

Der Eisenbahnverkehr in Deutschland zwischen politischer Aussage und Realität

Im Jahr 1989 wurde die innerdeutsche Grenze geöffnet und innerhalb kürzester Zeit wurden alle Straßenverbindungen die bis 1945 über die spätere innerdeutsche Grenze bestanden hatten, wieder hergestellt. Bei der Eisenbahn dagegen unterblieben bis heute nahezu alle Verbesserungen.

Dies ist ein Anlaß einmal über die Verkehrspolitik in Deutschland global nachzudenken.

Ab Beginn der neunziger Jahre wurde der bestehende starke Schienengüterverkehr der Deutschen Reichsbahn nach dem Vorbild der Deutschen Bundesbahn weitestgehend auf die Straße verlagert. Besonders nachdem Führungskräfte der Deutschen Bundesbahn, noch vor deren endgültiger Auflösung zum 1.1.1994, die Schlüsselpositionen bei der Deutschen Reichsbahn übernommen hatten, ging es mit Güterverkehr steil bergab. Leider erfolgte auch nach dem Regierungswechsel in Bonn/Berlin keinerlei Änderung dieser Politik.

Entgegen aller Ankündigungen, z. B. "Güter auf die Schiene", denen man bei einer Rot Grünen Regierung schon mehr Inhalt zugebilligt hatte, als bei der Vorgängerregierung, erfolgte nicht nur 1998 keine verkehrspolitische Wende, sondern sogar das Gegenteil war der Fall. So wird gerade in letzter Zeit den "Frachtkunden" in großem Umfang die Bedienung gekündigt und sie werden damit gezwungen von der Bahn auf den LKW umzusteigen. Als Stichwort seien nur die Vorgaben von Mora C genannt, einem Programm, das in direkter Reihe zur Aufgabe des Zuckerrübenverkehrs, des Postverkehrs, des Stückgutverkehrs, etc. steht. Sollte es Bestand haben, bedeutet es allerdings in Gegensatz zu Früheren Angebotsreduzierungen das endgültige Ende für einen flächendeckenden Güterverkehr in Deutschland.

Auch die sogenannte Ökosteuer ist zumindest im Verkehrsbereich reine Augenwischerei. Während für einen schadstoffarmen PKW keine Steuer erhoben wird, da er offensichtlich so umweltfreundlich ist, zahlt der Nutzer des ÖPNV 16% Mehrwertsteuer auf die Fahrkarte und die Deutsche Bahn muß für ihre Gleisanlagen ebenfalls Steuern bezahlen.

Während der Treibstoff für Fluggeräte aller Art steuerfrei ist, zahlen die Bahnen auf ihre Treibstoffe Ökosteuer.

Es baut die Deutsche Bahn im Auftrag der Bundesregierung mit ungeheurem Aufwand Neubaustrecken und Großbahnhöfe und träumt von einem Transrapid als S-Bahn um damit "Flughöhe null" praktizieren zu können, während im Eisenbahnverkehr in der Fläche keinesfalls Verbesserungen erfolgen dürfen, ja sogar die vorhandene Infrastruktur langsam verrottet.

Gerade in der Mitte Deutschlands entsteht ein eisenbahnfreies Gebiet. Es sollen aber Milliarden in eine Neubaustrecke von Nürnberg nach Erfurt investiert werden. Nach der bestehenden Planung bringt die Strecke der durchfahrenen Region jedoch keinerlei Nutzen. Die vorhandene Eisenbahninfrastruktur in Südthüringen wird dafür seit dem Ende der DDR nicht nur nicht ausgebaut, ganz im Gegenteil, sie wird so vernachlässigt, dass man im Widerspruch zur bestehenden Gesetzeslage, und damit illegal, bereits diverse Eisenbahnstrecken aus "Technischen Gründen" stilllegen musste. Der Wiederaufbau wichtiger Eisenbahnstrecken, die alleine wegen der Abschottung der DDR nach 1945 außer Betrieb genommen wurden, wird mit den abwegigsten Argumenten und zum Teil sogar durch den gezielten Verkauf der Gleistrassen seit 1989 systematisch verhindert.

