

Quelle: Die Zeit

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

WIRTSCHAFT

Stau auf der Schiene

Viel zu wenig investiert - und stets nur den ICE im Blick: Die Deutsche Bahn vernachlässigt den Gütertransport. So zwingt sie Container auf die total überlastete Straße

Fritz Vorholz

Dieser Tage reden sie wieder alle über das eine. Über Autos. Über Ökoautos und Elektroautos. Über Spaß- und über Sparautos. Über Autos, die nicht nur einige Millionen Arbeitsplätze retten sollen, sondern auch das Klima und obendrein Deutschlands angeschlagene Vorzeigebbranche. Im Fernsehspot der deutschen Autobauer tönt es, die ganze Nation sei infiziert vom »Autofieber«. Derweil geben sich Hersteller aus aller Herren Länder und ihre weltweite Fangemeinde ein Stelldichein bei der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt: ein Treffen rund um die Fahrzeuge, denen angeblich die Zukunft gehört.

Womöglich gehört den Autos, die laut Werbung fast neu erfunden worden sind, die Zukunft; die Straße eher nicht. Denn dort läuft aller Voraussicht nach bald wieder eine Armada von Lastern auf und macht den Personenwagen von morgen den Asphalt streitig.

Der Grund für den drohenden Dauerstau: In Deutschland fehlen Schienen, auf denen Äpfel aus Neuseeland, T-Shirts aus Vietnam oder für den Export nach China bestimmte Maschinen transportiert werden könnten - statt auf der Straße. Wenn es mit Handel und Wandel wieder bergauf geht, drohe deshalb »eine chaotische Situation«, sagt Alexander Eisenkopf, Professor für Mobility Management an der Zeppelin University in Friedrichshafen. »Es brennt«, diagnostiziert sogar die

Deutsche Bahn selbst. Ihr Vorstandsvorsitzender ist seit gut einem halben Jahr der frühere Automanager Rüdiger Grube. »Wenn wir nicht besser werden, kollabiert der Straßenverkehr«, sagen Mitarbeiter Grubes im Bahntower am Potsdamer Platz in Berlin, die lieber nicht genannt werden möchten.

Die Einsicht kommt spät. Tatsächlich ist die Misere hausgemacht. Verkehrspolitiker und Bahnmanager haben seit Jahren viele Milliarden Euro an Steuergeld nicht so investiert, dass wenigstens ein Teil des steigenden Güterverkehrs reibungslos auf der Schiene abgewickelt werden könnte. Nun stößt die Bahn an Kapazitätsgrenzen. Jeder Container, der in den norddeutschen Seehäfen ankommt und nicht auf einen Eisenbahnwaggon verladen wird, bedeutet einen Lkw mehr auf der Autobahn. Und damit: mehr Stillstand, mehr Schmutz, wahrscheinlich sogar mehr Unfalltote.

Wichtige Eisenbahnkorridore sind um 20 bis 30 Prozent überlastet

Soll das Unheil begrenzt werden, heißt es in einer Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, muss bei der Bahn sofort eine »klare Konzentration der Investitionstätigkeit auf die ausgewiesenen Hauptachsen des Güterverkehrs« Einzug halten. De

facto bedeutet die von den 16 Professoren empfohlene »Strategie der Priorisierung« die völlige Abkehr von der bisherigen Praxis: die Fixierung auf teure Hochgeschwindigkeitstrassen für den Personentransport.

Offiziell setzt die Bahn die ihr vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel längst »gezielt zur Beseitigung von Engpässen in der Infrastruktur ein«, wie Volker Kefer sagt. Der bisherige Chef der für die Schienen zuständigen DB Netz AG ist gerade in den Konzernvorstand aufgerückt. Wäre es wirklich so, wie Kefer sagt, wäre die Gemengelage kaum so brisant, wie sie ist. Zwar wächst in der Tat schon seit einigen Jahren allein der Güterverkehr, während der Personenverkehr nur noch geringfügig zugelegt hat. Auch hat die Eisenbahn beim Personentransport gegen das Auto nicht viel Boden gutmachen können, während sie beim Güterverkehr Marktanteile gewinnen konnte. Diese an sich positive Entwicklung hat allerdings dazu geführt, dass für den Güterverkehr wichtige Eisenbahnkorridore überlastet wurden; nach Auskunft der Bahn teilweise um 20, 30 Prozent.

