

BB 2020 – Eine Zukunftsperspektive für die Deutsche Bahn

Wolfgang Hesse, Universität Marburg
email: hesse@informatik.uni-marburg.de

Die deutsche Bahnreform im Jahre 1994 stand unter der übergeordneten Zielsetzung, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und Verkehr von anderen Verkehrsträgern wie PKW, LKW und Flugzeug zur Bahn hin zu verlagern. Heute, unter den verschärften Bedingungen voranschreitender Umweltzerstörungen und bedrohlicher Klimaveränderungen ist diese Zielsetzung aktueller denn je, dennoch wurde sie in den verflorbenen 14 Jahren auf der ganzen Linie verfehlt: Während die genannten anderen Verkehrsträger ihre Anteile leicht bzw. erheblich erhöhen konnten, blieb der Anteil der Bahn nahezu unverändert. Im Fernverkehr sank die Verkehrsleistung sogar, obwohl die Inbetriebnahme neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGS) mit ihren enorm hohen Baukosten einen deutlichen Zuwachs hätte erwarten lassen.

Diese Bilanz bietet Anlass zu einem Vergleich der Entwicklung der Bahnnetze und der Angebotskonzepte in Deutschland und seinen Nachbarländern. Neben den Negativ-Beispielen der privatisierten Bahnen in Großbritannien und Schweden sticht die Schweizer Bahn (SBB) als Positiv-Beispiel hervor. Während die Entwicklung in Deutschland und der Schweiz bis ca. 1960 sehr ähnlich verlief, wurden seitdem unterschiedliche Strategien verfolgt: Hier Regionalisierung und Einstieg in die Privatisierung, Konzentration auf wenige HGS bei gleichzeitigem Rückzug aus der Fläche und zahlreichen Streckenstilllegungen, dort Verzicht auf Höchstgeschwindigkeits- und Großprojekte, dafür aber Ausbau eines räumlich und zeitlich eng geknüpften Netzes mit optimalen Anschlussbedingungen für die Bahnkunden bei gleichzeitigen Verbleib der Bahnen in staatlicher bzw. kommunaler Hand (vgl. [Hesse 06]).

Eine Konsequenz: In der Schweiz wird heute mehr als doppelt so viel Bahn gefahren wie in Deutschland, es werden dort (auf die Bevölkerung bezogen) fast 7 mal mehr HalbTax-Abonnements verkauft als in Deutschland BahnCards 50/ 25 zusammengenommen und die Zahl der General-Abo's in der Schweiz entspricht dem 200-fachen der verkauften entsprechenden deutschen BahnCard100!

Es liegt also nahe, endlich eine Verkehrswende herbeizuführen und ein Zukunftskonzept – genannt "BB 2020" für eine *Bessere* oder *Bürger-Bahn* – in Deutschland aufzulegen, das sich am Schweizer Beispiel orientiert. Herzstück des Konzepts für den Personenverkehr ist der *Integrale Taktfahrplan (ITF)*, der die Herstellung optimaler Anschlüsse und damit erhebliche Verkürzungen der Reisezeiten nicht nur auf wenigen ausgesuchten Strecken, sondern Netz-weit ermöglicht. Voraussetzung dafür sind bestimmte Reisezeiten zwischen den Umsteigeknoten, die durch gezielte Streckenausbauten und Knotenertüchtigungen zu erreichen sind. Ausbauten der Netz-Infrastruktur müssen also einem Fahrplankonzept folgen statt ein solches durch fehlgeleitete Investitionen zu erschweren. Mit Hilfe von modernen Planungs-Werkzeugen lassen sich die Effekte verschiedener Netzausbau-Varianten simulieren und dafür gezielt optimale Fahrpläne erstellen.

Eine entsprechende Neuausrichtung der Netzinfrastuktur-Planung muss von weiteren Maßnahmen flankiert werden wie

- systematischer Ausbau des Schienennetzes in der Fläche, etwa durch Wiederinbetriebnahme stillgelegter Strecken;
- (Wieder-) Einrichtung flächendeckender vertakteter Linien im mittleren Fernverkehr zur Ergänzung des ICE/IC-Netzes durch Bedienung von Mittelzentren und längere umsteigefreie Laufwege;
- Vereinheitlichung und Vereinfachung des Preissystems, um den Kunden verlässliche Preiskalkulation zu erlauben und den barrierefreien und durchgängigen Zugang zu allen Zügen aller Anbieter – in einer weiteren Ausbaustufe zu sämtlichen öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen;
- Ausgabe und Bewerbung attraktiver und kostengünstiger Pauschal-Abonnements, welche die Benutzung aller o.g. Verkehrsmittel einschließen;
- Verbesserung des Service, etwa durch (Wieder-) Eröffnung von Schalterdiensten, Ausbau der Möglichkeiten zur Gepäckaufgabe und Fahrradmitnahme, Einrichtung von Bistro- und Speisewagen über die ICE-/IC-Flotte hinaus, zusätzliche Ferien- und Nachtzugangebote etc.;
- Verbesserung der Informationsdienste für Fahrpläne, Anschlüsse, Verspätungen, Alternativverbindungen etc. unter Einschluss öffentlicher Medien wie Radio und Fernsehen.
- Stärkung des Schienengüterverkehrs und (Rück-) Verlagerung von LKW-Verkehr auf die Schiene durch Wieder- und Neuherstellung von Gleisanschlüssen, Öffnung von kleineren und mittleren Zentren für Schienentransporte kurzer und mittlerer Entfernungen, veränderte Wettbewerbsbedingungen, Steuern und Angaben auf LKW-Transporte.

Das Konzept BB 2020 könnte in einer ersten Ausbaustufe (vergleichbar dem 2004 in Betrieb gegangenen Schweizer Konzept *Bahn 2000*) in ca. 12 Jahren verwirklicht werden, Teile davon lassen sich aber auch schon vorher schrittweise umsetzen. Die geschätzten Kosten von ca. 15 - 20 Mrd. Euro lassen sich durch Einsparungen bei geplanten Hochgeschwindigkeits- und Großprojekten, Umschichtungen öffentlicher Mittel, durch gestiegene Einnahmen aus gesteigertem Verkehrsaufkommen sowie bei Bedarf durch öffentliche Bahn-Anleihen aufbringen.

Eine mögliche Privatisierung der für Netz und Betrieb zuständigen Teile der Deutschen Bahn steht diesen Zielen und Konzepten diametral entgegen, da für private Investoren nicht flächendeckende und kundenfreundliche Mobilitätsangebote, sondern Gewinnmaximierungen Priorität haben. Eine zukunftssträchtige, an den erklärten Zielen der Bundesregierung zum Umwelt- und Klimaschutz ausgerichtete Verkehrspolitik muss dem Schienenverkehr endlich die ihm gebührende Priorität und bessere Wettbewerbschancen einräumen. Voraussetzung dazu ist eine in öffentlicher Hand verbleibende, demokratisch kontrollierte und von verantwortungsvollen und engagierten Menschen geführte und betriebene Bahn.

Literaturhinweis: [Hesse 06] W. Hesse: Deutsche Spinne oder Schweizer Netz? – Netz- und Fahrplänenentwicklungen im Vergleich. Eisenbahn-Revue International 2/06, S. 98-102, Minirex Verlag, Luzern 2006