

62/06

Grüne fordern Landesregierung auf, sich gegen Streckenstilllegungen zu wehren

MdL Boris Palmer: „Börsengang bedroht Nebenstrecken im Land“

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Landtag von Baden-Württemberg Boris Palmer verlangt von der Landesregierung ein Bekenntnis zum Schienennetz im Land und eine klare Absage an die Börsenpläne von Bahnchef Mehdorn: „Baden-Württemberg darf den Börsenplänen im Bund keinesfalls zustimmen. Sonst geht der Schienenanschluss für den ländlichen Raum verloren“, warnt Palmer.

Wie heute bekannt wurde, enthält das Gutachten zur Privatisierung der DB AG eine geschwärzte Passage, in der klar zum Ausdruck kommt, dass die DB AG für den Fall des Börsengangs mit dem Netz nach betriebswirtschaftlichen Kriterien Streckenstilllegungen im großen Umfang plant. Palmer: „Schon jetzt werden wegen des Börsengangs Gleise im Südwesten stillgelegt und rausgerissen. Mit der Privatisierung wäre der Schienenverkehr im ländlichen Raum massiv bedroht.“

Palmer nennt als Kandidaten für Streckenstilllegungen nach einer Privatisierung des Netzes folgende Strecken im ländlichen Raum:

- Aulendorf-Kisslegg
- Herbertingen-Aulendorf
- Donaueschingen-Titisee
- Öhringen-Schwäbisch Hall
- Crailsheim-Königshofen
- Lauda-Wertheim
- Seckach-Miltenberg
- Eberbach-Darmstadt
- Hochdorf-Nagold
- Rottenburg-Horb
- Gammertingen-Schelklingen

Der grüne Verkehrspolitiker kritisierte, dass die Landesregierung bislang nicht eindeutig gegen den Börsengang des Netzes Position bezogen hätte. Die Grünen verlangen in einem Antrag (DRS 13/5109), die Landesregierung solle sich darauf festlegen, den Börsengang der Bahn mit dem Netz im Bundesrat abzulehnen. Palmer: „Herr Mehdorn braucht für seine Pläne die Zustimmung der Flächenländer im Bundesrat. Deren Schienennetz würde auf dem Altar der Börsenfähigkeit geopfert. Mehdorn muss jetzt gestoppt werden, bevor er noch mehr Schaden am Schienennetz anrichten kann.“

Information für die Redaktionen: Die geschwärzte Passage aus dem Börsengang-Gutachten der Bahn lautet:

"Den größten Anteil am Effekt 'Investive Fehlallokation' hat nach Einschätzung der DB AG eine Verlangsamung bzw. Verminderung der Stilllegung unwirtschaftlicher Teile des Schienennetzes nach einer Trennung. Eine eher staatsnahe Infrastrukturgesellschaft wäre – so die Argumentation – nicht in der Lage, Rationalisierungen des Netzes in dem Ausmaß und der Geschwindigkeit ein privatisierter, integrierter Konzern vorzunehmen."

Daraus ergibt sich der logische Schluss, dass die Deutsche Bahn nach einem integrierten Börsengang eben solche Streckenstilllegungen im großen Umfang plant.