jahren ergibt sich ein jährlicher Erneuerungsbedarf für den Ist-Zustand von 3,3 bis 4 Mrd. Euro. Soll das Netz ausgebaut werden, so erscheinen pro Jahr wenigstens 6...7 Mrd. Euro notwendig. Die avisierten 2,5 Mrd. Euro, die der Bund für die kommenden Jahre vereinbaren will, reichen dazu bei weitem nicht aus; die DB AG will/kann aus den erhaltenen Trassenentgelten keine substanziellen Beiträge leisten.

Hier muss der Bund seiner Verantwortung gerecht werden, indem er

- die Mittel für die Netzerhaltung und –ertüchtigung wesentlich erhöht,
- die Mittelverwendung nach politischen Zielvorgaben steuert und überwacht.

³ Booz, Allan, Hamilton: Primon Gutachten, Seite 74 bzw. 142

⁴ Netzwerk Privatbahnen: Bericht Langsamfahrstellen im La-Bereich Süd... vom 22.12.2006

3. Kosten der Großbauvorhaben

In einem Gutachten von Vieregg und Rößler GmbH⁵ werden die veranschlagten Kosten von sieben Großvorhaben, die die DB AG plant, mit denen von kostengünstigeren Varianten verglichen. In Bezug auf die Vorhaben:

- ABS Dresden – Berlin
- NBS/ABS Erfurt – Halle –Leipzig
- ABS/NBS Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt
- Stuttgart 21 mit NBS Stuttgart – Wendlingen
- NBS Wendlingen – Ulm
- Zweiter S-Bahn-Tunnel München
- Transrapid München Hbf - Flughafen

kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich

- die veranschlagten Kosten von 13,0 Mrd. Euro auf real 24,7 Mrd. Euro steigen werden,
- alternative Planungen nur 6,1 Mrd. Euro erfordern würden, dass also ein Volumen von 18,6 Mrd. Euro einsparbar sein könnte.

Dabei fällt auf, dass

- die DB AG offensichtlich die Kosten der Realisierung systematisch zu niedrig ansetzt – dies wird bestätigt durch die massiven Kostensteigerungen der realisierten Neubauprojekte,
- es offensichtlich für jedes Vorhaben kostengünstigere Alternativen gibt, die die DB AG ignoriert oder verwirft.

Insgesamt handelt es sich nach den Abschätzungen von Vieregg und Rößler um ein strittiges Finanzvolumen bei den betrachteten sieben Projekten von 18,6 Milliarden Euro: Ein Volumen, das es rechtfertigen würde, auf Realisierbarkeit geprüft zu werden. Möglicherweise hat die DB AG als planendes Unternehmen und als Nutznießer der Anlagen wenig Interesse an kostengünstigeren Varianten, da aufwendigere Maßnahmen ihre Einnahmen erhöhen.

Durch die Insolvenz von „Metronet“ (der Instandhaltungsgesellschaft eines Teils des Londoner U-Bahn-Netzes) wurde offenbar, dass innerhalb eines „integrierten Konzerns“ Aufträge zu überhöhten Preisen vergeben werden: Damit lassen sich die die Gewinne der Beteiligten steigern.⁶

Dieses Risiko muss auch für den integrierten Konzern „DB AG“ gesehen werden: Werden doch Teile öffentlich finanzierter Bauarbeiten des Netzes im Konzern geleistet bzw. an konzerneigene Tochtergesellschaften vergeben. Das Primon-Gutachten (S. 142) stellt fest: „Aufgrund der Beschäftigungsnotwendigkeit...führt die DB AG im Vergleich zu anderen europäischen Eisenbahnen einen überdurchschnittlichen Anteil an Leistungen selbst durch“.

⁵ Vieregg - Rößler GmbH: Einsparpotenziale durch eine Modifikation der Planung, München, Juli 2006. Für das Projekt Transrapid wurde darin eine Kostensteigerung von 1,6 Mrd. Euro auf 3,6 Mrd. Euro ermittelt: Das hat sich inzwischen bestätigt!

⁶ Lehren für Deutschland: Geldverschiebung im integrierten Konzern, Der Fahrgast, Pro Bahn Zeitung Heft 4, 2007

4. Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Baukosten

Die DB AG veranschlagt im Juli 2010 dafür	2,9 Mrd. €
davon trägt das Land Baden-Württemberg	1,0 Mrd. €
der Bund hat zugesagt	1,1 Mrd. €

Die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt kostete etwa 3 Mrd. €, hat 27 km Tunnelstrecken mit 2,8 Mio Kubikmetern Rohbauvolumen. Legt man die von der DB genannten Gesamtkosten um, so kostete ein Streckenkilometer im Freien etwa 12 Mio. €, ein Tunnelkubikmeter etwa 840 €.

