



Aufgabenträger ohne Rechte:

Im Würgegriff des Monopols

Von Rainer Engel

➤ Immer hilfloser stehen die Aufgabenträger des Eisenbahn-Nahverkehrs einem Monopol gegenüber, das unkontrolliert seine Monopolstellung nutzt. Abbau, Vernachlässigung, technisch bedingte Stilllegung, politische Erpressung sind das Instrumentarium, das die Bahnreform den DB-Geschäftsbereichen Netz, Immobilien und Station & Service in die Hände gegeben hat. Streckensanierung und Bahnhofsumbauten werden verschleppt oder blockiert, Zusagen sind Schall und Rauch, Ankündigungen sind nicht das Papier wert, auf dem sie geschrieben sind. Die Anfangserfolge der Bahnreform im Nahverkehr werden sich bald in einen dramatischen Kahlschlag verkehren, wenn nichts geschieht.

Schon vor zwei Jahren hatten die Teilnehmer der Horber Schienen-Tage in einer Resolution darauf hingewiesen. Jetzt haben die Verkehrsminister der Länder das Problem endlich entdeckt.

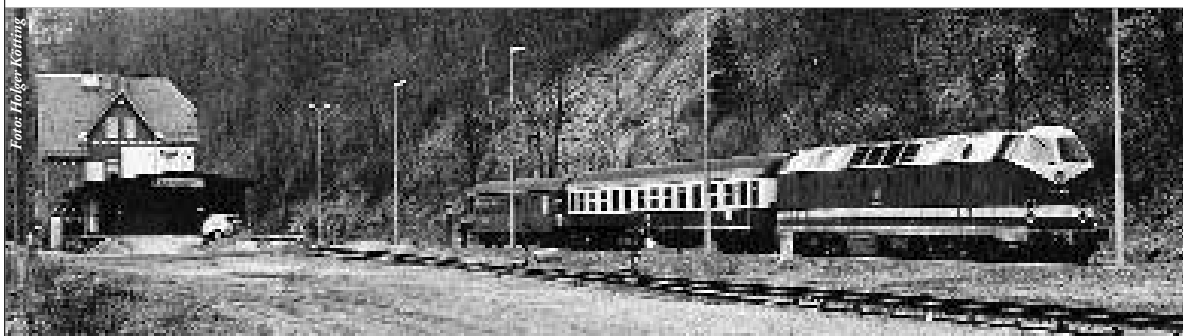
■ Die Lage ist trostlos

Wohin man auch kommt – es ist immer dasselbe, was man zu hören bekommt. „Wenn es darum geht, einen Bahnhof zu kaufen, dann kommen zur Verhandlung fünfzehn Herren von der DB, die sich nicht kennen, nichts abgesprochen haben und sich über die Verhandlungsposition untereinander streiten.“ Das konnte man aus dem Munde von Professor Helmut Holzapfel am 12. November 1999 in Kassel hören.

Und das ist kein Einzelfall. Ob bei einer Tagung von Bündnis 90/Die Grünen in Hamm, ob auf der Tagung der Planungsgruppe Nord in Kassel, ob auf den Horber Schienen-Tagen, überall hört man es: Im Regionalverkehr geht kaum etwas voran.

■ Neue Triebwagen, marode Gleise

Sachsen-Anhalt hat sich mit dem Flächenbahn-Konzept ins Zeug gelegt. Auch als Betreiber ist die DB AG mit im Boot: Sie stellt bei der Burgenlandbahn das



Das erste Opfer war das Sonneberger Netz: Seit dem 22. Januar 1997 fahren keine Züge mehr durch den Bahnhof Rauenstein. Hier sollen moderne Triebwagen fahren, doch DB Netz bringt die Gleise nicht in Ordnung.

MONOPOL

DB AG

Personal. Die neuen Triebwagen sind inzwischen von Naumburg und Merseburg unterwegs – sie fahren so langsam wie ehemals. Nichts geht voran beim Netz.

