

■ Forum

Mehdorn geht - kommt jetzt endlich eine offensive Bahnpolitik?

aus SIGNAL 02/2009 (Mai 2009), Seite 20 (Artikel-Nr: 10000866)
Prof. Heiner Monheim, Bonn/Trier

Der Rücktritt von Bahnchef Hartmut Mehdorn (auch der gesamte Vorstand müsste zurücktreten) kann endlich den Weg frei machen für den Beginn einer neuen Bahnpolitik. Diese ist angesichts der dramatischen Entwicklungen im Bereich des Weltklimas und der Energievorräte dringend erforderlich.

Die Bahnen in Deutschland müssen wieder die Nummer 1 im Verkehr werden, mit maximalen Marktanteilen im Personenwie im Güterverkehr. Dafür brauchen Bund und Länder dringend einen Masterplan Bahn, der ausgehend von den ersten beiden Stufen der Bahnreform die mittel- und langfristigen Perspektiven künftiger Verkehrs- und Bahnentwicklung festlegt.

Das Netz muss dringend ausgebaut werden, auch und gerade in der Fläche. Alle Oberzentren brauchen IC-Anschluss. Deutschland braucht dringend einen neuen InterRegio, der alle Mittelzentren anbindet. Und das Land braucht einen Deutschland-Takt, der einen echten Systemverbund sicherstellt und die Wartezeiten minimiert.

Es muss Schluss sein mit dem Rückzugskurs der Bahn, mit den vielfachen Stilllegungen regionaler Strecken, mit der Schließung tausender Bahnhöfe, dem Abbau von über 200.000 Arbeitsplätzen im Bahnbereich, einem fast völligen Rückzug der Güterbahn aus der Fläche (MORA C). Die Zerstörung des viele Jahre sehr erfolgreichen InterRegio-Systems muss sofort rückgängig gemacht werden.

Börsenbahn ohne verkehrspolitische Ausrichtung

Mehdorns Ziel war eine kleine, feine Korridorbahn für Deutschland. Er konzentrierte die Investitionen auf wenige Großprojekte der Hochgeschwindigkeit und Stuttgart 21 mit gigantischen Kostenexplosionen. Die Bahn in der Fläche hat Mehdorn nie interessiert. Er verstand sich als knallharter Sanierer, dessen Hauptauftrag es sei, ein kleines, feines, börsenfähiges Kernunternehmen ohne klare verkehrspolitische Ausrichtung zu schaffen. Die Bundesregierung hat dem passiv zugeschaut, alle Verkehrsminister der letzten 10 Jahre haben sich aus der konzeptionellen Bahndiskussion abgemeldet und Mehdorn bei seinen vielfach Nachfrage dämpfenden und dem Schienenverkehr schadenden Aktionen gewähren lassen.

Mehdorn machte aus der Bahn Deutschlands größten Straßenspediteur, stieg im Luftverkehr ein und war sehr viel mehr an der Globalisierung und an kontinentalen Magistralen als am deutschen Flächenbahnnetz interessiert. Mehdorn hat jahrelang und mit System aus Kostenspargründen die Kapazität der Deutschen Bahn verschlechtert.

Dazu einige Beispiele: Er hat tausende Weichen herausreißen lassen. Er hat tausende Langsamfahrstellen toleriert. Er hat bereitgestellte Ausbaumittel verfallen lassen. Er hat den S-Bahn-Ausbau und Regionalbahnausbau in vielen Regionen verschleppt. Er

hat immer öfter den Wettbewerb mit innovativen Regionalbahnunternehmen verloren, wegen unambitionierter Angebotskonzepte.

Mehrdorn hat jahrelang eine eher kundenfeindliche Tarifpolitik betrieben und mit fragwürdigen Sonderpreisaktionen das Tarifsysteem immer komplizierter gemacht. Mit seinem Tarifexperiment PEP (das in letzter Minute vom damaligen Kanzler Schröder gestoppt wurde) wollte er ein Umerziehungsprogramm gegen spontan und flexibel Reisende starten. Bis heute verärgerte er viele Kunden mit der immer weiter grassierenden Zugbindung und Reservierungspflicht.