Es ist sicher richtig, dass sich die Politik in das operative Geschäft der Deutschen Bahn nicht einmischt, als Eigentümer der Deutschen Bahn und legislative Gewalt muß die Bundesregierung allerdings die grundsätzliche Richtung der Verkehrspolitik und damit auch der Bahnpolitik festlegen. Und ob der Bundesverkehrsminister und die Abgeordneten im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn, mit ihrer derzeitigen Verkehrspolitik wirklich "Schaden vom Deutschen Volke" abwenden, wie sie zu Beginn ihrer Amtszeit schwören, kann doch zumindest in Zweifel gezogen werden.

Für den regionalen Autobahn- und Straßenbau ist Geld und politisches Engagement da. Das Argument, die Bevölkerung will die Autobahn mag sogar häufig mangels Alternativen stimmen. Wenn die Bevölkerung allerdings eine Eisenbahn oder zumindest die Verlagerung des teilweise unerträglichen Straßengüterverkehrs auf die Schiene will, wiegen bisher die Interventionen der Lobby des Güterkraftverkehrs stärker als die Argumente der Vernunft und das Wohl der betroffenen Bevölkerung. Und gibt es Alternativen zum Straßentransport, wird von Bahn und Politik solange auf die Verlagerung eingewirkt, bis sie auf den alternativen Schienenverkehr verzichten, wenn er mit der Geschäftspolitik des Rückzuges der Bahn aus der Fläche nicht vereinbar erscheint, oder gar die Schaffung "neuer" Infrastruktur bedeutet, die nicht mit 300 km/h zu befahren ist.

Ein gutes Beispiel ist derzeit der vorgeschlagene Wiederaufbau der Höllentalbahn von Marxgrün nach Blankenstein. Da die Realisierung dieses Projektes inzwischen greifbar ist und damit der von Politik gegen große Teile der Bevölkerung geplante Ausbau der Straße Blankenstein - Lichtenberg - Hof für 44 Tonnen LKW in Gefahr geraten könnte, werden von Bahn und Politikern große Anstrengungen unternommen diesen Aufbau einer "Nebenbahn" mit allen Mitteln zu verhindern.

Ein Paradebeispiel der Diskrepanz zwischen den Sprüchen der Politiker und deren Willfähigkeit gegenüber den Lobbyisten und des Straßentransportgewerbes ist die Verbindung von der Frankenwaldbahn zu den Glashütten im Raum Tettau. Nachdem man bis zum Ende der DDR

von Steinbach am Wald Güterwagons auf der Straße nach Tettau gefahren hatte, da die durchgehende Strecke Tettau - Pressig = Rothenkirchen streckenweise durch die DDR lief und von dieser 1952 unterbrochen worden war, wurde als der Wiederaufbau der Strecke und damit ein durchgehender Güterverkehr wieder möglich gewesen wäre, die Gesamtstrecke noch im Dezember 1993, formal stillgelegt, damit sie nicht nach Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes zum 1.1.1994 möglicherweise tatsächlich instandgesetzt wird.

Die Deutsche Bahn erweist sich als würdiger Nachfolger der Deutschen Bundesbahn, war doch die DB schon damals das einzige Unternehmen, das am Jahresanfang bekannt gab, um wie viel es in diesem Jahr zu schrumpfen gedenkt. Würde Herr Mehdorn und seine Leute, soviel Energie in die Möglichkeiten des Ausbaues der Bahn stecken, wie sie in die Verhinderung von Verkehrsleistungen außerhalb des ICE Verkehrs stecken, hätten wir in Deutschland eine Eisenbahn um die uns die Welt beneiden würde.

Will man in Deutschland nicht zukünftig den Personennah- und den Güterverkehr mit wenigen Ausnahmen alleine über die Straßen abwickeln und damit das Schlagwort von der ökologischen Wende definitiv ad absurdum führen, wird die Verkehrspolitik tatsächlich und nicht nur in Sonntagsreden überdacht werden müssen.

Im Zuge des Wahlkampfes zur Bundestagswahl 2002 wurde die im Zuge der Einheitseuphorie beschlossene Aus-/Neubaustrecke Nürnberg - Ebensfeld - Erfurt - Leipzig - Berlin wieder in den vordringlichen Bedarf eingestuft, und die unterbrochenen Bauarbeiten an der Strecke sollen wieder aufgenommen werden. Selbst Herr Mehdorn hält die Schnellverbindung zwischen den Großstädten München, Nürnberg und Erfurt neuerdings für dringend erforderlich. Dieser Sinneswandel des Bahnchefs ist umso bemerkenswerter, als sich bisher die Führungsspitze der DB aus gutem Grund immer sehr kritisch zur Rentabilität dieser Verbindung geäußert hatte.

Herr Mehdorn hält somit neuerdings, im Gegensatz zu Mannheim und Darmstadt, Coburg für Neubaustreckenwürdig, ebenfalls die Rot Grüne Bundesregierung. Noch bis kurz vor dem Wahlkampf hielt man die Baumaßnahme für wenig sinnvoll. Zu Beginn der Legislaturperiode war aus diesem Grund sogar ein Baustop verhängt worden. Der Sinneswandel von Politik und Bahn ist deshalb sehr bemerkenswert. Zusätzlich verwundert dieses "Umdenken" deshalb, war doch die Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt hauptsächlich als Gütertransversale in der Relation Norditalien - Bayern - Erfurt - Magdeburg - Seehäfen ausgelegt. Die Möglichkeit auf einer neuzeitlich trassierten Strecke auch schnellen Personenverkehr durchführen zu können, war nur ein Nebenergebnis. Seit der Idee eine neue Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Erfurt zu bauen ist ein dramatischer Einbruch des Schienengüterverkehrs zu verzeichnen und eine Trendwende ist, entgegen aller anderslautenden Ankündigungen von Seiten der Politik nicht geplant. Ein Beweis dieser

Aussage ist das bereits erwähnte Programm Mora C der 100 % bundeseigenen Deutschen Bahn A G.

Es verkehren somit auf der Strecke bei der Beibehaltung der derzeitigen Verkehrspolitik nur noch die ICE Züge zwischen München und Berlin mit Halt in Nürnberg, Erfurt und Leipzig und einige Durchgangsgüterzüge. Da bisher bei der NBS Ebensfeld - Erfurt außer in Coburg auch keinerlei Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz geplant sind, wird die durchfahrene Region nachzeitigem Planungsstand keinerlei Nutzen aus dieser Strecke ziehen können.

Sicher ist es bei den vorhandenen Strukturen und Ideologien in Deutschland noch schwer vorstellbar, dass eine Eisenbahnneubaustrecke, wie bei den Direttissimas in Italien geschehen, als übergeordnete Schnellstrecken für alle Zuggattungen gebaut wird und nicht als Flugroutenersatz. In Italien werden die Direttissimas mit nahezu allen Altstrecken verknüpft, die sich der Neubaustrecke annähern und alle größeren Orte werden durch Abzweigstrecken oder Schleifen an die Neubaustrecken angebunden. Gerade bei der zukünftig bestenfalls mäßig ausgelasteten Strecke Nürnberg - Erfurt, bietet sich eine entsprechende Variante an, will man die Strecke schon aus politischen Gründen unbedingt bauen.

Es ist vielen Bürgern, insbesondere den arbeitslosen Glasarbeitern von Großbreitenbach sicher nur schwer zu erklären, dass während in der örtlichen Glashütte eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen bekanntlich nur deshalb abgebaut wurde, weil sich die Deutsche Bahn weigerte, die Brücke in Gehren zu erneuern und das Werk weiterhin im Güterverkehr zu bedienen, das gleiche Unternehmen es neuerdings für ökonomisch hält für einen stündlich verkehrenden ICE für über 4 Milliarden Euro eine Neubaustrecke am Ort Großbreitenbach vorbeizubauen. Während die bestenfalls einige 100000 Euro teure Brückenrekonstruktion laut Politik und DB nicht bezahlbar und volkswirtschaftlich unnötig war, ist die Neubaustrecke angeblich wirtschaftlich.

Wenn schon ein NBS durch den Thüringer Wald gebaut wird, so wäre es sinnvoll, zumindest die Eisenbahn von Ilmenau über Gehren nach Großbreitenbach für den Güterverkehr zur Baustelle der NBS zu reaktivieren, denn es erscheint doch etwas sonderbar wenn eine neue Eisenbahnstrecke, auch mit dem Argument der Umweltfreundlichkeit der Bahn, gebaut wird, dabei aber der Baustellenverkehr einschließlich der Materialzuführung ausschließlich über die Straße abgewickelt wird. Nach Beendigung der Bauarbeiten an der NBS ist auf der Strecke nach Großbreitenbach weiterhin ein ausreichendes Güteraufkommen möglich. Aber hier würde ein Präzedenzfall geschaffen und so etwas weiß man sicher zu verhindern.

Werner Klingbiel Dipl. Ing. (FH)
Ebenreutherstr. 22 b
90182 Nürnberg
Tel 0911-2788780
Fax 0911-2788781