

Frankfurter Rundschau, vom 30.07.2020, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe / Meinung

Deutschlandausgabe
GASTBEITRAG

Auf der Schiene aus der Krise

Die Bahn muss jetzt weiter ausgebaut werden. Das hilft dem Klimaschutz und schafft Arbeitsplätze.

Deutschland und Europa haben sich entschieden: Staatliche Investitionen gegen die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise sollen auch die Zukunft sichern - mit Weitblick modernisieren, Klima schützen, die industrielle Basis Europas stärken.

Für Mobilität 4.0 "Made in Europe" ist das eine enorme Chance. Denn Lkw-Kolonnen auf der Autobahn, Dauerstaus, exzessives Fliegen auf Kurzstrecken - all dies kann einer neuen, vernetzten Mobilität weichen. Dafür trägt die emissionsfreie, digitale Schiene 4.0 hohe Verantwortung. Doch Berlin und Brüssel müssen jetzt nicht nur viel investieren, sondern auch klug. Damit jeder Euro Steuergeld in die Schiene maximalen Nutzen für die Zukunft schafft. Drei Dinge müssen sich dafür grundlegend ändern.

Schiene 4.0 braucht mehr Tempo. Urbane Mobilität ohne Emissionen, Wartezeiten oder Gedränge? Machbar etwa mit selbstfahrenden Trams, die im Minutentakt unterwegs sind. Und am Bahnsteig können intelligente Leuchtsysteme zeigen, wo es freie Sitzplätze gibt.

Fast 100 Prozent pünktlich? Erreichbar dank digitaler Wartung. Im Highspeed-Zug von Frankfurt nach Barcelona per Direktverbindung klimaneutral reisen, arbeiten und entspannen? In Reichweite mit dem digitalen europäischen Zugsystem ETCS und 5G-Ausbau. Nur: Die Zukunft der Mobilität muss jetzt beginnen. Weniger "Hätte" und "Würde", mehr Schub für die Mobilitätsrevolution.

Nächstes Etappenziel darf daher nicht 2023 oder 2025 sein, sondern Ende 2021. Jetzt kann das Konjunkturpaket, per Nachtragshaushalt hinterlegt, Investitionen massiv beschleunigen: ETCS-Ausbau vorziehen, digitale Transformation, Forschung und Entwicklung forcieren, Bahnhöfe aufwerten - im Zusammenspiel aller Akteure den Restart für Wirtschaft und Klima antreiben.

Zweitens, mehr Pioniergeist. Nicht ein erhobener Zeigefinger macht klimaschonende Mobilität, sondern das beste Angebot. Über eine Million Menschen haben für die Route von Berlin nach München von Auto und Flugzeug auf den ICE gewechselt, seit beide Städte eine Highspeed-Strecke verbindet. Auf 46 Prozent hat sich der Marktanteil verdoppelt - bei null Emissionen.

Doch zu viele öffentliche Vergaben verharren noch im alten Denken: je billiger, desto besser. Zukunftsweisend ist das nicht. Denn wo das Billigste gewinnt, muss oft das Minimum reichen. Tut es aber nicht. Nur digitalisiert kann die Schiene bis 2030 rund die Hälfte des nötigen Emissionsminus im Verkehr leisten.

Deshalb muss eine neue Vergabekultur stärkere Impulse geben für die Evolution der Schiene. Kriterien sehen das deutsche und EU-Vergaberecht schon vor: Reiseerlebnis, Preis-Leistungs-Verhältnis, Lebenszyklus. Was fehlt, ist die konsequente Implementierung, damit Quantensprünge wie etwa Wasserstoff-, Batterie- und Hybridantriebe mehr Chancen im Markt haben.

Zum Pioniergeist gehören neue Pfade. So findet man Lifestyle nicht nur auf der Straße. Über Designentwürfe für eine U-Bahn könnten künftig die Bürgerinnen und Bürger im Internet abstimmen. Genau das hat die kanadische Stadt Calgary vorgemacht. Rasch avancierte die neue Stadtbahn - Linien eines Eishockeyhelms kreativ zitierend - zum Wahrzeichen des sportlichen Spirits der kanadischen Metropole.

Drittens braucht Schiene 4.0 eine Strategie für eine industrielle Basis. Klimaindustrien, die den Weg in die postfossile Epoche ebnen, sind weltweit begehrt. Für die richtigen Konjunkturprogramme stehen die europäischen Steuerzahler ein - und zwar auch künftige Generationen.

Sie haben ein Anrecht darauf, dass Mittel optimal in Europas Zukunft investiert werden und europäische Industrien gedeihen können. Übers Jahr droht aber in der Bahnindustrie eine Erosion. Denn nichteuropäische Staatskonzerne, zu Hause mit Subventionen bedacht, dürfen heute öffentliche Vergaben in der EU mit Billigpreisen für sich entscheiden.

Auf die wichtige Beihilfekontrolle verzichtet die EU bei externen Staatskonzernen. Hase und Igel, selfmade in Europa: EU-Unternehmen spielen nach europäischen Regeln, Nicht-EU-Staatskonzerne nach ihren eigenen.

Wenn das so bliebe, würde Europa sich selbst demontieren. Wer Dumpingstrategien Tür und Tor öffnet, verliert resiliente Zukunftsindustrie und schleichend Souveränität. Europa muss reagieren, um bei Hightech nicht in strategische Abhängigkeiten

zu geraten. Längst sieht das EU-Recht eine weise Regel vor: Europäische Steuermittel für Schienenprojekte sollen zu 50 Prozent in "Made in Europe" fließen. Diese EU-Kopplung stärkt den Wettbewerb mit gleichen Regeln. Mal um Mal hat das Europäische Parlament seit 2016 gefordert, diese griffige Regel endlich anzuwenden. Höchste Zeit, es nun zu tun.


Ben Möbius ist Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB).

Quelle:	Frankfurter Rundschau, vom 30.07.2020, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe
Ressort:	Meinung
Rubrik:	Deutschlandausgabe
Ausgabe:	Deutschlandausgabe
Dokumentnummer:	fr_FRD_4100E339621597323000-DEUTSCHLANDAUSGABE

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.genios.de/document/FR_62863c528befba92bfc769db84c09fd22130b8c5

Alle Rechte vorbehalten: (c) Frankfurter Rundschau GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH