

# Rückschau: Deutsche Bahn

## Das Milliardengeschäft mit den Strecken



Gleisbauzug verlegt neue Bahnschwellen

(© NDR) Neue oder ausgebauten Bahnstrecken finanziert der Bund. Doch das Budget für den weiteren Ausbau des Schienennetzes in Deutschland ist ausgereizt. Mit dem bis 2015 eingeplanten Geld, immerhin noch ca. fünf bis sechs Milliarden Euro, können nicht einmal die schon laufenden Projekte finanziert werden, geschweige denn neue, wichtige Streckenverbindungen ausgebaut werden.

Bundesverkehrsminister Ramsauer selbst spricht von einer „dramatischen Finanzierungssituation“. Eine Situation, in die sich Politik und Bahn gemeinsam gebracht haben.

## Prestigeträchtig geht vor sinnvoll

Viele Verkehrsplaner und Wissenschaftler, die sich mit dem Ausbau des Schienenverkehrs in Deutschland beschäftigen, sind sich einig: Die Mittel werden nicht immer effizient eingesetzt. Wichtig für mehr Geschwindigkeit und mehr Platz auf der Schiene, auch für den Güterverkehr, wäre der Ausbau von überlasteten Strecken im Rheintal, bessere Verbindungen von den großen Seehäfen Hamburg und Bremen Richtung Süden und das Beseitigen von sogenannten Langsamfahrstellen rund um die Bahnknotenpunkte der großen Zentren Köln, Hamburg und dem Rhein-Main-Gebiet.

Statt diese Investitionen konsequent umzusetzen sind in den vergangenen 20 Jahren Milliarden in Hochgeschwindigkeitsstrecken des Personenfernverkehrs gesteckt worden. Und das nicht etwa durch flaches Gebiet, sondern überwiegend als Tunnelbauprojekte durch Mittelgebirge wie den Taunus oder die Schwäbische Alb.

Die teuersten Neubaustrecken waren:

Köln-Frankfurt – Eröffnung 2002 – 6,2 Milliarden €

Ingolstadt-Nürnberg – Eröffnung 2006 – 3 Milliarden €

Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig – gepl. Eröffnung 2017 – ca. 10 Milliarden

Stuttgart-Ulm – Bau gerade begonnen – geplant 2,9 Milliarden

## 3 Milliarden Euro – für ein bis zwei Züge die Stunde

Eines haben diese Strecken alle gemeinsam: Sie sind nur genehmigt worden, weil auf ihnen auch Güterzüge fahren sollten. Mit dieser Annahme wurde jeweils ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis errechnet. Schön gerechnet, wie der Vorsitzende des Bundestagsverkehrsausschusses, Anton Hofreiter von den Grünen sagt: „Es wurden Züge erfunden“. Tatsächlich fährt heute auf den Strecken Köln-Frankfurt und Ingolstadt-Nürnberg kein einziger Güterzug. Trotz der vielen Tunnel und Brücken sind die Steigungen dafür zu stark. Außerdem würden sich 300 km/h schnelle ICE und langsame Güterzüge behindern.

Fachleute gehen davon aus, dass es zwischen Stuttgart und Ulm und zwischen Nürnberg und Erfurt am Ende genauso sein wird. Wenn aber nur ICE-Züge die Strecken befahren, dann bedeutet das: Die gesamten Investitionen werden für gerade einmal ein bis zwei Züge pro Richtung und Stunde getätigt.

Nach einem Gutachten im Auftrag der Bundesregierung müsste auf einer Strecke wie Köln-Frankfurt aber die Hälfte des gesamten Fernverkehrs in Deutschland rollen, damit sie betriebswirtschaftlich rentabel wäre. Die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr stagniert seit Jahren. Der renommierte Verkehrsplaner Gottfried Ilgmann spricht daher auch von einem „Gemeinschaftsflop von Politik und Bahn.“

