

Wirtschaftsförderung für alle oder Transferleistungen an wenige?

Alternativen zum Konzept der Bundesregierung aus der Sicht eines einfachen Bürgers

Ein Beitrag für die aktuelle Diskussion
veröffentlicht in der

/fahr-plan.info

Werkstatt
(öffentlicher Bereich)

von

Nils Kahl
Informatikkaufmann
Nieder Weisel
Butzbacher Straße 31
35510 Butzbach
<http://www.fahr-plan.info>

Butzbach (Hessen), am 6.12.08
– aktualisiert am 14.12. 08 -

Inhalt:

folgende Seite: Einleitung

letzte Seite: Wirtschaftsförderungsprogramm

Einleitung

Ende 2008 ist von vielen möglichen Maßnahmen die Rede, die Folgen der weltweiten Finanzkrise auf den Arbeitsmarkt und die heimische Wirtschaft zu mindern. In den USA baten die Vorstände der größten Automobilhersteller bei Regierung und Parlament um Milliardenhilfen, in Deutschland ist Ähnliches zu beobachten. Die Bundesregierung hat beschlossen, beim Kauf von Neuwagen befristet auf die KFZ-Steuer zu verzichten, der Bau neuer Straßen wird als ein Weg aus der Krise ins Spiel gebracht.

Werden diese Maßnahmen Arbeitsplätze sichern oder schaffen? Zweifel sind angebracht: Denn der Bau von Straßen und der Bau von Automobilen ist hochgradig automatisiert, die Zahl der Beschäftigten ist begrenzt und wird wohl auch dann nicht steigen, wenn sich der Absatz von Autos akut erholt. Jedoch wird auf längere Sicht der Absatz verbrennungsmotorgetriebener Individualverkehrsmittel in jedem Fall sinken, da die Erdölvorräte begrenzt sind. Insofern hat der freie Markt hier dem stetigen Wachstum der Branche natürliche Grenzen aufgezeigt, welche durch staatliche Hilfen hinaus zu schieben nicht auf Dauer gelingen kann.

Dagegen liegen im Schienenverkehr enorme Wachstums- und Leistungspotenziale. Die Fahrzeugflotte der Deutschen Bahn AG muss erneuert und erweitert werden. Auch andere Verkehrsunternehmen können und wollen auf den Schienen in Deutschland Verkehre bewältigen. Das Schienennetz will gewartet und ausgebaut sein - hier liegt ein gewaltiger Investitionsstau vor.

Da die Deutsche Bahn AG in den vergangenen Jahren häufig „sparte - koste es was es wolle“, sind nicht nur Investitionen in die Infrastruktur geboten, auch im Service sind viele Stellen zukunftsweisend zu besetzen bzw neu zu schaffen. Beispielsweise könnten die Einnahmen der Verkehrsverbünde und Verkehrsgesellschaften zuverlässig dadurch gesichert werden, dass alle Züge des Regionalverkehrs mit Personal begleitet werden. In ähnlicher Weise sollten alle Bahnhöfe zumindestens tagsüber mit Personal besetzt sein. Dann wären nicht nur die Bahnsteige und Fassaden besser gepflegt, sondern es wäre auch schnelle Abhilfe bei Weichen- oder Signalstörungen garantiert und die Betriebsqualität entscheidend verbessert. Auch die Wiedereinführung schon vergangen geglaubter Dienstleistungen wie Kurier- Gepäck- und Stückgutverkehre, von Wirtschaft und Privatleuten zu nutzen, kann die Effektivität des Bahnbetriebs und die Rendite vieler anderer Branchen steigern.

Dann wären die Probleme "Schwarzfahren", "Vandalismus" und "Sicherheit" wesentlich besser in den Griff zu bekommen, und - da wieder mehr Leute Arbeit haben - wäre die Kaufkraft in der Bevölkerung deutlich verbessert und im gleichen Maße das Geld, das der Staat für Arbeitslosenunterstützung ausgibt, sinnvoller angelegt. Die Installation eines von Staus und Unfällen weniger betroffenen, zuverlässigen und preiswert zu nutzenden Verkehrsträgers wird in jedem Falle der Gesamtwirtschaft mehr nutzen als es kurzfristige Transferleistungen an die private Wirtschaft vermögen.

