

Autor/-in: Zimmermann, Jörg-Rainer
Seite: 24 bis 25
Ressort: ENERGIEPOLITIK_Titel

Jahrgang: 2024
Nummer: 6
Auflage: 16.467 (gedruckt)¹ 15.179 (verkauft)¹
19.299 (verbreitet)¹

Mediengattung: Zeitschrift/Magazin

¹ IVW 1/2024

Interview

Die Bahn kann im Sinne des Klimaschutzes nicht gesteuert werden

... ist Mobilitätsexperte Andreas Knie überzeugt. Er fordert deshalb, die Fehler der Bahnreform von 1994 zu beenden und einen wirklich integrierten Konzern zu schaffen.

Interview: Jörg-Rainer Zimmermann

neue energie: Das alte Bahn-Motto 'Von der Straße auf die Schiene' hat enormes Klimaschutz-Potenzial. Bislang funktioniert die Klima-Transformation des Konzerns aber nicht, obwohl er sich nach außen anders verkauft. Was läuft schief?

Andreas Knie: Für diese Wende brauchen wir eine Bahn, die attraktiv und leistungsfähig ist. Dass die bisherigen Anläufe nicht den durchschlagenden Erfolg haben, lässt sich aber ursächlich auf die Bahnreform von 1994 zurückführen. Es gab damals zwei Ziele. Einmal sollte der Schienenbetrieb so organisiert sein, dass keine Schulden produziert werden. Und dann war da immer die Idee, möglichst viele Menschen auf der Schiene zu befördern.

ne: Das wäre der Klimaschutz-Booster...

Knie: Nur, dass 1994 der Klimaschutz nicht das Thema war. Umgesetzt wurde das Vorhaben, indem die Bahn in einen, ich sage mal, gemeinnützigen Teil aufgeteilt wurde, der die Schieneninfrastruktur bereitstellt, und in einen eher privatwirtschaftlich organisierten Teil für den Fernverkehr. Der Nahverkehr, der zwei Drittel des Personenverkehrs ausmacht, wurde in die Obhut der Länder gegeben. Das war der Preis, den der Bund zahlen musste, damit die Länder der Bahnreform zustimmten. Zudem bekamen die Länder die sogenannten Regionalisierungsmittel, also Geld, um den Schienenverkehr in eigen-

ner Regie möglichst effizient und günstig zu organisieren. Damals gingen alle davon aus, dass das funktioniert, wenn Schienenverkehre vom Aufabenträger im Wettbewerb ausgeschrieben werden.

ne: Ausschreibungen gelten nach wie vor als wirtschaftspolitische Wunderwaffe...

Knie: Die Rechnung ging im Fall der Bahn nur durch Lohndumping und eine eingebaute Innovationsfeindlichkeit auf, die Bieter hatten es ja in der Regel mit relativ ähnlichen Kosten zu tun und nach Zuteilung wurde der Status quo der Angebotserstellung dann festgeschrieben. Obendrein entstand ein teurer bürokratischer Überbau. Denn dieser Wettbewerb muss organisiert, überwacht und bei Anfechtung der Vergabeentscheidungen juristisch betreut werden. Innerhalb der DB entstanden dann nach der Bahnreform praktisch völlig neue Tochterfirmen. Das fällt uns jetzt auf die Füße. Diese Strukturen verhindern, dass es eine integrierte Bahnstrategie geben kann. Die Bahn ist praktisch strategisch nicht mehr zu führen und kann daher im Sinne des Klimaschutzes auch im augenblicklichen Zustand nicht gesteuert werden.

ne: Weil 'von der Straße auf die Schiene' so nicht funktioniert...

Knie: Gemessen am Stand von 1994 ist der Anteil des Personenverkehrs bis 2019, also kurz vor der Pandemie, leicht gestiegen. Wir sprechen von etwa zehn Prozent, je nachdem, wie gezählt wird. Gemessen an dem Aufwand, der

dafür mit neuen Strecken betrieben wurde, reicht das aber nicht. Jetzt, nach der Pandemie, liegen wir bei rund 80 Prozent der alten Beförderungsmenge von 2019. Dieses Volumen müssten wir, um die nationalen Klimaziele zu erreichen, verdreifachen. Mit unseren aktuellen Erkenntnissen befürchten wir allerdings, dass die Fahrgastzahlen nochmals sinken könnten.

ne: Weshalb?