Damit ergeben sich für die NBS Wendlingen – Ulm:	
für die geplanten 32 km Strecke im Freien	384 Mio. €
für die geplanten 4,946 Mio Kubikmeter Tunnel	4.155 Mio. €
Preissteigerungen für 12 Jahre spätere Bauzeit 15%	681 Mio. €
Kosten mit realistischen Werten der DB AG	5,2 Mrd. €

Wer trägt die die Mehrkosten von voraussichtlich 2,3 Mrd. €?

Der Bund müsste statt 1,1 Mrd. € (derzeit geplant) dann 4,2 Mrd. € aufwenden!

Jahreskosten

Die Folgekosten können mit den folgenden Daten abgeschätzt werden:

Als jährlich wiederkehrende Kosten müssen für Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung mindestens 6% veranschlagt werden,

das ergibt Mehrkosten von etwa 310 Mio €/Jahr.

Die DB spart je Zugfahrt etwa 25 Minuten = 0,42 Std Fahrzeit. Im Jahr sind es 6 Züge/Std x 0,42 Std/Zug x 18 Std/Tag x 365 Tage/Jahr = 16.556 Zugstunden. Kostet eine Zugstunde im Mittel 2500 Euro, so ergeben sich

Einsparungen von etwa 40 Mio €/Jahr.

Auf der NBS können nach aktuellen Fahrplanentwürfen drei Personenzüge je Stunde und Richtung fahren, ein Güterverkehr wird nicht stattfinden, da die Strecke steiler, höher und teurer ist als die jetzigen Strecken.

Reisen je Zug durchschnittlich 250 Fahrgäste, so leistet die NBS

6 Züge/Std x 250 P/Zug x 18 Std/Tag x 365 Tage/Jahr = 10 Mio Personen/Jahr

Darin könnten 2 Mio neue Fahrgäste sein. Erlöst die DB AG durchschnittlich

20 Euro/Fahrt, so erreicht sie Mehrerlöse von 40 Mio €/Jahr.

Bei einem Mehrpreis von durchschnittlich 1,25 Euro je Fahrt

erlöst sie zusätzlich 8 Mio P/Jahr x 1,25 Euro/P = 10 Mio €/Jahr.

Es verbleiben ungedeckte Kosten von etwa 220 Millionen Euro/Jahr, entsprechend 22 Euro je Fahrt, die jährlich wiederkehrend aus Steuergeldern aufgebracht werden müssen, vor allem vom Bund für Zinsen und für die Instandhaltung der Infrastruktur, vom Land für erhöhte Trassenpreise bei der Bestellung der Nahverkehrszüge.

4. Vergleich mit der Schweiz

Die folgenden Daten entstammen der Statistik der UIC⁷ für das Jahr 2004:

	1000Zugkm	Mio. Pkm	Mio. Tkm	Pkm	Tkm
	<i>Netzkilometer</i>	<i>Netzkilometer</i>	<i>Netzkilometer</i>	<i>pro Einwohner</i>	<i>pro Einwohner</i>
DB AG	28,9	2,024	2,236	852	941
SBB	47,3	3,941	2,965	1672	1259
% SBB/DB	164%	195%	133%	196%	134%

Der Vergleich der Werte der SBB mit denen der DB AG zeigt, dass das Bahnnetz der Schweizerischen Bundesbahn offensichtlich weit leistungsfähiger ist als das der DB AG – obwohl die Schweiz nur wenige Neubaustrecken hat.

Auch die Bahnen der Nachbarländer Frankreich, Holland, Dänemark und Österreichs zeigen deutlich höhere Leistungen je Einwohner als die DB AG.

Weiterhin zeigen diese Werte, dass das Netz der DB AG, wenn es so qualifiziert ausgebaut und betrieben werden würde, wie das der Schweiz:

- etwa zwei Drittel mehr Zugkilometer leisten könnte,
- doppelt so hohe Leistungen im Personenverkehr und
- um ein Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr!

Die Privatisierungsbefürworter muss überraschen, dass es eine bundeseigene (Staats-) Bahn ist, die nahezu die doppelten Leistungen im Personenverkehr und um eine Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr schafft.

