



Fotos: Engel

Koalitionsvertrag:

Ratlose Regierung?

„Volle Straßen – volle Kassen“ als Programm?

Von Rainer Engel

> Sieben Seiten im Koalitionsvertrag der neuen schwarz-gelben Regierung haben die Verhandler aus CDU, CSU und FDP in Sachen Verkehr gefüllt. Während sich darin einige alte fachliche Forderungen von PRO BAHN wiederfinden, gibt es mindestens genauso viele Negativposten.

■ Ratlos in die Regierung

Bezeichnend ist, dass der Verkehr nicht unter den „Zukunftstechnologien“ behandelt wird, sondern in dem darauffolgenden Kapitel. Der Anschein, dass die Koalition keine Zukunftsperspektive für den Verkehr hat, trügt nicht: Außer ein bisschen Elektromobilität für das eigene Auto braucht der Verkehr einfach nur mehr Geld, das nicht vorhanden ist, und mehr Platz. So ganz nebenbei kommt auch noch „Umwelt“ vor, aber ohne Aussagekraft.

Ein Beispiel: Ein wichtiges Thema, das ein Umsteuern von Investitionen erfordern würde, wird im Koalitionsvertrag mit dem Satz abgetan: „Wir werden die Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen.“

Kein Wort von „Bahn“ kommt da vor, genausowenig wie in vielen anderen Kapiteln, in denen klare Aussagen erforderlich wären. Niemand ist gegen die Bahn, aber keiner dafür – so macht man sich das Regieren einfach. Wettbewerb wird immer wieder betont, aber Wettbewerbsverzerrungen zulasten der Schiene kommen in dem Papier nicht vor. DB-Chef Grube findet mit diesem Thema so wenig Gehör bei Schwarz-Gelb wie Mehdorn es bei Rot-Grün fand. Es wird spannend, wie sich

Schwarz-Gelb von dieser Forderung freikaufen will. Rot-Grün hatte immerhin zusätzliches Geld in die Schienen-Infrastruktur gesteckt, Schwarz-Rot den Börsengang gefördert.

■ Markiger Einstieg

„Uns geht es darum, Mobilität zu ermöglichen und nicht zu behindern. Die Hinterlassenschaften von Rot-Grün in der Verkehrspolitik gehören endgültig der Vergangenheit an.“

Mit diesen markigen Worten steigen die Verkehrspolitiker in das Thema ein. Als einzige Hinterlassenschaft genannt wird aber „kontinuierliche Unterfinanzierung, schwankende Haushaltslinien und die Effizienz- sowie Transparenzdefizite bei Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb.“ Vergesslichkeit ist Trumpf: Dafür ist Schwarz-Gelb selbst verantwortlich. Schon der unter Bundeskanzler Kohl erstellte Bundesverkehrswegeplan von 1985 war weit unterfinanziert und ist bis heute nicht abgearbeitet. Die Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ sind – zumindest die der Schiene – bis heute nicht fertig, weil schon die schwarz-gelben Kohl-Regierungen nicht für mehr Geld gesorgt haben und ihre CDU- und CSU-Regierungen in den Ländern Thüringen, Bayern und Baden-Württemberg das wenige Geld in besonders teure und ineffiziente Prestigeprojekte leiten. Nachdem diese beschlossen sind, kann man gut mit einer verschärften Effizienzprüfung von neuen Projekten beginnen. Konkrete Pläne hat die Koalition nur für die Autobahn: mehr Lkw-Stellplätze, mehr Reisebusse, mehr elektronische Verkehrslenkung, Mitbenutzung von Standspuren (auf Kosten der Sicherheit).



Die Wunschvorstellung: Ein bisschen ICE und Autos für alle.

Außerdem kommen größere und schwerere Lastkraftwagen. Die Einführung von 60-Tonnen-Lkw wird zwar abgelehnt, aber die Koalition ist bereit, die geltenden Gewichts- und Längengrenzen zu lockern. Die verladende Wirtschaft hat durchblicken lassen, dass sie froh wäre, wenn künftig zwei 20-Fuß-Container auf einem Lkw verladen werden könnten. Auch hier hat sich die Lkw-Lobby durchgesetzt.

Eine Förderung von 1.000-Meter-Güterzügen findet sich hingegen nicht im Koalitionsvertrag.

■ Kein neuer Bundesverkehrswegeplan?

Die neue Bundesregierung traut sich anscheinend nicht zu, in dieser Legislaturperiode einen neuen Bundesverkehrswegeplan zu erstellen. Sie will lediglich „vorbereitend für den nächsten Bundesverkehrswegeplan eine neue Grundkonzeption erarbeiten, mit der auch ein Wasserstraßenausbaugesetz vorbereitet wird.“

Vielleicht ist das sogar realistisch, denn durch begonnene Projekte ist so viel Geld gebunden, dass Neues nicht angefangen werden kann, und es besteht die Gefahr, dass nur der Wunschzettel länger wird. Die „Großkonzeption“ könnte zudem rasch Makulatur werden: durch steigende Ölpreise, durch einen steigenden Dollarkurs oder dadurch, dass der Wähler in vier Jahren Schwarz-Gelb die Mehrheit wieder entzieht.

■ Unfälle zahlen weiter die Sozialkassen

Woher Schwarz-Gelb mehr Geld für die Infrastruktur nehmen will, sagt der Koalitionsvertrag nicht – stattdessen wird ausdrücklich betont, dass die Lkw-Maut nicht erhöht wird. Das Geld soll aus einem Schattenhaushalt kommen, in dem neue Schulden außerhalb des Bundeshaushalts geparkt werden können: „Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) werden wir weiterentwickeln, u. a. mit der Prüfung der Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG und Herstellung ihrer Kreditfähigkeit in begrenztem Umfang. Dadurch könnten wir die Haushaltsabhängigkeit von Verkehrsinvestitionen reduzieren und eine mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit für Investitionsprojekte erreichen. Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe werden wir stärken.“

Dieses Finanzierungsmodell hat es bei der Bundesbahn schon bis 1994 gegeben: Die Schulden wurden immer höher und die Defizite auch. Heute hat DB Netz schon wieder 10 Milliarden Schulden angehäuft.

In Richtung Schattenhaushalt weist auch die Absicht, „Modelle für die ‚Öffentlich-Private Partnerschaft‘ voranzubringen.“

Das heißt im Klartext: Langfristige Verpflichtungen, ohne dass man sie „Staatsverschuldung“ nennt.

■ Konflikt mit der EU

„Ziel ist die bessere Wahrnehmung deutscher Interessen und die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen unserer Transportwirtschaft.“

Der markige Spruch klingt gut, meint aber in Wirklichkeit nur die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Spediteure auf der Straße. Das wird im nächsten Absatz deutlich:

„Wir werden die Europäische Kommission auffordern, ein neues Konzept zur Anlastung externer Kosten vorzulegen. Dieses muss, anders als bisher, alle Verkehrsträger einbeziehen und nach gleichen Kriterien behandeln. Stau- und Unfallkosten dürfen in die Berechnung nicht einbezogen werden.“

Denn Staukosten entstehen nur im Straßenverkehr und die Unfallkosten sind im Straßenverkehr ebenfalls markant höher als bei anderen Verkehrsträgern. Und dass ein Großteil der Unfallkosten durch die Kranken- und Rentenversicherungen getragen werden und nicht den Verkehrsträgern angelastet werden, das weiß man in der Koalition sehr gut. Die EU-Politik hat bislang in eine andere Richtung gewiesen.

■ Nahverkehr: wertvolles Bekenntnis?

„Die Koalition bekennt sich zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als unverzichtbarem Bestandteil der Daseinsvorsorge, auch in der Fläche.“

Hinter diesem Satz könnte auch die Einführung eines flächendeckenden Anruf-Sammeltaxi-Systems folgen. Ganz so schlimm kommt es aber nicht.

