

20.01.2010 / Inland / Seite 4

No future für die Bahn

Empörung über interne Streichliste der Bahn AG für Neu- und Ausbaupläne. Fahrgastverband verweist auf sinnlose Prestigeprojekte

Rainer Balcerowiak

Die Gegenwart ist bei der Deutschen Bahn AG eigentlich schon trist genug. Die ICE-Flotte fährt mit halber Sollstärke, bei der Berliner S-Bahn wäre man froh, wenn man wenigstens das erreichen könnte. Auch im Regionalverkehr mehren sich die Pannen. Das am Montag vorgestellte »Schwarzbuch Deutsche Bahn« belegt eindeutig, daß dieser Niedergang des Schienenverkehrs eine direkte Folge der Unternehmenspolitik in den vergangenen Jahren ist. Unterstützt vom Besitzer, dem Bund, wurde die »Kapitalmarktfähigkeit« des Konzerns in den Mittelpunkt gestellt, und das auch ganz bewußt auf Kosten von Qualität und Sicherheit.

Doch auch für die Zukunft sieht es finster aus. Nach dem Bekanntwerden einer internen »Streichliste« für Aus- und Neubauprojekte versuchte es die Konzernführung mit einer Mischung aus halbherzigen Dementis und Beschwichtigungen. Das »Arbeitspapier« diene lediglich der Vorbereitung eines Spitzengesprächs mit Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), um ihn auf den Ernst der Lage hinzuweisen, hieß es aus Unternehmenskreisen. Auch das Ministerium hielt sich bedeckt. Eine derartige Liste sei »nie vorgelegt« worden, erklärte ein Sprecher. Der gesamte Bundesverkehrswegeplan werde »derzeit überarbeitet und neu bewertet«. Dabei werde aber nicht »nach möglichen Streichlisten entschieden.« Ramsauer hatte sich im Dezember für einen massiven Ausbau des Schienennetzes in Deutschland ausgesprochen, die Finanzierung jedoch offengelassen.

Die Existenz der Liste, über die am Montag unter anderem die Frankfurter Rundschau, die Stuttgarter Nachrichten und die Rheinische Post berichteten, wird nicht bestritten. In ihr geht es um Projekte, die auf Basis der bisherigen Finanzierungszusagen bis 2025 entweder »nicht realisierbar« seien oder »zur Disposition« stünden. Dazu gehören unter anderem die Y-Trasse von Hannover nach Hamburg und Bremen, grenzüberschreitende Schnellverbindungen und Gütertrassen von Bayern nach Österreich, von Nordrhein-Westfalen nach Holland und Rheinland-Pfalz nach Luxemburg sowie der geplante »Rhein-Ruhr-Express«. Betroffen wäre auch der dringend notwendige Ausbau regionaler Knotenpunkte wie das Berliner Nordkreuz bei Karow.

Landespolitiker reagierten am Dienstag entsprechend nervös auf die Veröffentlichungen. Die Aufgabe des Rhein-Ruhr-Expresses »würde viele Hunderttausende Pendler treffen«, warnte Horst Becker, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Düsseldorfer Landtag. Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering (SPD) forderte Bahn und Bund »mit Nachdruck« auf, Zusagen für wichtige Ausbauprojekte einzuhalten. Es könne nicht sein, »daß durch ohnehin unverantwortliche Pläne für eine Steuersenkung wichtige Projekte für Investitionen in den Schienenverkehr gekippt werden«, sagte er.

Der Fahrgastverband Pro Bahn hält die Streichliste für realistisch. Man habe schon lange davor gewarnt, daß »Prestigeprojekte soviel Geld binden, daß für andere Länder und Regionen nichts mehr übrig bleibt«, erklärte der Verband am Dienstag unter Hinweis auf den Bau eines neuen Bahnhofs in Stuttgart, der über vier Milliarden Euro verschlingen wird. Schon zuvor hätten einige CDU/CSU-Ministerpräsidenten mit der Durchsetzung der verkehrspolitisch eher nachrangigen Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt dafür gesorgt, daß das zur Verfügung stehende Geld auf Jahre hinaus verplant sei. Der Verband fürchtet bei

Nichtrealisierung der Ausbaupläne gravierende Kapazitätsengpässe auf zentralen Trassen am rechten Niederrhein, im Raum Rhein-Main und Rhein-Neckar, am Oberrhein und in den Regionen Hamburg, Bremen und München.

Der Bundesgeschäftsführer des Naturschutzbundes Deutschland, Leif Miller, erklärte, das Schienenverkehrssystem kranke nicht an Unterfinanzierung, sondern an zu vielen Prestigeprojekten. Miller: »Politiker schmücken sich zu gerne mit neuen Großbauten, die keiner braucht. Für wirklich notwendige Instandhaltungs- und Ausbauarbeiten fehlt dann das Geld.«