JdB
Jahrbuch des Bahnwesens
Nah- und Fernverkehr

Zehn Jahre Bahnreform in Deutschland

Erfahrungen – Bewertungen – Perspektiven

Band 53 – 2004/05

Eurailpress

Bildquellenverzeichnis:

Titelbild DB AG. Alle Bilder der Beiträge von den Autoren.

Jahrbuch des Bahnwesens Nah- und Fernverkehr,
gegründet 1950 unter dem Titel „Jahrbuch des Eisenbahnwesens",
erscheint mit Folge 2004/05 als Band 53.

© 2004/05 bei Eurailpress Tetzlaff-Hestra GmbH & Co. KG,
Nordkanalstraße 36, D-20097 Hamburg
Telefon + 49 (0) 40 237 14-03; Telefax: + 49 (0) 40 237 14-236
E-mail: info@eurailpress.com, Internet: www.eurailpress.com

Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten. Übersetzungen in eine andere Sprache, Nachdruck und Vervielfältigung — in jeglicher Form und Technik, einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger und Speicherung in elektronischen Medien, auch auszugsweise — nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags gestattet.

Gestaltung und
Produktionsleitung: Axel Pfeiffer
Koordination: Ursula Hahn
Anzeigen: Antje Schumann
Druck: TZ-Verlagsgesellschaft mbH

Printed in Germany
ISSN 1434-4343
ISBN 3-7771-0315-2

JdB
Jahrbuch des Bahnwesens
Nah- und Fernverkehr

Zehn Jahre Bahnreform in Deutschland

Erfahrungen – Bewertungen – Perspektiven

Herausgeber:

Förderkreis des Verbandes
Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln

Verband der Bahnindustrie in Deutschland, Berlin

Redaktion:

Ursula Hahn

Professor Dr.-Ing. Hubert Hochbruck

Band 53 – 2004/05

Eurailpress

Inhalt

Vorworte der Herausgeber

Für den VDB: 6

Für den VDV-Förderkreis: 7

Bilanz und Perspektiven der Bahnreform fordern weiter heraus 8

Dr. jur Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln

10 Jahre Bahnreform –
Bewertung und Ausblick aus Sicht der Bahnindustrie.....20

Dipl.-Betriebsw. Michael Clausecker, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e.V., Berlin

Für eine konsequente Fortführung der Bahnreform 28

Albert Schmidt, seit 1994 Mitglied des Deutschen Bundestages, Berlin

Öffentlicher Verkehr in Schleswig-Holstein:
Zug und Bus aus einem Guss! 40

Dr. Wolfram von Fritsch, Vorsitzender der Geschäftsführung der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel und Jürgen Fenske, Geschäftsführer der Autokraft GmbH, Kiel

Die Regiobahn: Durch Kundenorientierung macht eine Region
den SPNV erfolgreich zu ihrer Sache.....50

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller, Fachstellenleiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Eisenbahnverkehr beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln

10 Jahre Liberalisierung auf der Schiene – Wie hat der Markt darauf reagiert? 58

Dipl.-Verw.Betriebsw. Georg Lennarz, Fachbereichsleiter Marktfragen Güterverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln

Zukunftsfähigkeit für die Schiene:
Railion als Carrier der Stinnes AG – Zwischenbilanz und Ausblick 68

Dr. Bernd Malmström, Vorstand Transport und Logistik Deutsche Bahn AG, Vorstandsvorsitzender Stinnes AG, Berlin

Im Takt der S-Bahn Verbindungen schaffen
– Mit der Hamburger S-Bahn nach Stade und in die Metropolregion –.....76

Werner Wojtaschek, Sprecher der Geschäftsführung S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg,
Dipl. Geogr. Michael Hüttel, Projektleiter Stade und Stabsstelle Unternehmensentwicklung/Angebotsplanung der S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg und Dipl. Ing. Helmut Schmidt, Teilprojektleiter Fahrzeuge Stade und Abteilungsleiter Fahrzeugtechnik der S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg

Neue Generationen von leichten Dieseltriebwagen erobern das Land.....86

Dipl.-Ing. Thomas Gerhard, Leiter Engineering im Geschäftsgebiet Trains der Siemens AG, Krefeld und
Dr.-Ing. Stefan Karch, Leiter Hochgeschwindigkeitsverkehr im Engineering des Geschäftsgebiets Trains, Siemens AG, Krefeld

ET 474.3 – 2-Stromfahrzeuge für die S-Bahn Hamburg GmbH 96

Dipl.-Ing. Jörg Aust, Technischer Projektleiter bei Alstom LHB, Salzgitter und Dipl.-Ing. Peter Heidrich, Technischer Projektleiter bei Bombardier Transportation, Mannheim

Die Entwicklung der Lokomotivtechnik 104
Dr.-Ing. Peter Appun, Director Sales, Bombardier Transportation, Mannheim und
Dr. Janis Vitins, Director Marketing and Product Planning, Bombardier Transportation, Zürich

Die Bahnreform und das Netz.....114
Prof. Dr.-Ing. habil. Jürgen Siegmann, Professor an der Technischen Universität Berlin für das Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb im Institut für Land- und Seeverkehr, Berlin und Dipl.-Ing. Sören Schultz, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der TU Berlin, Berlin

Bahnreform und Eisenbahnaufsicht 126
Dipl.-Ing Horst Stuchly, Präsident a.D. des Eisenbahn-Bundesamtes, Stockstadt am Rhein

Chronik des Eisenbahnwesens 2002/2003 – Teil II – 140
Dr.-Ing. Günter Stier, Köln

Chronik des städtischen Nahverkehrs 2003/2004.....156
Axel Reuther, Köln

Neuentwicklungen von Fahrzeugen 193

Inserentenverzeichnis

Alcatel SEL AG 19
Alstom LHB GmbH.....39
Bombardier Transportation GmbH.....53
De-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH.....25
Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit 47
Gauff Rail Engineering GmbH & Co. KG 11
Georgsmarienhütte Eisenbahn & Transport GmbH.....85
Gummiwerk Kraiburg Elastik GmbH 83
Hessische Landesbahn GmbH.....137
Eurailpress 113, 192, 196
Messe Berlin GmbH.....103
Pintsch Aben B.V.....84
Plasser & Theurer GmbH 67
Siemens AG 27
Technologie GmbH 80
VA TECH T&D GmbH & Co.....73
VDV Verband Deutscher Vekehrsunternehmen e.V. 32, 33
Verkehrs Industrie Systeme GmbH 123
Voith Turbo GmbH & Co.KG 1
Vossloh AG 23
H. F. Wiebe GmbH & Co. KG.....49
Zöllner Signal System Technologies 55

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

eines der schönsten Bonmots von Manfred Rommel, dem langjährigen Oberbürgermeister von Stuttgart, lautete: „Meine Damen und Herren, es geht uns subjektiv schlecht. Jedoch, objektiv betrachtet, auf hohem Niveau. Deswegen können wir subjektiv froh darum sein." Diese Erkenntnis bietet vielleicht die beste Voraussetzung, um die Diskussion über den Erfolg der Bahnreform richtig einzuordnen.

Die Bahnreform – ein Erfolg!

Denn die Bahnreform ist für den Bund als Eigentümer der DB AG, für die DB AG selbst, für das Eisenbahnwesen in Deutschland und vor allem für die Bahnkunden insgesamt ein Erfolg, daran besteht zumindest aus der Sicht der Bahnindustrie kein Zweifel.
Warum?

Weil...

1. die Bahnreform die finanzpolitischen Zielstellungen des Bundes sogar übererfüllt hat – von 1994 bis 2003 wurden 108 Mrd. Euro eingespart, 44 Mrd. mehr als prognostiziert.
2. die verkehrliche Zielstellung „Mehr Verkehr auf die Schiene!" mit +11 % Personen- und +21 % Güterverkehr überwiegend erreicht wurde. Nur überwiegend, da wir uns vor allem im Güterverkehr schon früher eine Umkehr des negativen Trends im Modal Split gewünscht hätten, die erst im Jahr 2000 mit dem Markteintritt der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen begonnen hat. Im Personenverkehr hat die Schiene jedoch im Modal Split seit 1993 von 7,1 auf 8,4 % zugelegt – vor allem aufgrund des Wachstums im SPNV, während der Fernverkehr bis heute ein Sorgenkind der Deutschen Bahn AG geblieben ist.
3. insbesondere im Regionalverkehr ein vielfältiges, erweitertes Angebot entstanden ist, das jedes Jahr von mehr Menschen genutzt wird.
4. die privaten Wettbewerber einerseits für ein größeres Angebot auf der Schiene gesorgt und andererseits mit ihrer Fähigkeit zur schnellen, kundenorientierten Angebotsgestaltung die Restrukturierung und Neuausrichtung der Deutschen Bahn AG entscheidend beschleunigt haben.

So hat das Bahnwesen in Deutschland in den vergangenen 10 Jahren ein völlig neues Gesicht bekommen: Nicht nur die zahlreichen neuen Fahrzeuge der DB AG, die erneuerten Bahnhöfe und der moderne öffentliche Auftritt bestimmen das Bild, sondern es ist heute auch eine Vielzahl bunter, privater Lokomotiven und Triebzüge überall auf dem Netz anzutreffen. Die Eisenbahn ist ein wesentlich attraktiveres Verkehrsmittel geworden: für die Menschen und für Güter. Und sie hat in Deutschland in den vergangenen Jahren eine Entwicklung vollzogen, die ihresgleichen in Europa und auf der Welt sucht.

Das Jahrbuch des Bahnwesens 2004/2005

Das vorliegende Jahrbuch des Bahnwesens bewertet zunächst grundsätzlich und aus unterschiedlichen Perspektiven die Bahnreform aus heutiger Sicht. Im zweiten Teil werden Erfahrungen und Perspektiven sowie neue Produkte von Betreibern und Herstellern der unterschiedlichen Schienenverkehrssegmente dargestellt – ergänzt um jeweils eine besondere Würdigung des Netzes und der Eisenbahnaufsicht. Abgerundet wird dieser Jahresband durch den schon traditionellen Teil „Chroniken und Neuentwicklungen".

Somit liegt Ihnen insgesamt ein Band vor, der die jüngste Eisenbahngeschichte in Deutschland sowohl aus politischer als auch aus Sicht der am Markt Beteiligten darstellt – wirklich ein besonderes Jahrbuch für das Bahnwesen.

Dipl.-Betriebswirt Michael Clausecker
Hauptgeschäftsführer des
Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V.

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

vor zehn Jahren stellte die Politik zentrale Weichen für die Verkehrsentwicklung. Mit der Bahnreform wurden zum einen die Behörden ‚Bundesbahn' und ‚Reichsbahn' zur Deutschen Bahn AG vereint und zugleich in ein wirtschaftlich-marktorientiertes Unternehmen umgewandelt. Zum anderen wurde durch die Netzöffnung der Eisenbahnmarkt liberalisiert.

Jetzt, zehn Jahre danach, ist es an der Zeit, die Ergebnisse einer Bewertung zu unterziehen. Um mehr als eine Zwischenbilanz kann es sich hierbei nicht handeln, denn ein Jahrzehnt ist für eine Branche mit hohen Investitionskosten und eher geringen Gewinnmargen kein besonders langer Zeitraum. Die Herausgeber des Jahrbuches haben deshalb die Folge 2004/05 ganz bewusst unter das Motto „Zehn Jahre Bahnreform: Erfahrungen – Bewertungen – Perspektiven" gestellt.

Vielfach wird kritisiert, dass die Bahnreform stecken geblieben sei. Manche reden gar von Scheitern. Ohne nun die Zahlen der aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen zu nennen – was schließlich auch täuschen kann – lässt sich auf eine Vielzahl neuer, innovativer Produkte hinweisen, die ihre Nachfrage im Markt finden. Zu denken ist beispielsweise im Güterverkehr an die Eisenbahnnetzwerke und Systemverkehre, an neues Marketing, an zugkräftige Lokomotiven und verschiedene spezielle Wagengattungen. Im Schienenpersonen-Nahverkehr haben sich zahlreiche neue Allianzen gebildet, sind neue Unternehmen genauso am Markt erschienen wie sich traditionelle Bahnen auf neue Wege begaben. Leichte Triebfahrzeuge mit hohem Fahrgastkomfort vom Einstieg bis zum entspannten Reisen, neue Vertriebskonzepte über Buchung im Internet und an modernen Fahrscheinautomaten, optimierte Vertaktung auch über Unternehmensgrenzen hinweg, neue Formen des Umweltverbundes über CarSharing und Call-a-bike, neue Haltepunkte, modernisierte Bahnhöfe und revitalisierte Strecken sind sehr schnell zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Im Schienenpersonen-Fernverkehr ist sicherlich noch Neuland zu betreten. Dass es dieses gibt, zeigen bereits einzelne Unternehmen. Aber auch hier besteht der Wettbewerb mit dem PKW und den Billigfliegern, den eine Behördenbahn nicht ansatzweise gewinnen könnte.

Besteht im Wettbewerb in erster Linie ein Unterschied zwischen ‚dem großen' und ‚den vielen kleinen' Unternehmen? Sollte die Bahnreform nur anhand dieses Verhältnisses bewertet werden. Zehn Jahre Bahnreform haben manche Blüte hervorgebracht, sowohl bei der DB AG als auch bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Im Wettbewerb um zufriedene Kunden und bessere Lösungen können alle profitieren. Wenn die DB AG besser wurde, dann weil sie die Herausforderung angenommen hat. Wenn die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen – alt und neu – sich entfalten konnten, dann weil sie genauso über Ideen und Kreativität verfügen, weil sie ihr ‚Kuchenstück' erst erringen mussten und vor allem weil sie ein noch größeres gewinnen wollen. So befruchten sich die Antriebskräfte gegenseitig und bringen das System Bahn voran.

Die Stärkung des Bahnsektors ist ein richtiger, sehr notwendiger Weg für unsere Wirtschaft und Gesellschaft. Der Ansatz der Bahnreform ist nicht vergebens. Es wäre wünschenswert, wenn die Schiene weiterhin die notwendige politische Unterstützung erhielte. Dann ließe sich in absehbarer Zeit ein noch positiveres Fazit ziehen. Dies wäre deshalb besonders wichtig, weil die deutsche Entscheidung zur Bahnreform mehr und mehr dem europäischen Verkehr dienen muss.

Die Herausgeber und Autoren hoffen, den Leserinnen und Lesern einen qualifizierten Einblick in die bisherigen Entwicklungen und einen Ausblick auf den weiteren Weg zu ermöglichen. Die in diesem Buch dargestellten Themen können nur einzelne Beispiele sein. Sicherlich ließen sich zahlreiche weitere Aspekte der Bahnreform behandeln.

Dr. Dieter Klumpp
1. Sprecher des VDV-Förderkreises

Dipl.-Kfm. Günter Elste
Präsident des VDV

Bilanz und Perspektiven der Bahnreform fordern weiter heraus

Dr. jur Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln

Nach tiefgreifenden Diskussionen wurden vor zehn Jahren mit der Bahnreform zentrale verkehrspolitische Weichen gestellt. Zum einen sollte der Niedergang des Eisenbahnwesens gestoppt werden. Über die Liberalisierung dieses Verkehrsmarktes galt es mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Zum anderen sollten Bundesbahn und Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG zusammen geführt werden. Die mit den Staatsunternehmen bisher verbundenen Belastungen des Bundeshaushaltes und die weiteren fiskalischen Risiken mussten unter Kontrolle gebracht und nachhaltig vermindert werden. In diesem Zusammenhang traf man eine wesentliche Entscheidung: Die Verkehrsunternehmen wurden von öffentlichen Aufgaben befreit und sollen ihr Handeln fortan rein unternehmerisch ausrichten. Die öffentlichen Aufgaben wie Sicherstellung der benötigten Infrastruktur und des notwendigen ÖPNV-Angebotes ordnete der Gesetzgeber der öffentlichen Hand zu.

Im Ergebnis kann der Ansatz der Bahnreform als bestätigt gelten. Trotz zahlreicher kritischer Gesichtspunkte und einiger Verzögerungen beim Eintritt gewünschter Entwicklungen, vor allem der Wettbewerbsentwicklung, spricht der bisherige Gang hierfür. „Die Bahnreform hat sich für die Entwicklung des Eisenbahnwesens im wesentlichen als erfolgreich erwiesen“, fasste der VDV die Situation in der Anhörung des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag zu ‚zehn Jahren Bahnreform’ zusammen. „Die noch bestehenden Mängel müssen nun zügig beseitigt werden, um die Bahnreform und den Bahnsektor zum politisch und wirtschaftlich gewünschten Erfolg zu führen“.

In der derzeitigen politischen Diskussion scheinen finanzielle Gesichtspunkte häufig zu überwiegen. So auch im Verkehrsbereich, wie spätestens die Vorschläge der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück zum so genannten Subventionsabbau belegen. Die mit der Bahnreform verbundenen finanz- und haushaltspolitischen Ziele gelten jedoch als bereits erreicht.

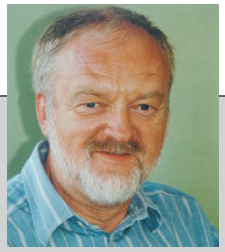
Die seit 1994 zur Finanzierung der Aufgaben im Rahmen der Bahnreform bereitgestellten Bundesmittel dienten der Altlastensanierung der damaligen Sondervermögen des Bundes, der Erfüllung der öffentlichen Infrastrukturverantwortung des Bundes nach Artikel 87e des Grundgesetzes und der Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen des Bundes gegenüber den Ländern im Zuge der Regionalisierung des SPNV gemäß Regionalisierungsgesetz.

Die entsprechende Gesamtbelastung des Haushalts war zum Zeitpunkt der Bahnreform für die ersten zehn Jahre vom Bundesverkehrsministerium mit zirka 220 Milliarden Euro veranschlagt worden. Die tatsächlichen Aufwendungen sind um mehr als 40 Milliarden Euro niedriger ausgefallen. Der Eisenbahnsektor hat somit bereits in den vergangenen zehn Jahren einen nennenswerten Beitrag zur Haushaltskonsolidierung geleistet.

Entwicklung des SPNV

Mit der zwei Jahre nach der ‚großen Bahnreform’ erfolgten Regionalisierung des SPNV sollte die Entwicklung eines attraktiven ÖPNV-Systems mit leistungsfähigen SPNV-Angeboten vorangebracht werden. Der Marktanteil umweltfreundlicher Eisenbahnverkehre sollte im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr eine Steigerung erfahren. Hierzu wurde die öffentliche Verantwortung in die Länder verlagert. Diese oder von ihnen beauftragte Institutionen bestimmen im wesentlichen die Quantität und Qualität der SPNV-Angebote. Sie bedienen sich dabei zu-

Die Bahnreform und das Netz



Prof. Dr.-Ing. habil.
Jürgen Siegmann
Professor an der Technischen Universität Berlin für das Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb im Institut für Land- und Seeverkehr, Berlin

Dipl.-Ing. Sören Schultz
Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der TU Berlin, Berlin

1 Die Bahnreform und die Entwicklungen bisher

1.1 Die Rolle von DB Netz

Die Überführung der beiden früheren Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) im Rahmen der Bahnreform 1994 in die Form eines privaten Unternehmens war ein mutiger Schritt im Rahmen eines Mehrjahresprogramms. Die Ausgangssituation war für die neue DB AG insofern besonders günstig, als sie das gesamte betriebsnotwendige Bahnvermögen ohne Kosten – und damit ohne den Zwang zur Erwirtschaftung von Abschreibungen auf ihr Vermögen – übernommen hat. Sie wurde zudem auf dem Personalsektor entlastet.

Für die Regierungskommission Bundesbahn war die Holding-Konstruktion für die Infrastruktur- und Verkehrsgesellschaften nur ein Übergangsstadium, das in eine Verselbständigung der Gesellschaften – mit Auflösung der Holding – überführt werden sollte. Das Netz sollte danach weiter im Staatsbesitz verbleiben. Für den Netzbetrieb, also die Fahrplanerstellung und die operative Betriebsdurchführung, wäre eine Privatgesellschaft zu beauftragen, z. B. die DB Netz AG.

Einerseits ist eine Trennung zwischen Netz und Transport für die Verwirklichung eines echten Wettbewerbs zwischen den Transportunternehmen (EVU) anzustreben. Andererseits sind die Verknüpfungen zwischen Netz und Transport so eng, dass bei einer ungesteuerten Trennung ohne Flankenschutzmaßnahmen das gesamte System Bahn infrage gestellt werden kann.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) hatte 2001 zur Klärung dieser Fragen der besten Organisationsstruktur des Bahnwesens eine Task-Force einberufen. Zahlreiche Gruppierungen haben dazu ihre Stellungnahmen abgegeben. Die Ergebnisse der Beratungen flossen in die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ein. Aber auch bei der aktuellen Diskussion über eine Kapitalmarktfähigkeit bzw. dem Börsengang bleibt die Rolle des Netzes umstritten.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs im zusammenwachsenden Europa stellt sich die Frage, ob im Eisenbahnwesen die Entwicklung von vertikal integrierten Bahngesellschaften mit nationaler Abgrenzung den Herausforderungen des Marktes gerecht werden kann. Die Maßnahmen der EU zur weiteren Liberalisierung und Harmonisierung der Bahnen zielen in die richtige Richtung, dürfen aber das Bahnsystem nicht so verteuern, dass auf diese Weise die Marktfähigkeit des Systems Bahn gefährdet wird.

Im Folgenden sollen auf Basis einer Bilanz der Entwicklungen der letzten Jahre Schlussfolgerungen für die weitere Gestaltung des Systems Bahn gezogen werden.

1.2 Entwicklung des Netzes und der Auslastung

Die Tafel 1 stellt einige Schlüsseldaten für das Schienennetz seit 1970 zusammen. Seit der Bahnreform hat sich der Netzumfang um ca. 5000 km (Neben-) Strecken reduziert. Zusammen mit den Netzen der NE-Bahnen stehen immerhin noch 41 000 km Streckennetz in Deutschland zur Verfügung. Der Anteil der elektrifizierten Strecken stieg auf über 53 %.

Kriterium	Einheit	1970	1990	1993	1998	2002	2003
		nur Bundesbahn		DB+DR	DB AG	DB AG	DB AG
Betriebslänge	km	29 500	26 900	40 400	38 100	35 800	35 600
elektr	km	8600	11 700	16 400	18 200	19 300	19 378
Anteil	%	29,2	43,5	40,6	47,8	53,9	54,4
Tfz-km	Mio km/a	792	821	1237	1100	1124	1150
Tfz-km/km	p.a.	26 847	30 520	30 619	28 871	31 397	32 300
Tfz-km/km	je Tag	74	84	84	79	86	88
je Tag u. Richtung		37	42	42	40	43	44
PV-Züge/Tag		21 376	21 827	31 989	29 904	30 552	1
GV-Züge/Tag		13 453	8084	9103	7000	6220	1
Summe		34 829	29 911	41 092	36 904	36 772	2
Anteil PV	%	61,4	73,0	77,8	81,0	83,1	50,0
Anteil GV	%	38,6	27,0	22,2	19,0	16,9	50,0

Tafel 1: Entwicklung des bundeseigenen Schienennetzes in Deutschland und seiner Nutzungsintensität

Mit 46 912 km sind aber bereits 71 % aller Gleiskilometer elektrifiziert. Im Jahr 2003 wurden 96 km neu elektrifiziert und es kamen 40 km elektrifizierte Neubaustrecke hinzu [6]. Mehr als 80% der Zugkilometer werden heute auf diesem elektrifizierten Netz geleistet. Neben den Strecken sowie den Gleisen in den Bahnhöfen gehören 33 Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs (KV) zu DB Netz. Des Weiteren sind ihr die Gleise zu noch etwa 4000 privaten Gleisanschlüssen incl. den Verbindungen zu den Gleisnetzen der NE-Bahnen zuzurechnen [8].

Im Jahr 2003 wurden insgesamt 6,3 Mrd. € in den Fahrweg investiert, davon etwa 4 Mrd. € in das Bestandsnetz, also ca. 0,2 Mio. € je km, wenn unterstellt wird, dass dies vorwiegend in das Hauptnetz geschehen ist. 500 Mio. € wurden allein in 37 elektronische Stellwerke (ESTW) investiert, also im Schnitt 13,5 Mio. € je ESTW. Im Jahr 2003 wurden mit 1.073 Mio. € über 100 Mio. € weniger in die Instandhaltung investiert als im Jahr davor [8].

Der Jahresabschluß 2003 von DB Netz lag bei -307 Mio €. Es waren gut 44 000 Personen dort beschäftigt (44,5 P/ Mio. Trkm) mit 1,8 Mrd. € Personalkosten je Jahr (40,9 T€ je P und Jahr).

Während einige Statistiken die Triebfahrzeugkilometer (Tfz-km) angeben, rechnet die DB Netz mit Trassenkilometern (Trkm). In vergleichbaren Jahren lag der Quotient aus Tfz-km/Trkm bei 1,16. Die mittlere Dichte in Triebfahrzeugkilometer je km Betriebslänge und Jahr wuchs zunächst auf über 30 600 an, sank jedoch inzwischen wieder auf 27 000. Je Tag und Richtung bedeutet das im Mittel etwa 40 Züge je Streckenabschnitt (Zugkm/km).

Im Jahr 2003 wurden 988,2 Mio. Trkm geleistet, davon 70,4 Mio. Trkm bzw. 7,1 % von EVU außerhalb des DB-Konzerns. Deren Anteil steigt stark, was darauf hindeutet, dass kaum noch nennenswerte Diskriminierungen von potenziellen Nutzern erfolgen.

Das Aufkommen aus Trassenpreisen und aus Erlösen aus der Anlagennutzung erreichte 2003 etwa 3,8 Mrd. € [8], also etwa 3774/988,2 = 3,81 € je Trkm. Der Anteil des Personenverkehrs an den Trassenkilometern stieg von 60 auf über 80 %. Die Struktur der Verkehrsleistungen (Pkm bzw. tkm) verschob sich von einem Verhältnis 40 % SPV zu 60 % SGV auf derzeit 50:50.

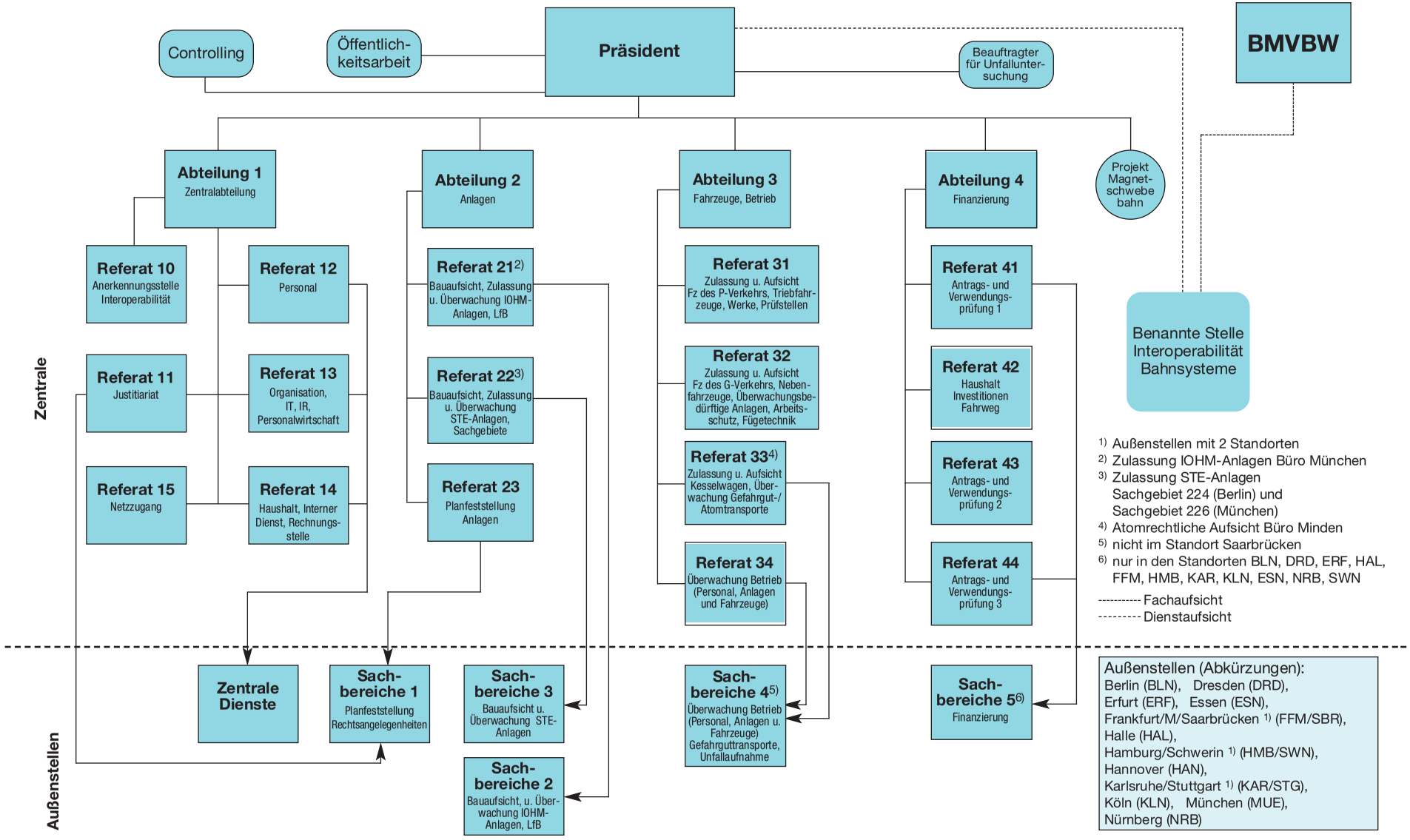
Die Erlöse der EVU haben sich drastisch seit 1970 verschoben, von damals 35 % PV zu 65 % GV auf 74 % zu 26 % im Jahr 2002. Die mittleren spezifischen Erlöse im PV (€ / Pkm) haben sich vervierfacht, während der Schienengüterverkehr seit 1990 unter erhöhten Wettbewerbsdruck geriet und spezifischen Erlöse in €/tkm wieder auf dem Niveau von 1970 liegen [10].

Die vermehrte Vertaktung und das Öffnen der Geschwindigkeitsschere zwischen schnellen und langsamen Zügen hat zu einer Verschärfung der Situation auf Engpassstrecken und in den wichtigsten Knoten geführt. Die Ausbaukonzeption NETZ 21 ist bisher offensichtlich zu langsam realisiert worden, um diesen Trend zu dämpfen (siehe Kap. 3 u. 4.2).

Im Weiteren beschrieben für das Jahr 2003 folgende Parameter die DB Netz AG:

- 1,23 Personale je km Betriebslänge
- 1,26 Weichen je km Gleislänge (65 782 km)
- 1,85 km Gleis je km Betriebslänge

Bild 4: Eisenbahn-Bundesamt – zehn Jahre nach Bahnreform



Als staatliche Aufgaben sind dem Eisenbahn-Bundesamt zugewiesen:

- die Anerkennung und Überwachung der Benannten Stellen Interoperabilität,
- die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen auf Antrag der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur,
- die Überwachung der Anwendung und Einhaltung der TSI,
- die Bearbeitung und Bewilligung von Ausnahmen von der TSI und
- die Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten.

Organisation, Personal, Haushalt

Die v.g. Änderungen in der Aufgabenzuweisung und die Maßnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes im Zusammenhang mit Aktivitäten der Bundesregierung in den Bereichen e-Gouvernment, Bund Online 2005, schlanker/aktivierender Staat, 1,5 % Stelleneinsparungen pro Jahr und neue Motivationsanreize für das Personal haben das Eisenbahn-Bundesamt vor neue Herausforderungen gestellt. Um die gestellten Aufgaben auch in Zukunft nicht nur fachlich qualifiziert, sondern auch in guter Dienstleistungsqualität für die Kunden erledigen zu können, ist das Eisenbahn-Bundesamt seit 1994 auch in den Bereichen Organisation, Personal und Budget aktiv gewesen.
Im Jahre 1997 wurde eine Organisationsuntersuchung durchgeführt, die von zwei zentralen organisatorischen Aspekten geprägt war. Zum einen wurde die Aufbauorganisation durch Optimierung von Arbeitsabläufen konsequent auf Kernabläufe der Aufgabenwahrnehmung ausgerichtet, um den internen Koordinierungsaufwand zu reduzieren, sowie durch Bündelung der Verantwortung transparente Führungsstrukturen und durch Produktbezug ergebnisorientierte Organisationsstrukturen zu schaffen. Zum anderen wurde die Aufgabenwahrnehmung in der Fläche durch Straffung der Außenstellenorganisation optimiert (Bild 4).
In der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes führte dies zur Einrichtung der Bereiche Controlling und Öffentlichkeitsarbeit sowie eines Beauftragten für Unfalluntersuchung beim Präsidenten. Letzterer soll die Unabhängigkeit der fachlichen Untersuchungen von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb von den Aufgaben der Fachabteilungen des Eisenbahn-Bundesamtes garantieren.
Mit Verlagerung der Aufgaben der Planfeststellung von Eisenbahnbetriebsanlagen in die Abteilung Anlagen wurde die Zentralabteilung im klassischen Sinne neu strukturiert.
Die Aufgaben der Referate Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften, Erteilung von Ausnahmen und Genehmigungen sowie Überwachung Eisenbahnbetrieb wurden zusammengelegt und aus der Abteilung Anlagen in die Abteilung Fahrzeuge, Betrieb verlagert, nachdem die Aufgaben im Fahrzeug- und Werkebereich von 5 auf 3 Referate konzentriert worden sind.
Die Grenzen der Außenstellen wurden unter Beibehaltung der einstufigen Organisationsstruktur an die Grenzen der Bundesländer angepasst und von 15 auf 12 Außenstellen unter Beibehaltung von 15 Standorten reduziert.
Desweiteren führten die v.g. neuen Aufgabenzuweisungen zur Errichtung

- von 2 weiteren Referaten Anerkennungsstelle Interoperabilität und Netzzugang in der Zentralabteilung,
- der Benannten Stelle Interoperabilität (EBC) und
- des Projektes Magnetschwebebahn.

Vor zehn Jahren stellte die Politik zentrale Weichen für die Verkehrsentwicklung. Mit der Bahnreform wurden „Bundesbahn“ und „Reichsbahn“ zur Deutschen Bahn AG vereint, in ein marktorientiertes Unternehmen umgewandelt und der Eisenbahnmarkt durch die Netzöffnung liberalisiert. Jetzt, zehn Jahre danach, ist es an der Zeit, Ergebnisse zu bilanzieren. Die Herausgeber haben deshalb für die Jahrbuch-Folge 2004/05 das Thema „Zehn Jahre Bahnreform: Erfahrungen – Bewertungen – Perspektiven“ gewählt.

Im vorliegenden „Jahrbuch des Bahnwesens: Nah- und Fernverkehr“ bewerten Experten zunächst in drei Grundsatzbeiträgen aus unterschiedlichen Perspektiven die Bahnreform aus heutiger Sicht. Im Anschluss werden die Eisenbahnaufsicht und das Netz besonders gewürdigt, ehe Erfahrungen und Perspektiven sowie neue Produkte von Betreibern und Herstellern der unterschiedlichen Schienenverkehrssegmente dargestellt werden. Somit liegt ein Band vor, der die jüngste Eisenbahngeschichte in Deutschland sowohl aus politischer als auch aus Sicht der am Markt Beteiligten darstellt.

Abgerundet wird auch dieses Jahrbuch durch den schon traditionellen Teil „Chroniken und Neuentwicklungen“, für den Dr. Günter Stier in bewährter Weise die Chronik des Eisenbahnwesens zusammengetragen hat und Axel Reuther die Chronik des Städtischen Nahverkehrs. Ein Überblick über Fahrzeugneuentwicklungen bei Bussen und Bahnen komplettiert diesen Band.

Eurail press