Die bisherige Finanzierung von Investitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bleibt bis 2019 erhalten, soll aber schon in der laufenden Regierungsperiode für die Zeit danach neu festgelegt werden. Dass dies nicht ohne Konflikt mit den Bundesländern gehen wird, ist schon heute an der Diskussion um das „Wachstumsförderungsgesetz“ abzusehen.

„Die Koalition steht zur Erfüllung der Finanzierungsverpflichtungen aus dem Regionalisierungsgesetz. Wir wollen jedoch eine höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung erreichen.“

Auch hier würden die Bundesländer wohl heftig protestieren, wenn den erfolgreichen Nahverkehrsmodellen der Boden entzogen würde, also wird dieses Fass nicht aufgemacht. Aber es kehrt ein versteckter Vorwurf wieder, der schon einmal die Runde machte: Die Länder würden die Mittel zweckentfremdet verwenden. Die Wiederholung alter Vorwürfe können auch als Vorwand für Kürzungsdiskussionen dienen.

Das Personenbeförderungsgesetz soll neu gefasst werden, aber das ist trivial – die EU-Vorgaben machen es erforderlich. Dabei soll der Vorrang kommerzieller Verkehre gewährleistet werden. Mit „Daseinsvorsorge“ hat das wenig zu tun, denn kommerzielle Verkehre funktionieren nur von Montag bis Freitag und nur bis Sonnenuntergang. Anders ausgedrückt: Die Aufgabenträger müssen noch mehr Geschick aufwenden, um Gewinne aus den nachfragestarken Linien und Verkehrszeiten in Angebote umzumünzen, die teure Spitzen im Schülerverkehr abdecken und eine Fahrt auch am Wochenende und noch nach Dunkelwerden ermöglichen.

■ Bleibt die DB ein halbstaatlicher Mischkonzern?

„Die Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energie) werden nicht privatisiert, weil sie im Zusammenhang mit der staatlichen Infrastrukturverantwortung stehen. Wir wollen die Rechte des Bundes bei Initiierung und Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten stärken.“

Damit wird dem Börsengang des integrierten Konzerns eine Absage erteilt, aber kein dauerhafter Riegel vorgeschoben. Zugleich soll aber die Teilprivatisierung der Verkehrssparten erfolgen, wenn es möglich ist. Es ist zu vermuten, dass man sich bei den Verhandlungen darüber klar war, dass die DB aus den Folgen von Wirtschaftskrise und Managementfehlern nicht vor der nächsten Wahl herauskommt.

So lässt sich auch leicht versprechen, dass der gemeinsame Arbeitsmarkt der DB erhalten bleibt – der Koalitionsvertrag gilt nur bis zur nächsten Wahl. Konsequenz und positiv zu bewerten ist:

„Mittelzuwendungen des Bundes erfolgen direkt an die DB-Infrastrukturgesellschaften. Trassenerlöse und Stationsentgelte fließen in die Schieneninfrastruktur zurück, Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die Holding werden ausgeschlossen. Die DB AG behält im Konzernverbund als Alleineigentümerin Einfluss auf ihre Infrastruktursparten; deren Leitung erfolgt zukünftig unabhängig. Doppelmandate bei Holding- und Infrastrukturgesellschaften werden ausgeschlossen.“

Mit der stärkeren Unabhängigkeit des Netzes erreichen wir auch, dass der Wettbewerb auf der Schiene verbessert wird. Zu diesem Zweck werden wir auch das Regulierungsrecht im Allgemeinen Eisenbahngesetz überarbeiten. Unter anderem müssen dabei die Trassen- und Stationspreise einer Anreizregulierung unterworfen werden. Regulierungsbedürftig sind ferner der Zugang zu Serviceeinrichtungen, der Bezug von Bahnstrom und Vertriebsleistungen im Schienenpersonenverkehr. Die Bundesnetzagentur wird gestärkt. Darüber hinaus setzen wir uns auf europäischer Ebene für eine vollständige Öffnung der Eisenbahnmärkte in allen Mitgliedsstaaten und für faire Wettbewerbs-

bedingungen ein. Wir fordern eine Harmonisierung bei der Regulierung auf europäischer Ebene.“

Die neue Regierung wird dabei nicht nur auf den Widerstand von DB-Chef Grube stoßen, sondern auch auf den des Aufsichtsrats. Das hat der Aufsichtsrat erst am 9. Dezember 2009 gezeigt, als er den Technik-Vorstand Volker Kefer zum gleichzeitigen Infrastruktur-Vorstand bestellte. Einen „gemeinsamen Technik-Vorstand“ für Infrastruktur und Fahrzeuge kann es aber nach diesen Vorgaben nicht mehr geben – Gesetzesänderungen sind also unumgänglich.

Den konkurrierenden Privatbahnen wird diese Lösung nicht genügen, denn es gibt immer noch zahlreiche Möglichkeiten der Behinderung des Wettbewerbs durch das Netzunternehmen. Doch kann aus dem Koalitionsvertrag auch herausgelesen werden: Man wartet darauf, dass Europa die Infrastruktur auch in den Nachbarländern wie Frankreich und Italien nachhaltig öffnet. Wenn man sich das Gezerre um die Intercity-Verbindung München – Verona ansieht, wo DB und ÖBB durch schlechte Fahrpläne in Italien behindert werden, kann man nachvollziehen, warum die Koalition zögert, im Inland weiter vorzupreschen. Eine abschließende Antwort, wie die DB nach einer Teilprivatisierung aussehen wird, gibt der Koalitionsvertrag also nicht.

Positiv zu werten ist aber die Absicht, in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB mehr Transparenz zu erreichen. Diese Forderung hat der Bundestag schon seit Jahren aufgestellt.

■ Regionalisierung der Infrastruktur

„Für regionale Schienenstrecken werden wir neue Betreibermodelle erproben, um den Ländern und Aufgabenträgern Einfluss etwa auf Modernisierung und Regionalisierung zu geben.“

Damit findet sich eine alte Forderung von PRO BAHN endlich in einem Regierungsprogramm wieder. Die Regio-Netze der DB und die Usedomer Bäderbahn sind erfolgreich und effizient.

Wer ist Peter Ramsauer?

Der neue Verkehrsminister kommt aus Bayern, genauer gesagt aus dem Wahlkreis Traunstein/Berchtesgadener Land. Dr. Peter Ramsauer vertritt den „schönsten Wahlkreis Deutschlands“, wie er mit Blick auf die herrliche Landschaft seiner Heimat zwischen Chiemsee und Königssee immer wieder betont.

Ramsauer, Jahrgang 1954, ist Vater von vier Töchtern, studierte Betriebswirtschaft mit dem Abschluss des Diplomkaufmanns und Promotion, ist mittelständischer Unternehmer, der das Müllerhandwerk selbst erlernt hat, in einer Mühle im Familienbesitz. Seine politische Laufbahn begann schon als Schüler, später war er Kreistagsabgeordneter, seit 1990 ist er Mitglied des Bundestages.

Die verkehrspolitische Landschaft der Heimat Ramsauers ist geprägt durch eine überfüllte alte Autobahn, auf der man den Stau oft erleben kann, durch eine überlastete Hauptbahn, auf der man den Stau nur durch Verspätungen wahrnimmt, ein paar Nebenbahnen, teils elektrisch und einigermaßen modern, teils mit Dieselmotoren, an deren zahlreichen Bahnübergängen noch gepfiffen wird. Etwas anderes als die Bundesbahn kennt man hier bisher nicht – erst im Dezember 2009 sind die ersten bunten Züge nach Berchtesgaden gestartet.

