

Bahnforscher bemängelt deutsche Schieneninfrastruktur

"Der Bahn fehlt ein Konzept für den Netzausbau"

11.03.2012, 15:05

Interview: Sascha Gorhau

Die Bahn kommt. Sie könnte aber noch viel schneller und zuverlässiger kommen, sagt der Bahnforscher Jürgen Siegmann. Doch dazu fehle ein ausgereiftes und zukunftsfähiges Konzept für die Infrastruktur des deutschen Schienennetzes. Lernen könne Deutschland dabei vom kleinen Nachbarn Schweiz.

SZ: Herr Siegmann, was ist das größte Problem der deutschen Bahnnetze?

Jürgen Siegmann: Der Lärm. Vor allem im Güterbereich nimmt der Verkehr auf der Schiene ständig zu. Gut für die Umwelt, schlecht für die Anwohner, die unter Lärm von Güterzügen leiden. Nachts hat der Gütertransport häufig Vorrang und Vorfahrt gegenüber dem Personenverkehr. Das bedeutet dann Verspätungen für den benachteiligten Personenverkehr und die Leidtragenden sind die Passagiere. Das zweite Problem ist, dass mehr Eisenbahnverkehr erwartet wird, doch dafür die Kapazitäten fehlen. Entmischung wäre ein denkbare Konzept. Darunter versteht man die Idee, dass es reine Linien für Güterzüge oder für den schnellen Personenverkehr gibt, wobei sich auf vielen Strecken der Güterverkehr und der Regionalverkehr eigentlich ganz gut vertragen.

SZ: Hat die Deutsche Bahn ihr Verkehrsnetz nicht im Griff?

Siegmann: Die Bahn will natürlich mehr Verkehr auf die Schiene bekommen, hat aber auch kein Konzept für den Netzausbau. Der Konzern schiebt die Schuld für den zögerlichen Ausbau auf den Bund und der weiter auf die EU, die zwar bestimmte europäische Achsen als wichtig ausweist, aber die Finanzierung des Ausbaus weitgehend den Mitgliedsstaaten überlässt. Deutschland ist da besonders betroffen.

SZ: Was kann die Politik tun?

Siegmann: Die Lücke zwischen Anspruch und Realität bei der politischen Planung schließen. Verkehrsminister Ramsauer erwartet 70 Prozent mehr Transporte von Waren in und durch Deutschland bis 2025. Nur wo? Wir haben vielleicht noch zehn Prozent freie Kapazitäten auf den Schienennetzen, aber bestimmt keine 70 Prozent.

SZ: Der Verkehrsminister ist also schuld?

Siegmann: Nicht nur, denn kein Minister fängt bei Null in seinem Amt an. Die Politik hat bestehende Projekte und Finanzierungszusagen einzuhalten, zum

Beispiel für die Streckenneubauten aus den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit. Der Bund hat die Notwendigkeit erkannt, dass mehr Geld in die Schienennetze fließen muss. Aber das ist in der aktuellen Finanzsituation schwierig. Die Politik ist bisher nicht bereit, andere Prioritäten zu setzen. Vier Milliarden Euro pro Jahr für Erhalt und Ausbau sind schlicht zu wenig für unser komplexes Schienennetz und den Bedarf für die Zukunft.

SZ: Das klingt nicht so, als ob Deutschlands Schienensystem fit wäre für zukünftige Herausforderungen.

Siegmann: Man redet oft von Prestigeprojekten, während der Netzgedanke fehlt. Die Raumplanung muss stärker als bisher für die Schiene beachtet werden. Früher galt mal die Leitlinie: Kein Deutscher sollte mehr als 50 Kilometer bis zur nächsten Autobahn fahren müssen. Ähnliche Zielformulierungen könnte man sich auch für die Schiene vorstellen: Zwischen den deutschen Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern sollte eine Reisegeschwindigkeit von mindestens 160 Kilometern pro Stunde erreicht werden, wozu die ICE in großen Streckenteilen schneller als 200 Kilometer pro Stunde fahren müssten. Das wäre ein zukunftssträchtiger Ansatz. Ähnliche Zielnetzvorgaben könnte man sich auch für den Regional- und Güterzugverkehr vorstellen. Und daran muss sich dann der Netzausbau orientieren.

SZ: Wie soll so ein Plan aussehen?

Siegmann: Ein Plan für den Netzausbau müsste auch legitimiert sein, am besten direkt durch das Volk, wie in der Schweiz. So wird sichergestellt, dass nicht an den realen Bedürfnissen vorbei geplant wird. In Deutschland werden verschiedene Baustellen isoliert beachtet, aber ein ausbaubares Zielkonzept gibt es nicht. Wir kommen immer von heute zu morgen, aber nicht zu übermorgen.

SZ: Und wie würden wir nach übermorgen kommen?

Siegmann: Der Bund muss sich endlich zu einem großen Gesamtkonzept für die Zukunft der Schiene durchringen. Und der muss regierungsübergreifend Bestand haben und nicht im Dickicht der politischen Entscheidungsprozesse über die Jahre versickern. Aber es gibt gute Ansätze, etwas bei der Diskussion um eine Neuausrichtung der Erstellung eines Bundesverkehrswegeplans.

SZ: Gibt es dazu im Ausland Konzepte, von denen wir lernen könnten?

Siegmann: In der Schweiz beispielsweise gilt das Prinzip: Erst der Fahrplan, dann die dazu notwendige Infrastruktur. Welche Züge brauchen wir, was müssen wir dafür tun, um den Wunschfahrplan zu realisieren? Es gibt ein konkretes Problem und dann wird geprüft, welche finanziellen und materiellen Mittel zur Lösung notwendig sind. Dann geht man zum Volk und sagt: Seid Ihr bereit, dafür entsprechend Geld zu investieren? So sind auch Zugeständnisse möglich, aber am Ende steht ein Modell, das direkt aufgrund realer Bedürfnisse geplant worden ist - und zu dem die Bevölkerung dann auch steht.

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Siegmann, geboren 1952 in Göttingen, leitet seit 1997 das

Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb an der Technischen Universität Berlin. Schwerpunkte seiner Arbeit und Forschung sind der Schienengüterverkehr und die Optimierung des Schienennetzes. Als Ausgleich zum Schienenuniversum ist Siegmann leidenschaftlicher Motorradfahrer.

URL: <http://www.sueddeutsche.de/reise/bahnforscher-bemaengelt-deutsche-schieneninfrastruktur-der-bahn-fehlt-ein-konzept-fuer-den-netzausbau-1.1305295>

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: (sueddeutsche.de/dd)

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.