

# Ende des Rauschs

Bei Prestigeprojekten explodieren die Kosten, aber für Gleise im Güterverkehr gibt es kein Geld. ICEs fehlen, dafür fließen Millionen in leere Bummelzüge. Der Sparzwang der öffentlichen Hand bietet die einmalige Chance für einen radikalen Politikwechsel. Die Deutsche Bahn würde davon sogar profitieren.

Die 115 Kilometer langen Gleise von Verl über Gütersloh nach Harsewinkel im Teutoburger Wald sind in einem erbärmlichen Zustand. Abbremsen auf 30 Kilometer pro Stunde, morsche Gleisbetten. Wenn sich nicht bald etwas ändert, muss die Strecke 2015 stillgelegt werden. Betriebe wie Mährescherproduzent Claas, der die Gleise zum Abtransport seiner Erntefahrzeuge benötigt, drohen mit Standortverlagerung. Nur zwölf Millionen Euro müsste der Bund in den Erhalt der Strecke investieren – doch er lehnt ab.

Die neue 85 Kilometer lange Bahnstrecke von Wendlingen nach Ulm durch die Schwäbische Alb wird ein Meisterwerk deutscher Ingenieurkunst. Zehn Tunnel und Brücken verkürzen die Fahrzeit des ICE von 54 auf 28 Minuten. Die Finanzierung des 2,9 Milliarden Euro teuren Projektes, dessen Kosten sich Deutsche Bahn, Bund und Land teilen, steht. Pech nur für die Güterzüge, die die 3,5-prozentige Steigerung nicht schaffen.

In den zwei Strecken und zwei Schicksalen kulminiert der ganze Streit über die Deutsche Bahn sowie die Politik, die für das Ach und Weh des größten verbliebenen Staatskonzerns verantwortlich zeichnet. Sind die Milliarden für Vorzeigeprojekte richtig angelegt? Allein die Großprojekte Wendlingen-Ulm und Stuttgart 21, gegen die seit Wochen Tausende

Bürger demonstrieren, verschlingen mehr als sieben Milliarden Euro. Oder ist es nicht an der Zeit für einen grundlegenden Kurswechsel? Dem zukunftssträchtigen, aber prestigearmen Güterverkehr etwa droht bald der Dauerstau, weil die rund eine Milliarde Euro des Staates pro Jahr für den Streckenneubau nicht ausreichen, um marode Schienen zu reparieren.

## JEDER GEGEN JEDEN

Inzwischen liefern sich Gutachter eine regelrechte Schlacht um das Für und Wider laufender oder künftiger Bahn-Projekte. Die einen warnen vor einem Rückfall in alte Bummelbahnzeiten, die anderen fordern schnellen Metropolenverkehr. Spätestens dann, wenn die Haushaltsplanungen in Berlin für den Etat 2011 starten, werden die Politiker nicht um die Grundsatfrage herumkommen: Wie viel Bahn will sich Deutschland künftig leisten? Und kann es besseren Eisenbahnverkehr

**2,9 Milliarden Euro kostet die Neubaus Strecke Wendlingen-Ulm – für Güterbahnen ist sie zu steil**

wirklich nur geben, wie die Pufferküsser der Nation immer behaupten, wenn der Steuerzahler mehr als die derzeit zehn Milliarden Euro pro Jahr lockermacht?