Einen Verkehrsverbund gibt es nur als Import aus dem Ausland, aus Salzburg, aber nur für die Busse. Wer vom Bus zur Bahn umsteigt, braucht einen neuen Fahrschein, und Bahn und Bus fahren zu unterschiedlichen Tarifen nebeneinanderher. Touristen kommen mit dem Auto. An den Ufern des Königssees und an Seilbahnstationen ergießen sich Autolawinen auf asphaltierte Wiesen. Radfahrer gibt es erst seit neuester Zeit und nur in den Flusstälern. Der „sanfte Tourismus“ steckt in den Kinderschuhen.

Was darf man von Ramsauer erwarten? Er ist ein Kind der Autogesellschaft aus einer Region, in der man auf das eigene Auto nicht verzichten kann – schon gar nicht, wenn man als Unternehmer unter Zeitdruck steht. Verkehrspolitisch ist hier die Zeit stehen geblieben.

Auch bringt Ramsauer keine verkehrspolitische Erfahrung mit, sein Schwerpunkt ist die Arbeits- und Sozialpolitik.

Dass Ramsauer sein Amt mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes verwalten wird, darf man von ihm erwarten. Wenn er mehr bewegt als seinen Dienstwagen, wäre das eine positive Überraschung.



Foto: www.peter-ramsauer.de



Regionalisierung der Infrastruktur: im Murgtal erfolgreiche Realität. Doch die Regierung muss auch das erst „prüfen“.

ent, weil sie vor Ort agieren. Warum soll diese Effizienz Linien versagt bleiben, auf denen durch den Ausschreibungswettbewerb ein anderes Unternehmen zum Zuge gekommen ist? Dass solche Modelle erst „erprobt“ werden sollen und nicht schon „eingeführt“ werden, zeugt allerdings davon, dass zumindest einige der Mitwirkenden keine Ahnung vom Schienenverkehr haben. Sie hätten nur Dieter Ludwig aus Karlsruhe befragen müssen, um zu verstehen. Hoffentlich holen die Abgeordneten das bald nach.

■ Kein Wort zum Schienenfernverkehr ...

Keinerlei Aussage trifft die Koalition zur Entwicklung des Schienenfernverkehrs. Offenbar gibt es hier immer noch keinerlei Problembewusstsein. Oder doch?

„Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen.“

Dort, wo der Fernverkehr schon in allernächster Zeit wegbrechen wird, ist das auch ein Problem des Deutschlandtaktes. Man kann es ausschließlich als Infrastrukturproblem sehen, aber auch als Problem, dass keine schnellen Züge mehr in die Region fahren. Das Problem verschärft sich noch durch die Kontroverse zwischen DB und Industrie um die Ausschreibung der Nachfolgefahrzeuge für den Intercity-Verkehr („ICX“): Der DB sind die eingereichten Angebote zu teuer. Werden aber die Fahrzeuge noch teurer als von der DB geplant, so wird das Intercity-Netz noch stärker schrumpfen als bisher prognostiziert.

■ ... aber Freigabe der Fernbusse

Lapidar wird ein Wunschtraum der FDP ins Regierungsprogramm geschrieben: *„Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.“*

Das bedeutet einfach: mehr Zuschüsse für den öffentlichen Nahverkehr und verzerrter Wettbewerb im Fernverkehr. Denn Fernbusse haben keine Pflicht zur Mitnahme Behinderter, für Fernbusse gelten keine Fahrgastrechte, sie zahlen keine Wegekosten, die Haltestellen können meist kostenlos benutzt werden, und die Infrastruktur der Bahnhöfe, die über Stationsgebühren durch die Eisenbahn-Fahrgäste finanziert wird, wird unentgeltlich mitgenutzt. Und es wird die Probleme nicht lösen, die der Rückzug des Intercity-Netzes aus den Regionen nach sich zieht.

Nur mit Dumpingpreisen oder dort, wo beim Ausbau oder der Angebotsgestaltung grobe Fehler gemacht wurden, hat der Fernbus eine Chance.

■ Viel Arbeit für PRO BAHN

Der Koalitionsvertrag lässt erkennen, dass die Regierung in ihrer Autolobby-Hörigkeit wohl kaum zustimmen sein wird. Daher kommt es in den nächsten vier Jahren darauf an, dass die Regierung beim Wort genommen wird: Wenn sie von „Wettbewerb“ redet, muss über Wettbewerbsverzerrungen gesprochen werden.

Wenn sie über „Elektromobilität“ redet, muss über „Elektromobilität mit Bahnen und Bussen“ geredet werden – und so lässt sich das beliebig weiterführen. Das hat PRO BAHN schon mit einer Presseerklärung getan, die bereits drei Tage nach der Wahl veröffentlicht wurde – und diese wird bei Weitem nicht die letzte sein.

■ Chance auf Klartext

Eine Chance, dass Klartext geredet wird, besteht auch im Deutschen Bundestag. Vorsitzender des Verkehrsausschusses ist Dr. Toni Hofreiter von den Grünen – der einzige Promovierte im Ausschuss – und neben ihm Winfried Hermann, beides ausgewiesene Fachleute in Sachen Schiene. Ihrem Geschick, Verhandlungen zu strukturieren und Fachwissen in den Bundestag zu holen, könnte so manchem fachlichem Wissensdefizit der anderen Mitglieder gründlich abhelfen. Neben ganz wenigen altgedienten DB-Lobbyisten sitzen viele neue im Ausschuss. Und: *derFahrgast* wird in ihrem Briefkasten liegen, damit sie nicht sagen können, davon hätten sie ja gar nichts gewusst.



Was bringt der Deutschland-Takt? Nur wer nicht mit der Bahn fährt, muss das erst „prüfen“: Integraler Taktknoten in Münster (Westfalen) zur vollen Stunde mit Rundum-Anschluss.

Der Gastkommentar:

Klare Ziele hat Schwarz-Gelb nur im Weltraum



**Allianz
pro Schiene**

■ Der Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung fehlt es an Geist, Fantasie und klaren Zielen. Dieser Eindruck drängt sich auf, wenn man die Koalitionsvereinbarung der schwarz-gelben Bundesregierung aus der Perspektive des Schienenverkehrs liest. Schlimmer noch: Das Verkehrskapitel im Vertrag zwischen Union und FDP ist geprägt von Denkverboten, mit denen ein Schutzschirm über dem Straßenverkehr aufgestellt werden soll. Drastische Absagen an City-Maut, höhere Lkw-Maut, Kostenwahrheit im Verkehr oder Tempolimits auf Autobahnen sind Beispiele für die neuen „Mit-uns-nicht“-Parolen. Nötige Veränderungen werden fast schon manisch abgewehrt, der Status quo wird zementiert, irgendeine Art Aufbruchstimmung fehlt völlig.

Trotz vollmundiger Absichtserklärungen im Umweltkapitel formuliert der Koalitionsvertrag für den Verkehrssektor kein Klimaschutzziel. Obwohl der Verkehr immer noch besorgniserregende CO₂-Mengen produziert, schaut Schwarz-Gelb antriebslos zu. Statt die Rolle der Schiene beim Klimaschutz zu stärken, begnügt sich der Koalitionsvertrag damit, Elektroautos als Klimaretter zu beschwören. Die Koalition setzt Elektromobilität mit Straßenverkehr gleich – tatsächlich findet Elektromobilität in Deutschland aber auf der Schiene statt.

Beim Thema Schienenverkehr sieht sich Schwarz-Gelb offenbar lediglich in der Zuschauerrolle. Man werde das Unternehmen Deutsche Bahn AG „in seiner positiven Entwicklung begleiten“, heißt es lieblos in dem Dokument. Die Rolle der Privatbahnen? Schweigen. Die Rolle der Bahnindustrie, immerhin eine der wenigen Branchen in Deutschland mit Weltmarktführerschaft? Schweigen. Konkrete Marktanteilziele für den effizientesten aller motorisierten Verkehrsträger? Fehlanzeige. Eine Art Vision formuliert der Koalitionsvertrag lediglich für den Weltraum. Da schreiben die Koalitionäre immerhin: „Deutschland braucht klare Ziele in der Raumfahrt. Dafür wird eine eigenständige Raumfahrtstrategie mit klaren Missions- und Technologiezielen innerhalb eines Jahres weiterentwickelt.“

Eine solche Zielstrebigkeit wünschen wir uns von Schwarz-Gelb auch bei der Eisenbahnpolitik. Bislang hat sich die Koalition noch nicht einmal dazu durchringen können, einen steigenden Marktanteil für den Schienenverkehr wenigstens anzustreben. Nicht einmal das Richtungsschild zu einer nachhaltigeren Mobilität wollten die Koalitionäre aufstellen. Parolen wie „Wo immer dies sinnvoll ist, wollen

wir die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße fördern“ wirken im Gesamtkontext der Koalitionsvereinbarung wie blutleere Lippenbekenntnisse – zumal sie mit keinerlei konkreten Maßnahmen verknüpft werden.

Für den Schienenverkehr – aber auch für den öffentlichen Nahverkehr insgesamt – verheißt diese stiefmütterliche Behandlung nichts Gutes. Zwar haben die Verkehrsfachpolitiker etwa an der gesetzlich vereinbarten Dynamisierung der Mittel für den regionalen Schienenverkehr festgehalten. Auch gibt es im Koalitionsvertrag ein klares Bekenntnis zur Unverzichtbarkeit des ÖPNV. Aber die Finanzierung steht nach wie vor auf tönernen Füßen. „Alle Maßnahmen des Koalitionsvertrages stehen unter Finanzierungsvorbehalt“, heißt es warnend

im Finanzkapitel. Und genau hier lauert die Gefahr. Dort, wo keine ambitionierten Ziele vereinbart worden sind, dort, wo am wenigsten Herzblut drinsteckt, dort, wo man am wenigsten weiß, wo die Koalitionäre eigentlich hinsteuern – da werden die Haushaltspolitiker in den kommenden Jahren als Erstes sparen wollen. Wetten, dass ...?

Trösten können wir uns allenfalls mit der Erkenntnis, dass die Koalitionäre sich auf Dauer der Realität nicht verweigern können. Die Bahnen gewinnen nicht nur in Deutschland seit Jahren Marktanteile, sie sind weltweit auf dem Vormarsch. Übrigens unabhängig von der Parteifarbe der jeweiligen Regierungen. Die Chinesen investieren in diesem Jahr erstmals mehr in ihre Schienen- als in ihre Straßeninfrastruktur. Die Spanier sowieso und auch die konservative französische Regierung hat den Stopp des Autobahnbaus ausgerufen und will den Marktanteil der umweltverträglichen Verkehrsträger im Güterverkehr bis 2022 verdoppeln.

Eine Politik in Deutschland, die Gigaliner (probeweise) zulassen und mit Milliarden Euro Steuergeld subventionieren will, aber ansonsten so tut, als seien die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen „ideologiefrei“ und gerecht, wird die Renaissance des Schienenverkehrs in Deutschland vielleicht bremsen, aber nicht verhindern können. Schade ist es nur um die vertane Chance – für den Wirtschaftsstandort Deutschland, für die Menschen, für die Umwelt. Deutschland ist dabei, verkehrspolitisch den Anschluss zu verpassen.

Dirk Flege
Geschäftsführer der Allianz pro Schiene

„Deutschland braucht klare Ziele in der Raumfahrt. Dafür wird eine eigenständige Raumfahrtstrategie mit klaren Missions- und Technologiezielen innerhalb eines Jahres weiterentwickelt.“