Dabei betragen die staatlichen Leistungen der Bundesregierung und der Länder/Kantone im Mittel der Jahre 1995 bis 2003:

in Deutschland: 7,0 cent/Personen-Tonnenkilometer

in der Schweiz: 2,4 cent/Personen-Tonnenkilometer

in der Schweiz damit nur 34% des deutschen Werts.⁸

Als Beispiel für eine gravierende Reduktion der Kapazität einer Strecke sei hier das Urteil des Verwaltungsgerichts Darmstadt vom 6.6.2007 angeführt:

Die DB will die stark belastete Hauptstrecke Darmstadt – Weinheim zurückbauen. Dies hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht genehmigt. Dagegen hatte die DB Netz AG geklagt: Das Verwaltungsgericht entschied, dass die DB AG die Kapazität der Strecke erhalten müsse.

⁷ Union International des Chemins de fer / Internationaler Eisenbahn-Verband, Paris. Alle Werte ohne die so genannten „Privatbahnen“, die in der Regel mehrheitlich den Kantonen gehören

⁸ Booz, Allan, Hamilton: Primon-Gutachten, Januar 2006, Seite 77

Dabei sind in den Werten für Deutschland die Mittel, die das Bundeseisenbahn-Vermögen erhält, und die Bedienung der Altschulden nicht enthalten.

5. Personenfernverkehr

Der Schienenpersonen-Fernverkehr erwirtschaftet nur eine geringe Rendite. Daher ist zu erwarten, dass Investoren die Fernverkehrs AG veranlassen, zugunsten höherer Rendite weniger gefragte Zugleistungen beseitigen. Die DB AG hat ja bereits das InterRegio-Netz aus diesem Grund liquidiert und nur teilweise durch IC- und ICE-Züge ersetzt.⁹ Dies spiegelt sich in den Daten:

DB Personenfernverkehr ¹⁰	1994	2009
Mio. Zugkilometer/Jahr	166	149
Mrd. Personenkilometer/Jahr	34,8	34,7
Mio. Reisende/Jahr	126	123

Da auf den zwischenzeitlich geschaffenen Neubaustrecken mehr Zugkilometer und mehr Personenkilometer geleistet werden, ist der Abbau und Rückgang der Leistungen außerhalb der Magistralen deutlich höher als die Differenz dieser Werte. In einem Gutachten der KCW ist dargestellt, dass bislang 23 Großstädte und Oberzentren den Fernverkehr verloren haben und nach einem Teilverkauf der Fernverkehrs AG voraussichtlich mindestens 15 weitere Städte vom Fernverkehrsnetz abgehängt werden.¹¹

Andere Verkehrsunternehmen werden in diesen Markt wegen der langfristigen Kapitalbindung für Züge und Werkstätten nicht einsteigen. Der einzige, deutschlandweit verkehrende private Anbieter, die Touristik-Union International (TUI), stellte mit Gründung der DB AG ihre „TUI Ferien-Express“-Züge ein.

In Großbritannien agieren private Bahnbetreiber nur, weil sie über das „Franchising“ der Strecken seitens des Staates vor Konkurrenz geschützt werden, in schwachen Relationen mit niedrigen Trassenentgelten unterstützt werden und mit 7-10-Jahres-Verträgen mittelfristig finanziell disponieren können.

Art. 87e Abs.4 des Grundgesetzes sieht eine Gewährleistung des Bundes auch für den Schienenpersonen-Fernverkehr vor. Sie ist nicht vorhanden, weil die im Grundgesetz geforderten gesetzlichen Regelungen fehlen. Sie sind dringend erforderlich, um den weiteren Abbau zu vermeiden und um wieder alle Ballungs- und Verdichtungsräume weiträumig zu verbinden.

Würden die Verbindungen wieder eingerichtet werden, die die DB AG seit ihrer Gründung oder seit dem Jahr 2000 abgebaut hat, könnten substanzielle Verkehrszuwächse erreicht werden: Das InterRegio-Netz hatte 1998 mit 68 Millionen Fahrgästen mehr Fahrgäste als die ICE-Züge und als die IC-Züge!

⁹ K.-D. Bodack: InterRegio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005, Neuauflage 2011.

¹⁰ Daten und Fakten der DB AG 1994/1995 und 2005, abgeglichen mit Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

¹¹ Gutachten der KCW Berlin, zitiert aus Süddeutsche Zeitung vom 9.4.2008