

viv Statement – September/Oktober 2009

In der politischen Diskussion plädiert die Initiative „Deutschlandtakt“ für die Einführung eines Integrierten Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild. Auf Deutschlands Schienen soll der Verkehr mindestens stündlich vertaktet fahren mit guten Rundumanschlüssen in den Knotenpunkten. Gleichzeitig plädiert die Lobbyvereinigung aber auch für die Ausschreibung des Fernverkehrs: Es soll nicht mehr den Eisenbahnverkehrsunternehmen überlassen sein, welche Fernverkehrsverbindungen sie anbieten, sondern darüber soll verkehrspolitisch befunden werden, mit der Folge der Subventionierung nicht rentabler aber politisch gewünschter Fernverkehrsverbindungen.

Der trojanische Takt....

Warum Deutschland einen integrierten Taktfahrplan, aber keine Fernverkehrsbürokratie braucht

von Alexander Kaczmarek, Vorsitzender viv e.V.

Jede Stunde ein Zug, gute Anschlüsse quer durch die Republik, Deutschland im Takt - kann man dagegen ernsthaft etwas haben? Nein, nicht wirklich. Ein gutes Ziel, dessen Verwirklichung allerdings enormer Anstrengungen im Infrastrukturausbau und damit öffentlicher Mittel bedarf.

Die Schweiz – das gelobte Land?

Die Schweiz hat eben nicht nur die bessere Schokolade und das bessere Käsefondue, sondern investiert auch pro Streckenkilometer ein Vielfaches in den Ausbau der Schieneninfrastruktur und ist – das darf hier vielleicht auch erwähnt werden - ein wenig kleiner als Deutschland. Fährt man von Basel quer durch die Schweiz nach St. Gallen, wäre man bei gleicher Fahrstrecke in Deutschland noch nicht einmal von Berlin nach Leipzig gekommen.

Es mangelt nicht am guten Willen, sondern an Gleisen

Die deutschen Bahnknoten für den ITF aufzurüsten- man denke nur an solche Dauerengpässe wie Köln oder Hamburg Hbf – ist sicherlich auch nicht trivial. Natürlich müssen auch die regionalen Aufgabenträger den Blick über den Grenzzaun wagen und sich miteinander abstimmen. Das sollte zu machen sein. Insgesamt mangelt es ja nicht am guten Willen, sondern an Gleisen und Bahnsteigkanten.

Auf der Suche nach neuen „Weidegründen“

Eigentlich könnten wir uns nun der Frage zuwenden, wie die Gelder für die Engpassbeseitigung besorgt werden, wie viel Jahre wir einkalkulieren müssen bis die Beste aller Verkehrswelten vollendet ist und die Grundsatzdiskussion abschließen, wäre da nicht der Versuch, das trojanische Pferd zu satteln. Deutschland im Jahre 2009: Die einstmals fetten Weiden des Regionalverkehrs sind durch die Ausschreibungen der Aufgabenträger längst abgemäht. Die hungrige Herde der Eisenbahnunternehmen in Deutschland ist auf der Suche nach neuen Weidegründen. Nur leider - auch die Weiden des Fernverkehrs erweisen sich als dürre Magerwiesen: niedrige Margen versprechen keinen Ausweg aus dem Jammertal. Was liegt da näher, als öffentliche Düngung zu verlangen...

Der geplante Griff in die Staatskasse

Nun ist in Zeiten der Haushaltsknappheit die Forderung nach zusätzlichen öffentlichen Mitteln eher unpopulär. Also wird der geplante Griff in die Staatskasse mit einem hübschen verkehrspolitischen Ziel verbrämt und der Integrierte Taktfahrplan flugs mit einem Ausschreibungsregime auch für Fernstrecken gekoppelt - fertig ist der Deutschlandtakt! Das eine hat mit dem anderen zwar nichts zu tun, aber so ist die geöffnete Hand besser zu tarnen. Her mit den Staatsgeldern - ist ja für einen guten Zweck! Im Klartext: Der bisher eigenwirtschaftliche, unsubventionierte Fernverkehr soll auch an den Tropf des Bundeshaushalts gelegt werden. Die Länder werden damit gelockt, dass der Fernverkehr dann auch den letzten Winkel erschließt – der Bund wird's schon zahlen. Alle Erfahrung zeigt – der Bund würde sich an anderer Stelle schadlos halten, nicht zuletzt bei den Mitteln für den Regionalverkehr.

Das trojanische Pferd des Deutschlandtakts

ITF ja, Vernetzung der Verkehrsträger ja, aber bitte keine neue Verkehrs- und Subventionsbürokratie. Um ehrlich zu sein, wenn das der Preis für die Einführung des ITF sein sollte - ich würde der Politik dringend davon abraten. Eine Horrorvision: Beamte eines Bundesfernverkehrsamtes bestimmen unter Mitzeichnung von 16 Landesfernverkehrsämtern den Laufweg von ICE und IC... Besser wäre es, das trojanische Pferd des Deutschlandtakts einfach auf dem Feld stehen zu lassen und sich bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans die Frage zu stellen, wo die noch zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel die nachhaltigste Wirkung für das Gesamtsystem Schiene erzielen können.