

Branche einigt sich auf „Schienenpakt“

Einfacher, schneller, pünktlicher: Bahnfahren soll wettbewerbsfähiger werden – Politik und Wirtschaft unterzeichnen Fahrplan



Von Berlin nach Köln im 30-Minuten-Takt – nur ein Ziel des „Schienenpaktes“.

VON MATTHIAS ARNOLD UND ANDREAS HOENIG

Berlin . Bahnkunden sollen künftig einfacher und schneller ans Ziel kommen, die Züge pünktlicher werden – und außerdem sollen mehr Güter von der Straße auf die Schiene geholt werden. Es sind große Ziele, die in einem „Schienenpakt“ von Politik und Wirtschaft genannt werden. Der Weg bis dahin aber ist noch lang.

Nach zweijähriger Arbeit unterzeichneten am Dienstag in Berlin im Bundesverkehrsministerium Politik, Gewerkschaften, Bahn-Unternehmen und Verbände am Dienstag den „Fahrplan“ für die Zukunft der Schiene. Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) sagte, die Schiene könne der Verkehrsträger Nummer eins werden. Bis 2030 sollen doppelt so viele Menschen mit der klimafreundlicheren Bahn fahren als bislang.

Zentrales Element des Pakts ist der Deutschlandtakt – an dem allerdings bereits seit Langem gearbeitet wird. Wer heute werktags oder am Wochenende mit dem ICE von Berlin nach Köln fahren will, hat dazu jede Stunde einmal die Gelegenheit – künftig soll jede halbe Stunde ein Zug fahren. Den Anfang bei diesem Takt macht bereits im Dezember die Paradestrecke der Bahn von Berlin nach Hamburg – ein Jahr vor dem ursprünglichen Zeitplan. Die Anschlüsse zum Regionalverkehr sollen zudem besser aufeinander abgestimmt sein, um damit das Umsteigen zu erleichtern.

Scheuer nannte den Deutschlandtakt eine „kleine Revolution“. Er soll nicht nur im Personenfernverkehr Verbesserungen bringen. „Es geht um bessere, schnellere und zuverlässigere Verkehrsangebote für Personen und Güter“, sagte auch der Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, Ingo Wortmann.

Allerdings wird es auf vielen Strecken noch Jahre dauern, bis der Deutschlandtakt umgesetzt ist. Ein großer Schritt solle 2025 erfolgen, so Scheuer. Bahnchef Richard Lutz sagte: „Fundamental ist der Ausbau der Infrastruktur.“ Daher sollen nun etwa viel belastete Knotenpunkte ausgebaut werden, geplant sind daneben der Aus- und Neubau sowie die Reaktivierung von Strecken.

Doch noch sind viele Fragen offen – und wie so oft geht es dabei ums Geld. „Das ist noch eine Blackbox“, sagte Klaus-Dieter Hommel, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), die ebenfalls an der Ausarbeitung beteiligt war. „Es gibt noch keine Entscheidung und keine Vorstellungen wie die Finanzierung künftig aussehen soll.“

Denn klar ist: Schon jetzt ist die Infrastruktur völlig überlastet. Der Plan der Branche sieht nicht nur mehr Personenverkehr vor, sondern will auch den Anteil der Schiene am Güterverkehr von derzeit 19 auf rund 25 Prozent bis 2030 zu erhöhen. All das erfordert zusätzliche Kapazitäten. „Trotz erheblicher Mittel reicht das Geld aber nicht einmal dafür aus, die bestehende Infrastruktur nicht älter werden zu lassen. Und das ist ein Alarmsignal“, sagte Hommel.

Bund und Deutsche Bahn hatten sich bereits im vergangenen Jahr auf ein Paket von rund 86 Milliarden Euro für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur in den kommenden zehn Jahren geeinigt. Im neuen Plan steht nun die Forderung, die Mittel für Neu- und Ausbauvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan sollten deutlich erhöht werden, von derzeit 1,5 Milliarden Euro auf bis zu vier Milliarden Euro pro Jahr. Beschlossen ist dies aber noch nicht.

Die Bahn-Konkurrenz im Güterverkehr fürchtet zudem, dass es die Bundesregierung mit der Stärkung der Schiene nicht ernst meint, und kritisiert vor allem, dass auch der Lastwagenverkehr weiterhin subventioniert wird. „Die Schiene wird bei allen ‚internen‘ Verbesserungen keine Marktanteile gewinnen, wenn die anderen Verkehrsmittel gleichzeitig oder gar schneller mit staatlicher Unterstützung gefördert werden“, sagte Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE).
