

Die Zukunft der Bahn – Perspektiven nach dem Privatisierungs-Debakel

Marburg, 7.4. 2008

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:

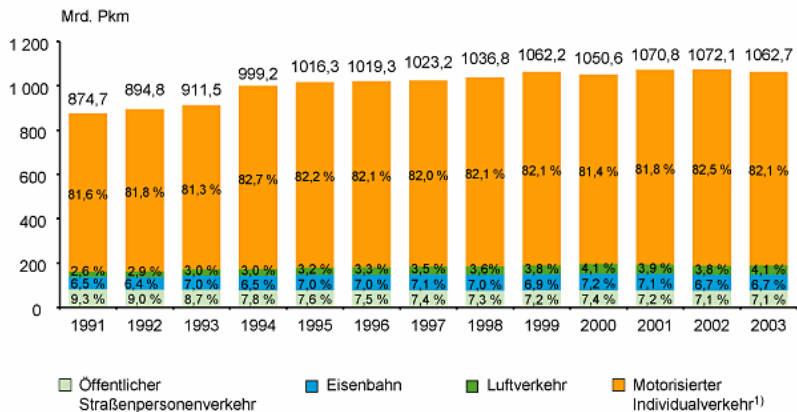
- 6.257 km Gleise
- 58.616 Weichen/Kreuzungen
- 7.719 Privat-Gleichanschlüsse

*Quelle: Memorandum von K.D. Bodack, 15.10.2007
(errechnet aus "Daten und Fakten" der DB 1999/4/5 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)

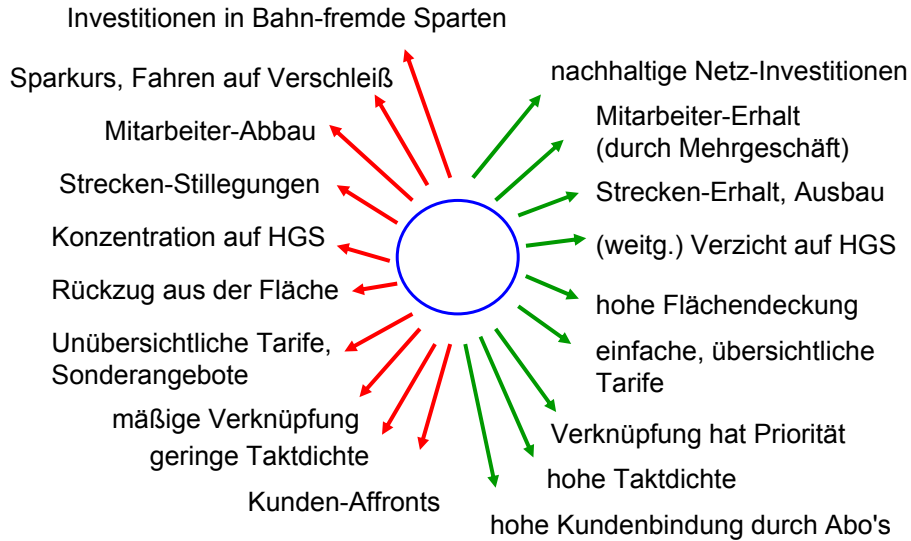
Anteile der Verkehrsträger an der Personenverkehrsleistung



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

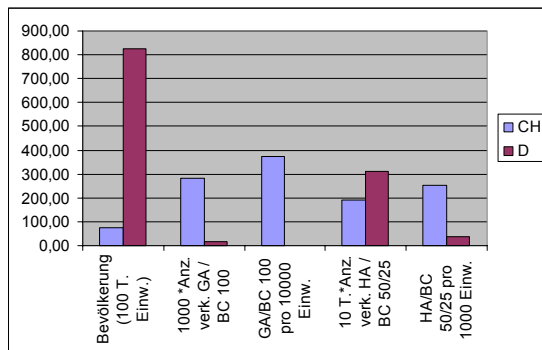
Quo vadis – Bahnen?



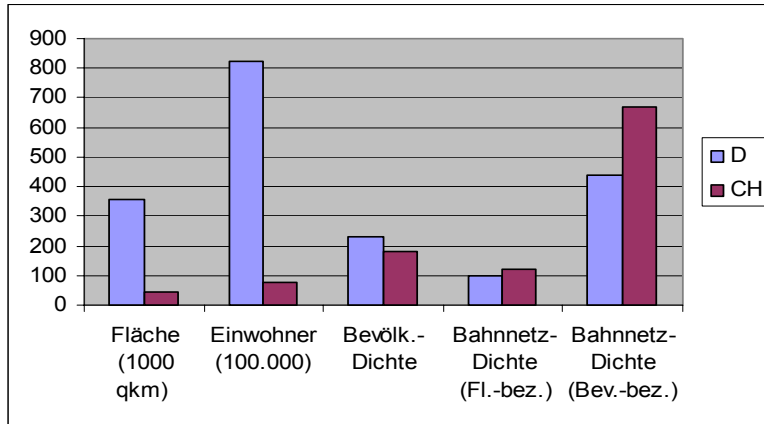
Früchte der Schweizer Bahnpolitik

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 (Mio. Einw.)	7500000	82500000
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



