

Dossier – Strukturen

Verspätet Weichen stellen

Die US-Eisenbahn ist veraltet, langsam und unpünktlich. Der Mut, sie zu sanieren, fehlte bisher.

Alles Anfang ist schwer, wenn am Ende niemand schuld sein möchte: Als zu Beginn der 1970er Jahre die maroden Bahngesellschaften der USA in der National Railroad Passenger Corporation (NRPC) aufgefangen und unter der Marke Amtrak zusammengefasst wurden, schien dennoch klar: Die Bahn hat keine Zukunft. Veraltete Garnituren, heruntergekommene Bahnhöfe und stundenlange Verspätungen hatten dem überregionalen Zugverkehr einen Tiefpunkt beschert. Im über neun Mio. km² großen Land war der Vorsprung von Flugzeug und Auto weder überraschend noch wettzumachen.

Bis zur Vereinigung unter dem Amtrak-Dach laborierte die Eisenbahn an alten Abmachungen. Während das lukrative Fracht-Business lockte, musste man gemäß einer Bestimmung aus dem Jahr 1947 dem defizitären Personenverkehr Vorrang gegenüber dem Frachtgeschäft einräumen. Wenngleich aus europäischer Sicht die Verpflichtung dem Personenverkehr gegenüber nicht unverständlich erscheint, setzte diese in der wirtschaftsliberalen USA bloß Lethargie frei: Man ließ es bei Subventionen bewenden, um den Betrieb aufrechtzuerhalten – aber nicht mehr. Nicht ein Einzeller müsste der mit drei Mrd. US-Dollar (2,3 Mrd. Euro) ver-

schuldeten Bahn so den Todesstoß versetzen, waren viele Kritiker überzeugt. Vielmehr hätte man sie in eine Altersschwäche gezwungen, aus der es kein Zurück geben sollte.

Der mit der Gründung von Amtrak einhergehende Rail Passenger Service Act schuf zwar etwas Perspektive, aber auch neue Hindernisse. Von einem Ministerium verwaltet, war man nun mehr noch als zuvor vom Wankelmut der Politik abhängig. Der Amtrak-Vorstandschef (CEO), bestimmt vom Präsidenten, stellt sich seither jährlich im Kongress um Subventionen an, da diese im Gegensatz zu jenen für Luftverkehr und Straßenbau der Absegnung des Senats bedürfen.

In der Zange der Frächter

Entsprechend sind die Bahnlobbyisten der National Association of Railroad Passengers (NARP) an Kampfdiktion gewöhnt. Im Moment zeigt man allerdings gerne auf eine düster eingefärbte Landkarte: All jene Staaten sind in Schwarz gehalten, die ohne Zugverbindung wären, wenn Langstrecken plötzlich abgeschafft würden. Überlegungen, Züge wie den „Sunset“ Limited, der von Orlando, Florida, in 68 Stunden nach Kalifornien fährt, einzustellen, sind nicht neu, erhielten aber zuletzt durch einen Bericht des Government Accountability Office neue Aktualität: Demnach sammeln sich 80 Prozent der Amtrak-Verluste auf Langstrecken an, die weder zur Verkehrsentslastung noch zur Energieeffizienz beitragen und somit entbehrlich seien. Die Strecke des „Sunset Limited“ ist inzwischen ohnehin eine kürzere. Die Geleise östlich von New Orleans sind nach dem Hurrikan „Katrina“ immer noch nicht repariert und die Strecke nach Florida weiterhin unterbrochen. Bahnmanager David Gunn räumte

in den 1990er Jahren mit dem unter US-Präsident Reagan entstandenen Ziel auf, die Bahn solle subventionslos funktionieren. Kein Massenverkehrsmittel könne in seiner aktuellen Form ohne staatliche Unterstützung überleben, sagte Gunn, warum also gerade Amtrak?

Das größte Problem ist für Amtrak das Besitzverhältnis der Schienen, die zum großen Teil privaten Frachtunternehmen gehören. Man bezahlt zwar für die Nutzung, ist aber auf die Wartung durch die Eigentümer angewiesen. Hinzu kommt, dass Amtraks Passagierzüge Nachrang gegenüber den Frachtzügen der Privaten haben. Mehrstündige Verspätungen sind auf Langstrecken nahezu die Regel. Versuche, den eigenen Umsatz mit Frachtangeboten zu steigern, schlugen regelmäßig fehl.

Nicht nur wehren sich die Schieneneigner gegen eine höhere Verkehrsfrequenz, weil diese zu mehr Wartungsaufwand führt. Fahrt fremde Fracht über die vermieteten Schienen und damit Konkurrenz fürs eigene Geschäft, ist der Widerstand besonders groß. Weiteren Druck übt die mächtige Truck-Lobby aus, der die gesamte Frachtverlagerung auf die Schiene ein Dorn im Auge ist.

Staatliche Signale

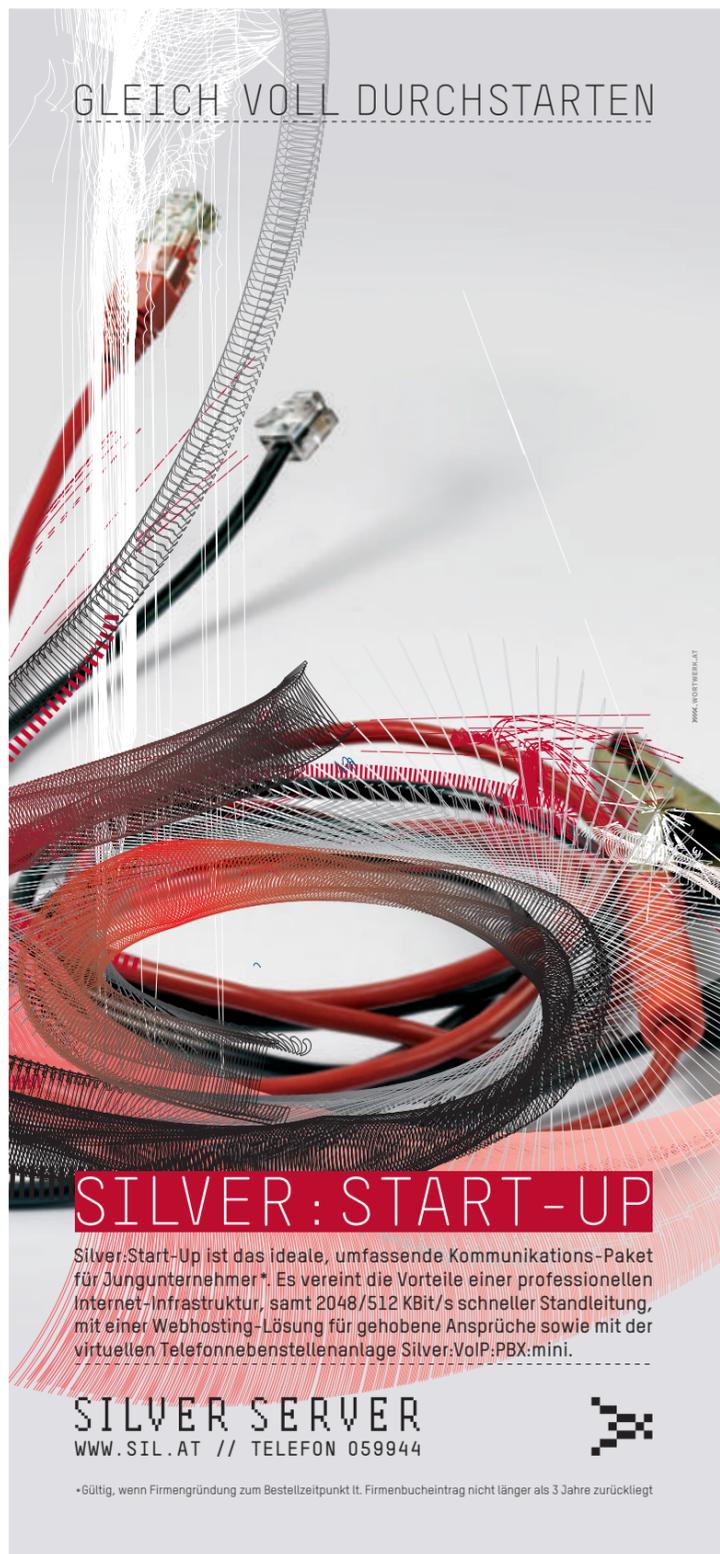
Alles nicht ganz so düster sieht der neue Amtrak-Chef Alexander Kummant. Er will in die Hand nehmen, was andere vor ihm versäumten, und dabei weder Langstrecken auflassen noch den einträglichen Nordosten auslagern. Ob das Versprechen mehr als ein Lippenbekenntnis bleibt, hängt stark davon ab, ob es ein aktueller Reform-Gesetzesentwurf der Senatoren Trent Lott und Frank Lautenberg durch das Repräsentantenhaus schafft. „Wir können von Amtrak nicht

verlangen, wie ein wirtschaftliches Unternehmen zu funktionieren, wenn wir sie jedes Jahr nur hinhalten“, kritisierte Lott anlässlich der Präsentation Mitte Jänner.

Der parteiübergreifende Vorschlag sieht staatliche Gelder in der Höhe von 19,2 Mrd. US-Dollar (14,8 Mrd. Euro) verteilt über sechs Jahre vor, um die Bahn auf Kurs zu holen. Neben der Aufstockung der Sicherheit sollen vor allem neue Qualitätsstandards – Pünktlichkeit und Anschlussmöglichkeiten – Kunden zurückbringen. Entscheidend sind dabei Pönalen gegenüber Frächtern, wenn diese mit eigenem Verkehr Amtrak-Züge verzögern. Doch es gäbe weit mehr zu tun: Neben Verbindungsstücken zwischen den einsam ins Land gebauten Bahnstrecken fehlt auch ein modernes Leitsystem, ohne das höhere Geschwindigkeiten für Personen- und Frachtzüge Zukunftsmusik bleiben. Die jüngsten Ergebnisse von Amtrak geben vorsichtigen Anlass zur Hoffnung. Der Ticketumsatz stieg 2006 um elf Prozent auf 1,37 Mrd. US-Dollar (1,05 Mrd. Euro), was unter anderem auf ein Plus von 300.000 Passagieren zurückzuführen ist.

Vieles sieht allerdings nur ohne Vergleichswert positiv aus: 24,3 Mio. Personen beförderte Amtrak 2006, während es etwa die Deutsche Bahn in einem ähnlichen Zeitraum auf 1,7 Mrd. Gäste brachte. Auch stammen die größten Zunahmen in den USA aus dem ohnehin gut frequentierten Sektor im Nordosten, die Langstrecken trugen kaum dazu bei. Wenn manche Zugfahrten weiterhin über zwei Tage dauern, wird daran auch die im Zug verkaufte, als Gourmet-Geheimtipp geltende Hot-dog-Bratwurst „Best of Show“ so schnell nichts ändern.

Alexandra Riegler
aus Washington



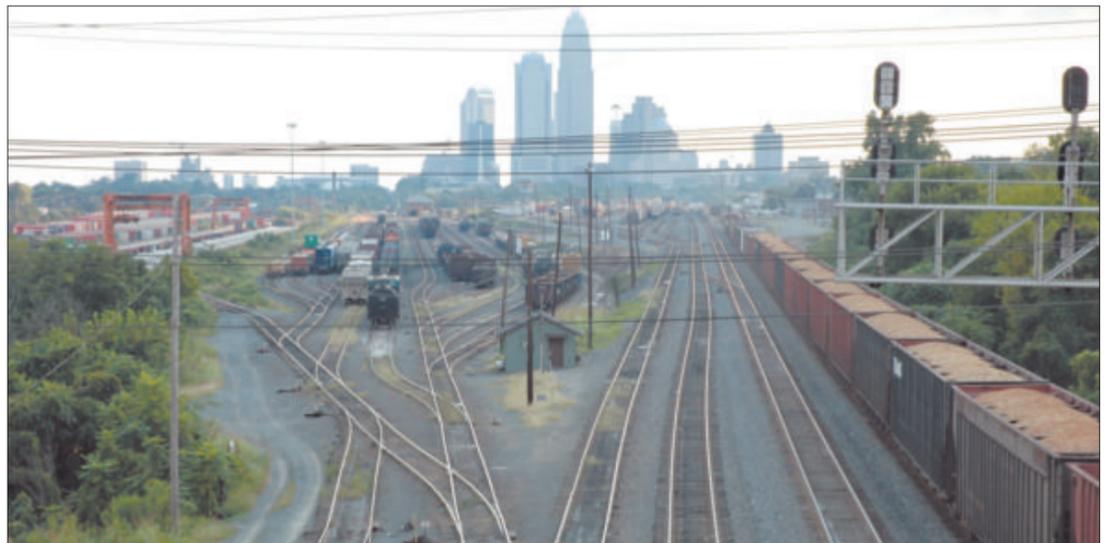
GLEICH VOLL DURCHSTARTEN

SILVER: START-UP

Silver:Start-Up ist das ideale, umfassende Kommunikations-Paket für Jungunternehmer*. Es vereint die Vorteile einer professionellen Internet-Infrastruktur, samt 2048/512 KBit/s schneller Standleitung, mit einer Webhosting-Lösung für gehobene Ansprüche sowie mit der virtuellen Telefonnebenstellenanlage Silver:VoIP:PBX:mini.

SILVER SERVER
WWW.SIL.AT // TELEFON 059944

*Gültig, wenn Firmengründung zum Bestellzeitpunkt lt. Firmenbucheintrag nicht länger als 3 Jahre zurückliegt



Auf Langstrecken haben in den USA die Güterzüge auf dem veralteten Schienennetz Vorrang. Das soll nun anders werden. Staatliche Regulierung soll Amtrak-Zügen die Weichen stellen. Foto:arie