Knie: Die Bahn versucht, die offenkundigen Probleme mit teuren Sanierungsarbeiten zu lösen. Für mich ist das aber eine Kahlschlagsanierung, die sofort beendet werden müsste. Statt wichtige Strecken über Monate hinweg stillzulegen, muss sozusagen unter dem laufendem Rad saniert werden. Das war in der Vergangenheit Standard. Heute will man alles besser machen und vergisst völlig den Kunden: Nach der Kahlschlagsanierung wird die Fernbahn möglicherweise ein Drittel ihrer Fahrgäste verloren haben. Und die kommen nicht mehr wieder.

ne: Dazu kommen noch die Stilllegungen von Bahnstrecken in ländlichen Regionen...

Knie: Sicher muss betrachtet werden, wo sich die Schiene lohnt, wo ihre Stärken sind. Und die sehe ich bei sogenannten gebündelten Verkehren, also dort, wo es ein hohes Passagieraufkommen gibt. Wenn dort Kapazitäten fehlen, muss zugebaut werden. Das ist hierzulande der Fall bei den Nord-Südkorridoren, bei Strecken wie etwa Berlin-Ostsee oder in den Gebieten

Rhein-Main und Rhein-Ruhr. Daneben gibt es die, ich sage mal, Ausflugsbahnen, landschaftlich schöne Strecken, die aber bei schlechtem Wetter und im Winter praktisch keine Fahrgäste haben. Das muss überdacht werden. Wir können nicht wie vor 100 Jahren so tun, als wäre die Bahn der Grundversorger für alles und jeden. In einer modernen Gesellschaft kann die Bahn nur dauerhafte Fahrgastgewinne erzielen, wenn die Zu- und Abgänge zur Bahn endlich laufen. Die letzte Meile ist die Achillesferse. Das gilt beim Personen- wie auch beim Güterverkehr.

ne: Wie funktioniert das?

Knie: Dafür bräuche die Deutsche Bahn eine integrierte Planung. Bislang entscheiden die Bundesländer über Ab- oder Neubestellung von Schienenverkehren, legen Strecken still oder reaktivieren sie, alles ohne Gesamtkonzept. Der Bund als Alleineigentümer der Deutschen Bahn könnte bei den Themen vieles ganz schnell auf den Weg bringen. Ich weiß, dass Volker Wissing als zuständiger Verkehrsminister sehr gerne etwas an der Situation ändern würde. Aber es fehlt an Mut, keiner traut sich an das Thema ran. Die Schweiz und Österreich machen das besser. Dort sind Korsettstangen für eine einheitliche Bahn eingezogen worden.

ne: Was meinen Sie damit genau?

Knie: Wir müssten die Kraft aufbringen, eine Bahnreform 2.0 zu organisieren. Dabei sollte das wichtige Ziel sein, die Bahn wieder zu reintegrieren. Fernverkehr, Nahverkehr, Schienennetz und Betrieb, also 'Trasse und Traktion' müssen aus einem Guss sein. Es braucht eine Instanz, die dafür Verantwortung trägt. Die Systemleistung kann dann auch durch unterschiedliche Akteure vermarktet werden, wie wir es beim Mobilfunk erlebt haben. Bislang hat es aber nur für eine Scheinreform gereicht. Im vergangenen Dezember wurde die Infrago AG ins Leben gerufen, unter deren Dach nun die alte DB Netz und DB Station & Service arbei-

ten. Nach wie vor fehlt der Infrago aber die Entscheidungsgewalt innerhalb der verbliebenen Bahneinheiten.

ne: Die Bundesländer hätten bei einer Reform aber auch mitzureden, oder?