Ich vermute, dass diese Maßnahmen in der Summe viel weniger Geld verschlingen würden, aber weit höhere Erfolgsaussichten versprechen als die zur Zeit diskutierten oder auch schon auf den Weg gebrachten Förderungen. Vor allem wird die Förderung des öffentlichen Verkehrs vor Ort *auf Dauer* der lokalen Wirtschaft nützen und auf diese Art und Weise auch der ganzen Welt.

Bausteine eines zukunftsweisenden Wirtschaftsförderungsprogramms

- **Schieneinfrastruktur:**

Wo Ausweichgleise und Verladestellen gekappt wurden, werden diese neu wieder aufgebaut. Das Wort „Rückbau“ erhält seine eigentliche Bedeutung zurück. Betriebsabwicklung, Baustellen- und Störungsmanagement ist dann zuverlässig möglich, wenn es (je nach Verkehrsaufkommen, aber) spätestens nach 10 km auf zweigleisigen Strecken Überleitstellen und auf eingleisigen Strecken Ausweichmöglichkeiten gibt. Diese Regel ist beim Neubau (z.B. in Brandenburg) oft verletzt worden. Für den Fern- und schnellen Regionalverkehr und als Ausweichstrecken für den Güterfernverkehr sind zwischen Hamburg und Celle, zwischen Bremen(Verden) und Hannover, zwischen Frankfurt Flughafen, Darmstadt und dem Rhein-Neckar-Raum, zwischen Stuttgart und Ulm, Günzburg und Augsburg, Gera und Werdau sowie von Appenweiher bis nach Basel neue Strecken zu bauen. Bei Niederaula und bei Bad Gandersheim sind neue Abzweigungen von bestehenden Neubaustrecken zu erstellen. Zwischen Lüneburg und Stelle, zwischen Bremen und Verden und von Köln-Deutz bis zum Beginn der Neubaustrecke nach Frankfurt sind weitere Gleise erforderlich. Die Liste ließe sich fortsetzen.

- **Bewirtschaftung der Schienen- und Bahnhofsinfrastruktur:**

Die Zentralisierung der Zugleitung mithilfe moderner Stelltechnik führte dazu, dass sich Störungen regelmäßig zu länger andauernden Streckensperrungen auswirken. Außerdem leiden die Anlagen, die nicht mehr regelmäßig überwacht und gepflegt werden.

Deshalb müssen alle Bahnhöfe (also Betriebsstellen, an denen es Weichen gibt und wo Züge eingesetzt werden können) zumindestens tagsüber regelmäßig mit kundigem Personal besetzt werden, das die Weichen stellt und pflegt. Das Personal kann darüber hinaus den Bahnsteig fegen, für Fahrgastinformation sorgen, Kuriergut entgegennehmen oder ausgeben, Fahrkarten verkaufen usw.

Nachts oder in den Pausen kann die Betriebsführung von der Zentrale übernommen werden. Für die Wartung der Software und das Störungsmanagement kann es Verträge mit örtlichen Spezialisten geben.

- **Service im Zug**

Alle Züge sind mit Personal zu besetzen, das Fahrkarten kontrolliert und verkauft und die Abfertigung der Züge überwacht. Ausnahmen darf es nur bei U- und S-Bahnen geben, deren mittlerer Haltestellenabstand unter 1 km bzw. die Fahrzeit unter zwei Minuten liegt – hier sind die Fahrkarten vorher zu lösen und die Fahrberechtigung mittels Sperren an der Station zu prüfen.

Der Verkauf kann auch von Automaten erledigt werden, wo dies sinnvoll ist. Wichtig ist, dass alle Fahrkarten – auch im Übergangsverkehr - erhältlich sind. Die SchaffnerInnen können darüber hinaus Snacks, Getränke und Zeitungen verkaufen.

Es gilt das Prinzip doppelter Sicherheit: Erst wenn Mensch und Maschine (Türschließenrichtungen) dem Lokführer die Freigabe zur Abfahrt erteilen, darf der Zug fahren. Bei Triebwagen mit weniger als 45m Länge und weniger als fünf Türen pro Bahnsteigseite kann der Lokführer selber die Abfertigung überwachen. Dann muss es einen Automaten im Zug geben und regelmäßige Kontrollen.