

Heiner Monheim \*

## Reform der Reform: negative Bilanz der Bahnpolitik

**Zum 10-jährigen Jubiläum der Bahnreform und zum 150 jährigen Jubiläum einer der wichtigsten deutschen Bahnstrecken, der Ludwig-Süd-Nord-Bahn sind zwei neue, kritische Bilanzen deutscher Bahnpolitik erschienen:**

**„Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang“ Hg. Heiner Monheim/ Klaus Nagorni, Karlsruhe, 2004, = Herrenalber Protokolle, Bd. 116, 12,50 €**

**„Deutsche Bahngeschichte. Von Aufbruch zum Abbruch. 150 Jahre Ludwig- Süd- Nord- Bahn. Inselkrimi Bahnhof Lindau. Hg. Winfried Wolf. Berlin, 2004, 9.80 €**

**In diesen Büchern bilanzieren 16 namhafte Bahnexperten aus dem In- und Ausland die deutsche Bahnpolitik im internationalen Vergleich und zeigen Alternativen für eine neue, erfolgreichere Bahnpolitik auf.**

**Heiner Monheim präsentiert für die FR nachfolgend die wichtigsten Argumente für eine konstruktive Bahndiskussion.**

### **Pleiten, Pech und Pannen statt Bahnrenaissance**

Mit der Bahnreform wurden die Reichs- und Bundesbahn entschuldet und sollten als neue DB AG wirtschaftlich und verkehrlich erfolgreich werden, damit sie sich nach dem für den nach zehn Jahren Bahnreform vorgesehen Börsengang (inzwischen wird dieser immer weiter herausgeschoben, weil mit einem Pleiten-, Pech- und Pannenkonzern hat man an der Börse wenig Erfolg) das nötige Kapital gewinnbringend am Kapitalmarkt besorgen. Der Nahverkehr wurde konzeptionell und finanziell in die Obhut der Länder gegeben, nach entsprechendem Finanztransfer vom Bund auf die Länder. Die Ergebnisse der Bahnreform sind frustrierend. Die Hoffnungen auf eine Bahnrenaissance in Deutschland blieben unerfüllt. Die Marktanteile der Bahnen im Personen- und Güterverkehr sanken. Die Bahn geriet in einer bis dahin ungekannten Weise in die Kritik. Es fing an mit einer endlosen Serie von Pleiten, Pech und Pannen bei den neuen Fahrzeugen und mit einer Häufung schwerer Unfälle. Alle größeren Infrastrukturprojekte liefen zeitlich und kostenmäßig aus dem Ruder. Die Bahn erlitt ein schnell fortschreitendes Verspätungsdesaster. Hinzu kamen gravierende Fehler im Marketing und in der Kommunikation. Der systematische Tod auf Raten beim InterRegio und das völlig verkorkste neue Tarifsysteem potenzierten die Negativschlagzeilen. Der Einbruch der Fahrgastzahlen und Umsätze auf der einen Seite und die Explosion der Kosten auf der anderen Seite führt zu einem schnellen Anstieg neuer Schuldenberge, die auch durch Veräußerungsgewinne bei Immobilien und Tochterunternehmen nicht mehr kompensiert werden konnten.

Der „Not-Verkauf des Tafelsilbers“ im Bereich der Immobilien und „attraktiven Bahntöchter“ bringt angesichts der Wirtschaftsflaute und des Überangebots von Flächen aus der Militärkonversion, dem Industriestrukturwandel und aus den Immobilienbeständen von Post und Bahn auch nicht die erhofften, satten Gewinne. Wirtschaftlicher Erfolg der Bahn erfordert gute Geschäfte am Verkehrsmarkt im Personen- und Güterverkehr durch überzeugende Nachfragezuwächse. Die Zukunft der Bahn steht und fällt mit dem Erfolg ihres Kerngeschäfts im Verkehr. Und da wird man den Eindruck nicht los, dass sich die Bahn seit der Bahnreform eher in einer Abwärtsspirale befindet. Nach den neuesten Zahlen des Statistischen Bundesamts schrumpfte z.B. die Zahl der beförderten Personen im Fernverkehr im 1. Halbjahr 2002 um 6,9 %, im gleichen Zeitraum 2003 nochmals um 10,6 %, die entsprechenden Zahlen für die Verkehrsleistung betragen -5,8 bzw. -7,0 %. Das öffentliche Echo darauf ist verheerend. Die negativen Fahrgastzahlen weichen erheblich von den Jubelarien der letzten Wochen über die erfolgreiche Bahnreform ab. Von der vor 10 Jahren angekündigten „rosigen Bahnzukunft“ merkt man wenig. Ein massives Rückzugs- und Rationalisierungsprogramm mit der Kannibalisierung des IR und vieler

Regionalstrecken, der Schließung vieler Gütergleisanschlüsse und Güterannahmestellen passt kaum zu einer „blühenden Bahnlandschaft“, die die Bahnvorstände und wechselnden Verkehrsminister so gern beschwören.

### ***Fatale konzeptionelle Fehler von Politik und Bahnmanagement***

Der Gesetzgeber, die Bundesverkehrspolitik und die Landesverkehrspolitiken haben es versäumt, die Bahnreform in eine neue Gesamtverkehrskonzeption zum Verhältnis von Bahn, Straße, Wasserstraße und Luftverkehr einzubetten. Die jahrzehntelange politische und fiskalische Priorisierung des Straßenverkehrs und Luftverkehrs wurde nicht korrigiert. Die staatliche Infrastrukturverantwortung von Bund und Ländern wurde nicht mit vergleichbar fairen Bedingungen neu geregelt.

Und die Bahn machte ihre alten Fehler munter weiter. Sie setzte ihre Prioritäten eindeutig auf die Hochgeschwindigkeitsbahn mit ihren extrem teuren Neu- und Ausbaustrecken und teuren Zügen. Das Konzept einer Flächenbahn mit großem, eng vermaschten Netz, das alle Regionen und vor allem auch die mittleren und kleineren Städte mit attraktiven Fernbahnangeboten anbindet, wurde politisch und im Bahnmanagement aufgegeben. Die Korridorfixierung war so stark, dass sogar der Transrapid als Option politische lange angestrebt wurde. Anders als in der Schweiz und in den Niederlanden, wo es politisch legitimierte Gesamtverkehrskonzepte und Bahnkonzepte mit starken Prioritäten für Flächenbahnen gab, was dort einen Boom an entsprechenden Investitionen auslöste, gab es zur verkehrlichen Rolle der Bahnen in Deutschland keine klaren Festlegungen. Völlig unverbindliche, blumige Wunschvorstellungen, der Marktanteil der Bahnen möge wachsen, reichen als „Starthilfe“ nicht aus. Statt dessen gab der Eigentümer Bund seine verkehrskonzeptionelle Verantwortung weitgehend an die Bahn und die Länder ab, hielt sich aus den wesentlichen organisatorischen und verkehrskonzeptionellen Fragen raus, ließ die Bahn bei ihrem Kahlschlagkurs mit einer beschleunigten Fortsetzung der Streckenstilllegungen in den Regionen (aktuelle Beispiele sind die geplante Schließung des Hauptbahnhofs Lindau, der angestrebte Verkauf von 600 Bahnhöfen, die Schließung von 100 Verkaufsstellen) und des Systemabbaus beim InterRegio und mit einer markt- und kundenfernen Tarifreform PEP unkontrolliert gewähren.

Wesentlich mehr Engagement zeigen Bund und Länder beim Straßenbau. Hier nehmen sie ihre Infrastrukturverantwortung voller Verve wahr. Forderung nach einer parallel zur Bahnderegulierung auch konsequenten Privatisierung der Autobahn-, Bundes- und Landesstraßennetze lehnen Bund und Länder ab, sie wollen ihre milliardenschwere Verantwortung behalten und steigern sogar ihre finanziellen Engagements für die Straßen auf bis dahin unerreichte Spitzewerte. Die offenkundigen Ungerechtigkeiten des ordnungs- und finanzpolitischen Rahmens im Bau- und Planungsrecht und Steuerrecht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs wurden (außer bei der Kilometerpauschale) nicht abgestellt. Statt dessen gibt es einen generellen „Roll Back“ der Verkehrspolitik von Bund, Ländern, Regionen und Gemeinden in Deutschland. Überall konzentriert sich das fiskalische Engagement wieder auf den Autoverkehr, auf den Straßenbau und den Parkraumbau sowie auf den Luftverkehr, der mit gigantischen Investitionen in die Flughafeninfrastruktur immer stärker subventioniert wird. Im ganzen Land werden neue Orgien von Straßenbau auf allen Netzebenen geplant. Dagegen werden die Mittel für den öffentlichen Verkehr gnadenlos zusammengestrichen. Wie Deutschland so seine Klimaschutzziele und Flächenschutzziele erreichen will, bleibt schleierhaft. Von Verkehrswende ist weit und breit keine Spur mehr zu entdecken. Spareifer beim Autoverkehr ist tabu. Dabei müssten die Finanzminister eigentlich zu einer Serie von Stilllegungen schlecht ausgelasteter und im Unterhalt kaum mehr bezahlbarer Straßen und Parkieranlagen neigen. Und sie müssten die Straßennetz meistbietend auf dem Kapitalmarkt versilbern und Herrn Dürr oder Herrn Mehdorn zum Chef einer Deutsche Straßen AG machen, im Verein mit TollCollect. Vielleicht würden die ja dann ein StraßenPEP erfinden, mit Frühbuchung für den Stau und Loco- Preisen, bei denen man

für den Weg von A nach B zwischen 200 verschiedenen Preisen wählen kann, einschließlich 30 min Warteschlange beim Erwerb der Fahrkarte zur Straßenbenutzung.

Seit Jahren schon haben die Umweltverbände den neuen Kurs der Verkehrspolitik und der Bahn kritisiert, vor allem die Kannibalisierung des InterRegio hat sie mächtig gewurmt. Seit 2000 werden auch die Vorbereitungen des neuen Tarifsystems massiv kritisiert und konstruktive Gegenvorschläge erarbeitet. Der Bahn wurde ziemlich genau das vorausgesagt, was inzwischen auch eingetreten ist: ein Desaster. Aus diesem Protest heraus ist dann auch 1997 die Expertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ entstanden, in der Professoren, Experten aus Verkehrsunternehmen, Umweltverbänden, Medien, aktive und ehemalige Parlamentarier und ehemalige Bahnmanager zusammenarbeiten. Das Bahnmanagement negiert seine Kritiker hartnäckig und wird in den Medien gern als diskurs- und beratungsresistent kritisiert. Prozessdrohungen und Publikumsbeschimpfungen sind jedenfalls keine gute Diskussionsplattform. Selbst umfangreiche systematische Qualitätsanalysen wie das Bahnkundenbarometer des VCD wurden pauschal abgelehnt.

### ***Bahnen zwischen Staat und Privatisierung***

Über die Geschichte der Bahnen in der Welt und ihre große Bedeutung für die Verkehrs-, Wirtschafts- und Raumentwicklung gibt es in Politik, Verwaltungen und auch bei den Bahnen viel Unwissen. Schlimm ist das Vorurteil, Bahnen müssten gewissermaßen aus Prinzip Defizitbetriebe sein, könnten nicht gewinnbringend operieren. Dabei haben die meisten Bahnen der Welt lange, äußerst profitable Phasen hinter sich, als Privatebahnen und als Staatsbahnen. Staatsbahnen müssen keine schwerfälligen „Beamtenbahnen“ sein, ohne unternehmerisches Denken und Innovationsdrang. Die „Gründerzeit“ der Bahnen mit dem rasantesten Bahnwachstum aller Zeiten war eine Zeit maximalen privatwirtschaftlichen Engagements. Groß machte die Bahnen unternehmerischer Pioniergeist mit hoher Risikobereitschaft und visionärer Überzeugungskraft. Man konnte mit der Bahn große Geschäfte machen. Die Wirtschaft erhielt ungeahnte Expansionsimpulse, die Bahn wurde zum zentralen Vehikel fast allen technischen und ökonomischen Fortschritts und der allmählichen Entwicklung der angeschlossenen Regionen. Aus heutiger Sicht wurden unvorstellbare Ausbauleistungen vollbracht und immense Geldmengen verdient. Es wäre ja wunderschön, wenn sich das wiederholen ließe. Aber mit den Bedingungen der deutschen Bahnreform und Bahnpolitik ist das nicht zu schaffen.

Denn heute wird von Politik und Bahnmanagement unterstellt, dass die Bahnen allein schon aus technischen Gründen nur als Korridorbahnen, mit starker Bündelung, betrieben werden könnten. Dabei sind die meisten Bahnsysteme in Zeiten des Bahnbooms allein schon wegen des großen wirtschaftlichen Erfolges in einem stetigen Expansionsprozess immer weiter zu Flächenbahnen entwickelt worden, mit maximaler Netzdichte, Verästelung und Systemdifferenzierung. Dabei wurden selbst schwierigste Topographien bewältigt. Und noch heute sind die Flächenbahnen wie die Schweizer Bundesbahnen mit Abstand am erfolgreichsten.

Heute werden Bahnen oft als Massentransportmittel missverstanden, denen Aspekte des Komforts, der Servicedifferenzierung und Individualisierung völlig fremd seien. Dabei gab es in der Blütezeit der Reisekultur vielfältigste Möglichkeiten für Differenzierung, Luxus und Individualisierung im Bahnangebot. Etwas mehr Bahnkultur und Geschichtsbewußtsein könnte der Verkehrspolitik und dem Bahnmanagement nicht schaden. Denn moderne deutsche Bahnmanager stammen vorzugsweise aus der Luftfahrt- oder Autobranche. Auf Hinweis zur fehlenden „Bahnkultur“ eragieren sie mit totalem Unverständnis, sie wollen ja schließlich nicht als Bahnromantiker oder „Pufferküsser“ gelten. Sie sehen Bahnreisen als simple Beförderungstechnik, da müsse knallhart kalkuliert werden und für Kultur sei kein Platz. Welch ein Unterschied zur Autoindustrie, die ihre Produkte kulturell überhöht, sie aufgeladen mit großen Gefühlen und vielfältigen Symbolismen verkauft, gläserne Fabriken er Autokultur inszeniert. Da werden gerne Milliarden in Werbung, Kommunikation und Design investiert und Tausende von Psychologen beschäftigt. Da wird engagiert versucht, sog.

„Fahrkultur“ anzupreisen, das Fahr- und Reiserlebnis ganz in den Mittelpunkt zu stellen, in hohem Maße an die Gefühle beim Betrachten und Benutzen von Autos zu appellieren.

Früher war das bei der Bahn natürlich anders. Da wurden Bahnhöfe als Kathedralen des Fortschritts gestaltet. Und selbst die kleinen ländlichen Bahnhöfe prunkten mit einer eigenen, oft auch regional variierten Architektur. Die großen Fernzüge wurden mit dem Mythos von Abenteuer, Luxus und Sehnsucht umgeben. Erlesener Service mit luxuriösen Schlaf- und Speisewagen, mit gepflegter Bahnhofsgastronomie, mit Lesesälen und Salons in den Zügen, mit Gepäckträgern auf den Bahnsteigen waren selbstverständlich. Literaten, Maler, Theaterstücke und Filme handelten bevorzugt vom Zugfahren, sei es in Liebesdramen, Kriminalstücken, Komödien oder Abenteuergeschichten. Das „Road Movie“ musste nicht erst erfunden werden, es spielte vorher schon lange auf der Bahn.

Ohne eine neue, engagierte Bahnkultur und daraus abgeleitete Unternehmens- und Servicephilosophie wird die Bahn nie wieder ein in Politik und Gesellschaft ernst genommenes, erfolgreiches Unternehmen werden können.

### ***Sabotage und Plünderung verhindern Bahnrenaissance***

Mit etwas mehr Weltläufigkeit und bahn-kulturellem Bewusstsein sähen Bahnmanager und Verkehrspolitiker schnell, daß die Privatisierungen und Börsengänge der Bahnen in USA und in Großbritannien verheerende Auswirkungen auf die Verkehrsqualität und Verkehrsentwicklung hatten. Das Markt- und Wirtschaftsergebnis war katastrophal, der staatliche Subventionsbedarf stieg stark. Saniert wurden nur private Investoren durch zweifelhafte Spekulationsgewinne. Dramatische Verluste an Sicherheit und Verkehrsqualität haben die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen dort ruiniert. Auch die Privatisierungen und Börsengänge der Bahnen in USA und UK wurden mit großen Versprechungen hinsichtlich einer Bahnrenaissance angekündigt. Im Endeffekt ist dann das Gegenteil rausgekommen. Weder verkehrlich noch fiskalisch haben sich die Erwartungen erfüllt. In dieser Situation wurde versucht, das ererbte Bahnvermögen der Infrastruktur, der Bahnhöfe, der Personalbestände und der Fahrzeugbestände sowie der Werke „zu plündern“ bzw. zu versilbern. Immer mehr Verkäufe, man könnte auch sagen „Ausverkäufe“ bestimmen das Geschäftsgebaren der privatisierten Börsen-Bahnen. Dagegen wird das Kerngeschäft, die erfolgreiche Rückeroberung großer Marktanteile im Personen- und Güterverkehr sträflich vernachlässigt. Insoweit führte die Privatisierung zur Sabotage der verkehrspolitischen Ziele.

Vor diesem Hintergrund muß das Bestreben von Bundesregierung und Deutscher Bahn AG, schnellstmöglich den Börsengang zu wagen und die Bahn damit endgültig aus der staatlichen Infrastrukturvorsorge zu entlassen, äußerst kritisch gesehen werden. Die aus Gründen staatlicher Gesamtverkehrspolitik und Umweltpolitik sowie Raumordnungspolitik dringend erforderliche Renaissance der Bahn als attraktives, leistungsfähiges System, das mit starken Marktanteilszuwächsen im Personen- und Güterverkehr endlich aus der Staugesellschaft herausführt, wird so nicht erreichbar sein, statt dessen muß man nach Jahrzehnten des Niedergangs die endgültige Zerstörung der Bahn als leistungsfähiges Verkehrssystem befürchten, eine Fehlentwicklung, für die dann vor allem der Staat und seine Bürger später um so teurer die Zeche bezahlen müssen.

### ***Bahn zwischen Rumpfnetz oder Flächenbahn***

Die zentrale Frage für die Bahn der Zukunft ist, welches Netz sie künftig betreiben soll. Zwei Grundpositionen stehen sich dabei diametral gegenüber: Die Hochgeschwindigkeitsbahn auf einem kleinen Netz weniger Hauptkorridore, auf dem sie mit Zügen aus der ICE- Familie wie der französische TGV oder japanische Shinkansen Hochgeschwindigkeitsverkehr betreibt, als Konkurrenz zum Fliegen. Da auf den meisten Strecken des überkommenen Netzes keine Hochgeschwindigkeiten möglich sind, konzentriert die Hochgeschwindigkeitsbahn ihre Infrastrukturanstrengungen auf wenige Neu- und Ausbaustrecken, wo mit neuen Brücken

und Tunnels, riesigen Radien, langen Rampen und massivem Aufbau der Gleiskörper die neue Streckencharakteristik „der dicken Lineale“ entsteht. Diese Strecken sind in Bau, Unterhalt und Betrieb extrem teuer. Das liegt an der Physik der Hochgeschwindigkeit. Auch die Fahrzeuge sind extrem teuer. Und natürlich auch der Betrieb. Alle Kostenfaktoren wachsen exponentiell mit der Geschwindigkeit. Deswegen die Konzentration auf wenige Strecken zwischen den großen Metropolen. Die Fläche mit ihren vielen kleinen Großstädten sowie Mittel- und Kleinstädten und die fein verästelten Bahnnetze, die diese früher untereinander verbanden, hängt die Hochgeschwindigkeitsbahn weitgehend ab. Sie degradiert die normale Bahn als nachrangig. Die Hochgeschwindigkeitsbahn ist in Deutschland zur Unwirtschaftlichkeit verurteilt, weil der Anteil der zeitsensiblen Ferndistanzreisenden an der Gesamtmobilität klein ist. Allerdings gehören die Eliten bevorzugt zu diesem langdistanzigen, zeitsensiblen Marktsegment, weshalb sie besonders auf die Hochgeschwindigkeit fixiert sind. Für einen solchen kleinen Markt riesige Summen auszugeben, kann nicht wirtschaftlich sein.

Auf der anderen Seite steht das Konzept der Flächenbahn mit einem dichten, weit verzweigten Schienennetz, das sich vor allem am Hauptkonkurrenten, dem Autoverkehr und seiner ubiquitären Erreichbarkeit orientiert. Vorbild sind hierfür z.B. die Schweizer Bahnen. Zur Flächenbahn gehört ein stimmiges Gesamtsystem. IC, EC und ICE bedienen mit Geschwindigkeiten zwischen 160 und 200 kmh vorzugsweise Oberzentren und Einzugsgebiete mit mindestens 200.000 Einwohnern. Der IR ergänzt das Fernbahnnetz über mittlere Distanzen mit Geschwindigkeiten zwischen 120 und 200 kmh und verbindet alle Mittelzentren und Einzugsgebiete von rd. 100.000 Einwohnern untereinander und mit den Oberzentren. RE fahren mit Geschwindigkeiten zwischen 100 und 160 kmh halten in Kleinstädten und Ortsteilen mit Einwohnerzahlen bzw. Einzugsbereichen von rd. 10.000 Einwohnern. RB und S fahren mit Geschwindigkeiten zwischen 80 und 120 kmh und verbinden Orte und Einzugsbereiche mit rd. 4000 Einwohnern. Das Netz bezieht alle Räume und Teilmärkte ein und differenziert seine Standards nach den Verkehrsaufgaben und Geschwindigkeiten. Vorbild ist das Straßennetz mit seiner ebenfalls hierarchischen Differenzierung der klassifizierten Straßen von der Autobahn bis zur Kreisstraße, deren Standards und Netzdichten.

Anstelle der Hochgeschwindigkeit auf wenigen Korridoren bietet die Flächenbahn eine hohe Systemgeschwindigkeit im ganzen Netz und damit im ganzen Land an. Hierfür ist Voraussetzung, dass es zwischen den Teilsystemen nicht zu Systembrüchen kommt, durch optimale räumliche und zeitliche Verknüpfung. Dem dient ein durchgängiger, integraler Taktfahrplan, der an allen Knoten in alle Richtungen optimierte Umsteigebeziehungen mit minimierten Umsteigezeiten bietet. An diesem Ziel richtet sich auch der Infrastrukturausbau aus. Es wird dort investiert, wo die Strecken oder Knoten für das Zusammenwirken der Teilsysteme und reibungslose Umsteigen keine ausreichenden Strecken- und Knotenkapazitäten haben. Und es werden vorzugsweise solche Strecken beschleunigt, bei denen die bisherige Geschwindigkeit nicht ausreicht, im nächsten Knoten alle Anschlüsse zu sichern. Die Flächenbahn demokratisiert also das schnelle Reisen für alle, statt es für eine kleine Elite zu monopolisieren.

### ***Zentraler Faktor: Polyzentrische Raumstruktur Deutschlands- Ideales Vorbild: die Schweizer Flächenbahn***

Die Konzentration auf wenige Hochgeschwindigkeitskorridore paßt nicht zur deutschen Raum- und Siedlungsstruktur und zum Deutschen Verkehrsmarkt. Deutschland ist dezentral und polyzentrisch organisiert, mehr als 1000 Zentren brauchen Anschluß an das Fernbahnnetz. Die großen Reiseweiten über 300 km spielen am Verkehrsmarkt eine kleine Rolle. 80% aller Mobilität vollzieht sich im Nahbereich. Und von den restlichen 20% entfällt der überwiegende Teil auf die mittleren Reiseweiten um 100-150 km. Für diese Verkehrsmärkte ist Hochgeschwindigkeit irrelevant. Somit spricht alles für ein großes

Wirtschaftlichkeitsrisiko bei Hochgeschwindigkeitsstrecken. Deshalb versucht man ihre Auslastung künstlich zu steigern, indem man möglichst viel Verkehr auf die wenigen Achsen zu konzentrieren versucht. Das mag in Japan klappen, weil das Land eine stark lineare Besiedlung seiner Ballungsräume hat. Das mag in Frankreich klappen, weil das Land stark monozentrisch ausgerichtet ist. Das kann aber nicht in Deutschland klappen, weil das Land polyzentrisch strukturiert ist. Deshalb braucht Deutschland anstelle der Hochgeschwindigkeitsbahn ein eng verwobenes, dichtes Bahnnetz, das kurze Wege begünstigt, alle Regionen erschließt und eine große Flexibilität bietet, mit vielen alternativen Verbindungen.

Das große europäische Vorbild für eine Flächenbahn mit integralem Taktfahrplan ist die Schweiz. Sie ist das beste Beispiel für eine erfolgreiche, offensive Markt- und Investitionsstrategie. Wenn in Europa Medienleute Reportagen über attraktiven öffentlichen Verkehr machen wollen, landen sie unweigerlich in der Schweiz.

