

In der verkehrspolitischen Rhetorik wird allenthalben das Verkehrswachstum auf der Straße beschworen. Doch nicht etwa als Ansporn für einen vervielfachten Bahnausbau, sondern als „Auftrag“ für weiteren Straßenbau, etwa im Rahmen des „Anti-Stau-Programms“. Als ob nicht 50 Jahre Straßen- und Parkraumbau in Deutschland bewiesen hätten, dass man der Zwangsläufigkeit von Massenmotorisierung und Staugesellschaft nur durch intelligente Verkehrspolitik entkommt: mit modernen Alternativen zur Straße.

Noch aber bleibt das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel der Verkehrspolitik, mit maximaler politischer Aufmerksamkeit bei Bund, Ländern, Regionen und Kommunen, mit der exklusiven „Patentierung“ als überall verbreitetes und wirtschaftliches Verkehrsmittel des Personen- und Güterverkehrs, mit der fatalen Bagatellisierung seiner Folgekosten. Auf der anderen Seite führen Politik und Bahnmanagement die Amputation von Bus und Bahn weiter. Das früher flächendeckende Bahnsystem wird zum Lückenbüßer der Verkehrspolitik. Finanzminister und Kämmerer pflegen die Klischees vom „unbezahlbaren Defizitbringer öffentlichen Verkehr“. Das Bahnmanagement träumt von einer kleinen, feinen Bahn, die sich auf die Hauptkorridore konzentriert. Große Teile des Netzes seien verzichtbarer Ballast, nur schnelle Fahrt auf wenigen Achsen rechne sich.

Damit gerät man aber in immer größere Diskrepanz zum Verkehrsmarkt, der im Personen- wie im Güterverkehr zu 80 Prozent aus verstreutem Nah- und Regionalverkehr besteht. Dabei könnten moderne Bahn- und Bussysteme auch kleine Personen- und Gütermengen sehr flexibel und wirtschaftlich bedienen:

- mit leichten, flexiblen kleinen Fahrzeugen,
- mit moderner Betriebssteuerung und Logistik
- und mit rationellem Personaleinsatz.

Bahn- und Bussysteme müssten also als Instrument einer erfolgreichen Verkehrswende ertüchtigt werden, nicht durch wenige Großprojekte wie die superteure „Bolzstrecke“ Köln-Frankfurt, sondern durch ein breites, flächenwirksames Neubau-, Ausbau- und Modernisierungsprogramm. Ein solches marktgerecht ausgebautes Netz ist Voraussetzung für hohe Kundennähe. Diese ist zentraler Erfolgsfaktor. Beim Auto sind kurze Wege garantiert. Im öffentlichen Verkehr aber darf man den Menschen

Zwei Jahre rot-grüne Verkehrspolitik

(Sch)Rumpfbahn oder Flächenbahn?

Die Ergebnisse der Bahnreform und rot-grüner Verkehrspolitik sind frustrierend. Der ungebremste Kahlschlag ruiniert das Bahnnetz, das wichtigste Kapital einer Verkehrswende, weiter. Politische Weichenstellungen für alternative Konzepte fehlen.

alle Unbequemlichkeiten zumuten. Der nächste Bahnhof ist im ländlichen Raum oft endlos weit weg (nach der nächsten Stilllegung noch weiter), die nächste Bushaltestelle auch nicht viel näher, Netz und Takt strotzen vor Lücken. Jahrzehntelang ist die Besiedlung in die Fläche gewachsen, ohne dass Bahn- und Buslinien ausgebaut wurden. Nur ein dichtes Liniennetz hat Aussicht auf verkehrlichen (und damit auch wirtschaftlichen) Erfolg. Die Schweiz hat im ländlichen Raum in Relation zur Einwohnerzahl und Fläche sechsmal mehr Haltepunkte wie Deutschland.

Erst jetzt fängt man an, auch in Deutschland zu lernen, dass Kundennähe ungeahnte Erfolgsmöglichkeiten bietet. Wo marktgerecht gedacht wird, schnellen die Fahrgastzahlen oft raketenhaft in die Höhe, von unter 100.000 im Jahr (fast nur Schüler) auf Werte zwischen 1,5 und 5 Millionen. Als Beispiele seien nur die Bodensee-S-Bahn oder das Karlsruher Modell genannt.

Auch die Reisezeit spielt eine zentrale Rolle in der Systemkonkurrenz. Die Bahn muss im Gesamtnetz schneller werden. Zur Systembeschleunigung gehört es,

- alle Langsamfahrstellen abzubauen, das Regionalbahnnetz auf mindestens 100 Stundenkilometer zu ertüchtigen,
- die Fernbahnrelation auf 160 Stundenkilometer zu ertüchtigen – jenseits dessen explodieren die Investitionskosten für Streckenausbau und Fahrzeugbau so stark, dass sie praktisch alle Finanzspielräume monopolisieren,
- durch dichten Taktverkehr sowie systematische Anschluss-Sicherung für geschlossene Transportketten zu sorgen und

- das Schlangestehen am Schalter durch ein Generalabo abzubauen.

Hohe Servicequalität muss dafür sorgen, dass Bahnreisezeit psychologisch als gewonnene Zeit gewertet wird. Falsch ist hingegen, bei der Beschleunigung der Bahn primär den Flugverkehr im Auge zu haben, denn der ist im Vergleich zum Autoverkehr ein marginaler Markt.

► Fehlende Weichenstellungen

Für einen Strategiewechsel hin zu einer Qualitäts-offensive im ganzen Netz einschließlich der Fläche ist es auch heute nicht zu spät: erforderlich ist ein konsequenter Konzeptwechsel zur Flächenbahn, ein hoher Marktehrgeiz und eine ausreichende politische Unterstützung bei den infrastrukturellen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Die Bahnreform hat noch keine grundlegende Weichenstellung für eine neue Verkehrspolitik und eine neue Bahn gebracht. Ein Modernisierungsschub im ganzen System, im Rollmaterial, in der Logistik, im Betriebssystem und im Fahrplan, verknüpft mit einer Tarif- und Marketingoffensive, könnte der Bahn einen Quantensprung im Angebot ermöglichen. Das haben die Schweiz und Japan in Ansätzen vorgemacht. Dies müsste Hauptgegenstand rot-grüner Modernisierungspolitik sein. Ein demonstrativer „Bahngipfel“ sollte hier die Weichen neu stellen.

Das Flächenbahnkonzept bietet große Beschäftigungseffekte für Anbieter von Zugtechnik, Bahnbau, Bahnlogistik und Hoch- und Tiefbau (1). Der Verkehrsmarkt ist nicht nur in Deutschland, sondern weltweit von einer Dominanz des Nah- und Regionalverkehrs geprägt. Der sinnvollste Exportschlager eines nachhaltigen Deutschlands im Mobilitätsbereich wäre daher moderner Nahverkehr. Diese Chance gilt es zu nutzen.

Anmerkung

(1) Vgl. Schallaböck, K.O./Hesse, M.: Konzept für eine neue Bahn. Wuppertal 1995; Hüsing, M.: Die Flächenbahn als verkehrspolitische Alternative. Wuppertal 1999.

Der Autor

Heiner Monheim ist Professor für Angewandte Geographie und Raumentwicklung an der Universität Trier. Kontakt: Universität Trier, 54286 Trier, Tel. 0651/ 201-4550, Fax -4551, E-mail: monheim@uni-trier.de

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.