

BAHN

Wohin, Herr Grube?

Der neue Bahnchef kann das Erbe seines Vorgängers verwalten – oder endlich eine Diskussion über die Zukunft der Bahn anzetteln

VON FRITZ VORHOLZ

Der durch die Spähaffäre erzwungene Wechsel an der Spitze des Bahnkonzerns bietet dem Unternehmen und der deutschen Verkehrspolitik eine unverhoffte Chance. Sie besteht darin, gleichzeitig mehr unternehmerische Verantwortung und mehr Staat zu verwirklichen. Mehr Staat, weil Eisenbahnen zu betreiben in Deutschland ein weitgehend unwirtschaftliches Geschäft ist und deshalb die Politik bestimmen muss, was ihr die Bahn wert ist. Mehr Unternehmertum, weil innerhalb des von der Politik gesetzten Rahmens Wettbewerb das wirksamste Mittel zur Effizienzsteigerung ist – und damit mehr Verkehr auf die Schiene bringt. Dies wäre sowohl verkehrspolitisch als auch ökologisch wünschenswert.

Während der vergangenen zehn Jahre hat sich die Arbeitsteilung zwischen Politik und Wirtschaft allerdings verflüchtigt. Nicht nur weil es Hartmut Mehdorn gelang, das Interesse der von ihm geführten Deutschen Bahn AG als Interesse der deutschen Politik zu definieren, sondern auch, weil die Politiker, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht am Schicksal der Eisenbahn interessiert waren. Der gern genährte Glaube, die Politik habe dem scheidenden Bahnchef dauernd ins Geschäft gepfuscht, gehört zu den vielen Legenden der deutschen Verkehrspolitik.

Was soll die Bahn leisten? Wie lässt sich das organisieren? Und was darf das am Ende kosten? Nach der Zäsur bei der Bahn stellen sich diese alten Fragen neu – wohl kaum während der Turbulenzen des Wahlkampfes, aber spätestens im Herbst, nach der Bundestagswahl. Gefragt sind dann gleichermaßen die Verkehrspolitiker und der neue Vorstandsvorsitzende des Konzerns, Rüdiger Grube.

Mehdorns Nachfolger gilt in Sachen Bahnpolitik als unbeschriebenes Blatt. Weil er aus der Flugzeug- und Autoindustrie kommt, hegen zwar selbst ernannte Bahnfreunde Zweifel. Womöglich aber ist der bisher für die Konzernentwicklung verantwortliche Daimler-Vorstand für den Posten bei der Bahn so prädestiniert wie kaum ein zweiter. Schließlich hat er Erfahrung damit, einen Weltkonzern auf-, aber eben auch wieder abzubauen. So war Grube an dem als »Hochzeit im Himmel« titulierten Zusammenschluss von Daimler und Chrysler maßgeblich beteiligt. Die Fusion geriet zu einem der größten industriepolitischen Flops der jüngeren Wirtschaftsgeschichte. Anstandslos organisierte Grube die Rückabwicklung des Geschäfts. Diese Flexibilität kann der Bahn nutzen – wenn es Grube gelingt, sich von Mehdorns Vermächtnis zu lösen.

Leicht wird das nicht. Zwei der drei Bahngewerkschaften wollen den Neuen auf Mehdorns Kurs regelrecht festnageln. Das würde bedeuten, dass die Bahn erstens

ein international agierender Logistikkonzern mit angehängtem Personenverkehr bleibt. Und zweitens, dass aus dem Gebilde womöglich ein privat geführtes Verkehrskombinat mit staatlicher Absicherung wird, sollte es bei wieder besserer Konjunktur zu einem Börsengang kommen. Dass die Deutschen bisher vor dieser verkorksten Privatisierung à la Mehdorn verschont blieben, bedeutet ein kleines Glück am Rande des Abgrunds, der Finanzkrise.

Als Bahnchef führt Grube demnächst einen Konzern, der seinen Umsatz zu einem großen Teil mit bahnfernem Geschäft macht. Sein Vorgänger, der vermeintliche Privatisierer Mehdorn, kaufte in großem Stil private Logistikfirmen wie Schenker oder Bax Global und verstaatlichte sie de facto – mit der Begründung, nur so lasse sich Gütertransport auf der Schiene sichern.

Abgesehen von dem ordnungspolitischen Widersinn dieses Geschäftsmodells ist es auch fraglich, ob der Schienengüterverkehr tatsächlich nur brummen kann, wenn der Betreiber der Züge, die Bahn, gleichzeitig als weltweit tätiger Logistikdienstleister agiert. Nach dieser Logik dürfte der Personenverkehr nur funktionieren, wenn der Bahn auch die Taxis vor den Stationen gehören.

Tatsächlich buchstabiert sich die Herausforderung anders. Es ist schon heute abzusehen, dass es der Bahn an Kapazitäten für den Güterverkehr fehlen wird, sobald die Weltwirtschaftskrise überwunden ist. Die EU-Kommission drängt bereits darauf, wegen absehbarer Engpässe auf den Schienen Güterzügen auf bestimmten Korridoren Vorrang vor Personenzügen zu verschaffen. Besonders prekär ist die Lage im Hinterland der deutschen Seehäfen. Täglich mehrere Hundert Güterzüge werden aller Voraussicht nach schon in wenigen Jahren nicht fahren können, weil die Gleise verstopft sind. Als Folge davon werden zusätzlich Tausende Lastwagen auf die Autobahn drängen.

Die eigenwillige Antwort der Bahn und der Bahnpolitik: Statt eigene Gleise für den Güterverkehr zu bauen, ist der Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Personenverkehr geplant. Die so genannte Y-Trasse von Hannover nach Hamburg und Bremen verringert die Fahrtzeit nach Hamburg um ganze 13 Minuten, ohne dem wachsenden Güterverkehrsstrom die nötigen Kapazitäten zu verschaffen.

Die Fixierung auf Hochgeschwindigkeit schadet auch dem Personenverkehr selbst. Warum gelingt es denn nicht, den Anteil der Schiene am Personentransport merklich zu erhöhen? Unter anderem weil Bahnfahren immer noch umständlich ist. Soll sich das ändern, müssen vom ICE über die Regionalbahn bis hin zum Bus in der Fläche verlässliche Reiseketten geschaffen werden. Das setzt eine netzweite Fahrplanoptimierung voraus und eine neue Investitionspolitik. Sollen, wie in der Schweiz, an Knotenbahnhöfen die Züge immer zur gleichen Zeit ein- und ausfahren, werden eben mehr Bahnsteige benötigt – was bei unverändertem Etat weniger Hochgeschwindigkeitsstrecken ermöglicht.

Der integrierte Taktfahrplan verlangt zwar Zentralisierung. Wettbewerb um den Markt auf den Schienen lässt sich trotzdem organisieren. Nur müssten dafür

die Transportgesellschaften der Bahn AG sauber von ihren Infrastruktursparten getrennt werden – was Mehdorn nie wollte.

Grube kann dessen Erbe verwalten. Er kann aber auch eine Diskussion über die Zukunft der Bahn anzetteln. Denn die ist überfällig. Diesen Artikel finden Sie als Audiodatei im Premiumbereich unter www.zeit.de/audio

ZEIT ONLINE 2009