



Infrastruktur in der Börsenbahn:

Stilllegung unter dem rollenden Rad

Wird die Bundesregierung endlich wach?

> Wenn Straßen so verwaltet würden wie Schienen, gäbe es bald keine Industrie mehr in Deutschland. Die DB legt Bahnlinien und Gleisanschlüsse still, obwohl die Unternehmen auf den Anschluss an das Schienennetz existenziell angewiesen sind. Mit der Kürzung der Investitionsmittel für das Schienennetz fördert die Bundesregierung diese Entwicklung. Jetzt deutet sich an, dass selbst das Bundesverkehrsministerium das einsehen.

Stilllegung – legal und illegal

Auf die Bahnlinie von Friesau nach Blankenstein im Thüringer Oberland (*derFahrgast* 3/2004 S. 5 ff) ist die holzverarbeitende Industrie existenziell angewiesen. Die Deutsche Bahn AG hat die Strecke „zur Abgabe an Dritte“ ausgeschrieben mit dem Ziel, sie loszuwerden und, falls sich niemand dafür interessiert, die Bahnanbindung den Unternehmen unter dem rollenden Rad wegzuziehen – ganz legal. Inzwischen sind eine ganze Reihe ähnlicher Fällen bekannt (in Klammern die Anzahl der werktäglichen Zugpaare):

- der Zufahrt zum Seehafen Mukran auf der Insel Rügen (über 70 Zugpaare),

- die für den Kaolintransport wichtige Strecke Amberg – Schnaittenbach (7 Zugpaare)
- die Strecken Zeitz – Tröglitz (7 Zugpaare) und Zeitz – Altenburg (2 Zugpaare),
- die für den Güterverkehr eigens wiederhergestellte Strecke Mengen – Stockach (2 Zugpaare),
- die Strecke Neumarkt-St. Veit – Fronthausen-Marklkofen (2 Zugpaare).

So werden Bundesländer, Kommunen und Unternehmen unter Druck gesetzt: Die Ausschreibungsfrist beträgt nur drei Monate.

Gleisanschlüsse legt die DB sogar illegal still. Das meint jedenfalls Rechtsanwalt Roman Brauner aus Bochum*. Die Beseitigung des Gleisanschlusses, der künftig wieder genutzt werden soll, wurde nur verhindert, weil die Hamburger Aufsichtsbehörde die sofortige Vollziehung des Abbaus untersagte und zwei Gerichtsinstanzen dies bestätigten.

Die Unternehmen sind ratlos

Manchmal genügt ein beherztes Einschreiten eines Verkehrsministers, um die Pläne vom Tisch zu bringen: So wollte die DB den Anschluss von Meinerzhagen nach Krummenerl stilllegen, über den täglich

mehrere Schotterzüge verkehren. Hier konnte das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf eine Änderung erreichen. Meistens stehen die Unternehmen indessen den Vorhaben der DB hilflos gegenüber. Von der Übernahme der Gleise werden sie durch hohe Kaufpreise abgeschreckt, Verhandlungen dauern endlos.

Ministerium ist „überrascht“

Die Stilllegung von Bahnlinien unter dem rollenden Rad ist nur die Spitze des Eisbergs. Wie die Süddeutsche Zeitung berichtet, geht aus internen Papieren des Bundesverkehrsministeriums hervor, dass die DB nach einem Börsengang keine Verpflichtung für den Zustand der Netzes eingehen will.

„Mit Überraschung“ habe das Ministerium zur Kenntnis genommen, dass das unternehmerische Interesse am vorhandenen Schienennetz nahezu nicht vorhanden sei. Bei PRO BAHN löst das keine Überraschung aus. Endlich wird auch dem Ministerium deutlich, wohin eine börsenorientierte Infrastruktur steuert.

Was tut die Bundesregierung?

Zwar gibt es mittlerweile ein Förderprogramm für Gleisanschlüsse, aber welches Unternehmen soll sich auf eine so unsichere Sache einlassen wie die Verwaltung der Infrastruktur durch ein börsenorientiertes Unternehmen? So manche Straße reicht gratis bis vor das Fabriktor. Das Risiko der Auslastung trägt der Steuerzahler. Bei der Schiene tut die Politik bisher so, als ob Unternehmer einen Schienennetzanschluss nur bekommen können, wenn sie den Anschluss bis in die nächste Großstadt selbst finanzieren.



Foto: Engel

Kein Schotter mehr aus Krummenerl? NRW-Verkehrsminister Horstmann musste eingreifen: Schotterzug in Brügge (Westfalen).

* Roman J. Brauner in *Bahn-Report* 4/2004, S. 22 ff. Die Gerichtsentscheidungen sind unter www.boslaw.de News zu finden.