Überlastung heißt, dass mehr Züge auf einer Trasse fahren, als die optimale Kapazitätsauslastung der Strecke vorsieht. Durch technische und organisatorische Tricks lässt sich das Gedränge auf den Gleisen zwar beherrschen, allerdings lösen selbst kleine Störungen dann regelmäßig Chaos aus. Besonders

Quelle: Die Zeit

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

bedroht und betroffen davon ist laut der Deutschen Bahn, der das Gros des rund 40000 Kilometer langen Streckennetzes gehört, vor allem die Strecke entlang des Rheins von der niederländischen bis zur Schweizer Grenze und der Nord-Süd-Korridor von Bremen und Hamburg über Hannover und Würzburg in Richtung München, Österreich und Tschechien.

Die Wirtschaftskrise und der beispiellose Rückgang im Außenhandel haben die Gütertransporte auf Straße und Schiene zwar drastisch einbrechen lassen; auf den Gleisen hat sich deshalb die Lage entspannt. Doch wenn die Weltwirtschaft sich wieder erholt und sich die internationale Arbeitsteilung intensiviert, wird auch der Verkehr wieder ansteigen - und zwar mehr denn je. Laut der langfristigen Prognose, die das Münchner Beratungsunternehmen Intraplan Consult im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt hat, ist es vor allem der Güterverkehr, der zunimmt. Beim Personenverkehr werden die Zuwachsraten bescheiden bleiben, nicht zuletzt wegen der Veränderung der Altersstruktur.

Manche Strecke steht seit 1973 im Plan - gebaut ist kein Kilometer

Das Wachstum beim Warentransport ist für die Bahn eine Chance, wenn sie die Voraussetzungen dafür schafft. Doch genau darauf lässt die Planung für die Schieneninfrastruktur nicht schließen. Es sei deshalb zu befürchten, sagt der Berliner Ökonom und Bahnexperte Christian Böttger, dass Güter wegen fehlender Schienenkapazität »auf die Straße abwandern und die sich abzeichnenden Engpässe dort dann als Begründung für weitere

Investitionen in die Straße dienen«. Die Bahn, obwohl im Durchschnitt deutlich umweltverträglicher als der Lkw, würde wieder einmal abgehängt.

Um das zu verhindern, rufen Bahnfreunde und das Bahnmanagement nach mehr Geld. Allerdings tut das auch der ADAC, der eine »Finanzierungslücke« beim Fernstraßenbau beklagt. Tatsächlich wird wohl weder der Wunsch der Straßen- noch derjenige der Schienenlobby in Erfüllung gehen. Im Gegenteil, wenn die nächste Bundesregierung die exorbitante Staatsverschuldung bekämpfen will, wird es für keinen der beiden Infrastrukturtöpfe mehr Geld geben.

Die Instandhaltung des Netzes finanziert die Bahn aus eigenen Mitteln: jährlich gut eine Milliarde Euro, zum Beispiel für das Schleifen von Gleisen oder das Nachfüllen von Schotter ins Gleisbett. Das Gros der Investitionsmittel erhalten die Infrastrukturtöchter der Deutschen Bahn allerdings vom Bund, pro Jahr mehr als dreieinhalb Milliarden Euro. Das meiste davon dient dazu, Ersatzinvestitionen zu finanzieren, beispielsweise den Austausch von Weichen oder Fahrdrähten. Für Neu- und Ausbauprojekten, also für mehr Gleise, für neue Strecken, für die Elektrifizierung von Trassen oder für Signaltechnik, die höhere Geschwindigkeiten ermöglicht, bleibt gut eine Milliarde Euro - abgesehen von einigen hundert Millionen Euro aus den beiden Konjunkturprogrammen, die in diesem und im nächsten Jahr zusätzlich fließen.

Rund eine Milliarde Euro ist nicht viel, allein ein Kilometer ICE-Strecke kostet mindestens 20, 25 Millionen Euro. Um das

Schiennetz fit für die Zukunft zu machen, muss das Geld deshalb so klug wie möglich investiert werden, also mit dem größten Nutzen für den Verkehr.

Doch wer bestimmt, wofür es ausgegeben wird? Der Planungsprozess, der dem Aus- oder Neubau einer Schienenstrecke vorangeht, gehört zu den kompliziertesten und am wenigsten transparenten Vorgängen an der Schnittstelle zwischen Politik und Wirtschaft. Bundespolitiker, Landespolitiker und Bahnmanager sind daran beteiligt - in einem »Bermudadreieck der Verantwortungslosigkeit«, wie der Verkehrswissenschaftler Gottfried Ilgmann sagt.

Das Unheil beginnt mit dem Bundesverkehrswegeplan, einer alle 10 bis 15 Jahre unter der Regie des Bundesverkehrsministeriums zusammengestellten Liste großer Verkehrsvorhaben und ihrer voraussichtlichen Kosten. Die jüngste Version, sie stammt aus dem Jahr 2003, enthält insgesamt 66 Schienenverkehrsprojekte, die nach damaliger Erkenntnis unterm Strich mehr als 40 Milliarden Euro kosten sollten. Schon damals war klar, dass sie nie und nimmer im Planungszeitraum bis 2015 würden umgesetzt werden können.

Bundesverkehrswegeplan klingt großartig. Tatsächlich enthält das Dokument die verräterische Aussage, es könne »weder eine konkrete Linie festlegen, noch über weitergehende Details entscheiden«. Ihm fehlt de facto also alles, was strategische Planung auszeichnet. Kritiker nennen den Bundesverkehrswegeplan deshalb einen »Wunschzettel« oder »eine Sammlung von unfinanzierbaren Einzelprojekten«, wie es im Handbuch Verkehrspolitik heißt.

Quelle: Die Zeit

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

Eine Schnellfahrstrecke von Stuttgart nach Ulm beispielsweise steht schon seit 1973 im Bundesverkehrswegeplan; gebaut worden ist noch kein einziger Kilometer.

Dem planlosen Plan folgen diverse andere Pläne und Gesetze: Das »Bundesschienenwegeausbaugesetz«, dessen Anhang wiederum einen »Bedarfsplan« enthält, sowie der »Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes«, der angeblich »die notwendigen Rahmenbedingungen für Planungs- und Investitionssicherheit« schafft. Seinem Anspruch wird keiner dieser Pläne gerecht. Welche Schienenstränge tatsächlich aus- oder neu gebaut werden, entscheidet sich ganz woanders, in der sogenannten Fulda-Runde. Das ist nach Auskunft des Berliner Verkehrsforschers Michael Holzhey ein »wichtiger Kreis« von Mitarbeitern des Verkehrsministeriums und der Bahn AG, in dem über die konkrete Mittelverwendung entschieden wird.

Welche Konsequenzen die Beschlüsse dieses Stelldicheins haben, lässt sich im jüngsten Verkehrsinvestitionsbericht nachlesen. Dort werden die Kosten sämtlicher laufender und neuer Schienenverkehrsprojekte addiert. Es sind fast 72 Milliarden Euro, von denen bereits 36 Milliarden Euro ausgegeben wurden; bleibt also ein Rest von noch einmal 36 Milliarden Euro. Bei einer jährlichen Investitionssumme von gut einer Milliarde Euro dauert es mithin mehr als 30 Jahre, bis sämtliche Schienenverkehrsvorhaben umgesetzt sind - vorausgesetzt, die Kosten erhöhten sich nicht, was außergewöhnlich wäre. Vor dem Jahr 2040 kann der Güterverkehr auf der Schiene also kaum besser rollen, wenn die Waren bis dahin

nicht ohnehin zur Konkurrenz auf der Straße abgewandert sind. Um das zu verhindern, müsse »die bisherige einseitige Prioritätensetzung zugunsten des Fernverkehrs auf den Kopf gestellt werden«, heißt es sogar in einem Dokument des Netzbeirates, eines Beratungsgremiums der Bahn. Im sogenannten Seehafenhinterlandverkehr, diesseits der niederländischen Grenze am Niederrhein und auf der Rheintalschiene bis nach Basel, drohe sonst »ein Kapazitätsgau«, der sogar zu einer »Wachstumsgrenze« werden könne, heißt es in dem vor einem Jahr verfassten Papier.

Tatsächlich entwickelt sich die Engpassbeseitigung beim Schienengüterverkehr mangels Prioritätensetzung zu einem Drama ohne Ende. In den viergleisigen Ausbau der Rheintalstrecke von Karlsruhe nach Basel, Herzstück des wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua, sind bisher 1,7 Milliarden Euro gesteckt worden, immerhin. Allerdings ist von den 182 Streckenkilometern gerade einmal ein Drittel fertig - nach 22 Jahren Bauzeit. Obendrein ist das größte und teuerste Einzelbauwerk der Strecke, der 9,4 Kilometer lange Katzenbergtunnel südlich von Freiburg, exklusiv dem Personenfernverkehr vorbehalten.

Am nördlichen Ende der Magistrale haben die Niederländer bereits eine der weltweit modernsten Güterverkehrsstrecken gebaut, die sogenannte Betuwelinie vom Rotterdamer Nordseehafen Europoort bis an die deutsche Grenze. Jenseits der Grenze, auf deutschem Boden, ereilt die Frachtzüge die Schienenwelt des vorigen Jahrhunderts: veraltete Signaltechnik und nur zwei Gleise

für alle - Nah-, Fern- und Güterzüge. Die Strecke soll modernisiert und um ein drittes Gleis ergänzt werden; allerdings ist mit der Planfeststellung noch nicht einmal begonnen worden.

Die Strecke von München ins bayerische Chemiedreieck zwischen Mühldorf, Trostberg und Burghausen ist überwiegend eingleisig und nicht einmal elektrifiziert. Die Wirtschaft - darunter Weltkonzerne wie BASF, Linde und Wacker - klagt schon seit Jahren über den »erheblichen Engpass«. Unter anderem müssen mangels Schienenkapazität auch Gefahrguttransporte über die Straße abgewickelt werden. Die Bahn hat das Problem zwar erkannt. Von den 141 Streckenkilometern hat sie bisher allerdings nur 10 Kilometer ausgebaut, investiert worden ist fast nichts: ganze 30,3 Millionen Euro.

Verglichen mit den Summen, die die Bahn gleichzeitig in prestigeträchtige Hochgeschwindigkeitsstrecken steckt, ist das kaum der Rede wert. Tatsächlich hat die umstrittene ICE-Strecke von Nürnberg über Erfurt nach Halle und Leipzig allein im Jahr 2007 mehr als 220 Millionen Euro verschlungen. Bis 2015 wird allein diese Trasse rund die Hälfte aller für Neu- und Ausbaustrecken zur Verfügung stehenden Investitionsmittel beanspruchen. Eine »Strecke durchs Niemandsland« nennt sie Sven Flore, Vorstand bei der TX Logistik AG, einem der führenden privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. Güterzüge werden auf der ICE-Strecke allenfalls nachts fahren können und auch dann nur solche mit leichter Fracht; für schwerere Züge sind die Steigungen zu steil.

Der Bau eines ICE-Anschlusses ist

Quelle: Die Zeit

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

noch immer ein Politikum

Sündhaft teuer, aber ebenfalls für den Güterverkehr wenig tauglich ist auch die Schnellstrecke von Stuttgart nach Ulm. Das Argument, das Projekt schaffe auf der »Altstrecke« über Geislingen mehr Kapazität für Frachtzüge, ist bizarr: Schwere Güterzüge können die Geislinger Steige nicht bezwingen - höchstens mit zusätzlicher Schiebelok. Kostenpunkt der neuen Rennstrecke: offiziell 2 Milliarden Euro. Allerdings hat der Bundesrechnungshof bereits moniert, die wahren Kosten dürften bei »mindestens« 3,2 Milliarden Euro liegen, eher sogar noch höher.

Bei der Bahn heißt es neuerdings, man könne sich vorstellen, Teile des vielen Geldes »viel sinnvoller« zu investieren, sei allerdings dauernd »politischen Wünschen« ausgesetzt. Das stimmt, ist aber nur die halbe Wahrheit. Auch bei der Bahn selbst galt jahrzehntelang die Doktrin, Höchstgeschwindigkeit würde einen Run auf die Züge auslösen. Tatsächlich ist dieser Run ausgeblieben, trotz ICE.

Hinzu kommt, dass die Bahn immer noch vollständig dem Bund gehört. Er finanziert den Ausbau des Schienennetzes weitgehend allein und folgt dabei seiner eigenen, auch wahltaktischen Logik. Neben dem Bundesverkehrsminister mischen nicht nur viele Bundestagsabgeordnete, sondern auch Ministerpräsidenten mit, um ihrem Ländle oder ihrem Wahlkreis einen ICE-Anschluss zu sichern. »Wer bezahlt, bestellt die Musik«, sagt der Bahnkenner Christian Böttger.

Allerdings hat sich das Bahnmanagement gegen verkehrspolitisch und ökonomisch unsinnige Einmischungen nie

gewehrt. Im Gegenteil, Hartmut Mehdorn, bis vor einem halben Jahr Vorstandsvorsitzender des Bahnkonzerns, war sogar regelrecht auf den Bau teurer und oft wirtschaftlich fragwürdiger Schnellstrecken fixiert - was den Güterverkehr nun an den Rand des Kollapses treibt.

Noch immer hat sich die Bahn nicht von dem Denken verabschiedet, neue Rennstrecken für den Personenverkehr würden irgendwie auch dem Güterverkehr nutzen, weil für ihn auf den alten Gleisen anschließend mehr Platz sei. So preisen Bahnmanager unverdrossen die sogenannte Y-Trasse als »Kernstück der Netzentwicklung des norddeutschen Raums« an - obwohl es billigere und schnellere Lösungen gäbe, das Güteraufkommen der Seehäfen Hamburg und Bremen auf der Schiene an- und abzutransportieren.

Die Y-Trasse, die laut Bahn vor allem den Seehafenhinterlandverkehr stärken soll, also den Güterverkehr, besteht nach bereits fortgeschrittener Planung aus einer in Hannover beginnenden Schnellfahrstrecke, die sich knapp 100 Kilometer nördlich in je einen Strang in Richtung Bremen und Hamburg teilt. Diese Teilung verleiht dem Vorhaben die Form eines Ypsilon. Die Strecke kostet laut Bundesverkehrswegeplan 1,3 Milliarden Euro, wird aber vermutlich deutlich teurer; von bis zu 4 Milliarden Euro ist die Rede. Dafür verkürzt sich die Reisezeit nach Hamburg um ganze 13 Minuten, die nach Bremen um 8 Minuten.

Ein »Wachstumsprogramm« soll helfen - Höhe: 1,8 Milliarden Euro

Der Güterverkehr profitiert kaum. Das Vorhaben führe »nicht zu der notwendigen Kapazitätssteigerung«, heißt es in einem Gutachten von Thomas Siefer, dem Leiter des Instituts für Verkehrswesen an der Universität Hannover. Und in einer aktuellen Stellungnahme des Verbandes der Bahnindustrie - er vereint die Konzerne Alstom, Bombardier, Siemens und ihre Zulieferer - steht, für den Güterverkehr könne die Y-Trasse »nur eine geringe Wirkung entfalten«. Es ist fast ein glücklicher Umstand, dass vorerst das Geld für das Vorhaben fehlt.

Um den GAU in den kommenden Jahren zu verhindern, werben die Bahnoberen mittlerweile um zusätzliche Mittel, um 1,8 Milliarden Euro für ein »Wachstumsprogramm«. Das Geld soll nach dem Jahr 2012 fließen, dann, wenn der Finanzsegen der beiden Konjunkturprogramme versiegt ist - und es soll helfen, die ärgsten Engpässe für den Güterverkehr zu beseitigen: durch den gezielten Bau einzelner Brücken, die gezielte Verlegung eines zweiten Gleises oder durch die gezielte Elektrifizierung einzelner Strecken. Anschließend soll es mit den Großprojekten weitergehen, unter anderem mit der Y-Trasse.

Besinnt sich die Bahn da wirklich?

In einem Gutachten für das Netzwerk Privatbahnen, eine Vereinigung europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen, hat der Verkehrswissenschaftler Gottfried Ilgmann das ganze Elend der verfehlten Bahninvestitionspolitik seziert. Nicht nur die Deutsche Bahn, sondern auch die Akteure Bund und Länder hätten sich an der Hochgeschwindigkeit geradezu

Quelle: Die Zeit

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

berauscht, hat er geschrieben.
Hartmut Gasser, Vorstand beim
Netzwerk Privatbahnen,
präsentierte das Gutachten mit den
Worten, Deutschland könne es sich
schlicht nicht leisten, in ineffiziente
Hochgeschwindigkeitsstrecken zu
investieren - während Lastwagen
Straßen und Autobahnen
verstopfen.

Wenn sich das nach der
Bundestagswahl bei den rund 40
Millionen Pkw-Lenkern
herumspricht, ist womöglich eine
große Verkehrsdebatte fällig. Und
bei der Bahn ein Befreiungsschlag.
Womöglich mit dem Ergebnis, dass
teure Prestigeprojekte beerdigt
werden, damit endlich wichtige

Vorhaben fertig gebaut werden
können. Womöglich könnte die
öffentliche Finanznot bei der
Befreiung von Überflüssigem sogar
helfen. Und bei der Konzentration
auf das Vordringliche.