

Autor: Delhaes, Daniel
Seite: 007 bis 007

Nummer: 236
Auflage: 44.762 (gedruckt) ¹ 127.396 (verkauft) ¹
 138.196 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,528 (in Mio.) ²

Ressort: Politik
Mediengattung: Tageszeitung

¹ IVW 2/2021

² AGMA ma 2021 Tageszeitungen

MOBILITÄT

Die Deutsche Bahn darf weiterwursteln

Die Ampelkoalition will keine Bahnreform. Ökonomen kritisieren, dass so der Klimaschutz vernachlässigt wird.

Verkehrsökonomien sind überzeugt, dass die neue Ampelkoalition ihre ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor nur schwerlich erreichen kann. Entgegen ersten Überlegungen soll es keine Bahnreform geben. Wohl aber soll deutlich mehr Verkehr über das Schienennetz anstatt über Straße und Luft abgewickelt werden.

Als "Kosmetik" bezeichnete Professor Andreas Knorr von der Universität für Verwaltungswissenschaften in Speyer den Plan, allein die Sparten DB Netz und DB Station und Service zu bündeln und unter dem Dach der Deutschen Bahn AG gemeinwohlorientiert zu führen.

Das neue Unternehmen werde sich "mit hoher Wahrscheinlichkeit primär an den Infrastrukturbedarfen der DB-Transportsparten orientieren". Es sei wichtig, die Bedürfnisse der Wettbewerber vor allem im Güterverkehr "gleichrangig" bei der Planung und Finanzierung der Infrastruktur zu berücksichtigen, "um die Attraktivität des Schienennetzes steigern zu können".

Professor Gernot Sieg von der Universität Münster beklagte, dass die diskutierte "sinnvolle Abtrennung der Bahninfrastruktur vom DB-Konzern" nun doch nicht kommt. So entstünden "weder Effizienz noch Transparenz". Die sieht auch Professor Kay Mitusch vom Karlsruher Institute of Technology so. "Große Sprünge, wie etwa die vollständige Privatisierung einzelner Ver-

kehrssparten, traut man sich nicht", beklagte der Netzwerkökonom. Es bleibe "das unerträgliche Informationsmonopol der DB unangetastet". Mitusch, der wie seine Kollegen dem wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums angehört, fordert eine harte Regulierung. "Man sollte wenigstens den Regulierer mal in die Lage versetzen, ein Kostenmodell für das Netz zu erstellen, um die Grundvoraussetzung für unabhängige, kritische Kostenanalysen zu schaffen, auch hinsichtlich der effizienten Verwendung staatlicher Gelder."

Werden die Menschen also in Zukunft mehr mit der Bahn fahren oder Logistiker vermehrt vom Lkw auf den Güterzug umsteigen? Immerhin will auch die neue Koalition wie die alte Regierung den Marktanteil der Schiene im Personenverkehr verdoppeln und im Güterverkehr auf 25 Prozent anheben. "Wunschdenken herrscht vor", kritisiert Knorr. Zwar solle mehr Geld ins Schienennetz fließen. Doch werde sich "die gewünschte Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht im gewünschten Umfang einstellen".

Er hat als Grund den Deutschlandtakt ausgemacht, mit dem Personenzüge von den großen Bahnhöfen im Land aus im Halbstundentakt starten sollen. Dazu benötigen sie Vorfahrt vor dem Güterverkehr. Damit würden "die strukturellen Nachteile der Schiene beim Trans-

port von Nichtmassengütern tendenziell noch verschärft".

Mehr Verkehr auf der Schiene bleibt ein Wunsch

Auch Professor Alexander Eisenkopf, Ökonom an der Universität Friedrichshafen, bezweifelt, dass es zu einer wesentlichen Verkehrsverlagerung kommen wird. Zwar solle massiv in Schiene und Nahverkehr investiert werden, auch müssten kleine Lastwagen ab 3,5 Tonnen künftig Lkw-Maut zahlen. All das klinge "gut und vernünftig, aber man sollte sich keinen Illusionen hingeben - bis ein Deutschlandtakt Menschen und Güter in relevanten Größenordnungen auf die Bahn lockt, müsste die klimapolitische Schlacht eigentlich längst geschlagen sein".

Derzeit liege der Marktanteil der Bahn im Personenverkehr gerade bei neun Prozent, im Gütertransport seien es 19 Prozent. "Angesichts des desolaten Zustands der Deutschen Bahn wäre wohl eher eine grundlegende Strukturreform angeraten als ein klimapolitischer Freifahrtschein."

Grüne und FDP hatten für eine Reform der bundeseigenen Bahn geworben. Allerdings lehnte die SPD die Trennung von Netz und Betrieb ab und setzte sich damit in den Verhandlungen durch. Daniel Delhaes

Abbildung: ICE-Zug in Berlin: Grüne und FDP hatten für eine Reform der bundeseigenen Bahn geworben.

Abbildung: dpa

Wörter: 527

Urheberinformation: Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG 2021: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Handelsblatt Media Group GmbH & Co. KG ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.

