

Stefan Frey, Bernsteinstraße 152, 70619 Stuttgart
Mitglied im LNV-Vorstand und LNV-Verkehrsreferent

Buchbesprechung

Thomas Wüpper: „Betriebsstörung - Das Chaos bei der Bahn und die überfällige Verkehrswende“

Dieses klar gegliederte, faktenreiche und flüssig zu lesende Buch lässt nach Lektüre nur einen dringenden Wunsch zurück: dass möglichst alle Verkehrspolitikern und vor allem Verkehrspolitikern sich wenigstens 10 Minuten Zeit nehmen und Vorwort sowie Gliederung des Buches lesen; dass sie sodann, wenn sie nicht schon selbst weiterlesen, wenigstens ihre Mitarbeiter bitten, das hervorragend recherchierte Buch ganz zu lesen, für die politische Arbeit auszuwerten - und natürlich konkrete politische Initiativen daraus abzuleiten und auf den Weg zu bringen.

Teil 1 ist eine sorgfältige Bestandsaufnahme wie und mit welchen heute alltäglichen Qualitätsmängeln die einst gut funktionierende Bahn fast schon zum Inbegriff von Unzuverlässigkeit und Unpünktlichkeit wurde, durch Vernachlässigung von Schieneninfrastruktur und Bahnhöfen, Stilllegungen von Strecken und Bahnhöfen, Fehlentscheidungen im Güterverkehr, Kaputtsparen auch im Personalsektor, technische Mängel an Zügen; und nicht zuletzt unübersichtliche und meist auch teure Tarife - es sei denn man wird zum Sparpreisfuchs verliert, dann aber durch Zugbindung den Vorteil flexibler Zugwahl, was den Nachteil gegenüber dem stets flexiblen Auto wieder voll zum Tragen bringt .

In Teil 2 erfährt man, wie die Verantwortlichen in Politik und Bahnführung durch eine Kette von Fehlentscheidungen diesen vielgestaltigen Niedergang verursacht haben. Alles wird anschaulich belegt: Beispiel Zuläufe zum alpenquerenden Verkehr: Anhand von Rheintalstrecke und Gäubahn wird aufgezeigt, wie - auch aufgrund falscher Schwerpunktsetzungen in der Politik – der nationale Problemfall Bahn uns als führende Wirtschaftsnation im Ausland Sympathien kostet. Der Gotthard-Basistunnel in der Schweiz ist seit 2016 in Betrieb. Bis die deutschen Zulaufstrecken fertig sind, dauert es, nach mehreren Vertröstungen und Verschiebungen noch über 20 Jahre, man spricht von 2042.

Die seitens Deutschland leider nicht eingehaltenen Vereinbarungen wurden getroffen im deutsch-schweizerischen Staatsvertrag von Lugano 1996; Unterzeichner: die Verkehrsminister Moritz Leuenberger (Schweiz), der u.a. in seinem Land die Zahl der Verkehrstoten durch schärfere Tempolimits auf Landstraßen und Autobahnen deutlich senkte und Matthias

Wissmann (Verkehrsminister 1993-1998), der nach seinem Ausscheiden aus dem Bundestag 2007 Präsident des Verbandes der Automobilindustrie wurde.

Zu Teil 3 des Buches: Das objektive Vorgehen des Autors zeigt sich auch darin, dass er es nicht nur bei Kritik belässt, sondern auch schreibt wo etwas besser wurde und in Teil 3 den Weg aufzeigt zu einer besseren Bahn: mit einer Reihe konkreter Reformvorschläge wie einer unabhängigen staatlichen und gemeinnützigen (Schienen-)Netzgesellschaft, niedrigen Trassenpreisen, einer leistungsfähigen Infrastruktur, attraktivem Taktverkehr, breitem Angebot und einfachen Buchungssystemen ohne Tarifwirrwarr; ein wesentlicher Beitrag zur Finanzierung wäre möglich durch Reduzierung oder Abschaffung ökologisch und bahnpolitisch kontraproduktiver Steuerprivilegien wie bei der privaten Nutzung von Dienstwagen, beim Luftverkehr und beim mineralölsteuerlichen Dieselprivileg, der um 19 Cent/Liter niedrigeren Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff (47 statt 66 Cent/Liter). Beide Steuersätze sind ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 unverändert, während die Bahntarife fast jährlich angehoben wurden. Hier zeigt sich nun zwar ein Silberstreif am Horizont, durch Senkung des Mehrwertsteuersatzes für den Fernverkehr der Bahn von 19 auf 7%. Doch wird dies im Zuge des Klimapakets der Bundesregierung aber sogleich durch andere Regelungen wieder teilweise konterkariert: ausgerechnet das Fernpendeln wird durch die ab dem 21. Kilometer nun erhöhte Entfernungspauschale nun verstärkt gefördert, ganz zu schweigen von der milliarden-schweren Subventionierung der E-Mobilität im Individualverkehr, mit besonders kräftiger Unterstützung der Dienstwagen.

Doch lassen wir uns von der Zählebigkeit falscher oder kenntnisarmer Entscheidungen in Teilen der Politik nicht entmutigen: Das Buch von Thomas Wüpper ist so gut, fundiert und klar geschrieben, dass es bei Lektüre durch Politiker/innen gar nicht anders kann als dazu beizutragen, die Bahn wieder zu dem zu machen, was sie einst war: Teil eines leistungsfähigen Verkehrssystems; und zu dem, was sie heute und künftig sein muss: wesentlicher Beitrag zur Einhaltung internationaler Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland insbesondere zum Klimaschutz.

Zwingende Gründe dafür gibt es, vor allem im Land Baden-Württemberg: Anders als in den Sektoren Energieerzeugung, Industrie, Haushalte und Landwirtschaft mit z. T. deutlichen Emissionsrückgängen sind im Sektor Verkehr die Kohlendioxidemissionen seit 1990 auf Bundesebene praktisch nicht zurückgegangen (aber wenigstens nicht gestiegen). In Baden-Württemberg aber haben sie gegenüber 1990 sogar um rund 12 % zugelegt; Ziel im Land war demgegenüber ein Rückgang von 20 bis 25%.

Stuttgart, 04.11.2019, Stefan Frey