

Ab auf die Schiene

Künftig werden viele innerdeutsche Flüge durch
Bahnverbindungen ersetzt. Gut so! VON CLAAS TATJE

Es gibt sie noch, die guten Nachrichten in der Pandemie. Eine wird an diesem Donnerstag verkündet. Die Deutsche Bahn kooperiert künftig noch enger mit deutschen Fluggesellschaften. Das Potenzial ist gewaltig. Mehr als 20 Millionen Menschen flogen 2019 innerhalb Deutschlands. Und eine Bahnreise produziert im Schnitt 85 Prozent weniger CO₂ pro Person als ein Flug auf derselben Strecke. Um die Klimaziele zu erreichen, führt am Umstieg kein Weg vorbei. Denn anders als in der Energiewirtschaft oder der Industrie ist der CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor gegenüber 1990 nicht dramatisch gesunken, sondern praktisch gleich geblieben. Das liegt an SUVs, aber eben auch an vielen Städtetrips, geschäftlich oder privat. Morgens von Hamburg nach Frankfurt, von Düsseldorf nach Berlin oder – ja, diese Flüge gab es wirklich – von Nürnberg nach München.

Das letzte Beispiel offenbart den ganzen Irrsinn. Da der Flughafen München eben keinen Transrapid (in zehn Minuten zum Hauptbahnhof!) bekam, ist er bis heute einzigartig schlecht an das Bahnnetz angebunden. So fährt der ICE aus Norden kommend weiträumig am Flughafen vorbei zum Hauptbahnhof. Von dort geht es dann per S-Bahn wieder raus zum Gate.

Lange flog auf der Ultrakurzstrecke einfach nur das schlechte Gewissen mit. Doch in dieser Woche zeigt das Nachbarland Frankreich, dass es auch anders geht. Das Parlament hat Inlandsflüge verboten – sofern die Städte an das Netz der Schnellzüge TGV angebunden sind und die Fahrtzeit zweieinhalb Stunden nicht übersteigt.

So weit wird es in Deutschland nicht kommen müssen. Die Fluggesellschaften, allen voran Lufthansa, versprechen, ihre Verbindungen auch dann nicht wieder im früheren Umfang aufzunehmen, wenn es die Passagierzahlen eigentlich zulassen würden. Der Lufthansa-Chef hat das schon vor einem Jahr angekündigt, aus Gründen des Klimaschutzes und weil das Geld auf der Langstrecke

verdient wird. Dort, wo alternative Bahnstrecken angeboten werden, die attraktiver sind als die Flugverbindung, sei der ICE durchaus eine Alternative. Und jetzt tut sich tatsächlich was.

In München sind viele Flüge nach Berlin schon vor der Pandemie gestrichen worden, weil eine neue ICE-Verbindung die Fahrtzeit in die Hauptstadt deutlich verkürzte. Heute sitzen selbst eilige Bundestagsabgeordnete und Lobbyisten im Schnellzug nach Berlin. Da lässt sich Arbeit mit Telefonieren und Schlafen kombinieren – und die Fahrten sind deutlich günstiger. Die Schnellstrecke wurde zum gefeierten Erfolg. Ganz ähnlich soll das künftig auch auf anderen Routen gehen.

Sogenannte Sprinterzüge werden München künftig mit Düsseldorf verbinden. In 4:20 Stunden, eine halbe Stunde schneller als bisher. Gehalten wird nur noch in Nürnberg und am Frankfurter Flughafen. Auch von Hamburg geht es direkt nach Frankfurt. Weniger als vier Stunden ist der Zug unterwegs. Einziger Halt ist Hannover.

Dahinter steht das große Ziel, die Fahrgastzahlen der Bahn bis 2030 zu verdoppeln – und zwar im Vergleich zu den Zahlen vor der Pandemie. Eins sollte allen Beteiligten jedoch klar sein: Mehr Züge und schnellere Verbindungen sorgen nicht automatisch für den Umstieg. Sondern Verlässlichkeit.

Die Bahn muss pünktlicher werden, damit Anschlussflüge sicher erreicht werden, und die Tickets müssen kombinierbar sein. Denn was nützt es dem treuen Bahnkunden, wenn die Lufthansa ihn nach einer Zugverspätung (»Wir warten noch auf den Lokführer!«) am Gate stehen lässt, weil der Flieger nach New York schon weg ist? Bahnfahrer müssen dann kostenlos umgebucht werden auf die nächste Maschine.

Dieser Service ist teuer. Aber er sollte ein Anreiz sein, zu investieren. In ein Schienennetz, das den Umstieg überhaupt erst möglich macht. Dann werden die Züge auch wieder voll – und die Luft wird sauberer.