

◀ zurück

Leitartikel zur Bahn

Auf der falschen Schiene

VON FRANK-THOMAS WENZEL



Frank-Thomas Wenzel
(Bild: FR)

Mit der Dampflok ging's schneller. Zum Beispiel von Berlin nach Breslau. Etwa zweieinhalb Stunden dauerte die Fahrt in den 1930er Jahren. Heute ist der Zug, der zwei EU-Städte verbindet, etwa doppelt so lange unterwegs. Die Bahn ist lahm. Woran liegt das? Die Antwort ist einfach. An der Bahnpolitik.

Die ist zu einer Art Restposten verkommen. Deshalb gibt es einen Bundesverkehrswegeplan, der offenbar nur noch ein unverbindliches Sammelsurium darstellt. Weil die Finanzierung offenbar völlig unklar ist. Ob da das eine oder andere Vorhaben oder gleich eine ganze Reihe gekappt werden -

was soll's?

Schließlich haben wir eine Infrastruktur, mit der Güter bis in die hinterste Ecke des bayerischen Walds transportiert werden können, mit der das kleinste Dorf in der Uckermark erreichbar ist: Gemeint sind die Straßen. Verkehrspolitik war Straßenbaupolitik, die nebenbei wie ein Turbo für die Automobilindustrie wirkte.

Die Bahn als Restposten. Die Politiker waren froh, dass sich der ehemalige Airbus-Manager Hartmut Mehdorn des Staatsbetriebs annahm, ihn hemmungslos auf Rendite trimmte, um ihn an die Börse zu bringen. Damit sollte das lästige Thema Bahn endgültig für die Politik entsorgt werden. Mit dem Börsengang wurde es erst mal nichts.

Doch Mehdorns Nachfolger, der Ex-Auto- und Ex-Luftfahrt-Manager Rüdiger Grube, will von der Privatisierung nicht lassen. Die kann sogar sinnvoll sein, sofern es eine strikte Trennung zwischen Fahrbetrieb und Netz-Infrastruktur geben wird. Beim Transport von Gütern und der Beförderung von Fahrgästen ist mehr Wettbewerb nötig. Die Entwicklung der Infrastruktur aber muss zum Zentrum der Verkehrspolitik werden.

Aus einem einfachen Grund: Sie ist unmittelbar mit der wichtigsten Aufgabe für Kanzler(in) und Kabinett in den nächsten Jahrzehnten verkoppelt - der Klimapolitik. Dieses Thema lässt sich nicht mehr wegdrücken. Die Ziele der Regierung sind nur zu erreichen, wenn der Verkehr auf der Schiene ausgebaut wird.

Wer verstehen will, wie das funktionieren kann, der sollte sich die Bahnstrategie der Ära Mehdorn - sozusagen im Umkehrschluss - anschauen. Bahnstrecken zu bauen und zu unterhalten, ist eine ungeheuer teure Angelegenheit. Deshalb hat Mehdorn vor allem bei der Instandhaltung des Netzes und der Züge massiv gekürzt.

Damit lässt sich die Rendite schnell hochschrauben. Doch damit handelte sich die Bahn einen sogenannten Investitionsstau ein, der einhergeht mit einem ebenso großen Instandhaltungsstau. Der Kollaps der Berliner S-Bahn und massenweise Zugausfälle, sobald es etwas mehr schneit, sind die augenscheinlichsten Symptome dieser Entwicklung. Fixkosten und Investitionskosten für die Bahn sind enorm hoch.

Deshalb ist eine Forderung des WWF nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll: Die Umweltorganisation schlägt vor, die Kapazität des deutschen Schienennetzes in den

Pendler-Blog



Ob mit Bahn oder Auto, Fahrrad oder zu Fuß - Pendler leiden morgen für morgen geduldig. Bisher. Nun reden sie. Im **FR-Pendlerblog**.

Aktueller Beitrag:
▶ D(B)rama. Heute: Oh, ja, Chips

📄 Grafik: **Gefährdete Schienenprojekte**

? Quiz: **Testen Sie Ihr Wissen über die Bahn!**

nächsten zwanzig Jahren zu verdoppeln. Je mehr Leute Bahn fahren, desto geringer werden die Kosten pro Kopf.

Der zweite entscheidende Punkt: Weil 's so teuer ist, muss das Geld effizient eingesetzt werden. In der Vergangenheit sind viele Milliarden in fragwürdige Renommierprojekte geflossen. Da wollten Bahn und Verkehrspolitiker beweisen, dass auch in Deutschland Fernzüge mit 300 Sachen über Schienen rasen können. Da wurden Trassen gebaut, auf denen nur ICE, aber keine Güterzüge fahren können - wie zwischen Frankfurt und Köln.

In den vergangenen 15 Jahren wurden etwa 60 Milliarden Euro in den Netzausbau investiert, davon 90 Prozent in den Fernverkehr, der aber nur etwa zehn Prozent der gesamten Schienenverkehrs ausmacht. Das ist auch eine Form von Verschwendung, genauso wie Stuttgart 21. Das geplante milliarden schwere Tieferlegen des Bahnhofs ist ein Prestigeprojekt, das für die Qualität des Netzes so gut wie nichts bringt.

Wir brauchen einen Masterplan fürs Bahn-Netz. Zuerst muss das Ziel definiert werden, etwa die Kapazitätsverdopplung des WWF. Und dann muss analysiert werden, wie dies am effizientesten zu erreichen ist. Eine wichtige Rolle wird dabei der Personennahverkehr spielen - und der Güterverkehr, der in ein europäisches Netz eingebunden werden muss. Frachtströme verlagern sich massiv.

Die Ost-West-Richtung gewinnt erheblich an Bedeutung. In deutlich weniger als zweieinhalb Stunden von Berlin nach Breslau - das sollte auch ein Ziel für 2020 sein.

Empfehlen via:  Twitter  Facebook  StudiVZ  MySpace

[document info]
Copyright © FR-online.de 2010
Dokument erstellt am 18.01.2010 um 17:33:05 Uhr
Letzte Änderung am 28.01.2010 um 19:19:27 Uhr
Erscheinungsdatum 19.01.2010 | Ausgabe: d

URL: http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/debatte_umstuern_in_der_verkehrspolitik/verkehrspolitik_grundlagen/?em_cnt=2215489&em_loc=3910