Andere Strecken sind wegen baulicher Schäden gar nicht mehr in Betrieb, etwa die Strecke von Gera nach Zwickau, von Ilmenau über Schleusingen nach Eisfeld, von Obstfelderschmiede nach Katzhütte und von Bautzen nach Hoyerswerda. Sie sind nicht etwa „wegen Bauarbeiten vorübergehend gesperrt“, sondern es geschieht dort schlicht nichts, damit die Strecken in Ordnung bleiben.

Auch in Niedersachsen herrscht beim Ausbau der Strecken, die die Nordwestbahn übernehmen soll, hinter vorgehaltener Hand Frustration: Die Langsambaustelle zwischen Esens und Osnabrück wird wohl ein Jahr später fertig werden. So ganz unglücklich ist der neue Betreiber aber nicht, denn auch die neuen Triebwagen aus Salzgitter machen erst die ersten Testfahrten und werden erst dann zur Verfügung stehen. Der „Haller Willem“ zwischen Bielefeld und Dissen,

dezentrales EXPO-Projekt, wird wohl tatsächlich zur EXPO fahren. Auch die Neitec-Vorzeigestrecke von Halle/Saale) nach Hannover wird sich wohl in akzeptablem Zustand zeigen. Es ist nicht so, dass bei der DB Netz AG „gar nichts geht“. Aber es geht alles viel zu langsam, und es gibt Zusagen, die nicht eingehalten werden.

■ DB-Netz: Ein wesentliches Hindernis?

Sogar in einer Presseerklärung, die gemeinsam von der DB und dem Sächsischen Wirtschaftsministerium verantwortet wird, gibt die DB es zwischen den Zeilen zu: DB-Netz ist offenbar unfähig, selbst den Fahrweg herzustellen, der von den Bestellern nachgefragt wird. Dort heißt es wörtlich: „*Ein wesentliches Hindernis beim schnellen Ausbau der Regionalstrecke Chemnitz - Stollberg, in die das Straßenbahnsystem der Stadt Chem-*
Lesen Sie weiter auf Seite 9 unten“

Kursbuch	Strecke	Länge	Betriebszustand	Bemerkungen
234	Bautzen – Hoyerswerda	40,7 km	seit 30.5.1999 Busverkehr	wegen unzumutbarer Fahrzeiten infolge Streckenschäden
236	Löbau – Ebersbach	14,9 km		Abgabe durch DB Netz angekündigt
248	Sebnitz – Bad Schandau	15,4 km		Abgabe durch DB Netz angekündigt
439	Willingen – Usseln (Brilon Wald – Korbach)	5,4 km (30 km)	gesperrt seit 1.11.1999	Schäden an zwei Viadukten Busverkehr Willingen – Korbach
514	Freiberg – Holzhau	30,7 km		Abgabe durch DB Netz angekündigt
516	Hainichen – Niederwiesa	17,5 km		Abgabe durch DB Netz angekündigt
519	Pockau Lengefeld – Marienberg	12,3 km	gesperrt wegen Hochwasserschäden	Abgabe durch DB Netz angekündigt
519	Pockau Lengefeld – Neuhausen	32,1 km		Abgabe durch DB Netz angekündigt
523	St.Egidien – Stollberg	19,5 km		Verpachtung geplant an Chemnitzer Straßenbahn
529	Glauchau – Großbothen	57,1 km	Busverkehr angekündigt	Abgabe durch DB Netz angekündigt
529	Rochlitz – Colditz	12,0 km	durchgehende Verbindung zerbrochen	Busverkehr
542	Wünschendorf – Werdau	29,8 km	seit 30.5.1999 kein Verkehr	wegen unzumutbarer Fahrzeiten infolge Streckenschäden
562	Mellenbach-Glasbach – Katzhütte	8,5 km	gesperrt seit 1.10.1999	infolge Streckenschäden
562	Rottenbach – Obstfelderschmiede – Mellenbach-Glasb.	16,5 km	Sperrung ab 1.1.2000 angekündigt	ab Obstfelderschmiede Sperrung seit Dezember
564	Sonneberg – Lauscha – Probstzella	48,7 km	gesperrt seit 22.01.1997	Zugverkehr Sonneberg – Lauscha (seit 27.09.1998) ab 3.10.1999 wegen Unwirtschaftlichkeit des Teilabschnitts vorläufig abbestellt.
566	Ilmenau Bad – Schleusingen	30,5 km	gesperrt seit 24.05.1998	Bestellung durch Netz abgelehnt
566	Schleusingen – Themar	11,0 km	gesperrt seit 16.06.1998	Bestellung bleibt aufrechterhalten
569	Eisfeld – Sonneberg	32,9 km	gesperrt seit 22.01.1997	Bestellung bleibt aufrechterhalten, Vergabe an Thüringenbahn erfolgt
573	Crawinkel – Gräfenroda	10,4 km	gesperrt seit 28.06.1998	Schäden seit 23. Mai 1993 auf 7000 m
948	Wasserburg Bf – Wasserburg Stadt	4,4 km	gesperrt seit 1988	wegen Hochwasserschäden

Neues vom Netz

Im Norden: Schlamperei beim Bau

Am 8. November 1999 wurde die Bahnlinie Sande – Esens (Ostfriesland) nach mehrmonatiger Sperrung wieder dem Betrieb übergeben. Die Strecke war aufwendig saniert worden. Allerdings wurde der erste Betriebstag von erheblichen Verspätungen begleitet, die teilweise in Sande zu Anschlussverlusten nach Oldenburg führten. Auch in den folgenden Tagen verkehrten die Züge mit erheblichen Fahrzeitrückständen. Statt der nach dem Ausbau vorgesehenen Geschwindigkeit von 80 Stundenkilometern fuhren die Züge weiterhin nur 30 Stundenkilometer, also eine Geschwindigkeit, die bereits vor der Sanierung galt. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) begründete diese Einschränkung mit Restarbeiten an fast allen Bahnübergängen. Das hatte zur Folge, dass die Übergänge manuell durch örtliches Personal gesichert werden mussten. Auch blieben die vor der Streckensanierung eingerichteten Langsamfahrstellen bestehen, denn die „A“- und „E“-Tafeln waren nach Abschluss der Arbeiten nicht entfernt worden.

Erschwerend kam hinzu, dass mit der Streckensanierung der Bahnhof Wittmund zum Haltepunkt zurückgebaut wurde. Damit besteht nur noch in Schortens-Heidmühle eine Kreuzungsmöglichkeit. Die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Küstenbahn wurde somit zu einem handfesten Schildbürgerstreich.

Am 12. November, ganze fünf Tage nach Wiedereröffnung der Strecke, musste die DB AG resignieren und richtete zum 13. November den Schienenersatzverkehr mit Bussen wieder ein. „Wir haben versucht, den neuen Fahrplan mit dieser Auflage in Einklang zu bringen. Aber es ist uns nicht gelungen“, verbreitete die DB AG in einer Pressemitteilung. Es verstärkt sich immer mehr der Eindruck, als sei weder bei den Sanierungsarbeiten noch bei der Vorplanung mit der nötigen Sorgfalt vorgegangen worden. In einer sehr umfangreichen Mängelliste des Eisenbahnbundesamtes sind neben den noch nicht funktionsfähigen Schrankenanlagen an den Bahnübergängen weiterhin Sichtprobleme, „Asphalt-Fehler“ an Bahnübergängen sowie fehlerhafte Schweißungen aufgeführt. Zudem ist eine Brücke vom Einsturz gefährdet. Außerdem fehlten Nachweise einer Ultraschallprüfung der Schienen sowie einer Messfahrt.

Andere Quellen berichten, dass es vor der Wiederaufnahme keine ordnungsgemäße Abnahme seitens des EBA gegeben habe. Es hätte lediglich eine Zwischenabnahme stattgefunden. Und genehmigt worden sei lediglich der alte Fahrplan, der vor der Streckensperrung galt. Für die höheren Geschwindigkeiten lag bei der Wiedereröffnung keine Genehmigung vor. Dies soll die DB AG auch gewusst haben. Es wäre möglich gewesen, zunächst noch nach dem alten Fahrplan zu fahren, doch mit dem schon erwähnten Rückbau des Bahnhofes Wittmund zu einem Haltepunkt, konnte nur der im Kursbuch veröffentlichte neue Fahrplan angeboten werden.

Das Eisenbahnbundesamt verlangt die Behebung aller Unzulänglichkeiten bis zum 15. Dezember. Erst dann kann der Schienenverkehr mit der Spitzengeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern wieder aufgenommen werden. (mth)

Im Westen: Risse im Viadukt

Die Bahnlinie von Brilon-Wald nach Korbach quer durch das Waldecker Upland ist das Mittelstück der einstmals von Bielefeld nach Frankfurt führenden Strecke. Auf den sich anschließenden Teilstücken hat die Deutsche Bundesbahn nach ihrer bekannten Salmi-Taktik den Personenverkehr schon eingestellt, aber für die mittlere Strecke war das bisher nicht gelungen.

Der Abschnitt zwischen Willingen und Usseln mit seinen großen Viadukten ist im Unterhalt am aufwendigsten. Entsprechend der seit Jahrzehnten gehegten Absicht, diese Strecke insgesamt stillzulegen, wurden diese Viadukte seit Jahren schon nicht mehr ordnungsgemäß gewartet. Die Sanierungsbedürftigkeit der großen Brücken ist allorts bekannt.

Seit der Regionalisierung geht das von der DB praktizierte Konzept des Abwirtschaftens aber nicht mehr auf. Denn die von den Landkreisen getragenen Zweckverbände Ruhr-Lippe und Nordhessischer Verkehrsverbund hatten entschieden, dass die Bahnlinie aus strukturellen Gründen bestehen bleiben soll.

Dennoch wurde nicht repariert, sondern nur regelmäßig geprüft, ob die bröckelnden Viadukte noch halten. Jetzt ist es soweit, die Viadukte weisen 15 Zentimeter große Risse auf. Der Abschnitt musste gesperrt werden. Noch gibt es keine Perspektive für die Sanierung der Brücken, allerdings intensive Bemühungen der für den Schienenverkehr zuständigen Zweckverbände. Doch rechtliche Kompetenzen hat der Gesetzgeber ihnen dafür nicht zur Verfügung gestellt. Nicht einmal die Übernahme der Bahnlinie ist ihnen erlaubt, dafür müssten sie erst ein eigenes Eisenbahnunternehmen gründen. Und nicht nur hier gibt es große Brücken. An etlichen anderen Strecken bröseln die Bauwerke ebenfalls unter den Schienen weg. Erst einmal werden nun Busse fahren, im Dezember zwischen Brilon-Wald und Usseln, ab Januar zwischen Willingen und Korbach. Wie lange? (red)

Im Osten: Bahn nach Gutsherrenart

Aus heiterem Himmel kündigte die DB Mitte November 1999 an, dass die 64 Kilometer lange Bahnlinie von Glauchau nach Großbothen am 1. Dezember auf Busbetrieb umgestellt werde. Die Anliegergemeinden waren nicht informiert worden. Ob die zuständigen Besteller und das Land Sachsen davon wussten, war nicht zu erfahren, weil sie gegenüber PRO BAHN keine Stellungnahme dazu abgaben.

Die Bürgermeister der Anliegergemeinden schreiben: „Es entspricht nicht den heutigen Gepflogenheiten, dass so wichtige Entscheidungen ohne eine offizielle Information an die Gemeinden und Städte erfolgt.“

Neues vom Netz

Sie haben recht: Als die Strecke Brilon-Wald – Korbach gesperrt wurde, erfuhren die Verkehrsverbände und Kommunen sofort davon. Aber eine gesetzliche Informationspflicht besteht nicht.

Seit der Bahnreform ist Eisenbahn eine Veranstaltung nach Gutsherrenart. Wieder einmal will DB-Netz Baukostenzuschüsse vom Freistaat Sachsen erpressen, weil im Bahnhof Rochlitz Bauarbeiten notwendig sind. DB-Regio hält den Kopf hin und ordnet Schienenersatzverkehr an. Die von der DB ins Feld geführte geringe Zahl von Reisenden ist hausgemacht: Wäre die Bahnlinie auf einem zeitgemäßen Stand, würde die Fahrzeit statt bisher 110 Minuten nur 70 Minuten betragen.

Der letzte Sachstand: Busverkehr findet nur auf dem Teilabschnitt zwischen Colditz und Rochlitz statt. Damit ist die durchgehende Verbindung unterbrochen: Durch die Sperrung wird die Fahrzeit um weitere zwei Stunden verlängert. (red)

Im Süden: Abriss statt Reparatur

Nach dem verheerenden Pfingsthochwasser wurde der stark beschädigte Gleiskörper der Außerfernbahn Garmisch-Partenkirchen – Reutte auf österreichischer und deutscher Seite repariert und am 2. August wieder für den Fahrbetrieb freigegeben. DB Netz hat es allerdings dabei versäumt, auch die elektrische Fahrleitung instandzusetzen: Elektrische Triebfahrzeuge dürfen auf dem deutschen Streckenteil Garmisch-Griesen nur mit 40 Stundenkilometern fahren. Die Folge: Die Anschlüsse

an die Züge nach München und Innsbruck können nicht gewährleistet werden, wie der Fahrgast dann auch aus einem Aushang im Bahnhof Ehrwald erfährt. Offenbar besteht die Anweisung, dass der Zug nach München nicht einmal wenige Minuten warten darf; der Lokführer des österreichischen Triebwagens kann oft noch die roten Schlusslichter des ausfahrenden Zuges sehen.

Dieseltriebwagen stehen weder von österreichischer noch von deutscher Seite zur Verfügung. Von der Bahn war nicht zu erfahren, ob und wann die Oberleitung wieder in ordnungsgemäßen Zustand versetzt wird. Wieder einmal werden die Fahrgäste der ungeliebten Außerfernbahn vergrault. Interessant ist jedenfalls, dass auf österreichischem Territorium kein Langsamfahrgebot besteht.

Doch für den Abriss von Gleisanlagen hat DB Netz Geld und Personal. Trotz massiver Proteste von PRO BAHN und Kommunalpolitikern „rationalisiert“ die Deutsche Bahn ihr Netz und baut Kreuzungsbahnhöfe ab. Jüngstes Opfer dieser Zerstörungswut ist der Bahnhof Altenau an der Bahnlinie Murnau-Oberammergau. Obwohl Planungen von DB Regio (!) und der BEG eine Verlegung von Zugkreuzungen nach Altenau vorsahen, um die Fahrzeiten effektiv zu verkürzen, wurde das seit Jahren ungenutzte Gleis vor kurzem ausgebaut. Auf der frei gewordenen Trasse wurden neue Fahrleitungsmasten gesetzt. Damit hat die DB die Ammertalbahn auf Dauer zur langsamsten Zweigstrecke Bayerns gemacht. Erstmals werden zu den Passionsspielen 2000 keine Sonderzüge nach Oberammergau verkehren (können). (nmo)

nitz einbezogen werden soll, sei ausgeräumt worden. Durch die Verpachtung der Strecke an die Chemnitzer Verkehrs AG sei es jetzt möglich, trotz der verschiedenen verkehrsrechtlichen Regelungen bei Bahn und Straßenbahn mit Niederflurwagen zu fahren. Die Elektrifizierung übernehme die Chemnitzer Verkehrs AG.“

Da mag sich jeder seinen Teil denken, wer oder was das Hindernis ist. Doch soviel steht fest: der Markt verlangt hier den Einsatz von Straßenbahnen auf den Schienen der DB AG – und die DB AG als Eigentümer bringt es nicht fertig, die Strecke den Ansprüchen des Marktes entsprechend herzurichten.

■ Sperrungen: Auch im Westen

Wer meint, das sei alles nur ein Problem der allzu maroden Bahnlinien im Osten, der irrt. Nicht nur auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gera bricht zusammen, was gerade instandgesetzt wurde. Auch zwischen Esens und Sande wurde die gerade „sanierte“ Strecke wegen zahlreicher Mängel erst einmal wieder gesperrt.

Auch die ersten Streckensperrungen aus technischen Gründen gibt es im Westen. Das Willinger Viadukt ist schon mehrfach notdürftig wieder hergerichtet worden. Zur Zeit fahren wieder einmal keine Züge auf der Strecke zwischen Brilon Wald und Korbach.

■ „Wir reißen's raus“

Nach dieser Strategie, wie sie von bösen Zungen bezeichnet wird, betreibt DB Netz vor allem in den alten Bundesländern seine unternehmerischen Tätigkeiten. Auf manchen Strecken wird alles herausgerissen, was gerade nicht gebraucht wird. Ob auf der hochbelasteten Strecke von Viersen ins niederländische Venlo, ob auf den Nebenbahnen im Sauerland, überall das gleiche Bild: Die Ausweichgleise, die Abstellgleise verschwinden. Übrig bleibt, was im derzeitigen Personalfahrplan gebraucht wird. Dass der Aufgabenträger etwas anderes plant, wird vorher gar nicht erst abgefragt. Die ersten Klageverfahren sollen bereits anhängig sein, aber die Abrissbagger der DB arbeiten schneller. Es ist zwar richtig, dass rationalisiert werden muss, aber es geschieht völlig planlos, wahrscheinlich auch unter Verstoß gegen das Gesetz und ganz sicher gegen den Auftrag des Grundgesetzes. Alles, was der Wirtschaftlichkeit des Betriebes dienen könnte, die Anlage von neuen Haltepunkten und die Sicherung von Bahnübergängen, dauert hingegen viel zu lange.

■ Bahnhöfe: genauso schlimm

Wenn es nicht das Netz ist, dann sind es DB Station & Service und die DB-Immobilien-gesellschaft, die

Neues vom Netz

Neues vom Netz

DB AG



verhindern, dass der Schienen-Nahverkehr attraktiver wird. Obwohl eigentlich schon etwas länger bekannt ist, wann die EXPO stattfindet, ist der Umbau des Bielefelder Hauptbahnhofs so spät vergeben worden, dass die Fahrgäste durch Staub und Lärm stiefeln werden. Auch der Beginn der Umbauten des Bahnhofs Halle (Westf.) war sechs Monate vor dem EXPO-Beginn noch nicht begonnen.

Dass Städte die Bahnhöfe viel schneller und effektiver instandsetzen können, haben die Städte Lemgo und Peine gezeigt. Doch die DB verkauft nicht etwa, sondern blockiert. Beispielsweise den Bahnhof Detmold hätte die Stadt gern komplett gekauft – die Pläne waren schon fertig, und heute würde der Bahnhof in neuem Glanz erstrahlen. Doch die DB lehnte ab: „Wir können das selbst und besser.“ Wie gut die DB das kann: Nach zwei Jahren eigener Planung möchte sie eine halbe Million verlorenen Zuschuss der Stadt – zusätzlich zu den Mitteln für die Denkmalpflege. Sonst gibt es „nur eine Sparlösung“, so der Bahn-Sprecher gegenüber der Lokalzeitung.

■ Ursachen werden verschleiert

Die Ursachen der Misere sind vielfältig. Doch wo sie genau liegen, darüber gibt es widersprüchliche Meldungen. Beispielsweise soll nach Angaben der DB das Geld nicht reichen, um das Netz zu unterhalten. Dabei hat ein Gutsachten des Wirtschaftsprüfungsunternehmens Wibera festgestellt, dass die Regionalisierungsmittel ausreichen, das Netz zu erhalten. Was trifft nun zu? Solange sich alle Rechnungen unter dem großen Konzerndach der DB verstecken können, sind die wirklichen Ursachen nicht sichtbar, ist gezieltes politisches Handeln nicht möglich.

■ Hilflös ausgeliefert

Politische Unterstützung erhalten die Aufgabenträger nur teilweise. Einige Projekte werden von den Landesregierungen unterstützt, und da bekommen die unteren Ebenen der DB dann auch mal Druck, der wirkt. Ansonsten sind die Aufgabenträger auf den guten Willen der DB angewiesen. Auch dort haben sie Förderer, die unternehmerisch denken, und die es dann schon mal auf ihre Kappe nehmen, ein Projekt durchzuziehen. Aber die Verhinderer sind in der Überzahl. Einigen macht es Spaß, Eigentum nach Gutsherrenart zu verwalten und Macht auszuüben, die meisten aber haben einfach Angst vor unternehmerischen Entscheidungen oder blockieren sich gegenseitig. So ist DB Station & Service nirgends Herr im Haus – immer reden DB Reise & Touristik und DB Netz mit, weil da noch eine Fahrkartenausgabe ist und irgendwo ein paar Leitungen für die Signaltechnik liegen.

Die Aufgabenträger sind ihrerseits in der Regel nicht bereit, öffentlich den Aufstand zu proben. Denn bisher hofft man immer noch, doch hier und dort eine Zusage zu erhalten. Vieles erfährt PRO BAHN nur mündlich oder aus dritter Hand.

■ DB Regio wird zermahlen

Die Aufgabenträger haben keinen unmittelbaren rechtlichen Zugriff auf die DB Netz AG. Sie können nur – wie das in Thüringen jetzt geschah – den Verkehr bei DB Regio abbestellen. So schlägt man den Sack – und der Esel läuft störrisch weiter, wie er will.

Ausschreibungen sind daher ein Mittel, die Situation der Aufgabenträger zu verbessern. Denn solange DB Regio das Netz befährt, werden die Forderungen nach ordentlichen Bahnstrecken unter dem Konzerndach der DB einfach mundtot gemacht. Fahren andere Unternehmer, würden die Konflikte über die Trassenqualität offen ausgetragen. Das Verhalten der DB selbst nährt also die Gerüchte, daß man Wettbewerber vorziehe. Und in der Tat: Wo andere Unternehmen fahren, werden wenigstens Reparaturen ausgeführt. Jedenfalls ist noch kein Fall bekannt, in dem eine Strecke stillgelegt wurde, auf der ein anderer Betreiber als DB Regio fährt.

■ Die Fachleute haben gewarnt

Die Klagen sind nicht neu. Bei allen „Bestellern“ von Aachen und Auerbach über Erfurt, Hannover, Magdeburg bis Kaiserslautern und Stuttgart bekommt man zu hören, wie sie immer wieder hilflos den Eskapaden der DB AG gegenüberstehen, wenn man mit ihnen ins Gespräch kommt.

Möchte man es schriftlich haben, halten sie sich zurück – sie sind auf das Wohlwollen der DB angewiesen und auf die Gunst ihrer Landesverkehrsminister. Diese mochten nicht gleich nach der Bahnreform Nachbesserung verlangen. Doch die Fachleute haben es schon im November 1997 gewußt: So kann es nicht weitergehen. Die Resolution der 15. Horber Schienen-Tage spricht aus, wie die Lage ist.

■ Wachen die Länder auf?

Auf der Verkehrsministerkonferenz Anfang November 1999 äußerten die Verkehrsminister der Länder „Zweifel“, ob die Privatisierungspläne für die Bahn mit dem Infrastrukturauftrag des Bundes in Einklang zu bringen seien. Wach geworden sind die Minister, nachdem die DB AG einen bundesweiten Investitionsstopp verhängt hatte. „Es besteht die Gefahr, dass die neuen Betreiber der Bahn nur noch in rentable Strecken investieren“, sagte der niedersächsische Verkehrsminister Fischer.

PRO BAHN sagt das schon seit langem. Die Forderung, das Schienennetz der Bahn aus der Privatisierung herauszunehmen, wie die Verkehrsminister es formuliert haben, ist daher mehr als überfällig. Über die Wege kann man noch diskutieren, aber nicht mehr lange. Sonst schafft die DB AG Tatsachen, die nicht mehr rückgängig zu machen sind.