Ein deutsches Beispiel: Von **Frankenberg (Eder)** nach **Gütersloh**

Entfernung (Straße): 170 km

Entfernung (Bahn): 407 km

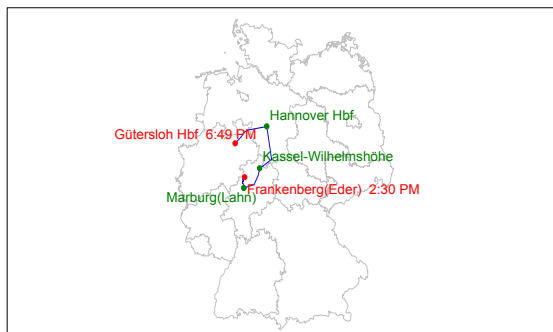
Umfwegfaktor: **2.39 (139 %)**

Schnellste Verbindung:

4:19 Std

3x umsteigen

Preis: 66,00 €



Mögliche Lösung:

Reaktivierung der Strecke Frankenberg - Brilon Wald - Paderborn

Deutscher Taktfahrplan: Ein Beispiel

ICE 855: Köln Hbf --> Berlin Ostbahnhof			ICE 787: Hamburg-Altona --> München Hbf		
Haltestelle	Ank.	Abf.	Haltestelle	Ank.	Abf.
Köln Hbf		7:49	Hamburg-Altona		9:51
Wuppertal Hbf	8:15	8:17	Hamburg Dammtor		9:59
Hagen Hbf	8:33	8:35	Hamburg Hbf		10:05
Hamm (Westf)	9:02	9:11	Hamburg-Harburg		10:16
Bielefeld Hbf	9:35	9:37	Hannover Hbf	11:23	11:26
Hannover Hbf	10:28	10:31	Göttingen	12:01	12:03
Wolfsburg	11:03	11:05	Kassel-Wilhelmshöhe	12:22	12:24
Berlin Zool. Garten	12:03		Fulda	12:53	12:55
Berlin Ostbahnhof	12:17		Würzburg Hbf	13:26	13:28
			Nürnberg Hbf	14:20	14:27
			Augsburg Hbf	15:32	15:34
			München-Pasing	16:02	
			München Hbf	16:12	

Deutscher Taktfahrplan: Ein Beispiel

ICE 855: Köln Hbf --> Berlin Ostbahnhof			ICE 787: Hamburg-Altona --> München Hbf		
Haltestelle	Ank.	Abf.	Haltestelle	Ank.	Abf.
Köln Hbf		7:49	Hamburg-Altona		9:51
Wuppertal Hbf	8:15	8:17	Hamburg Dammtor		9:59
Hagen Hbf	8:33	8:35	Hamburg Hbf		10:05
Hamm (Westf)	9:02	9:11	Hamburg-Harburg		10:16
Bielefeld Hbf	9:35	9:37	Hannover Hbf	11:23	11:26
Hannover Hbf	10:28	10:31	Göttingen	12:01	12:03
Wolfsburg	11:03	11:05	Kassel-Wilhelmshöhe	12:22	12:24
Berlin Zool. Garten	12:03		Fulda	12:53	12:55
Berlin Ostbahnhof	12:17		Würzburg Hbf	13:26	13:28
			Nürnberg Hbf	14:20	14:27
			Augsburg Hbf	15:32	15:34
			München-Pasing	16:02	
			München Hbf	16:12	

Eine Alternativ-Strategie zur Börsenbahn

- Erhalt / (Wieder-) Ausbau des Streckennetzes
- Netz-Investitionen in Knoten und Engpässe
- Verknüpfung hat Priorität
- Hochgeschwindigkeitsstrecken - nur wo notwendig und durch ITF-Bedarf gerechtfertigt
- hohe Flächendeckung, Strecken-Reaktivierungen
- hohe Taktichte
- 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)

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: Sachsen-Franken-"Magistrale" N - DD

Demnächst: "Hessen-Magistrale" F – GI – MR – KS (per Regionalzug!)

Finanzielle Perspektiven: Einige Fakten und Zahlen

• **Investitionen:**

. Bund & DB investieren jährlich ca. 2.5 Mrd. Euro in das (bestehende) Schienennetz

. Neubaustrecken durch staatl. Baukostenzuschüsse finanziert, ggw. ca. 1.5 Mrd €/ Jahr

. **Nahverkehrsmittel:** gehen an die Länder, ggw. auf 6.7 Mrd €/Jahr abgesenkt

• **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, Stuttgart 21, Transrapid, ..)

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

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

. **LKW-Maut** erhöhen, Kerosinsteuer, ...

. **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 (in Abstimmung mit den Ländern) entgegen, vergibt Aufträge bzw. schreibt diese aus (analog zur Regelung des Nahverkehrs in den Bundesländern).
- **Aufgabenträger** 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)

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, SPD-Position, 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

Nicht vergessen: Unterschreiben unter: www.DeineBahn.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-Netzknotten 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 Fahrplangentwicklungen 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