Wie ernst die Lage für die Deutsche Bahn ist, zeigt ein elfseitiger interner Verkehr, den Beamte des Bundesverkehrsministeriums verfassten. Darin hielten sie fest: Das sich abzeichnende Sparpaket werde „hart“, und die Bahn müsse sich auf „deutliche Einschnitte“ gefasst machen. Die Mittel müssten auf die „laufenden Bedarfsplanvorhaben konzentriert werden“ – und damit kein Zweifel aufkommt: „Neubeginne sind derzeit nicht möglich.“

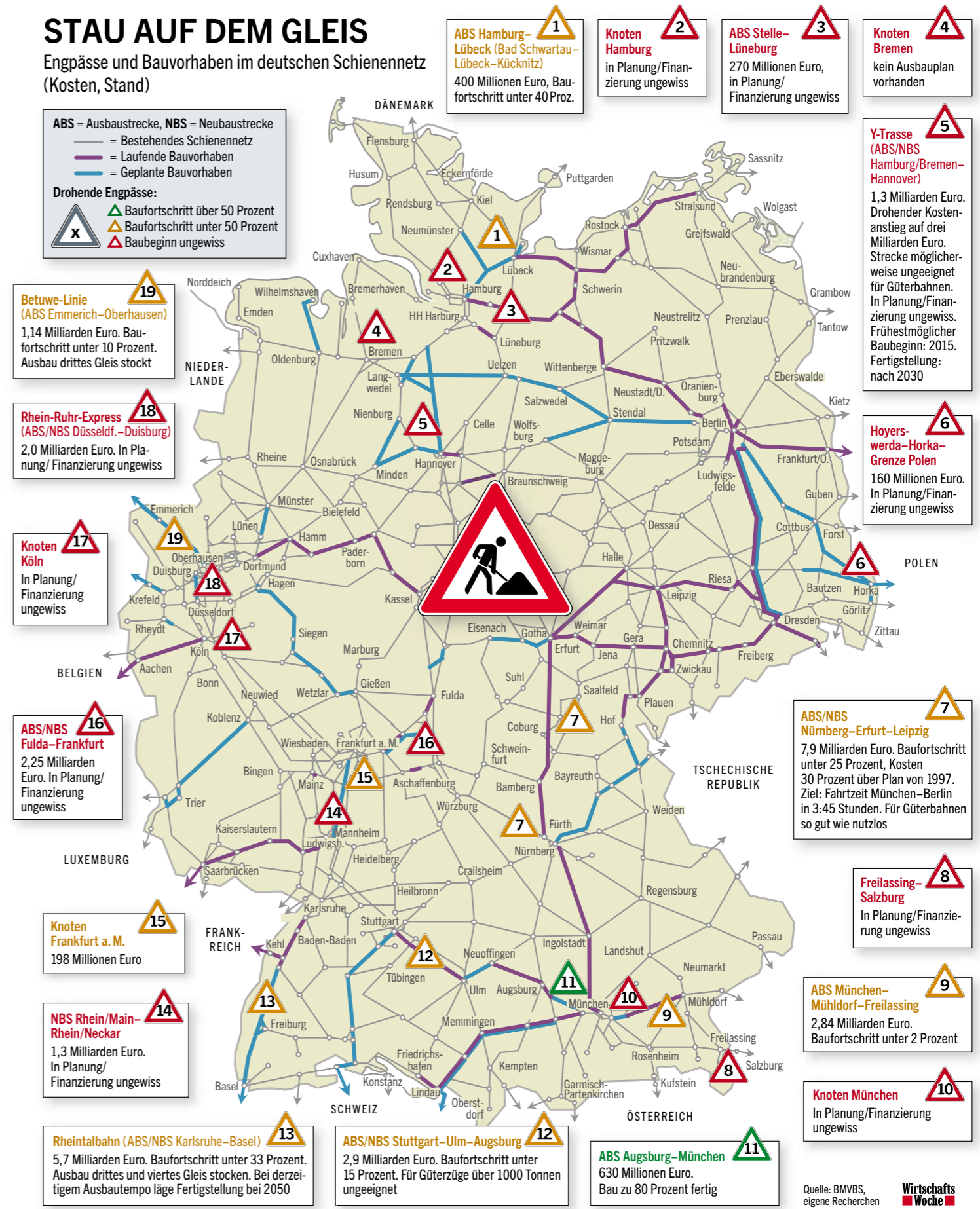
In Zahlen gegossen zeigt sich die ganze Dramatik im deutschen Eisenbahnverkehr. Bis 2020 will die Regierung elf bis zwölf Milliarden Euro aus Steuermitteln für Neubauprojekte bereitstellen. Davon binden die 52 laufenden Vorhaben rund acht Milliarden Euro. Mit den verbleibenden vier Milliarden lässt sich aber kaum etwas Verbindliches anfangen, sie könnten allein durch Kostensteigerungen aufgefressen werden. Damit bliebe für neue Projekte, wie sie im Bundesverkehrsweplan stehen, kaum etwas übrig. Dringend benötigte Gleise, um die wachsenden Gütermengen aus den Seehäfen übers Land zu verteilen – vorerst gestrichen. Der Ausbau der überlasteten Strecke durchs Rheintal – aufgeschoben. Die Schließung der Hochgeschwindigkeitslücke zwi- >>

