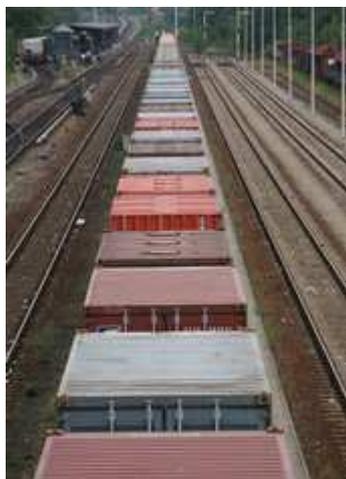


13.06.2012 / Wirtschaft/Soziales / Seite 16

Güterzüge im Deutschland-Takt

Konferenz in Berlin diskutierte, wie mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann

Aus Umweltgründen soll der Warentransport verstärkt auf die Schiene verlagert werden. Doch kann das Netz mehr Güterzüge verkraften?



Politiker durchschneiden lieber weiße Bänder beim Start von Großprojekten und der Güterverkehr ist wenig populär. Die Bundesverkehrswegeplanung muss 2015 reformiert werden mit einer verkehrspolitischen Zielstellung. An der fehlt es, solange es keine Strategie zum Schienenverkehr gibt. Foto: Einige Tagungsteilnehmer erinnerten daran, dass die CDU/CSU-FDP-Koalition sich einst einen Prüfauftrag für den Deutschland-Takt gegeben hatte. Davon ist

Die Frage der Fachtagung »Deutschland-Takt und Schienengüterverkehr - Widerspruch oder Erfolgsstory?« war schnell beantwortet: Es gibt keinen Widerspruch aber auch keine Erfolgsgeschichte, stellten am Montag in Berlin die vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr und vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen geladenen Experten fest.

Worum geht es? Die zum betriebswirtschaftlichen Optimieren angehaltene Deutsche Bahn weicht den Taktfahrplan im Personenfernverkehr immer mehr auf; hier bleiben die Fahrgäste wegen schlechter Verknüpfung von und zum Nahverkehr weg, während seit 1993 im Nahverkehr ihre Zahl um ein Drittel zunahm. Das Gegenmittel könnte der »integrale Taktfahrplan für den gesamten öffentlichen Verkehr« sein: mit leicht merkbaren Abfahrtszeiten in einem regelmäßigen Takt und guten Anschlüssen zwischen Bus und Zug sowie Nahverkehrs- und Fernzug. Die Schweiz hat dies bereits vor Jahren eingeführt. Dagegen ist der »Deutschland-Takt« bislang nur eine Idee. Den Befürwortern wird entgegengehalten: Dies sei technisch nicht machbar und unbezahlbar, behindere außerdem den Güterverkehr. Andreas Schulz von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zerpflückte die Argumente. Er verlangte, dass die Infrastruktur gemäß dem (Takt-)Fahrplan geschaffen werde - bisher ist es umgekehrt.

Alexander Kirfel vom Netzwerk Europäische Eisenbahnen wies darauf hin, dass die Güterbahnen ihren Marktanteil

nichts mehr zu hören. Foto:
dpa

bereits von 1,9 Prozent im Jahr 2000 auf 26 Prozent 2011 gesteigert hätten. Er forderte ein Ende des Vorrangs des Personenverkehrs gegenüber Güterzügen und verwies auf Lücken im deutschen Schienennetz, deren Beseitigung nicht

einmal viel kosten würde: fehlende Oberleitung auf kurzen Abschnitten, Wiederbelebung stillgelegter Strecken.

Auch Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan der Deutschen Bahn, sah keinen Widerspruch zum Deutschland-Takt, wenn mehr Güterzüge fahren. Auch diese könnten im Takt fahren; einige Trassen werden bereits »hinter dem Vorhang« für die Besteller so geplant. Sandvoß hält zudem den Umbau von Eisenbahnknoten für deren bessere Durchlassfähigkeit und Investitionen in kleine Vorhaben für wichtig, doch seien der Bahn die Hände gebunden. Das Bundesverkehrsministerium muss die Investitionen erlauben. Dass den Bundesländern das Geld für Schienenverkehrsprojekte fehlt, kritisierte Jutta Matuschek (LINKE), Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses.

Politiker durchschneiden lieber weiße Bänder beim Start von Großprojekten und der Güterverkehr ist wenig populär. Die Bundesverkehrswegeplanung muss 2015 reformiert werden mit einer verkehrspolitischen Zielstellung. An der fehlt es, solange es keine Strategie zum Schienenverkehr gibt.

Einige Tagungsteilnehmer erinnerten daran, dass die CDU/CSU-FDP-Koalition sich einst einen Prüfauftrag für den Deutschland-Takt gegeben hatte. Davon ist nichts mehr zu hören. Foto:
dpa

URL: <http://www.neues-deutschland.de/artikel/229515.gueterzuege-im-deutschland-takt.html>