

## **Leserbrief**

Abs. Frank Groß

Initiative Pro Rheintal

c/o Iweco Werbe GmbH

Neustadt 8

56068 Koblenz

[Frank.gross@iweco.de](mailto:Frank.gross@iweco.de)

Tel: 0261 460280

Fax: 0261 460288

## **Mehdorns Börsen-Schrott**

Ja, es geht um die Bahn, die gute alte Eisenbahn. Sie will jetzt an die Börse. Tolle Ergebnisse, glänzende Aussichten, Herr Mehdorn strahlt, Mautgebühren und Erdölpreise treiben immer mehr Güter auf die Schiene, wenn das kein Geschäft für die Zukunft ist.

Doch sind wir mal ehrlich, ist das nicht ein ziemlich maroder Haufen, der sich da täglich durch Deutschland quält? Gras und Gestrüpp zwischen den Gleisen, verspätete Züge und teilweise stinkende, schmierige und notdürftig reparierte Waggons. Das gilt natürlich nicht für die politikeigenen Nobelstrecken mit neuesten ICEs, die fast bis in den Bundestag reichen, und mit einem neuen Berliner Bahnhof, in dem jede einzelne Glasscheibe ein Unikat ist, weil es sich der Herr Architekt so hat einfallen lassen. Unglaubliche 213 Milliarden Euro an Subventionen wurden in die Bahn investiert und dabei unglaubliche Summen buchstäblich in den Sand gesetzt. Wie zum Beispiel die Strecke Nürnberg – Erfurt, die 5 Milliarden kosten soll und wahrscheinlich das Doppelte verschlingen wird und die, nachdem man die ersten 500 Millionen ausgegeben hat, jetzt erst mal auf Eis liegt, weil es hierfür weder Geld noch einen Bedarf gibt.

Die teuerste Eisenbahnstrecke der Welt, die ICE-Strecke Köln – Frankfurt transportiert flüsterleise Züge auf einer voll lärmgeschützten Strecke durchs Niemandsland, während 40 Jahre alte Güterzüge auf einer nicht lärmsanierten Altstrecke mitten durch Bonn und auf beiden Seiten durchs Rheintal rollen.

Jetzt soll noch mehr Geld in dieses marode System gepumpt werden, indem man an die Börse geht. Statt Steuergeldern wird nun das Geld der Anleger zur Finanzierung des Systems dienen.

Was die Bahn und mit ihr der Bund verschweigen, ist die Tatsache, dass nach heutigen Regeln das gesamte Altstreckennetz sowie 90 Prozent aller Waggons (außer ICE) völlig überaltert sind.

Das bedeutet, Milliarden-Investitionen sind fällig, die den Aktienkurs im Laufe der kommenden Jahre in den Keller treiben werden. Bahnsprecher Udo Kampschulte sagte dazu in der SWR-Sendung „Reiss und Leute“: „Bei generell leiseren Ortsdurchfahrten könnten wir Railion dicht machen“.

Die Bahn lebt von Ausnahme- und Sonderregelungen, die ihr vom Bund als Eigentümer, der gleichzeitig auch Gesetzgeber ist, zugestanden wurden. Diese Ausnahmen werden aber nach der Privatisierung nicht mehr zu halten sein, weil hier gegen einen fairen Wettbewerb mit Straße und Flugzeug verstoßen wird. Die Bahn beruft sich immer noch auf eine Ausnahmeregelung des „Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen“ vom 1. April 1974. Damals wurden bestehende Strecken zunächst aus wirtschaftlichen Gründen von den hohen Umweltauflagen ausgenommen.

Das ist über 30 Jahre her, und man muss es als unverantwortlich bezeichnen, wenn gerade die Hauptverkehrsstrecken, die mitten durch bewohnte Gebiete und Städte führen, von dem geltenden Recht des Umweltschutzes ausgenommen werden! Im Immissionsschutzgesetz geht es schließlich nicht um Strecken, sondern um Menschen. Zum Beispiel die Menschen, die im Rheintal wohnen, entlang der am meisten befahrenen Eisenbahnstrecke Europas mit 140.000 Zügen pro Jahr. Hier müssten Milliarden investiert werden, um die heutigen Standards herzustellen, das heißt, man könnte gleich in eine völlig neue Streckenführung investieren.

Ähnliches gilt für den Fuhrpark: Bei den Güterwaggons verfügt die Bahn über 2.700 neue und 135.000 alte Waggons. Man stelle sich vor, Fuhrparkunternehmer würden mit 40 Jahre alten Lastwagen über die Autobahnen rasen. Da würden ihnen Abgasnormen, Verkehrssicherheits- und Lärmschutz-Verordnungen schnell einen Strich durch die Rechnung machen. Selbst private Fluggesellschaften dürfen nicht mit knatternden Altlasten abheben.

Anders die Bahn, die Staat im Staate ist. Sie betreibt Anlagen und Fahrzeuge, die auf den Schrottplatz gehören. Das ist nicht nur Wettbewerbsverzerrung, sondern auch ein sehr fragwürdiges Spiel, was den Börsengang betrifft. Ähnlich wie damals bei der Telekom die Bewertung von Immobilien, könnten sich bei der Bahn die Vermögenswerte ebenso wie die Sonder- und Ausnahmeregelungen, die der Bund zu ihren Gunsten geschaffen hat, zu einem späteren Zeitpunkt in der Bilanz als „Leichen im Keller“ herausstellen.

Derzeit zahlt die Zeche dafür noch der Bürger. Mit Steuergeldern für Subventionen, die selbst den Verteidigungshaushalt übersteigen, sowie mit Beiträgen zum Gesundheitssystem, denn Bahnlärm verursacht Krankheiten wie Bluthochdruck, Konzentrationsstörungen etc.!

Demnächst soll dieser Bluthochdruck an die Börse transferiert werden. Hier werden sich dann die Investoren erst die Augen reiben und dann den Puls fühlen, wenn sie nämlich feststellen, dass sie in „Schrott auf Rädern“ investiert haben.

Natürlich ist unser Staat hoffnungslos überschuldet, aber auch er unterliegt den Gesetzen und dem Recht. Tagtäglich werden die fundamentalen Grundrechte der Bürger verletzt, bis hin zur schweren Körperverletzung und zum Hausfriedensbruch. Das Recht des Bürgers ist es, sowohl vor dem Lärm, den die Bahn verursacht, als auch vor dem Aktienangebot geschützt zu werden. Wenn die Bahn im freien Wettbewerb bestehen will, dann sollte sie sich erst einmal den gleichen Regeln unterwerfen, denen sich auch Fuhrgeschäfte und Fluggesellschaften stellen müssen. Vor allem aber sollte sie nicht damit werben, die ökologische Alternative zum Schwerlastverkehr zu sein, wenn sie mit alten Dieselloks, 100 Dezibel Lärmpegel und Vibrationen, die Gläser aus dem Schrank fallen lassen, ihre Schrotthaufen unter anderem durch das Rheintal jagt.