## STAU AUF DEM GLEIS

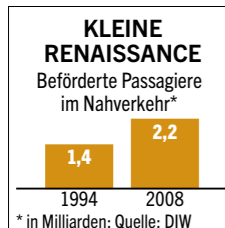
Engpässe und Bauvorhaben im deutschen Schienennetz (Kosten, Stand)

ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke  
 — = Bestehendes Schienennetz  
 — = Laufende Bauvorhaben  
 — = Geplante Bauvorhaben

**Drohende Engpässe:**  
 ▲ Baufortschritt über 50 Prozent  
 ▲ Baufortschritt unter 50 Prozent  
 ▲ Baubeginn ungewiss

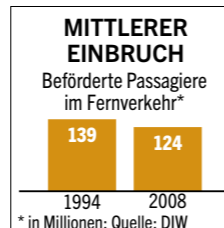


Quelle: BMVBS, eigene Recherchen **WirtschaftsWoche**



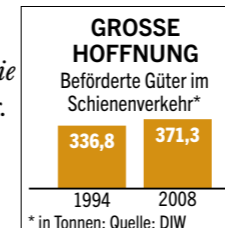
### Personennahverkehr

Sieben Milliarden Euro pro Jahr zahlt der Bund, damit die Länder ihren Bürgern Nahverkehr anbieten. Rund 85 Prozent fließen in die Schiene, der Rest in Busse. Dabei wäre mehr Bus sinnvoll.



### Personenfernverkehr

Anfang der Neunzigerjahre galt der ICE als größter Wachstumstreiber. Doch die Hoffnungen realisierten sich nicht. Ein Grund war der Boom der Billigflieger. Die Deutsche Bahn setzt nun auf werden ICE und Intercity sukzessive ersetzt – eine Milliardeninvestition.



### Güterverkehr

Lange Zeit wurde der Transport auf der Schiene vernachlässigt. Engpässe drohen den Güterverkehr nun zu verstopfen: etwa an den Häfen Hamburg und Bremen, auf der Rheintalstrecke von Karlsruhe nach Basel oder nahe der holländischen Grenze.

» schen Frankfurt und Mannheim – zurückgestellt (siehe Grafik Seite 59).

Die Sensibilität für die Zukunft des Eisenbahnverkehrs hierzulande, wie sie im Schwabenland täglich erlebbar ist, bietet der Politik die einmalige Chance, über ein Weiter-so oder einen Neuanfang abzustimmen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gab zumindest die Richtung schon vor: „Mehr Schiene und mehr Straße für jeden eingesetzten Euro.“

Der Vorsatz wäre durchaus erfüllbar. Denn auch mit weniger Geld hätte die Bahn eine aussichtsreiche Zukunft. Einige wenige einschneidende Schritte, und die Bahn würde keineswegs darben, sondern effizienter, für die Volkswirtschaft nützlicher und für die Kunden besser:

#### Schritt 1: Kisten vor Personen

Experten erwarten eine Explosion etwa des Stahl-, Auto- und Containertransports auf der Schiene. Die Unternehmensberatung ProgTrans sagt bis 2025 hier ein Plus von 35 Prozent voraus. Damit wüchse der Schienegütertransport fünf Mal stärker als der Personenverkehr.

Doch obwohl seit 1998 der Etat für die Bahn kräftig aufgestockt wurde, flossen die Milliarden nicht in die Beseitigung be-

kannter Flaschenhälse. Der Güterverkehr wurde „sträflich vernachlässigt“, sagt Werner Rothengatter, emeritierter Professor für Verkehrspolitik an der Uni Karlsruhe. Seit der Bahnreform 1994 flossen 60 Milliarden Euro in das Netz – ein Drittel davon in Neubaustrecken wie Nürnberg–München und Köln–Frankfurt, die für Güterbahnen ungeeignet sind. Ähnliches Schicksal droht der Strecke Wendlingen–Ulm, auf der nur wenige leichte Güterzüge bis 1000 Tonnen fahren können.

Für Experten ist der Alaufstieg daher eine Fehlinvestition, weil zugleich auf der Strecke Karlsruhe–Basel der Kollaps droht. Schon kommendes Jahr könne es dort „zu Engpässen kommen, die dazu führen, dass zwischen Güterzug und Personenzug entschieden werden muss: Wer

darf zuerst fahren, und wer muss warten“, sagt Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Auch wenn Stuttgart 21 sowie Wendlingen–Ulm für die Region von Gewinn sein mögen und das Projekt nicht mehr gestoppt wird – die Lehren aus dem vor 15 Jahren gefassten Vorhaben sind eindeutig. „Die Politiker müssen Prestigeprojekte kritisch überprüfen lassen und die Mittel verstärkt in den Güterverkehr lenken“, sagt Rothengatter. Oft schafft ein investierter Euro im Güterverkehr höheren Nutzen als im Personenverkehr.

Das muss nicht heißen, dass Züge deswegen langsam umherzuckeln. Statt Milliarden für den Neubau von Strecken für den Personenverkehr auszugeben, böte sich der Bau von Umgehungen an, auf denen Züge die Engpässe meiden.

Gelegenheiten für solch einen Neuanfang gibt es genug. So sieht eine Planung aus den Neunzigerjahren vor, die Städte Hannover, Bremen und Hamburg über eine y-förmige Hochgeschwindigkeits-trasse für Tempo 300 zu verbinden. Die Kosten dafür beliefen sich nach Schätzungen auf drei Milliarden Euro, die Fahrzeit von etwa einer Stunde würde um 13

**60 Milliarden Euro** steckte der Staat seit 1994 ins Streckennetz – ein Drittel davon in Hochgeschwindigkeit

FOTOS: DB, AG/ANASZAK, MANN, JAZBEC

Minuten verkürzt. Doch die geplante Y-Trasse könnte die wachsende Anzahl an Containern, die von den Häfen Hamburg und Bremen durchs Hinterland geschleust würden, „nicht im Ansatz absorbieren“, heißt es in einer Studie der Beratung KCW für das Umweltbundesamt.

Die Alternative wären Bypass-Strecken für den Güterverkehr. Nach Berechnungen von KCW würde ein solches Projekt nur zwei Milliarden Euro kosten, wäre schon 2016, neun Jahre schneller als die Y-Trasse, fertig und brächte eine Verdopplung der Zahl der Züge.

Aufaddiert hätten laut KCW viele kleine Maßnahmen große Wirkung. Die Modernisierung aller relevanten Strecken für den Güterverkehr innerhalb von elf Jahren schließe etwa mit dem gleichen Betrag zu Buche, den die Schnelltrassen Nürnberg–Erfurt–Leipzig sowie Wendlingen–Ulm zusammen mit Stuttgart 21 in diesem Zeitraum benötigen. Der Unterschied: „Während die beiden Großvorhaben mit hoher Wahrscheinlichkeit keinen einzigen zusätzlichen Güterzug auf die Schiene ziehen“, seien die angelegten elf Milliarden Euro für den Güterverkehr „in der Lage, auf eine Verdopplung der Verkehrsleistung hinzuwirken“.

#### Schritt 2: Langsamer ist schneller

Bahn-Chef Rüdiger Grube sagt klar, was er im Gegensatz zu seinem Vorgänger Hartmut Mehdorn will: „Ich mache keinen Hehl daraus: Wir brauchen keineswegs überall Geschwindigkeiten von 300 Kilometer pro Stunde wie zwischen Köln und Frankfurt“ (siehe Interview Seite 64).

Damit kratzt Grube am Glauben vieler Eisenbahnfans, sie würden früher ankommen, je höher die Spitzengeschwindigkeit ist. In der Praxis ist dies ein Bluff. So schafft der ICE trotz Tempo 300 in der Spitze die 181 Kilometer zwischen Frankfurt und Köln in etwa einer Stunde. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 180. Zum Vergleich: Der französische TGV braucht bei vergleichbarem Höchsttempo für 251 Kilometer zwischen Marseille und Valence nur 57 Minuten.

Schuld daran haben nicht nur Stopps im rheinland-pfälzischen Montabaur und hessischen Limburg, die einst die Ministerpräsidenten beider Länder erzwungen haben. Hauptursache für den Zeitverlust sind Langsamfahrstellen in Köln und Frankfurt. „Der Ausbau solcher Knoten wurde massiv vernachlässigt“, sagt Experte Henke. So kann der ICE etwa in den Frankfurter Kopfbahnhof nur mit

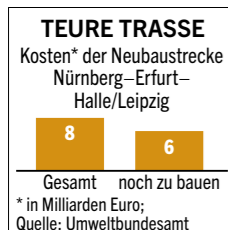
Tempo 30 einfahren, mitunter wird er von der S-Bahn überholt.

Vor diesem Hintergrund gilt die acht Milliarden Euro teure Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, eines der letzten Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, unter Experten als eine der teuersten Fehlinvestitionen. Deutsche Bahn und Bund bauen dort den Durchstich nördlich von Ebensfeld mit dem Laser durch den Thüringer Wald. Berlin und München sollen auf drei Stunden und 45 Minuten zusammenrücken.

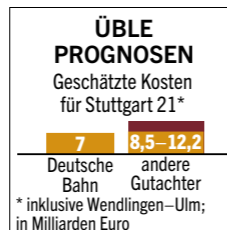
„Zig Mal wichtiger wäre der Ausbau des Abschnitts von Ebensfeld bis Nürnberg“, sagt Michael Holzhey, Experte von KCW. Dort gebe es schon heute Engpässe, etwa in Bamberg, Fürth und Nürnberg. „Da wohnen halt Menschen“, sagt Holzhey – im Gegensatz zum dünnbesiedelten Thüringer Wald. Doch dieser Abschnitt werde auf Jahre hin nicht angefasst. Geplante Fertigstellung: 2038.

#### Schritt 3: Mehr Bus statt Bahn

Der Schienenpersonennahverkehr erlebt seit Jahren eine Renaissance. Beispiel: die Regiobahn in Nordrhein-Westfalen, der vor der Bahnreform 1994 wegen lumperiger 500 Fahrgäste pro Tag von Kaarst »



**Strecke Nürnberg–Erfurt**  
*Es ist das letzte große „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“. Die Fahrtzeit von Berlin nach München sinkt auf 3.45 Stunden. Der Vorteil ist teuer erkauft.*



**Bahnhof Stuttgart 21**  
*Neue Gutachten schrauben die Kostenprognose in die Höhe. Die Deutsche Bahn dementiert solche Zahlen. Demonstriert wird weiter.*

» über Düsseldorf nach Mettmann die Einstellung drohte. Doch die Kommunen kauften die Gleise und betrieben den Pendelverkehr in eigener Regie: Heute fahren täglich 20 000 Passagiere mit der Regio-bahn. Solche Beispiele gibt es einige.

Doch muss deswegen an jeder Ecke ein Zug halten? Die Stilllegungswelle in den Neunzigerjahren hat das Netz der Deutschen Bahn extrem ausgedünnt, von 41 000 auf 34 000 Kilometer. Bahnhöfe wurden geschlossen, Gleisanschlüsse abgebaut. Viele Dörfer sind schon lange nicht mehr an die Bahn angebunden.

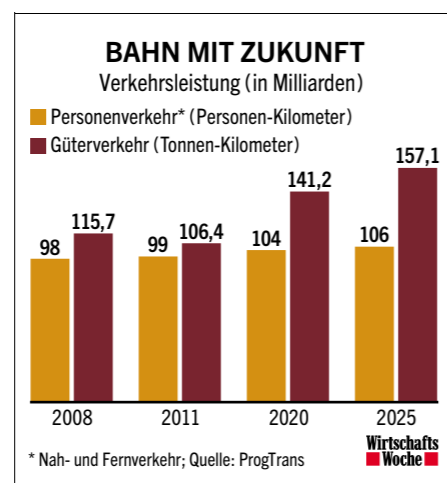
Doch aus wirtschaftlicher Sicht sind es noch immer zu viele, vor allem in der Provinz. Jedes Jahr stellt der Bund sieben Milliarden Euro zur Verfügung, damit die Bundesländer nach eigenem Gutdünken die Bahn oder ihre Konkurrenten beauftragen, Züge durch die Gegend fahren zu lassen. Welche Blüten der Milliarden-segen treibt, zeigt die Strecke Putlitz–Pritzwalk in Brandenburg. Fünf Zugpaare fahren dort werktags und bringen rund 300 Fahrgäste, meist Schüler, an ihr Ziel. Ein Busverkehr scheiterte an der Lokalpolitik.

„Wir leisten uns in der Fläche zu viel Schiene“, sagt Wissenschaftler Rothengatter. Der Bus müsse in ländlichen Regionen als Massentransportmittel gestärkt

werden. Als Faustformel gilt: Eine Strecke, auf der ein Pendelzug mehrere Bahnhöfe anfährt, ist bei weniger als 2000 Fahrgästen pro Tag kaum rentabel. Die Kosten pro Fahrgast liegen laut einer Studie der Uni Gießen ein Drittel über dem Bus.

Das Einsparpotenzial ist beträchtlich. Von den in Deutschland per Schiene bedienten Strecken im Nahverkehr seien 10 bis 15 Prozent durch Busse preiswerter zu bedienen, schätzen Experten.

**Schritt 4: Schluss mit Blankoschecks**  
Die Öffnung des Schienenverkehrs für Wettbewerber zeigt Wirkung: Konkurrenz



ten der Deutschen Bahn im Güterverkehr haben bereits 20 Prozent, im Personennahverkehr 10 Prozent Marktanteil.

Doch noch immer gibt es viel Geld zu sparen. Milliarden schwere Verkehrsaufträge wie etwa des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) in Nordrhein-Westfalen landen noch immer ohne Ausschreibung in den Auftragsbüchern der Deutschen Bahn. Wettbewerber klagen dagegen, eine höchstrichterliche Entscheidung dazu steht aus.

Die Bahn profitiert gewaltig von zu wenig Wettbewerb. Die Rendite der Nahverkehrstochter DB Regio liegt bei 13 Prozent vor Steuern. Wie lukrativ die Aufträge per Direktvergabe sind, zeigt das Beispiel der Strecke Passau–München: Früher kassierte die Bahn hier 8,50 Euro pro Streckenkilometer vom Staat. Als sie den Verkehr auf der Strecke im Rahmen einer Ausschreibung neu erobern musste, erhielt sie den Auftrag für nur 75 Cent pro Kilometer. Vor allem Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen schreiben bislang aber vergleichsweise wenig aus.

Als Mittel der Bahn, Ausschreibungen zu verhindern, gilt Kritikern die Herrschaft über das Schienennetz. Ein Ausweg wäre die Trennung von Netz und Betrieb.

Doch dagegen kämpft die Deutsche Bahn vehement. Auch in Brüssel konnten Lobbyisten erreichen, dass neue Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets, die den Wettbewerb stärken sollten, gestutzt wurden. EU-Verkehrskommissar Siim Kallas schreibt eine schärfere Trennung von Netz und Betrieb nun doch nicht vor. In Brüssel ist es ein offenes Geheimnis, dass die Bundesregierung Druck auf die Kommission machte.

Es wäre ein richtiger Schritt, zumindest den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, mit dem die Deutsche Bahn Gewinne aus dem Netz an die Konzernmutter überweist, zu verbieten. Doch selbst von der Berliner Politik kommt derzeit wenig Druck in die Richtung.

**Schritt 5: Ran an die Reserven**

Die Deutsche Bahn war mal richtig gut. Damals, in den Fünfzigerjahren, transportierte sie mehr als 50 Prozent aller Güter in Deutschland über die Schiene. Heute liegt ihr Anteil bei 20 Prozent. Die Straße bleibt leistungsfähiger als die Schiene.

Die Deutsche Bahn muss hier nachbessern. Ist die Schiene auf der Nord-

**8,50 Euro zahlte Bayern pro Nahverkehrskilometer an die Bahn – nach Ausschreibung 75 Cent**

Süd-Achse eine „ernsthafte Alternative“ zur Straße, fehlten auf den Ost-West-Korridoren und internationalen Transitachsen „feste und regelmäßige Taktverkehre, die das Schienensystem gegenüber der Straße attraktiver machen“, kritisiert Rothengatter. Hier seien Reserven zu heben.

Vor allem die Schweiz kann Maßstab sein, auch wenn Vergleiche nur beschränkt möglich sind. Auf einem Kilometer Schienennetz schaffen die Eidgenossen jedenfalls doppelt so viel Personenverkehr und ein Drittel mehr Güterverkehr. Die Steuerzahler danken es: Die Schweizer zahlen pro Gleiskilometer nur ein Drittel dessen, was die Deutschen zahlen.

Die Lücke wettzumachen muss höchstes Ziel der Bahn sein, will sie mit gewisser Berechtigung Investitionen von der Straße auf die Schiene lenken. Denn Gleise sind teurer als Asphalt, so ein Gutachten des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW). So liegen die Unterhaltungskosten pro Kilometer Schiene bei 312 000 Euro pro Jahr. Ein Kilometer Fernstraße kostet 203 000 Euro. Hinzu kommt, dass deutsche Pkw-Fahrer die Kosten für Autobahnen zu 421 Prozent decken, schwere Lkws zu 210 Prozent, die Bahn dagegen zum Schienennetz nur 47 Prozent der Kosten beisteuert.

Allein die geringeren Schäden des Bahn-Verkehrs rechtfertigen ein Wohlwollen des Steuerzahlers. So verursachen allein die Unfälle auf der Straße nach einer Studie der Technischen Universität Dresden pro Jahr Kosten von mehr als 30 Milliarden Euro. Hinzu kommen Schäden für Staus, Lärm und Verkehrstote. Allenfalls unter Berücksichtigung all dieser Kosten sehen die Wissenschaftler die Bahn gegenüber dem Auto im Vorteil. »

christian.schlesinger@wiwo.de, max haerder | Berlin, silke wettach | Brüssel

**Wann ist es DiBaDu?**

**ING DiBa**  
Die Bank und Du

FOTOS: PICTURE-ALLIANCE/DPA, IMAGOR/IDEEL