Knie: Das ist das größte Problem. Es geht darum, den Ländern die Hoheit über ihre Länderbahnen zu nehmen. Es braucht als erstes eine Reform der Regionalisierungsmittel. Bislang läuft es so, dass die Länder mit den Bundesmitteln ganz unterschiedliche Beratungs- und Consultingfirmen unter Vertrag nehmen und nach jeweiligem Gusto ihre Strecken für den Betrieb ausschreiben oder die Deutsche Bahn damit beauftragen. So kann es keine integrierte Strategie geben. Die eigentliche politische Diskussion wäre, das föderale System auf den Prüfstand zu stellen. Denn die Länder zeigen sich immer wieder unfähig, ihre Interessen untereinander gut zu koordinieren. Das ist an der Reform der Straßenverkehrsordnung oder auch bei der Bildungspolitik zu sehen und zeigt sich aktuell auch wieder im Nahverkehr beim Deutschlandticket.

ne: Bleiben wir bei der Bahnreform 2.0. Angesichts des rasant verlaufenden Klimawandels gibt es Stimmen, die eine völlige Umstrukturierung der Bahn für zu zeitraubend halten...

Knie: Letztlich hat die erste Bahnreform nur knapp zwei Jahre gedauert. Das wäre auch jetzt möglich. Es muss ja nicht alles völlig neu organisiert werden. Wichtig ist, die regionalen Verkehre in die Planung zu integrieren und die ländereigenen Ausschreibungsprozesse zu beenden. Das ist letztlich nur eine politische Frage. Allerdings ist dafür eine Änderung des Grundgesetzes notwendig.

ne: Der Bahnkonzern weist immer wieder daraufhin, wie klimafreundlich das Zugfahren ist. Kritiker mahnen aber an, dass es mit der Elektrifizierung der Strecken und dem Anteil

des Erneuerbaren-Stroms nicht schnell genug vorangeht. Was sind die Hürden?

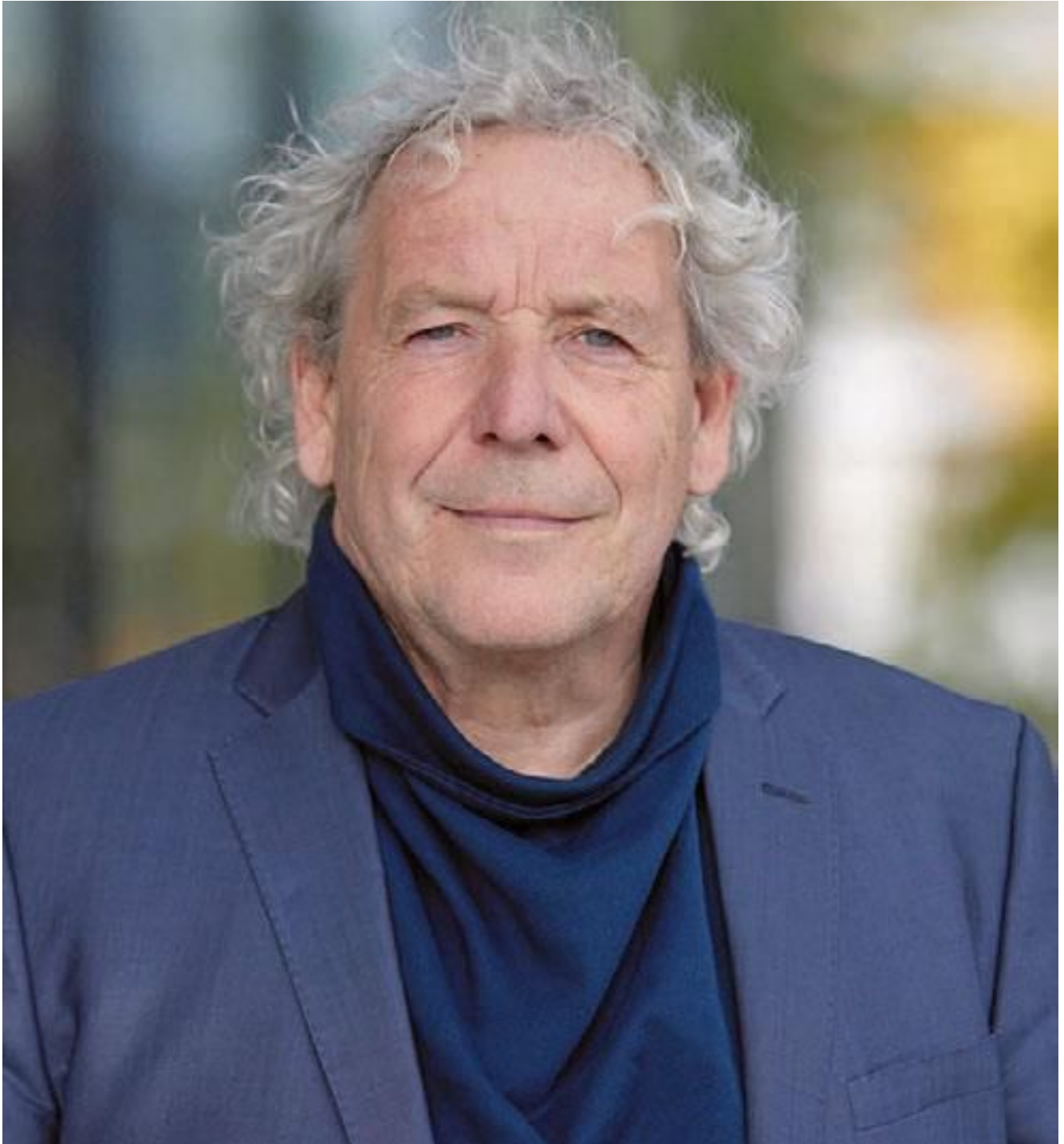
Knie: Grüner Strom war bis vor fünf, sechs Jahren bei der DB AG überhaupt keine Option. Den Vorständen ging es lange nur um die Kosten, um den Preis. Wenn Atom- oder Braunkohlestrom günstig war, dann wurde der genommen. Man hätte politisch viel früher in das Thema einsteigen müssen, es hätten keine Verträge mehr mit fossilen Zulieferern abgeschlossen werden dürfen.

ne: So wie mit dem Steinkohlekraftwerk Datteln 4, das erst 2020 ans Netz ging. Wie lange läuft dieser Vertrag noch?

Knie: Die Verträge sind geheim. Ich kann aber sagen, dass Datteln 4 gar nicht erst ans Netz gekommen wäre, wenn die Bahn nicht einen sehr lang laufenden Vertrag abgeschlossen hätte. Natürlich zu sehr günstigen Konditionen. Ich gehe davon aus, dass man bei dem Kraftwerksbetreiber Uniper sehr froh ist, einen Dummen gefunden zu haben, der den Kohlestrom weiterhin abnimmt.

ne: Wie ist der Knoten zu lösen?

Knie: Im Grunde ist es gesagt. Der Bund muss alle 16 Länder an den Tisch holen und Klartext reden, denn er bezahlt die Veranstaltung letztlich. Wenn wir so weitermachen, wird die Bahn nicht attraktiv und wir werden unsere Klimaziele nicht erreichen. Wir brauchen wieder eine integrierte deutsche Eisenbahngesellschaft. Die Länder könnten auf andere Weise beteiligt werden, etwa indem sie über einen Beirat Mitspracherechte bekommen. Viel kann in Deutschland sicherlich besser dezentral organisiert werden, die Bahn aber nicht. Nur wurde das Thema bislang ausgesessen und ein Zustand der organisierten Verantwortungslosigkeit produziert. Jetzt muss es auf die politische Agenda ganz nach oben.



Andreas Knie ist Leiter der Forschungsgruppe "Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung" am Wissenschaftszentrum Berlin und Professor für Soziologie an der TU Berlin. Bernhard Ludewig

Wörter: 1218

© 2024 PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG