

Staatshaushalt und Verkehrspolitik:

Pläne nicht bezahlbar

Kaputtsparen und Verfall der Bahn droht

➤ Die bisher von Politik und DB AG verfolgten Pläne für den Ausbau des Schienennetzes sind nicht mehr bezahlbar. Die DB hat nicht die Ertragskraft, um notwendige Ersatzinvestitionen zu leisten. Anders als beim staatlichen Straßenbau ist ein börsenorientiertes Unternehmen auch nicht in der Lage, Bauvorhaben auf Vorrat zu planen.

Der Erhalt und die kontinuierliche Verbesserung des Schienennetzes könnten gesichert werden, wenn auf wenig wirtschaftliche Prestigeprojekte verzichtet wird, die Wettbewerbsbedingungen verbessert werden und die Bauplanung wie bei Straßen unmittelbar staatlich verantwortet wird. Doch alles deutet darauf hin, dass erst Hunderte von Langsamfahrstellen die Politiker zur Vernunft bringen.

Geld fehlt – aber keiner will sparen

Seit Monaten war klar, dass die rot-grüne Bundesregierung ein erhebliches Haushaltsproblem hat – nicht nur für das kommende Jahr, sondern langfristig. Für 2005 müssen laut Finanzminister Eichel im Bundeshaushalt zwei Milliarden Euro eingespart werden. Die Opposition spricht hingegen von 20 Milliarden Euro. Dass das auch zu Lasten der Schiene ginge, stand außer Frage. Wie viel, darum wurde unter den Ministern heftig gerungen. Ein Spitzengespräch im Bundeskanzleramt am 4. Juni brachte allenfalls Klarheit darüber, wer mit wem ums Geld streitet. Nach der Entscheidung des Kabinetts am 23. Juni sollen die Investitionsmittel für das Schienennetz drastisch gekürzt werden – Jahr für Jahr mehr. Statt 4,3 Milliarden Euro (2003) sollten 2005 noch 3,7 Milliarden Euro, 2008 nur noch 2,2 Milliarden Euro zur Verfügung stehen – weniger, als nach eigenen Berechnungen des Ministeriums für den Erhalt des Netzes notwendig ist. Stolpe konnte zwar nach massiven Protesten der Wirtschaft weitergehende Sparabsichten verhindern, aber das Risiko „LKW-Maut“ lastet auf dem Verkehrsetat.



Fotos: Engel (4)

Labntalbrücke der Neubaustrecke Köln – Frankfurt: Innovation nicht wiederholbar?



Wie viel Geld braucht das Netz?

Schlüssige Antworten sucht man vergebens. Auch die Geschäftsberichte der DB geben nur unvollständig Auskunft.

Laut Geschäftsbericht 2003 erzielte DB-Netz Erlöse von rund 3,8 Milliarden Euro. Rund 300 Mio. Euro Verlust des Konzerns wurden aus Gewinnen anderer Konzernbereiche gedeckt. Doch die Summe des Umsatzes von 4,1 Milliarden Euro ist nicht mit den Ausgaben des Netzes iden-

tisch. Der Geschäftsbericht 2003 beziffert nur die Investitionen von DB-Netz mit 5,3 Milliarden Euro, hinzu kamen 900 Millionen Euro für den Rückwerb des Telefonnetzes von Arcor. Da die DB auch aus Eigenmitteln investiert, kann man nicht einfach Investitionen und Umsatz zusammenrechnen. In den Investitionen sind die Bundeszuschüsse zum Schienennetz enthalten, die 2003 noch 4,3 Milliarden Euro betragen. Mit großer Vorsicht kann man daraus schließen, dass die Summe aus Um-



Eine Neubaustrecke? Der mit Bundesmitteln gebaute Tunnel durch den Eggekamm ist nur eine unverzichtbare Ersatzinvestition, finanziert wurde sie aus „Neubaumitteln“. Ohne Bundesmittel würde also das Schienennetz verfallen. Hier ein ICE auf der „Neubaustrecke“ am wieder errichteten Haltepunkt Willebadessen.

satz, Verlust und Bundeszuschüssen den Gesamtaufwand von 8,7 Milliarden Euro ausmacht. Wenn man die Bundeszuschüsse und die auf Trassenpreise entfallenden Regionalisierungsmittel zusammenrechnet, kommt man schnell zu dem Schluss: Das Netz wird fast ausschließlich aus Staatsgeldern finanziert – nur die wenigen Einnahmen aus Güter- und Personenfernverkehr sind am Markt erwirtschaftet. DB-Chef Hartmut Mehdorn bezifferte an anderer Stelle die Kosten eines modernen Schienennetzes auf vier bis fünf Milliarden Euro im Jahr. Er muss damit wohl die Bundeszuschüsse gemeint haben – anders passt diese Zahl nicht zu den vorgenannten Beträgen.

Ohne Bundesmittel verfällt das Netz

Die Einnahmen für das Netz gehen schon ohne die Kürzungen der Investitionsmittel aus dem Bundshaushalt ständig zurück und schmälern die Investitionen.

Die Regionalisierungsmittel selbst sind ständig Gegenstand der Einspardebatte und haben bereits zu Streichungen von Zügen geführt – meistens, ohne dass deswegen Strecken geschlossen wurden. Die Einbrüche im Fernverkehr führen zu weiteren Zugstreichungen, bei denen DB-Netz nichts einspart. Jeder gestrichene Zug gefährdet also den Erhalt des Netzes.

Die Investitionen selbst sind nur zum Teil der unmittelbaren Netz-Rationalisierung zuzurechnen und führen daher auch nur zum Teil zu einer kurzfristigen Kostensenkung.

Ein weiterer Teil der Investitionen aus Eigenmitteln dient der Instandhaltung. Doch dafür reichen die Eigenmittel der DB schon nicht, denn manche Maßnahme wird zwar als Aus- und Neubau bezeichnet, ist in Wirklichkeit aber nur eine Ersatzinvestition.

Ein besonders eindrucksvolles Beispiel ist der 13 km lange Neubauabschnitt auf der Strecke Paderborn – Kassel: Mit ihm wird ein rutschender Hang in einem 2,9 km langen Tunnel umfahren. Der Bau der Strecke

am Hang war ein Fehler, der vor mehr als 150 Jahren gemacht wurde und vor dem lokale Geologen schon damals gewarnt hatten. 180 Millionen Euro wurden hier investiert. Die Sanierung des rutschenden Hangs auf der alten Trasse wäre auf Dauer nicht viel billiger gekommen. Anders ausgedrückt: Ohne die Bundeszuschüsse hätte die Sanierung gar nicht stattgefunden und früher oder später wäre die Strecke gesperrt worden. Beispiele dieser Art gibt es viele. Insbesondere bei der Sanierung von Tunneln – etwa dem Distelrasen-Tunnel bei Schlüchtern auf der hochbelasteten Strecke zwischen Frankfurt und Fulda oder dem Schwarzkopftunnel im Spessart – ist eine Umfahrung oder eine neue zweite Tunnelröhre notwendig, um eine nachhaltige Sanierung zu schaffen, ohne die Strecke über Jahre hinaus zu sperren. Diese Maßnahmen sind nur mit den Bundesmitteln finanzierbar. Die meisten dieser Maßnahmen sind kurzfristig unumgänglich, denn mit einem Alter von über einhundert Jahren sind diese Bauwerke endgültig am Ende ihrer technischen Nutzbarkeit.

Die DB hat also – trotz hoher Trassenpreise – nicht die finanzielle Ertragskraft, um die notwendigen Ersatzinvestitionen zu leisten.

Alternative: Trassenpreise erhöhen?

Könnte die DB die Trassenpreise erhöhen, um auch solche Ersatzinvestitionen zu leisten? 25 Prozent müsste sie mehr verlangen als bisher. Was würde das bedeuten? Jeder Güterzug müsste 50 Cent mehr pro Kilometer erwirtschaften, das ist die (geplante, aber nicht erhobene) Lkw-Maut für vier Lastkraftwagen.



Die Fahrzeuge sind inzwischen erneuert, die Tunnel sind noch die alten: Die meisten müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden. Ertinghäuser Tunnel zwischen Northeim und Bodenfelde.

In jedem ICE auf der Neubaustrecke von Köln nach Frankfurt müssten von früh bis spät 20 zusätzliche Fahrgäste sitzen. Wie realistisch die Aussicht ist, dieses Geld zusätzlich zu verdienen, sieht man daran, dass der DB-Fernverkehr im Juni das Angebot wegen mangelnder Nachfrage reduziert hat mit der Folge, dass DB-Netz künftig zehn Millionen Euro weniger einnimmt.

Und schließlich: Die Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr müssten um 800 Millionen Euro aufgestockt werden. Die Regionalisierungsmittel kommen aus dem gleichen Bundeshaushalt wie die übrigen Finanzierungsmittel.

Die Überlegungen zeigen: Die Kürzung der Bundesmittel für das Schienennetz wirken sich unmittelbar dramatisch auf alle Neubauvorhaben aus, die nicht den Erhalt des Bestandes sichern.



Während der weitere Ausbau der Rheintal-Strecke von Karlsruhe nach Basel auf den Streichlisten erscheint, wird für die Straße schon der „Bypass“ um Basel herum gebaut: Autobahn-Baustelle bei Rheinfelden im Juni 2004.

Investitionsstopp

Bereits in diesem Jahr ist die Investitionstätigkeit der DB zum Erliegen gekommen. Nur vorhandene Verträge werden erfüllt, Neuausschreibungen wurden gestoppt. Das trifft auch begonnene Vorhaben, über die es nur für Teile Finanzierungsvereinbarungen gibt.

Der Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie,

Michael Knipper, beklagte Anfang Juni, dass das Finanzministerium noch keine einzige Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet habe. Es bestehe daher die Gefahr, dass die DB trotz der erheblichen Kürzungen ihre für 2004 verfügbaren Mittel wieder nicht verbauen könne. Es sei mit einem Rest von mindestens 300 Millionen Euro zu rechnen, der dann in den allgemeinen Haushalt zurückfalle.

Hier Langsamfahrstellen, dort Bauruinen

Mit großen Projekten haben Politiker den Mund immer voller genommen, als der Geldbeutel es hergegeben hätte. Das umstrittenste Projekt ist die Schnellfahrstrecke von Erfurt nach Nürnberg. Niemand will sagen, dass dieses Projekt nicht finanzierbar ist – schon gar nicht vor der Landtagswahl in Thüringen am 13. Juni 2004.

Doch im Ministerium wird bereits heftig gerechnet. Um einen „Mindestbedarf“ an Mitteln für den Aus- und Neubau von Strecken zu sichern, erwäge das Ministerium eine Umschichtung von 738 Millionen Euro bis 2008 „zu Lasten des Bestandsnetzes“, berichtete die Süddeutsche Zeitung unter Berufung auf eine Vorlage für Verkehrsminister Stolpe. Nach diesem Bericht würde die ICE-Strecke von Nürnberg über Erfurt nach Halle und Leipzig so viel Geld kosten, dass für andere Vorhaben fast nichts mehr übrig wäre. Das Ministerium ziehe daher die Konsequenz, dass die Fertigstellung im kommenden Jahrzehnt unrealistisch erscheine.

Unterdessen bringen die Bauruinen zwischen Erfurt und Ilmenau nichts ein. Der Bahnhof Erfurt muss fertig gestellt werden – so, wie er ist, kann er nicht stehen bleiben. Der Baustopp geht also auf Kosten der Substanz des Netzes der DB. Diese Substanz hält auch noch bis zur nächsten Bundestagswahl – danach kann sich die neue Regierung damit auseinander setzen.

Streichlisten kursieren

Während der Bundesverkehrswegeplan gerade beschlossen wird, kursieren verschiedene Streichlisten über Projekte, die nicht mehr finanzierbar sind. Darin findet sich die ICE-Strecke von Mannheim nach Frankfurt am Main, die unumstritten als notwendiger Lückenschluss zwischen den Neubaustrecken nördlich von Frankfurt und südlich von Mannheim erforderlich

ist. Andere Vorhaben, die vor Ort eher umstritten sind, wie die Elektrifizierung von Hamburg nach Lübeck, stehen ebenfalls zur Debatte, aber auch die Fortsetzung begonnener Modernisierungen. Andere umstrittene Projekte wie „Stuttgart 21“ fehlen hingegen derzeit in den Streichlisten.

Planungen in den Sand

Die DB plant – die Bundesregierung zahlt. Nach diesem Prinzip wird seit 1994 der Neu- und Ausbau der Schienenwege betrieben. Das war aus der Sicht der Bundesregierung sehr bequem, denn sie konnte darauf verzichten, eine eigene Planungsbehörde zu errichten, die für Straßen und Wasserstraßen selbstverständlich ist. Für die DB AG erschien dieses Prinzip ebenfalls unternehmerisch sinnvoll – so war sie die einzige Institution, die die Daten hatte, um zu bestimmen, was heute geplant und morgen gebaut werden soll.

Der Haken für die DB als Unternehmen: Wenn morgen nicht gebaut wird, dann sind die Planungen von heute in den Sand gesetzt. Alle Bahnchefs seit Heinz Dürr sind dieses Risiko eingegangen. Das rächt sich jetzt. Die Bundesregierung kürzt die Mittel für die Schienenwege und schon sitzt der Konzern auf mehreren hundert Millionen Euro Planungskosten für Projekte, die nicht mehr finanzierbar sind. Von 500 bis 600 Millionen Euro ist die Rede. Das ist mehr als der gesamte Konzerngewinn in diesem Jahr. Natürlich wird die Höhe der Summe von der Regierung abgestritten – nicht hingegen, dass die Regierung die unnötigen Planungskosten zu erstatten hat. Dass eine solche Erstattung immer viel geringer ausfällt als der Aufwand, weiß jeder, der einmal etwas vom Staat erstattet haben wollte.

System Bahn im Nachteil

Der zweite Haken: Was heute nicht geplant wird, kann morgen nicht gebaut werden. Das gilt nicht nur für wirkliche Neubauten, sondern auch für dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen. Von den Tunneln, die vollständig saniert werden müssen, war schon die Rede. Auch hier dauert die Verwirklichung vom ersten Spatenstich bis zur Inbetriebnahme runde fünf Jahre, der Planungsvorlauf nicht eingerechnet. In schwierigen Fällen kann die Planung allein fünf Jahre in Anspruch nehmen.

Die Straßenbauämter, die unmittelbar aus Steuermitteln finanziert werden, können risikolose Projekte für die Schublade planen. Ein börsenorientiertes Unternehmen muss hingegen an der Planung sparen. Der DB wurde oft genug vorgeworfen, dass sie das verfügbare Geld nicht ausgegeben hat, weil sie keine fertigen Pläne in der Schublade hat. Wenn wieder Geld verfügbar ist, werden also Straßen gebaut, während die Bahn noch damit beschäftigt ist, Ingenieure einzustellen.

Die Schiene hat verloren

Die jetzige Finanzdiskussion ist nur der vorläufige Höhepunkt einer gegen die Entwicklung der Schiene gerichteten Regierungspolitik. Bislang „auf ganzer Linie enttäuschend“ für die Schiene – so lautet das Urteil der Allianz pro Schiene zur Verkehrspolitik der Bundesregierung in dieser Wahlperiode. Mit Ausnahme der Gleisanschlussförderung habe „Rot-Grün“ noch nichts von den Maßnahmen zur Stärkung der Schiene umgesetzt, die in der Koalitionsvereinbarung angekündigt seien. Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, verweist auf das Vorbild anderer europäischer Länder, die ihre Verkehrs- und Investitionspolitik mit klaren Prioritäten zugunsten der Schiene ausrichten. „Verglichen mit unseren Nachbarn in Frankreich, Österreich und Schweden droht Deutschland zum Schlusslicht in puncto Schieneninvestitionen zu verkommen“, so der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer. Während in Deutschland in den nächsten Jahren nur 37 Euro pro Einwohner jährlich in die Schiene investiert werden sollen, liegt dieser Wert beispielsweise in Frankreich bei 58 Euro und in Österreich sogar bei 133 Euro. Beide Länder investieren dabei im Gegensatz zu Deutschland deutlich mehr in die Schiene als in die Straße und können beeindruckende Zuwächse in der Schienenverkehrsleistung vorweisen.

Handlungsansätze sind vorhanden ...

Einer der Handlungsansätze wäre die Besteuerung der grenzüberschreitenden Flüge. Allerdings, so der Vorsitzende der Allianz pro Schiene, Norbert Hansen, müsse die Opposition den „verkehrspolitischen Stillstand“ zum Teil mitverantworten: „Die gleiche Union, die lautstark den Subventionsabbau fordert, hat im Bundes-

rat das rot-grüne Vorhaben ausgebremst, die Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge aufzuheben.“

Eine weitere Idee, diesmal von Verkehrsminister Stolpe, wäre die Nacherhebung der jetzt nicht einzuziehenden LKW-Maut durch höhere Mautgebühren.

Ein dritter Ansatz wäre aber auch die vorurteilsfreie Überprüfung der Schienen-Großprojekte.