Die Unpünktlichkeitsprobleme der Bahn hat Mehdorn nie in den Griff gekriegt. Er hat Sicherheitsfragen sträflich ignoriert, verweigerte Schutzzäune an Bahnstrecken, setzte zeitweise ohne solide Ausbildung angeheuerte Lokführer ein (das war der Hauptgrund für das fatale Brühler Bahnunglück), ignorierte Monate lang die Achsprobleme beim ICE 3.

Verfall der Kundenzufriedenheit

Alle Qualitätsanalysen der letzten Jahre haben einen dramatischen Verfall der Kundenzufriedenheit belegt, das Bahnimage wurde immer schlechter, Rambo Mehdorn wurde zu einer Reizfigur aller Bahndiskussionen.

Und trotzdem hat der Eigentümer, die Bundesregierung, dem allem tatenlos zugeschaut. Mehdorn hat den Verkehrsausschuss des Bundestages und die Verkehrsminister der Länder vielfach duiert. Man ließ ihn trotzdem gewähren.

Jetzt muss ein Ruck durch die deutsche Verkehrspolitik gehen. Es muss Schluss sein mit parteipolitischen Opportunitäten. Die Bahn braucht endlich wieder einen Bahnfachmann an der Spitze. Und Bund und Länder müssen ganz oben auf ihre Agenda einen Masterplan Bahn setzen, nach Schweizer Vorbild und mit einer klaren Priorität für die Flächenbahn, die alle Regionen anbindet, Kunden und Wirtschaft wieder ernst nimmt, den Verkehrsmarkt offensiv aufrollt und aus dem Autoland Deutschland endlich wieder ein Bahnland macht.

Mehdorns Nachfolge

Mittlerweile ist das Trauerspiel um die deutsche Bahnpolitik in seine nächste Runde gegangen. Niemand suchte nach einem Bahnexperten. Man qualifiziert sich zum Bahnchef viel eher als Mann aus der Luftfahrt oder der Autoindustrie oder dem Straßenspeditions-gewerbe, so wie das auf die beiden Favoriten der großen Koalition wie Grube von Daimler und vorher Airbus sowie Bender von Fraport und vorher Schenker zutrifft.

Absurdes Theater: Ein Bahnchef soll möglichst nichts von Bahn verstehen, damit er ähnlich wie Mehdorn im Bahnsystem beliebig rumholzen kann, zum Schaden des Markterfolgs. Denn auf den erschreckend kleinen Marktanteil der Bahn schaut derzeit kaum einer in den Würdigungen von Mehdorns angeblicher Erfolgsstory. Hauptsache, die fiskalischen Daten stimmen. Die Mär von seinen berausenden Umsatz- und Gewinnerfolgen konnte vollmundig verbreitet werden, obwohl die Bahn im Fernverkehr noch nie so kleine Marktanteile hatte. Auch im regionalen Güterverkehr

ist sie zum Zwerg geschrumpft worden. Halbwegs vorzeigbare Erfolge gab es nur im Personennahverkehr und im Güterfernverkehr. Die meisten Erfolge gab es im Immobiliengeschäft und bei den globalen Einkaufstouren, die beide für Deutschlands Verkehrsentwicklung völlig bedeutungslos sind.

Aber bei der Bahn geht es offensichtlich immer weniger um Verkehrspolitik, sondern nur noch um Finanzpolitik. Und das in einem Jahrhundert, in dem Klimapolitik und Energiesparpolitik, damit also Verkehrswendepolitik, eigentlich hohe Priorität haben sollten. So verspielt Deutschland einmal mehr die Chance für eine Verkehrswende durch eine Bahnoffensive. Die werden Luftfahrt- und Autoexperten kaum hinkriegen, dafür haben sie viel zu wenig Ahnung vom relevanten Verkehrsmarkt und den Zusammenhängen im Bahnsystem.

Prof. Heiner Monheim hat 15 Jahre in der Bundesraumordnung, 10 Jahre im Landesverkehrsministerium NRW und 15 Jahre in Verkehrsplanung und Verkehrsforschung gearbeitet. Er hat viele regionale Bahnreaktivierungsprojekte und Projekte für eine Renaissance der Bahnhöfe begleitet. Er hat den VCD und das Bündnis Bahn für Alle mitgegründet und am Flächenbahnkonzept des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie mitgearbeitet.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000866>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten