



Für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands

Von Rainer Fischbach und Stefan Kissinger | 08.02.2019

Ein 500 Milliarden Euro schweres Investitionsprogramm für die deutschen Städte. Das sieht ein Zweistufen-Plan vor, der die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig und ökologisch modernisieren könnte. Eine hypothetische Skizze.

Wer Ressourcenverbrauch und Umweltlasten durch den Verkehr möglichst gering halten will, kommt um die Frage der Präferenzordnung der Verkehrsmittel ebenso wenig herum, wie um unangenehme Antworten.^[1] Entscheidend ist vor allem die Akzeptanz durch die Bewohner. Für sie sind neben einer deutlichen Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer, der gebotene Komfort, die Frequenz und Pünktlichkeit der Angebote des öffentlichen Verkehrs von großer Bedeutung.

Dem nachfolgenden Vorschlag liegt kein analytisches Modell zugrunde. Die Vorgehensweise ist stattdessen intuitiv: sie nimmt die Struktur des ÖPNV und des Stadtraums in Zürich und Basel als Vorbilder. Der mobile Individualverkehr (MIV) liegt in beiden Städten bei 25 beziehungsweise 18 Prozent, wäre jedoch immer noch zu übertreffen. Die Idee ist, die Struktur der 80 deutschen Großstädte in diese Richtung zu bewegen, also den MIV-Anteil in Richtung 20 Prozent und schließlich auch deutlich darunter zu drücken.

Das ist folgenreich aber auch notwendig, da Schienenfahrzeuge allen anderen Verkehrsmitteln bezüglich ihrer Lebensdauer, ihren Emissionen sowie ihrem Energie und Raumbedarf weit überlegen sind. Der elektrische Antrieb vermeidet lokale Emissionen und ist im Betrieb wirtschaftlicher. Das effizienteste Mittel, Elektrizität für Fahrzeuge bereitzustellen, ist die Fahrleitung, die bei Schienenfahrzeugen heute ein selbstverständlicher Teil des Fahrwegs ist.

Für oberirdische Schienenfahrzeuge, also Trambahnen, sprechen zudem der Komfort für die Fahrgäste durch den wesentlich ruhigeren Fahrtverlauf im Vergleich zum Bus als auch der ebenerdige Zustieg. Im Vergleich zur U-Bahn sind die ungleich geringeren Kosten ein Vorteil, die pro Streckeneinheit bei ungefähr einem Zehntel der Kosten einer U-Bahnstrecke liegen. Dabei sind für Fahrgäste kleinere Züge, die mit höherer Frequenz verkehren, wesentlich attraktiver als selten verkehrende große Züge. Sind erstere zudem fahrerlos, verursachen sie keine Mehrkosten.

Fahrerloser Betrieb ist bei Schienenfahrzeugen ohnehin ungleich leichter zu realisieren als auf der Straße. Bei U-Bahnen stellt er schon heute den Stand der Technik dar. Im Rahmen eines Ausbaus des ÖPNV wäre das Konzept auch für den Tramverkehr attraktiv. Da Trambahnen Teil des Stadtverkehrs sind, ist der fahrerlose Betrieb hier zwar deutlich komplexer als im U-Bahnbetrieb, aber immer noch wesentlich leichter als beim Automobil zu realisieren. Das sinnvolle Prinzip, Trambahnen nach Möglichkeit auf einer reservierten und weitgehend von anderen Verkehrsteilnehmern freigehaltenen Trasse fahren zu lassen, kann ihren Betrieb zudem deutlich zuverlässiger und effizienter machen.

Die nächste Stufe kann darin bestehen, fahrerlose Busse – insbesondere Kleinbusse in den dünner besiedelten Räumen – auf vorbestimmten Strecken beziehungsweise innerhalb abgegrenzter Gebiete einzusetzen. Das Navigationssystem sollte dabei wie bei den Trambahnen unabhängig von globalen Systemen wie Navigationssatelliten und dem Mobilfunknetz unter Nutzung von lokalen Markierungen und Diensten betrieben werden.

Die Reduzierung des MIVs bedeutet, dass das Autofahren erschwert wird. In Zürich oder Kopenhagen gelang dies durch Straßenrückbau oder Parkraum-Bewirtschaftung. In Amsterdam wurden Schwellen eingesetzt und der Fahrradverkehr massiv gefördert. Parallel dazu muss das ÖPNV-Angebot ausgebaut und modernisiert werden.

Klar ist jedenfalls: Ohne politisch durchzusetzende Restriktionen für den MIV bei gleichzeitiger Bereitstellung von Alternativen ist eine positive Änderung nicht möglich. Das Thema des ruhenden Verkehrs muss ebenfalls Bestandteil dieser Konzeption sein.

Als Maßstab dient die Bereitstellung von 50 Kilometer Tramstrecke pro 100.000 Einwohner, ein Maß, das in Basel gegeben ist. Dies wäre anhand einiger Modellstädte zu konkretisieren. Dabei werden unterschiedliche topographische Verhältnisse und Siedlungsstrukturen sowie auch Unterschiede in der bereits vorhandenen Ausstattung mit Infrastruktur zu berücksichtigen sein.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht des Plans, dessen Elemente in den nachfolgenden Abschnitten erläutert werden.

Stufe	Betroffen (Bev. / Anteil)	Planelement	Menge	Einh.-Preis (in Mio. €)	Kosten (in Mio. €)
1	80 Großstädte mit Peripherie (32 Mio. / 40%)	Trambahnstrecke	13.000 km	10	130.000
		U-Bahnstrecke	200 km	100	20.000
		Züge	12.000 St.	5	60.000
		Qualitätsverb.			40.000
		Summe			250.000
2	300 Mittelstädte (16 Mio. / 20%)	Trambahnstrecke	12.000 km	10	120.000
		Züge	12.000 St.	5	60.000
		Regionalbahn			70.000
		Summe			250.000
1+2	48 Mio. / 60%	Summe			500.000

Die erste Stufe des Plans

Dem Investitionsvolumen von 250 Milliarden Euro der ersten Stufe, die für die 80 Großstädte der Bundesrepublik mit insgesamt circa 27 Millionen Einwohnern innerhalb von 10 Jahren auszugeben wären, liegt eine simple Einkaufsliste zugrunde:

1. Mit 130 Milliarden Euro kann man 13.000 Kilometer Trambahnstrecke bauen. Das sind $\approx 80 \cdot 163$ km bei 50 km/100.000 Einwohner; was 10-15 Linien zu circa 10-15 Kilometer für eine durchschnittliche Großstadt von 330.000 Einwohnern bedeuten könnte.
2. Für 20 Milliarden Euro kann man 200 Kilometer U-Bahnstrecke bauen, die allerdings nur in einigen hochverdichteten Metropolen Sinn ergeben. U-Bahnen erübrigen sich auch in dem Maße, in dem es gelingt, ganze Straßenzüge vom MIV zu befreien. Ein schönes Beispiel für weitgehend sinnlose U-Bahnen ist Stuttgart: dort hat man die Straßenbahn über weite Strecken unter die Erde verlegt, um an der Oberfläche mehr Platz für Autos zu haben. Im Gegensatz dazu hat Zürich die Straßenbahn oben gelassen und damit deutlich mehr Erfolg gehabt.
3. Für weitere 60 Milliarden Euro kann man 12.000 Tram- beziehungsweise U-Bahnzüge der modernsten Typen kaufen.
4. Die restlichen 40 Milliarden Euro kann man ausgeben, um die bestehende ÖPNV-Infrastruktur zu modernisieren beziehungsweise überhaupt erst instand zu setzen. Das ist insbesondere in Berlin angezeigt, wo ein brauchbares historisch gewachsenes Gerüst von S- und U-Bahnen vorhanden ist, sich jedoch in einem erbärmlichen Zustand befindet und vor allem im Westteil wieder einer Ergänzung durch ein oberirdisches Trambahnnetz bedarf.

Das Programm zielt in der ersten Stufe darauf, einen sichtbaren Anfang zu machen. Das heißt, die Verkehrsverhältnisse in einer bedeutenden Zahl von Städten, die ungefähr ein Drittel der deutschen Bevölkerung umfassen, signifikant zu verbessern.

Das Konzept ist so ausgelegt, dass auch Orte in der unmittelbaren Umgebung aber außerhalb der Gemarkung der Großstädte einbezogen werden können. So dürfte sogar ein deutlich größerer Teil der Bevölkerung davon profitieren. Voraussichtlich könnten mindestens 40 Prozent der Gesamt-

bevölkerung eingeschlossen werden.[\[2\]](#)

Das ist natürlich ein sehr grobes Modell. Der genaue Bedarf an Strecken hängt vom Muster der Verdichtungen und der Geometrie des städtischen Raums ab. Die Länge des Stadtumrisses dürfte ein guter Maßstab sein. Sind Umriss und Dichte gegeben, wächst sie nur wie die Quadratwurzel der Bevölkerung, während die Zahl der Fahrzeuge beziehungsweise Plätze nur von der Bevölkerungszahl abhängt; was bei kompakter Geometrie höhere Takte bedingt.

Die zweite Stufe des Plans

Die zweite Stufe betrifft etwa 300 Mittelstädte der Größenordnung 30.000 bis 100.000 Einwohner, die insgesamt ungefähr 16 Millionen Einwohner, also 20 Prozent der Gesamtbevölkerung, umfassen. Dafür sind weitere 250 Milliarden Euro einzuplanen. Sie setzen sich zunächst aus 120 Milliarden Euro für 12.000 Kilometer Trambahn und 60 Milliarden Euro für 12.000 Züge zusammen. In dieser Städtekatgorie geht die Planung nicht mehr von einer Gleisdichte von 50 km/100Tausend Einwohner, sondern von 75 km/100Tausend Einwohner aus, da die geringere Kompaktheit der Siedlungsstrukturen hier längere Erschließungswege bedingt.

Als historischer Bezugspunkt kann das Reutlinger Netz dienen. 1950 verfügte es bei 60.000 Einwohnern (45.000 in Reutlingen plus 15.000 in den ebenfalls durch das Netz erschlossenen Gemeinden Eningen und Pfullingen) über ein Trambahnnetz von nahezu 20 Kilometer, das heißt 33 km / 100-Tausend Einwohner. Dieses Netz wurde in den 1960er und 1970er Jahren schrittweise abgebaut. Die Trambahn wurde durch Busse ersetzt.[\[3\]](#) Gegenüber dieser für die damalige Zeit herausragenden Netzdichte erscheint angesichts gestiegener Komfortansprüche eine Vergrößerung um den Faktor 2,25 auf 45 Kilometer für ein entsprechendes Stadtgebiet angemessen.

Zu den obigen Ausgaben kommen 70 Milliarden für die Verbesserung des Regionalverkehrs, überwiegend in Form erweiterter S-Bahnnetze beziehungsweise Regional-Stadtbahnnetzen hinzu. Das dient der verbesserten Integration der Städte in ihre erweiterten Stadtregionen. Dazu muss die Erschließung der Fläche durch Kleinbusse kommen, die zu den Randzeiten auch im Ruf-Modus operieren. Eine Aufgabe, die keiner großen Investitionen bedarf und deshalb durch die Kommunen und Landkreise aus eigenen Mitteln zu realisieren wären.

Eine Unterstützung aus Bundesmitteln wäre beim Übergang zum fahrerlosen Betrieb angezeigt, da dabei Investitionen in Infrastruktur anfallen. Entsprechende Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen wären ohnehin vom Bund zu unterstützen.

Die beiden Planstufen sollten global nicht sequentiell, sondern überlappend ausgeführt werden, mit dem Ziel, zusammenhängende Großstadtregionen in einem Zug mit einem integrierten Stadt- und Regionalverkehr auszustatten.

Die größte Schwierigkeit dürfte darin liegen, 250 Milliarden Euro tatsächlich in zehn Jahren auszugeben. Die Umsetzung des Gesamtprogramms mit 500 Milliarden Euro wird voraussichtlich mehr als zehn Jahre in Anspruch nehmen. Ein jährliches Volumen von 25 Milliarden Euro wäre immerhin knapp ein Zehntel der Investitions- und Konsumlücke, die die deutsche Volkswirtschaft aufweist

– also ein wesentlicher Beitrag zu deren makroökonomischen Stabilisierung (und der der Eurozone). Der deutsche Leistungsbilanzüberschuss beträgt derzeit mehr 250 Milliarden Euro jährlich, die sich in Form von finanziellen Forderungen darstellen, die zu einem großen Teil nicht einzubringen sein werden.

Die Engpässe liegen in der fehlenden Planungsfähigkeit der öffentlichen Hand und in der Industriestruktur. Beides ist nur in einem Zeitraum von mindestens einem Jahrzehnt zu verändern. Eine herausragende industriepolitische Aufgabe besteht darin, die Automobilindustrie zu schrumpfen und die Industrien auszubauen, die für ein solches Programm gebraucht werden. Dazu gehört eine lange Perspektive, die auch Aufgaben der Instandhaltung und der kontinuierlichen Verbesserung aller Komponenten inklusive der Infrastruktur umfasst.

List unwürdig: Rostock und Reutlingen

In Rostock mit seinen gut 200.000 Einwohnern beträgt der Anteil des MIV 36 Prozent und liegt damit nur doppelt so hoch wie der öffentliche Anteil. Doch das ist immer noch zu hoch. Ziel muss es sein, dieses Verhältnis umzukehren. Immerhin verfügt Rostock über ein brauchbares Gerüst für den ÖPNV mit einer Reihe von Trambahnlinien, die meist unterausgelastet mit viel zu geringer Frequenz verkehren.

Der Grund ist nicht zuletzt in der Verkehrs- und Stadtplanung nach dem Krieg zu suchen. Auf den Ruinen der weitgehend zerbombten Stadt realisierten die Planer etwas, dessen Umsetzung vor allem in Süddeutschland immer wieder in Konflikt mit der Enge der Altstädte geriet und wofür es in der DDR überhaupt keinen dringenden Bedarf gab: die autogerechte Stadt. In Rostock gibt es viel zu viele, viel zu großzügig ausgelegte Straßen und viel zu viel Parkraum. Die Autostadt müsste zugunsten großzügiger Begrünung rückgebaut, die Lücken im Traminienetz geschlossen und dessen Verkehrsfrequenz verdoppelt werden. Sinnvoll wäre auch eine Ringbahn um die City, die oberirdisch am Hauptbahnhof vorbeiführt und auch die am Wasser gelegenen Straßen Warnowufer und Am Strande erschließt.

Die kleine Großstadt Reutlingen gehört zu den Modellstädten, die im Brief der zuständigen Bonner Ministerien an die EU-Kommission genannt werden. Reutlingen ist eine der zahlreichen Städte, in denen der sogenannte Modal Split, also die Verkehrsmittelwahl, besonders katastrophal aussieht. Der MIV nimmt mit über 50 Prozent mehr als das 5-fache des öffentlichen Verkehrs ein. Entsprechend hoch ist die Luftbelastung.

Das ist das Ergebnis einer Verkehrspolitik, die seit Ende der 1960er Jahre insbesondere mit der schrittweisen Einstellung des Trambahnverkehrs^[4] und dem exzessiven Bau von Autostraßen eine Reihe von folgenschweren Fehlentscheidungen traf. Hinzu kam die Schließung der Bahnlinie auf die Schwäbische Alb durch die Deutsche Bundesbahn. Auf die daraufhin über die Stadt hereinbrechende Blechlawine reagierte die Verwaltung, indem sie immer mehr und immer breitere Schneisen durch die Stadt wie auch die umliegende Landschaft schlug und dadurch weite Gebiete in menschenfeindliche Verkehrswüsten verwandelte. Während die Trambahn auf weiten Strecken über eine eigene Trasse verfügte oder durch Straßen mit geringerem Verkehr fuhr, stehen die Busse, die sie ersetzt haben,

heute auch im Stau. Die Stadt Reutlingen erwies sich durch diese Politik als ihres größten Sohnes Friedrich List in jeder Hinsicht unwürdig.

Symptomatisch war der Vorschlag, mit dem die Reutlinger Oberbürgermeisterin Barbara Bosch auf die Einladung der Berliner Ministerien reagierte: kostenfreie Nutzung des Verkehrsverbunds, Taxigutscheine für 250 Euro und Freifahrtscheine für den Stuttgarter Großraum für alle Halter fahrverbotsbetreffender Diesel-PKW, die ihren Fahrzeugschein abgeben. Das würde pro stillgelegtem Diesel-PKW 1.000 Euro im Jahr kosten. Angewandt auf circa 15 Millionen solcher Fahrzeuge in Deutschland sind das 15 Milliarden Euro. Exakt die Summe, die das hier vorgestellte Konzept als Investition für die erste Stufe im Anfangsjahr vorsieht – mit dem entscheidenden Unterschied, dass dadurch Anlagen entstehen, die weiteren Nutzen in der Zukunft bringen.

Reutlingen selbst hat 115.000 Einwohner, bildet jedoch mit einigen nahegelegenen Gemeinden (Pfullingen, Lichtenstein, Eningen, Metzingen) einen weitgehend zusammenhängenden städtischen Raum mit rund 180.000 Bewohnern. Bedeutend ist in diesem Zusammenhang, dass mit dem bereits weit fortgeschrittenen Konzept der Regionalstadtbahn Neckar-Alb (RSB) ein Gerüst vorhanden wäre, an das sich ein Reutlinger Trambahnnetz anschließen könnte.^[5] Die RSB ist eine gute, doch ohne einen ergänzenden, komfortablen Nahverkehr eben nur eine halbe Sache. Ohne ihn ergibt sich für zu viele potentielle Nutzer die Frage, wie sie denn am besten zur nächsten RSB-Station kämen. Für Reutlingen sowie die Gemeinden Pfullingen und Eningen geht es darum, den Anschluss an den Qualitätsstand zu finden, den sie bis in die 1960er Jahre hatten und durch eine extrem kurzsichtige Politik verloren.

Mehr als nur Verkehrspolitik

Der Nutzen des Projekts wäre durch seine Einbettung in einen umfassenden Entwicklungsplan für den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr in Deutschland und Europa noch zu steigern. In diesem Zusammenhang steht nicht nur die Reduzierung des Auto- sondern auch des Luftverkehrs an, der immer noch ungebremst wächst – genauer: dessen Wachstum das aller anderen Verkehrsträger weit übersteigt.

Die ökologische Bilanz des Luftverkehrs ist verheerend, da sich die Wirkung von Klimagasen in großer Höhe vervielfacht. Die durch den Flugverkehr erzeugten Emissionen sind deshalb weit stärker, als der relativ geringe, nominelle Anteil an den Emissionen insgesamt vermuten lässt. Außer CO₂ entstehen durch Flugzeugtriebwerke auch Wasserdampf, Aerosole und durch die hohen Verbrennungstemperaturen auch besonders viel Stickoxyde sowie in der Folge auch Ozon.

Flugverkehr ist jedoch nicht nur ökologisch, sondern in Gestalt der sein Wachstum besonders antreibenden Billiglinien in Kombination mit Sharing-Plattformen für Wohnraum auch sozial destruktiv. Der paradigmatisch auf Ryanair und Airbnb gestützte Kosmopolitismus ist ein wesentlicher Faktor der weltweit fortschreitenden Disneyfizierung attraktiver Städte. So manche Immobilienblasen, polarisierte Siedlungsstrukturen und überlastete urbane Infrastrukturen gehen auf ihn zurück.

Der Flugverkehr ist nur unter enormen Kosten aus regenerativen Quellen zu versorgen. Verfolgt man das Ziel, die Emissionen von Klimagasen auf null zu reduzieren, müssen die Flüge um mindestens

zwei Größenordnungen zurückgeschraubt werden – und sich damit auch die Reisegewohnheiten einschneidend ändern. Doch ein europäisches Schienensystem, das den Flugverkehr deutlich entlasten könnte, ist höchstens in fragmentarischen Ansätzen vorhanden. Ein mögliches Vorbild ist in China zu besichtigen. Dieses Thema verlangt jedoch mehr als nur die bloße Substitution von Verkehrsträgern: Es geht um die Kultur des Reisens und die Frage, ob Fernreisen immer ein Gewinn sein müssen.

Doch Einbettungsprobleme gibt es auch unterhalb der Ebene des Fernverkehrs genug: schon aus regionaler und noch mehr aus überregionaler Perspektive besteht ein weithin kaum wahrgenommenes Problem: der Flickenteppich aus Verkehrsverbunden und Tarifgebieten, der die Nutzung des öffentlichen Verkehrs oft erschwert. Ein einheitliches Tarifmodell mit der Perspektive einer fahrscheinlosen Nutzung könnte zur Bedingung für die Vergabe von Fördermitteln gemacht werden.

Damit ist auch die Frage nach dem langfristigen Betrieb und der Instandhaltung der Anlagen beziehungsweise deren Finanzierung gestellt. Das wäre die Stufe 3 des Plans, die jedoch ebenfalls von Anfang an zu bedenken ist. Mit dem Ausbau des ÖPNV wären überhaupt erst die Bedingungen gegeben, unter der kostenloses Fahren Sinn hätte.^[6] Auszuarbeiten wären entsprechende Modelle der Finanzierung durch Steuern oder sozial gestaffelte Umlagen. Da der ÖPNV praktisch nirgendwo durch den Verkauf von Fahrscheinen zu finanzieren ist, stellt dies eine attraktive Option dar. Ein Verzicht würde beträchtlichen Aufwand ersparen, da neben Zugangsschranken viele potentielle Lücken des Datenschutzes entfielen.

Es geht also längst nicht nur um Verkehrspolitik, sondern um eine strategische Neuausrichtung der Politik auf den Gebieten der Industrie, Forschung, Bildung und Beschäftigung insgesamt, welche die notwendige Schrumpfung der aufgeblähten Automobilindustrie begleiten muss.

Der breitflächige Ausbau des ÖPNV wäre zudem durch die Entwicklung des öffentlichen Regional- und Fernverkehrs zu ergänzen. Während der Regionalverkehr teilweise in Stufe 2 berücksichtigt ist, bleibt der Fernverkehr ebenso wie der gesamte Güterverkehr hier unbehandelt. Die Ankündigung der Bundesregierung, einen bundesweiten, integralen Taktverkehr einzuführen, ist zwar zu begrüßen. Es handelt sich um ein Konzept, das Bahnfachleute schon seit Jahrzehnten empfehlen und die Schweizer Bahnen ebenso lange mustergültig vorexerzieren. Allerdings fehlen dafür gegenwärtig die Voraussetzungen. Sie zu schaffen, wird noch einmal, im Rahmen einer Planstufe 4, Investitionen von mindestens weiteren 10 Milliarden Euro pro Jahr erfordern – zusätzlich zu den bereits heute fließenden Bundesmitteln

Netz, Rollmaterial und Organisation der Deutschen Bahn sind in ihrem aktuellen Zustand den Anforderungen eines integralen Taktfahrplans nicht gewachsen. Das zeigt schon die nicht akzeptable Verspätungsbilanz. Selbst nach der geschönten Definition der Deutschen Bahn – eine Verspätung von bis zu 6 Minuten wird unter »pünktlich« rubriziert – sind lediglich 82 Prozent der Züge pünktlich. Zusätzliche Mittel müssten deshalb vor allem dazu aufgewandt werden, die Engpässe des Netzes sowie die Mängel bei Personal, Material und Instandhaltung zu beseitigen, die für die derzeitige Malaise verantwortlich sind. Dass im deutschen ICE-Netz die Fahrtzeiten zwischen den wichtigen Knoten nicht taktfähig sind, also keinen glatten Bruchteil einer Stunde minus Umsteigezeit betragen, ist eine weitere Herausforderung. Im günstigsten Fall betragen die Fahrtzeiten Nürnberg-München

immer noch 1:02h, Berlin-Leipzig 1:12h und Stuttgart-Mannheim 0:37h.

Die skandalösen Zustände sind regelmäßigen Bahnfahrern aus leidvoller Erfahrung seit vielen Jahren bekannt: Züge, die aufgrund technischer Mängel nicht fahrtüchtig sind oder stillstehen, weil das Personal, da immer noch im verspäteten vorherigen Einsatz befindlich, nicht verfügbar ist. Die Verzögerungen durch »Störungen im Betriebsablauf« beziehungsweise blockierende Gleisbelegungen durch vorausfahrende Züge. Die zusätzlichen Verspätungen bei hohem Reisenden-Aufkommen durch viel zu enge ICE-Eingänge. Die bei richtigem Sommerwetter ausfallenden und bei Kälte nicht ausreichend wärmenden Klimaanlage. Die verkehrte Wagenreihung und fehlenden Zugteile. Die fehlenden oder irreführenden Ansagen und Anzeigen. Die über Wochen hin nicht verfügbaren Restaurants, nicht reparierten Türen und Toiletten.

Die Deutsche Bahn tut sich seit Jahrzehnten als Kulturschandfleck hervor. Dieser Zustand wird gerne und nicht ganz unbegründet mit der Ära des Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn in Zusammenhang gebracht, doch begann die Fehlsteuerung schon früher und dauert immer noch an. Mehdorn und andere Bahnmanager exekutierten lediglich, was ihnen der Bund als Eigentümer aufgetragen und die durch sie bestellten Aufsichtsräte abgenickt hatten. Es handelt sich um parteiübergreifendes Politikversagen.

Um diese Fehlsteuerung zu korrigieren, darf die Leistungsfähigkeit des Netzes nicht noch weiter geschwächt werden. Das herausragendste Beispiel ist Stuttgart 21, wo voraussichtlich mehr als 10 Milliarden Euro begraben werden, um die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart entscheidend zu schwächen und den Bahnbetrieb unkalkulierbaren Risiken auszusetzen.^[7]

Die Bemerkung der Bundeskanzlerin, dass dieses Projekt den »Maßstab für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands« bilde, könnte sich in einem ganz anderen als dem von ihr intendierten Sinne als wahr erweisen: ein Land, in dem man einen solchen Unsinn durchsetzen kann, ist wirklich nicht zukunftsfähig. Vielleicht ist es noch nicht zu spät, um das Gegenteil zu beweisen.

[1] Die Begründung für die nachfolgend skizzierten Präferenzen und Optionen ist [hier](#) ausführlicher dargelegt.

[2] Die hier vorliegende Fassung ist gegenüber [der ursprünglichen](#), bei der es uns nur um ein paar runde Zahlen ankam, nicht nur etwas detaillierter, sondern verschiebt das Schwergewicht noch mehr weg von der U-Bahn und hin zur Trambahn.

[3] Ernst, Andreas; Ernst, Hans-Christian; Paschutski, Rainer 2014: So war die Reutlinger Straßenbahn. Reutlingen: Oertel+Spörer.

[4] Ernst, Andreas; Ernst, Hans-Christian; Paschutski, Rainer 2014: So war die Reutlinger Straßenbahn. Reutlingen: Oertel+Spörer.

[5] Stadt Reutlingen 2016: Informationen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Stadt Reutlingen, Amt für Stadtentwicklung und Vermessung.

[6] Kissinger, Stefan; Fischbach Rainer 2018: Freier ÖPNV — mehr als eine Ablenkungsoffensive? *Makroskop*, 20. Februar. <https://makroskop.eu/2018/02/kostenloser-oepnv-mehr-als-eine-ablenkungsoffensive/>

[7] Wolf, Winfried 2018: *abgrundtief+bodenlos: Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands*. 2., vollst. aktual. und erw. Aufl., Köln: PapyRossa.

Veröffentlicht am: 08.02.2019

Erschienen unter: <https://makroskop.eu/2019/02/fuer-die-zukunftsaehigkeit-deutschlands/>