Ob ein in Lübeck endender Fahrdrat sinnvoll ist, wie die schleswig-holsteinische Landesregierung Glauben machen will, ist doch fraglich, wenn er nicht einmal bis nach Travemünde reicht. Denn nach der Elektrifizierung müssten weiterhin alle Containerzüge in Lübeck umgespannt werden, die Fahrgäste müssten umsteigen.

Ob der unveränderte Weiterbau der Schnellfahrstrecke von Erfurt nach Nürnberg wirklich sinnvoll ist oder Alternativen, wie sie von der Gewerkschaft Transnet vorgelegt wurden, nicht doch geprüft werden sollten, ist eine berechnete Frage. Ob Lindau wirklich einen neuen Hauptbahnhof braucht, den dort niemand haben mag, darf neu diskutiert werden.

Ob ein Umbau des jetzigen Stuttgarter Hauptbahnhofs nicht doch sinnvoller ist als der umstrittene Tiefbahnhof, ist ebenfalls eine berechnete Frage.

Ob es sinnvoll ist, die Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben, obwohl dort alle fünf Minuten ein Zug fahren würde, ist genauso eine kritische Prüfung wert.

... doch noch fehlt der Wille

Noch fehlt der Wille, die Konsequenzen zu ziehen. Bei dem, was das Kabinett in finanzieller Hinsicht entschieden hat, fehlt der Wille, die Verteilung der gekürzten Mittel sinnvoll zu entscheiden. Wo die Opposition gerechte Wettbewerbsbedingungen für die Schiene blockiert und selbst keine Initiativen ergreift, läuft sie nur den Problemen davon, die sie nach dem Gewinn einer Wahl einholen werden. Und wenn Hartmut Mehdorn weiter blind seinem Börsengang-Ziel nachläuft, anstatt die Situation seines Unternehmens schonungslos zu beschreiben, verliert er das Ziel einer gesunden, leistungsfähigen Eisenbahn aus den Augen. Wenigstens die Fraktionen im Bundestag sind sich alle darüber einig, dass über die Frage des Netzes neu nachgedacht werden muss – wie es regiert, verwaltet, finanziert werden kann. Vor zehn Jahren hatte man noch gemeint, das werde die Börsenbahn schon regeln.

(re)

Kompetent informiert mit **derFahrgast**:

Die nächste Ausgabe erscheint am 1. November 2004.

Impressum

derFahrgast – PRO BAHN ZEITUNG

erscheint viermal jährlich:
am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und
1. November.

Herausgeber und Verlag:
PRO BAHN e.V. Bundesverband,
Schwanthalerstraße 74, 80 336 München,
Tel. 0 89/54 45 62 13, Fax 0 89/54 45 62 14
E-Mail: info@pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de

Konto Postbank Köln Konto Nr. 310 548 500,
BLZ 370 100 50

PRO BAHN ist Mitglied im Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V. (vzbv), Berlin.

Redaktion:
PRO BAHN, Gretchenstraße 26,
32756 Detmold,
Tel. 0 52 31/30 01 12, Fax 0 52 31/3 23 61,
E-Mail: pbz@pro-bahn.de.
Internet: www.der-fahrgast.de
Redaktionsteam Rainer Engel, Detmold (V.i.S.d.P.);
Karl-Peter Naumann, Hamburg;
Joachim Kemnitz, Norderstedt;
Dr. Klaus Schröter, Rheinbach.

Anzeigen und Vertrieb:
Anschrift siehe Redaktion.
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 20 vom Mai 2004.

Gestaltung:
Steuer Grafik Design, Königsberger Straße 6,
76532 Baden-Baden, Tel. u. Fax 0 72 21/5 31 63,
E-Mail: steuer.grafikdesign@gmx.net

Lektorat:
Text+Design Jutta Cram, Bismarckstraße 52,
86391 Stadtbergen, Tel. 08 21/4 33 95-73, Fax -74,
Internet: www.textplusdesign.de

Druck und Versand:
Rüdiger Eggert, Emmertsgrundpassage 4,
69126 Heidelberg, Tel. 0 62 21/38 03 96,
Fax 0 62 21/38 22 98

Copyright:
2004 **PRO BAHN** e.V. Bundesverband, München.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch auszugsweise
– nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Redaktionsschluss Ausgabe November 2004: 1.9.2004