- Sie filmen Details aus den klassischen Straßenbahnstädten wie Basel, Bern oder Zürich.
- Sie filmen Details aus den klassischen Stadtbuskleinstädten wie Frauenfeld, Baden, Brugg, Meilen, Uster oder Bülach.
- Sie filmen Sequenzen aus den extrem dünn besiedelten ländlichen Regionen, in denen trotzdem flächendeckender Postbusverkehr, notfalls mit dem PubliCar, dem Rufbus, im Takt für gute Erreichbarkeit des letzten Weilers sorgt.
- Die Touristiker schwärmen von den vielen unentgeltlichen Bussystemen in Schweizer Tourismusorten.
- Die Umweltverbände schwärmen von den Einschränkungen des Schwerverkehrs auf der Straße mit Nacht- und Sonntagsfahrverbot, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auf allen Teilen des Straßennetzes und den damit möglichen hohen Marktanteilen der Güterbahn.
- Die Kurdirektoren staunen über die 16 erfolgreichen autofreien Tourismusorte, allen voran Zermatt.
- Wirtschaftskapitäne und Bankmanager staunen, dass ihre Schweizer Kollegen wie selbstverständlich mit Bus und Bahn unterwegs sind und dass selbst riesige Weltfirmen fast ohne Dienstwagen und Mitarbeiterparkplätze auskommen, weil Manager und Mitarbeiter ihre Reisezeit im öffentlichen Verkehr sinnvoll nutzen, statt sie mit Autofahren zu verplempern.
- Die Hotelschüler lernen, dass in der Schweiz bei den meisten Hotelprospekten der Erreichbarkeitshinweis mit Bus und Bahn wichtiger ist als der Hinweis auf Straße und Parkplatz und dass nicht selten sogar eine Freifahrt für die Anreise, mindestens auf den letzten Etappen angeboten wird.
- Die Marketingfachleute können es fast nicht glauben, dass 35% aller Schweizer (einschließlich Babys und Greise) ein Halbtaxabo (die Schweizer BahnCard 50) oder ein Generalabo besitzen und dass letzteres alle öffentlichen Verkehre im ganzen Land einschließt.
- Die Vertriebsfachleute können kaum glauben, dass man im ganzen Land praktisch von jedem Verkehrsunternehmen Fahrkarten und Informationen für alle Teilsysteme des ganzen Landes bekommen kann.

Deutsche Politiker und Bahnmanager zeigen trotzdem beim Verweis auf die Schweiz immer die gleichen Abwehr- und Verdrängungsreflexe.

- Das könne man nicht übertragen, denn das Land sei viel zu klein. Komisch, warum haben wir dann nicht 16 Länderbahnen nach Schweizer Vorbild, die könnten ja dann erfolgreich zeigen, wie man gute Bahnen macht. Statt dessen dümpeln unsere Länder und unser größter Ballungsraum Rhein- Ruhr im Europäischen Vergleich der regionalen Bahnen und ÖPNV- Systeme ganz am Ende- „am meisten investiert und am wenigsten erreicht“, weil die Strategie „Beton statt Hirn“ bevorzugt wurde, mit riesigen Tunnelprojekten statt attraktiven Flächennetzen.

- Das liege in der Schweiz alles nur an der Topographie, ein Land mit vielen Bergen sei viel leichter für Bus und Bahn zu erschließen. Nur komisch, dass bei uns gerade die Mittelgebirgsgegenden, wo es reichlich Berge hat, immer besonders schlechten ÖPNV und Bahnverkehr haben.
- Die SBB sei ja wie eine bessere S-Bahn. Da gebe es gar keinen Fernverkehr. Nur komisch, dass die Bahnreiseweiten der Schweizer und Deutschen fast identisch sind. Und wir es bei uns nicht mal schaffen, wirklich gute Regionalbahnen aufzubauen. Wie gesagt, 16 mal die SBB, dann wäre Deutschland Weltmeister im öffentlichen Verkehr.
- Die Mentalität der Schweizer sei eben anders. Und die hätten ja auch gar keine Autoindustrie. Nur komisch, dass die Schweiz auch das dichteste Autobahnnetz Europas hat, dass sie viel früher mit der Massenmotorisierung angefangen hat als Deutschland. Dass die Schweizer trotz hoher Bahnnutzung leider auch ziemlich viel Auto fahren, wenn sie mal im Auto sitzen. Die Schweiz hatte eine aggressive Autopartei. Die Schweizer Autolobby hatte sich massiv gegen Tempo 30 eingeschossen und erst jüngst mit der Avanti- Initiative ein gigantisches Straßenbauprogramm gefordert. Nur hat das Schweizer Volk diese Forderung abgelehnt und statt dessen einen beschleunigten weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs gefordert. Trotzdem kann von einer quasi „angeborenen“ ÖPNV- Fixierung der Schweiz keine Rede sein.
- Die Schweiz sei eben ein reiches Land, da werde halt der ÖPNV und die Bahn hochsubventioniert. Das ist weit gefehlt. Ein GVFG- Förderprogramm kennt die Schweiz nicht, auch keine Subventionitis a la Personenbeförderungsgesetz, wo selbst die letzte Rostlaube noch bezuschusst wird. Die Schweizer Verkehrsunternehmen müssen zunächst mal ihr Geld mit hoher Markt- und Kundenorientierung verdienen, erst wenn sie wirklich gut sind, bekommen sie vom Volk auch Kredite bewilligt.

Nein, eine bahnpolitische Idylle, wo der Erfolg für den öffentlichen Verkehr einfach so von den Bergen rollt, ist die Schweiz nicht. Bis Ende der 60er Jahre letzten Jahrhunderts waren die ÖPNV- und Bahndaten der Schweiz noch ziemlich identisch mit denen Deutschlands, beispielsweise hinsichtlich Modal Split im Personen- und Güterverkehr, Streckenauslastung und Netzdichte. Erst danach trennten sich die Entwicklungen immer dramatischer. Auf deutscher Seite verschwand jeglicher Marktgeiz. ÖPNV und Bahn gerieten ins Abseits der Verkehrspolitik, die zur konzeptionellen Mängelverwaltung verkam. Die Marktpotenziale und Kundenbelange gerieten immer mehr aus dem Blick.

In der Schweiz dagegen mußten sich der ÖPNV und die Bahn am Markt behaupten. Die Bahnen und Busunternehmen mußten mit den knappen Mitteln, die das Volk bewilligte, sparsam wirtschaften. Sabotage nach Art deutscher Stilllegungseuphorie fand vor dem Schweizer Volk wenig Gnade. Dafür waren die viel zu geizig, denn diese Infrastruktur hatte man ja mal selber finanziert, die reißt man nicht einfach raus. Für Großprojekte mit pharaonenhaften Milliardengräbern a la Transrapid oder ICE- Neubaustrecken oder kommunalen U-Bahnrohren oder 21er Bahnhofsn Neubauten war in der Schweiz kein Platz, obwohl manche Industrie- und Baulobbyisten auch in der Schweiz immer mal wieder von der „Swiss Metro“, einer Hochgeschwindigkeitsröhre quer durch die Schweiz, träumten. Erfolgsrezept war vor allem Markt- und Kundenorientierung, hohe Servicequalität, Systemdenken und Qualitätsbewusstsein. Wirtschaftlichkeit wurde eben komplexer verstanden als bei uns, wo das Defizitgerede die Bürgermeister, Landräte und Verkehrsminister sowie Verkehrsunternehmen seit Jahrzehnten zum Rückwärtsgang verleitet, angeblich immer aus Gründen der Wirtschaftlichkeit. Im Rückwärtsgang kommt man in der Mobilitätspolitik eben nicht vorwärts. Und macht auch keine guten Geschäfte mit der Mobilität. Die SBB pflegt ihre Bahnkultur. Sie bevorzugt Bahnmanager mit langer Bahnerfahrung und alltäglicher, gewohnheitsmäßiger Bahnnutzung. Luftfahrt- und Automanager braucht sie nicht als Ideengeber.

## ***Die deutsche Mißerfolgsgarantie: Primat der Großprojekte***

Ganz anders verfuhr die deutsche Bahnpolitik. Seit 1955 verfolgt sie einen Rückzugskurs, setzt auf Stilllegungen in der Fläche und Großprojekte für Hochgeschwindigkeitszüge auf wenigen Korridoren, wie die 2002 eröffnete Strecke Köln- Frankfurt oder das jetzt strittig diskutierte Hochgeschwindigkeitsprojekt Nürnberg- Erfurt. Auch die sog. „21er“ Projekte, die dem Umbau, Ausbau und teilweise auch Neubau von Bahnhöfen, vor allem Großbahnhöfen in den Metropolen dienen, wie z.B. „Stuttgart 21“, sind typisch deutsche Großprojekte.

Diese Großprojekte sind für die Bahn verhängnisvoll, den sie verhindern die notwendige Systemverbesserung. Die vielen Langsamfahrstrecken, Kapazitätsengpässe und Lücken im Netz zu beseitigen, ist viel wichtiger. Die vielen maroden Bahnhöfe zu modernisieren, ist viel wichtiger als ein 21er Projekt. Nur systemwirksame Investitionen sind wichtig und nötig, die das Bahnangebot im ganzen Land attraktiver machen. Statt dessen wollen sich Landes- und Bundespolitiker und Bahnmanager am zweifelhaften Glanz von Großprojekten berauschen, inspiriert von der technischen Besessenheit der Bahningenieure und Konkurrenzlust der Industrie- und Verkehrspolitikern im Wettbewerb mit den Hochgeschwindigkeitszügen der Franzosen und Japaner. Mechanismen regionaler Ausgewogenheit und einer Priorität für breite Netzeffekte gibt es im deutschen Planungssystem trotz Föderalismus kaum.

## ***Der Tod des IR – eine schlimme Fehlentscheidung***

Das schlimmste Ergebnis der deutschen Bahnreform war der Tod des IR. Er hat landauf-landab die Medien und die Öffentlichkeit beschäftigt. Der IR- Rückzug begann schon Mitte der 90er Jahre und wurde dann Ende der 90er Jahre stark forciert. Zunächst hat sich allenthalben in den Regionen und vor allem auch bei den Länderverkehrsministern deutlicher Widerstand formiert. Die Bahn hat trotzdem den schrittweisen Rückzug weiterverfolgt und einen fairen Dialog zum IR verweigert. Sie hat die vielen ernst zu nehmenden Vorschläge, die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des IR durch eine weitergehende Angebotsoffensive, eine schrittweise Modernisierung und eine gezielte Werbekampagne zu verbessern, ignoriert. Statt dessen hat sie die Widerstandsfront der Länder durch „geschicktes“ Taktieren beim Aushandeln neuer Verkehrsverträge aufgeweicht. Mit den massiven Fahrgast- und Umsatzverlusten im Fernverkehr hat sie für dieses kundenfeindliche Verhalten die Quittung erhalten.

Viele europäische Nachbarländer legen in ihren Bahnsystemen viel größeren Wert auf interregionale Angebote des Fernverkehrs über mittlere Reiseweiten, auch wenn diese nicht immer IR heißen. In der Schweiz spielen sie im Bahnsystem eine tragende Rolle und sichern zwischen den Städten den Halbstundentakt. Gerade wurden in der Schweiz neue, moderne und von Anfang an gut funktionierende Pendolino-Züge für die IR angeschafft. In den Niederlanden sichert der dem deutschen IR entsprechende InterCity im Halbstundentakt hochwertige Zugverbindungen zwischen allen Städten und Regionen. Gegenüber den internationalen Zugverbindungen und den klassischen weitdistanzigen InterCity/ICE-Netzen binden IR viel mehr Städte an, sie haben ein dichteres Netz und in den meisten europäischen Ländern auch einen dichteren Takt. Nur in Deutschland blieb der Zweistundentakt des IR weit hinter den Markterfordernissen zurück. Gegenüber dem Regional- und Nahverkehr sind IR vom Rollmaterial her komfortabler ausgelegt. Sie haben neben Großraumbestuhlung auch Abteile und definierte Arbeits/Ruhebereiche. Sie bieten mehr Service (Bistro, Minibar). Und sie sind schneller, weil sie zwischen den Städten nicht halten. Sie sind im Ausland zuschlagsfrei und damit auch für die Teile des Nahverkehrspublikums interessant, die nur von Stadt zu Stadt wollen und keine Zwischenhalts brauchen. In Deutschland versuchte man mit dem Zuschlag gerade diese Kunden mit der Preiskeule fern zu halten, keine feine Geste gegenüber den Kunden.

Im dicht besiedelten, polyzentrischen Deutschland mit seiner differenzierten Städtelandschaft und gut 1000 Mittel- und Kleinstädten könnte unter allen europäischen Ländern ein IR-

System am erfolgreichsten operieren. Denn hier dominieren die mittleren Distanzen im Fernverkehr, auf die der IR genau paßte. Deshalb war der IR das mit Abstand beliebteste Bahnprodukt der 80er und 90er Jahre. Und er hatte weit mehr Fahrgäste als IC und ICE. 68 Mio. Fahrgäste auf 24 Linien waren eine gute Zahl, die man noch auf über 100 Mio. hätte steigern können, wenn noch weitere IR- Linien gebildet worden wären und der Takt verdichtet worden wäre. IC/EC/ICE und IR erreichten auf manchen Korridoren durch Überlagerung mehrerer Linien teilweise einen Halbstundentakt, im Rheintal anfangs sogar einen Viertelstundentakt im Fernverkehr. Aber diese besondere Qualität wurde nie groß beworben. Dass die DB den IR aufs Abstellgleis fuhr, hat viele Kunden erbost. Als dann auch noch das neue Preissystem kam, lief das Faß über.

### ***Vernachlässigung des Nahverkehrs und der Netzqualität. Teufelskreis der Stilllegungen und NetZRationalisierungen***

Jahrzehntelang hatte die Bahn wenig Interesse am Nahverkehr. Hier wurden in großer Zahl sog. „Nebenstrecken“ stillgelegt. Und im verbliebenen Netz wurden etwa die Hälfte aller Bahnhöfe und Haltepunkte geschlossen. Auf vielen Strecken wurden Weichen entfernt und Doppelgleise rausgerissen. Angetrieben wurde diese „Zerstörungswut“ einerseits vom Negativklimaa der alten, schweren Bahn, die mit einer schweren Diesellok mit zwei oder drei Silberlingen „im Schlepptau“ irgendwo „in der Pampa“ verzweifelt die letzten Fahrgäste sucht. Auf den Strecken sitzen in museumsreifen Bahnwärterhäuschen teuer bezahlte Beamte, die mit Urgroßvaters Signal- und Zugsicherungstechnik (z.B. Kurbeltelefon und mechanischen, drahtgezogenen Signalen und Weichen) für „ein paar lumpige Fahrgäste“ einen Riesenaufwand erzeugen. Statt nun engagiert in die Strecken- und Fahrzeugmodernisierung zu investieren, um modernen Schienenahverkehr zu gestalten, wurde das Heil lange im Ersatz solcher Verkehre durch den angeblich unschlagbar preiswerten, flexiblen, billigen Schienenersatzverkehr mit dem Bus gesucht. Die Trassen wurden verkauft oder als Radwege umgestaltet. Erstaunlich nur, dass sich zur gleichen Zeit Bahnbus und Postbus gerade aus ihrem klassischen Aufgabenfeld, nämlich dem ländlichen regionalen Busverkehr in der Fläche zurückzogen. Erstaunlich auch, dass in den meisten Fällen nach Umstellung auf Busverkehr die Fahrgastzahlen noch weiter einbrachen.

Es dauerte Jahrzehnte, ehe einige pffiffige private Regionalbahnen (meist in lokaler oder regionaler Trägerschaft als sog. NE- Bahnen) der damaligen Deutschen Bundesbahn zeigten, wie man modernen Schienennahverkehr im ländlichen Raum attraktiv und wirtschaftlich gestaltet. Sie schafften es, mit modernen Angebots- und Betriebskonzepten, neuem Rollmaterial, motiviertem Personal und moderner Logistik sowie engagiertem Marketing regelmäßig 4 bis 10 mal mehr Fahrgästen zu gewinnen als die „alte Bahn“. Solche Erfolge waren auch ein argumentativer Hintergrund für die Regionalisierung des Bahn-Nahverkehrs bei der Bahnreform von 1994, die zu neuen Verantwortlichkeiten bei meist regionalen Aufgabenträgern und zu einer Renaissance der Regionalbahnen in Deutschland führte. Die Deutsche Bahn „sprang allmählich auf den Zug auf“ und ist heute sehr viel engagierter als früher bemüht, an die recht beachtlichen Regionalisierungsmittel zu kommen, durch deutlich verbesserte Angebotskonzepte in vielen Regionen. Beispielsweise versucht sie, sich mit ihrem Konzept der Regio-Netze und ihrer sog. Regent- Mittelstands-Initiative erfolgreich gegen die wachsende Ausschreibungskonkurrenz der NE- Bahnen zu behaupten. Leider läuft der Wettbewerb aber sehr schleppend an und die Bahn gebärdet sich dabei auch im Nahverkehr oft noch als Monopolist, der Systemdenken und Kooperationsbereitschaft vermissen lässt.

Immerhin ist der Nahverkehr der einzige Bereich, in dem die Bahn wenigstens etwas erfolgreich ist, wenn sie auch hier immer noch weit unter ihren Möglichkeiten und den vorbildlichen Erfolgen ihrer kleinen Konkurrenten und teilweise auch eigenen Tochterunternehmen im Regionalbereich bleibt.

Aber auch im sonstigen Netz hat die Bahn sich viele hausgemachte Probleme eingebracht. Rationalisierungsfetischisten hatten ihr vorgerechnet, dass viele Weichen und dezentrale Betriebssteuerung zu teuer seien. Im Ergebnis ist dadurch die Netzflexibilität und Kapazität dramatisch gesunken. Schon kleinste Störungen schaukeln sich im unflexiblen Netz mit viel zu wenig Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten und viel zu wenig dezentralen Eingriffschancen zwangsläufig zu schmerzlichen Verspätungslawinen auf. Was da an vordergründigen Infrastruktur- und Betriebskosten scheinbar gespart wird, geht an massiven Qualitäts- und Umsatzverlusten um ein Vielfaches im Umsatz verloren. Das Netz wird durch Fehlrationalisierung immer unproduktiver, die Schweiz produziert ihren Eisenbahnbetrieb mit im Schnitt drei mal mehr Weichen und Bahnhöfen je Netzkilometer wesentlich effektiver und flexibler bei weit höherer Netzbelastung.

### ***Mit einer neuen Bahn zu neuer Wirtschaftsblüte***

In der öffentlichen Diskussion spielen die angeblichen Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte der Verkehrspolitik seit Jahrzehnten eine herausragende Rolle. Die Diskussion wird in der Regel sehr einseitig zugunsten des Straßenbaus und Autoverkehrs geführt. Zunächst einmal ist dabei erstaunlich, dass die historische Dimension selten Beachtung findet. Die Bahnen waren in Europa und den USA in vielfältiger Weise Motor der industriellen Entwicklung und der Siedlungsentwicklung. Sie machten überhaupt erst massenhaften Warentransport über große Distanzen in kurzer Zeit möglich. Sie revolutionierten damit die landwirtschaftlichen Absatzmärkte und die industriellen Absatzmärkte. Sie erlaubten eine schnelle Intensivierung des wirtschaftlichen Austauschs zwischen den Regionen und Nationen. Sie ermöglichten eine Vermehrung und Beschleunigung des regionalen und nationalen wie internationalen Migrationgeschehens. Sie forcierten die Entwicklung des Tourismus. Sie machten Kohle und Stahl zu den Schlüsselbranchen des industriellen Zeitalters. Sie ermöglichten das Stadtwachstum der großen Metropolen. Viel zu oft wurde vergessen, dass die USA bis in die 20er Jahre des letzten Jahrhunderts das dichteste Eisenbahn- und Straßenbahnnetz der Welt hatten. Daß sie diesen Netzen in Verbindung mit der parallel schnell angewachsenen Schifffahrt über die Weltmeere den weltwirtschaftlichen Aufschwung verdankten. Daß allerdings danach in den USA auch von der neu aufkommenden Autoindustrie im Verbund mit der Gummi- und Ölindustrie ein brutaler Verdrängungswettbewerb gegen die Bahnen begonnen wurde, der dann den Siegeszug der Massenmotorisierung vorbereitete, die nach dem 2. Weltkrieg voll auf Europa überschwappte.

In der heutigen Diskussion wird unterstellt, nur Regionen mit maximalem Straßennetz und immerwährendem weiteren Straßenbau könnten an der wirtschaftlichen Entwicklung teilnehmen. Dagegen spricht, dass viele Boomregionen ein eher bescheidenes Straßennetz haben, während manche strukturschwache Regionen wie das Ruhrgebiet und das Saarland mit Straßen vollgepflastert sind, ohne dass deswegen die Wirtschaft blüht. In vielen Fallstudien im ländlichen Raum wurde nachgewiesen, dass heutzutage die Ansiedlung neuer Betriebe und die Expansion bestehender kaum mehr vom Straßennetz abhängt. Viel wichtiger sind die weichen Standortfaktoren, das Bildungsniveau, die Innovationskraft. Straßenerreichbarkeit ist in Deutschland seit langem schon ubiquitär gegeben, neue Straßen verändern die Standortqualitäten nur marginal. So gesehen hätte man den Straßenbau schon lange einstellen können.

Dagegen zeigen Bahnuntersuchungen, dass es noch riesige Qualitätsunterschiede im Schienennetz gibt. Investitionen ins Schienennetz können die Standortqualität und damit die Erreichbarkeit der Regionen massiv verändern. Hier wären also dringend weitere Investitionen gefragt. Und wichtiger noch: die massiven Streckenstilllegungen der letzten Jahrzehnte haben sowohl die innerregionale als auch vor allem die überregionale Schienenerreichbarkeit massiv verschlechtert, vor allem auch im Güterverkehr, wo viele Regionen und innerhalb der Regionen viele Gewerbegebiete heute ohne Schienenanschluß sind. Doch die Politik ist auf diesem Auge blind und Ohr taub. Und die Bahn gibt ihr auch keine „Sehhilfen“ und „Hörhilfen“.

Im Straßenbaukontext und im Bahnbaukontext gibt es auch noch die Diskussion über die regionalwirtschaftliche Bedeutung in Abhängigkeit von der Größe der Projekte. Hier haben viele Fallstudien bewiesen, dass Großprojekte regionalwirtschaftlich besonders wenig wirksam sind, weil fast nur hochspezialisierte überregionale Großfirmen zum Einsatz kommen. Je kleinteiliger und personalintensiver die Verkehrsinvestitionen sind, desto besser für die Regionalwirtschaft. Insoweit haben Investitionen in lokale und regionale Bahnsysteme sowie kleine und mittlere Bahnhöfe viel größere Regionaleffekte auf die Bauwirtschaft als ICE, Transrapid oder Autobahnbau.

Daneben gibt es den Argumentationsstrang der Fahrzeugproduktion und der im Betrieb gesicherten Arbeitsplätze. Hier ist zunächst einmal absurd, dass Beschäftigte bei Bus und Bahn immer als „schlechte Beschäftigte“, als Last, als Defizitbringer, also als entbehrlich und vorzugsweise wegzurationalisierend gelten. 10.000 weniger Beschäftigte bei der DB werden als großer Gewinn für das Unternehmen und als Erfolg der Verkehrspolitik gefeiert. Der Ersatz der Schaffner im ÖPNV galt als der ganz große Durchbruch für einen modernen öffentlichen Verkehr. Der Aspekt von Service, Kommunikation und sozialer Sicherheit kommt dabei völlig aus dem Blick. Und die Stilllegung von Systemen und Stecken wird selten als beschäftigungspolitische Katastrophe charakterisiert. Irgendwie haben sich die Gewerkschaften auch längst in das makabre Schicksal der Systemkannibalisierung gefügt, ihr Widerstand gegen Personalabbau klingt oft nur wie eine laue Pflichtübung, die Visionen sind den Transportgewerkschaften wie auch den ÖV- Teilen innerhalb der IG- Metall und der IG Bau längst ausgegangen, mental haben sie sich „vollmotorisiert“ und verkehrspolitisch „abgemeldet“. Und wenn sie sich doch einmal gegen Personalabbau wehren, dann werden sie in den Medien und der Öffentlichkeit gern als „Traditionalisten“, „Pufferküsser“, als ewig gestrige, die den Heizer auf der E-Lok verteidigen wollen, diskreditiert. Entlassene Bauarbeiter bei Phillip- Holzmann oder VW- Werker dagegen gelten als gesamtpolitischer Skandal, da rückt der Bundeskanzler höchst persönlich an. Dahinter steht die mächtigste Lobby in Deutschland, eben die Bau- und Autolobby.

Obwohl Europas Industrialisierung und Wirtschaftsboom 100 Jahre lang maßgeblich vom Schienenverkehr abhing, ist die aktuelle Lage der Schienenfahrzeugindustrie derzeit alles andere als rosig. Seit Jahren beherrschen Negativschlagzeilen das Bild: Schließung von Standorten; Entlassung von Tausenden von Mitarbeitern; Kannibalisierung von wohlklingenden Firmennamen durch Fusionen; Pleiten, Pech und Pannen durch nicht serienreife Produkte; Unfälle durch Material- und Konstruktionsfehler haben der Branche ein immer negativeres Image beschert. In der Öffentlichkeit dominiert bei den Diskussionen zur Zukunft der Mobilität die Autolobby. Sie stellt regelmäßig massive Forderungen an die Verkehrspolitik und schafft es, die Abgeordneten in den Parlamenten und die Mitarbeiter in den Administrationen von Bund, Ländern, Kreisen und Gemeinden stets auf autofreundliche Entscheidungen einzuschwören. Von einer Bahnlobby ist weit und breit wenig zu merken. Dabei müssten bei dem drohenden Strukturwandel in der Branche und bei den anstehenden Kürzungen wichtiger Investitionsprogramme alle Alarmglocken schrillen. Doch die Branche ist weitgehend mit sich selber beschäftigt, restrukturiert sich eher rückwärts, mit Reste- und Mängelverwaltung, statt mit überzeugender Marktoffensive.

\* Heiner Monheim (geb. 1946) ist seit 1995 Professor für Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier (D-54286 Trier, Tel. ++6512014534 oder -4551(fax), [monheim@uni-trier.de](mailto:monheim@uni-trier.de)). Er hat von 1966-1971 in Bonn und München Geographie, Soziologie, Geschichte und Stadt- und Regionalplanung studiert. Er hat 25 Jahre auf der Bundes- und Landesebene in Raumordnungs- und Verkehrsministerien gearbeitet. Er ist Mitbegründer des VCD (Verkehrsclub Deutschland), der Initiative für eine bessere Bahn und der Fachleutevereinigung Bürgerbahn statt Börsenbahn. Er hat zahlreiche innovative Projekte für Busse und Bahnen planerisch und administrativ vorbereitet und wissenschaftlich evaluiert.