

Bundesverkehrswegeplan

Noch nicht begriffen

Die Politik muss Probleme lösen statt einzelne Gleise zu beschließen

➤ Die Bundesregierung macht sich mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zum Erfüllungsgehilfen des Privatunternehmens Deutsche Bahn AG. Der BVWP wird so aussehen, als gäbe es noch die Deutsche Bundesbahn als Planungsbehörde im Auftrag der Bundesregierung. Statt Probleme zu beschreiben, die gelöst

werden müssen, beschreibt der BVWP fragwürdige Ausbauten einzelner Gleise. Ein „integraler Taktfahrplan“ für Deutschland kommt darin nicht vor – nicht zuletzt, weil die DB AG daran kein Interesse hat. Ein interregionales Fernverkehrsnetz hat unter diesem Bundesverkehrswegeplan keine Chance.

■ Leerformeln statt Ideen

Der Bundesverkehrswegeplan ist lange überfällig. Ein Entwurf liegt den Ländern zur Stellungnahme vor. Intramodal vernetzt soll das Verkehrssystem effizienter gestaltet werden. Kritiker werfen dem Bundesverkehrswegeplan bereits vor, dass wieder die Straße stärker gefördert werde als die Schiene. Doch darf man sich darüber nicht wundern, nachdem acht Jahre Bahnreform nicht mehr, sondern weniger Verkehr auf der Schiene gebracht haben.

Dabei ist längst bekannt, wie man mehr Verkehr auf die Schiene bekommt: mit effizienteren Verbindungen. Das gilt für Güter wie für Fahrgäste gleichermaßen.

PRO BAHN hat schon vor drei Jahren den „integralen Taktfahrplan für Deutschland“ vorgelegt – ein Konzept zum effizienten Ausbau des Schienennetzes. Das Konzept scheint gänzlich spurlos an Ministerien und Abgeordneten vorbeigegangen zu sein. Im Entwurf des BVWP ist weder das Wort „Taktfahrplan“ noch „integraler Taktfahrplan“ noch „Anschluss“ zu finden. Anscheinend hat man im Ministerium wenig Ahnung von den Bedürfnissen der Nutzer des Schienennetzes und nicht verstanden, dass der Schienenverkehr nur als durchgeplantes Netz die notwendige Effizienz erreicht.

So geraten die Ausführungen über die Aufgaben der Integration aller Verkehrsträger zu hohlen Leerformeln.

■ Betriebliche Details statt Problemlösung

Eine eigenständige Verkehrspolitik für die Schiene zu betreiben liegt dem Bundesverkehrsministerium fern. Vielmehr erfolgt die Planung „in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG“. Dass dieses Unternehmen das Netz nach den Interessen ihrer hauseigenen Verkehrsunternehmer plant, ist eine Binsenweisheit. Wettbewerber, die vielleicht andere Vorstellungen haben könnten, wurden nicht gefragt. Neuere Entwicklungen fallen unter den Tisch, obwohl sie sinnvoll wären. Ein Beispiel soll das deutlich machen:

Zwischen Skandinavien und Deutschland gibt es ein Nadelöhr – den Raum zwischen Neumünster und den Zulaufstrecken auf Hamburg-Harburg. Dafür sind als vordringlicher Bedarf der abschnittsweise Ausbau zwischen Hamburg und Ahrensburg auf drei

Gleise genannt, außerdem der zweigleisige Ausbau zwischen Bad Oldesloe und Neumünster. Ein betriebliches Gesamtkonzept ist dafür nicht erkennbar. Solange der Hamburger Hauptbahnhof das erstrangige Nadelöhr und der zweigleisige Abschnitt zwischen Ahrensburg und Bad Oldesloe ein Engpass bleiben, sind alle anderen Ausbaumaßnahmen wirkungslos. Ein Konzept wie der von PRO BAHN vorgeschlagene „Flugzug“ mit einer alternativen Trasse zwischen Hamburg und Neumünster, der in Schleswig-Holstein auf großes Interesse stößt, kommt im Bundesverkehrswegeplan nicht vor. Statt einen Kapazitätsausbau zwischen Hamburg-Harburg und Lübeck und Neumünster als Ziel zu fordern, ergeht sich der Bundesverkehrswegeplan in unabgestimmten Detailvorschlägen.

Bei Tarif und Trassenpreisen lehnt DB-Chef Mehdorn jegliche Einmischung ab – aber die Bundesregierung plant den Streckenausbau „in enger Abstimmung und unter Einbeziehung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität der DB AG“. Wer hat die Wettbewerber der DB danach gefragt, welche Ausbauten sie brauchen?

Diese Beschreibung von Details zieht durch das gesamte Werk. Man muss davon ausgehen, dass die Parlamentarier gar nicht wissen, was sie als Gesetz beschließen. Die Abgeordneten sollten wissen: Diese Planungen stammen aus den Schubladen einer Aktiengesellschaft, die ganz andere Ziele hat als die Bundespolitik. Beim Preissystem, aber auch bei den Trassenpreisen lehnt DB-Chef Hartmut Mehdorn jede Einmischung strikt ab und verweist auf seine unternehmerische Unabhängigkeit. Der Deutsche Bundestag sollte genauso unabhängig die Ziele beschreiben, die er erreichen will, anstatt Detailvorgaben eines Unternehmens als Gesetz zu übernehmen.

Der Bundesverkehrswegeplan ist eine große Enttäuschung für alle, die geglaubt haben, mit der Bahnreform würde sich etwas an der ineffizienten Planung der Vergangenheit ändern.

(red)

Den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans finden Sie unter www.transnet.org/verkehrspolitik/03-03-26-bvwp.shtml

Das PRO BAHN-Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel Integraler Taktfahrplan für Deutschland“ finden Sie unter www.pro-bahn.de/pbz/itf_boschuere.pdf

info