## **Es gibt einen Anreiz für die Bahn, teuer zu bauen**

Die teuren, unwirtschaftlichen Strecken werden gebaut – für die günstigeren, sinnvollen Projekte fehlt das Geld. So fassten Kritiker das Vorgehen beim Streckenausbau zusammen. Der Geschäftsführer des Netzwerks der Europäischen Eisenbahnen, Alexander Kirfel, sieht darin ein System: „Sie haben einen Staatskonzern, einen Quasi-Monopolisten, der dazu verpflichtet ist, möglichst hohe Gewinne zu machen. Der wird natürlich immer darauf achten, dass die Taschen möglichst gut gefüllt sind.“

Die Planung und der Bau von Bahnstrecken läuft über die DB Netz AG, eine Tochter der Deutschen Bahn. Die DB Netz erhält für diese Aufgabe Planungskosten, meistens 16 bis 18 Prozent anteilig an den Gesamtbaukosten und unabhängig davon, wie teuer die Planung tatsächlich war. Das Bundesverkehrsministerium kontrolliert das nach eigenen Angaben nicht und stellt fest, dass die Bahn bei Schienenprojekten „in Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgabe“ handle. Wie viel Gewinn die Bahn mit der Streckenplanung letztlich macht, ist unklar. DB Netz behauptet, dass die Pauschale in der Regel nicht ausreiche, um die Kosten zu decken.

## **Wer entscheidet wann wo gebaut wird?**

„Das Problem ist, dass es keine zusammenhängende Planung des gesamte Streckenausbau gibt“, kritisiert Anton Hofreiter von den Grünen. „Der Bundesverkehrswegeplan ist nur eine riesige Ansammlung von Einzelprojekten.“ Wer die Entscheidung trifft, welches Projekt vorgezogen wird und welches warten muss, ist unklar. Offiziell entscheidet der Bundestag auf Initiative des Bundesverkehrsministeriums. Die DB Netz besteht daher ausdrücklich darauf, dass die Entscheidung allein beim Bund liegt. Da die Bahn aber „eine beratende Funktion“ hat und de facto Streckenverläufe und Kosten vorplant, nennen Kritiker das Entscheidungssystem „undemokratisch und intransparent“.

## **Die Wirtschaftlichkeit müsste den Ausschlag geben**

Dabei könnte gerade die Bahn massiv profitieren, wenn sie kleinere Projekte vorantreiben würde. Sie könnte das Verkehrsaufkommen auf der Schiene steigern, gerade beim Güterverkehr, wo es noch erhebliche Wachstumschancen gibt, und so, als Besitzer der Strecken, auch höhere Trasseneinnahmen erzielen. „Dafür müsste sie sich aber mit der Politik anlegen, mit prestigeesüchtigen Politikern“, erklärt sich Verkehrsausschuss-Vorsitzender Anton Hofreiter das Verhalten.

„Die Bahn hätte dann pro Projekt nicht so die tollen Planungskostenpauschalen und die Erfolge des Strategiewechsels wären erst in Jahren sichtbar, wenn die verantwortlichen Manager lange nicht mehr im Amt sind. Die Bahn bräuchte also einen langfristigen Fokus. Sie hat aber einen kurzfristigen.“ So lange das Bundesverkehrsministerium nicht den Entscheidungsmodus objektiver gestaltet und die Bauaufträge nach rein wirtschaftlichen Kriterien vergibt, so lange wird die Bahn sich wohl auch weiter am unsinnigen Hochgeschwindigkeitsbau beteiligen. Sie muss die Strecken ja nicht bezahlen.

Autor: Arne Hell

## **Adressen & Links**

Investitionsrahmenplan der Bundesregierung:

<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/investitionsrahmenplan-2011-bis-2015-irp.html?nn=35788>

NETZ 21: Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre - Die Netzstrategie der Deutschen Bahn

[http://www.npev.de/pdf/2009-01-07\\_netz21\\_web\\_new.pdf](http://www.npev.de/pdf/2009-01-07_netz21_web_new.pdf)

*Dieser Text informiert über den Fernsehbeitrag vom 04.04.2012. Eventuelle spätere Veränderungen des Sachverhaltes sind nicht berücksichtigt.*

Sendung vom

Mi, 04.04.12 | 21:45 Uhr