

# Lions Pro Rheintal

## Die Bahn ist ein Milliarden-Grab

### Pro Rheintal kritisiert Gewinn-Aussagen von Railion-Vorstand und verweist auf subventionierten Bahnbetrieb mit Milliarden-Obligo in Sachen Lärmschutz und Fuhrparkerneuerung

„Auch wenn uns die Vorstände von Bahn und Railion etwas anderes vormachen wollen, die Bahn bleibt ein Milliarden-Grab, und die derzeitige Bahnpolitik verhindert einen modernen und effizienten Staat“, sagt Frank Groß. Der „Pro Rheintal“-Sprecher beruft sich dabei unter anderem auf ein Gutachten von Professor Andreas Knorr von der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften in Speyer. Dieser ist der Überzeugung, dass qualitativ schlechte und überbeuerte Verkehrsleistungen in fast allen anderen Sektoren Arbeitsplätze vernichten.

Seiner Meinung nach ist die Bahnreform von 1994 gescheitert. Statt mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, fällt die Schiene in Deutschland immer weiter zurück. Fakt ist, während es 1994 im Fernverkehr noch 139 Millionen Fahrgäste waren, ist ihre Zahl 2004 auf 115,3 Millionen gesunken, trotz Milliardeninvestitionen in die ICE-Trassen. Im Güterverkehr sind zwar die Tonnagen gestiegen, doch der Marktanteil ist von 1977 mit 24 Prozent auf 15,5 Prozent im Jahr 2004 zurückgegangen.



*Der überwiegende Teil der Güterwaggons der Deutschen Bahn AG ist technisch überaltert und verursacht Lärmemissionen, die - wie Messungen im Mittelrhein tal gezeigt haben - häufig weit über 100 Dezibel liegen.*

„Was wir in der Wirtschaft an Logistikbedarf haben, mit Just-in-time-Lieferungen und teilweise mobilen Lagern, kann die Bahn nicht leisten. Deshalb versucht sie, die noch langsameren Schiffe als Wettbewerber auszumachen, und will den Seeverkehr über Land bringen, und das mit staatlichen Subventionen, ohne Entlastung des Straßenverkehrs und zu Lasten der Umwelt, der Menschen und des Staates“, sagt Groß.

Bei der Bahnreform 1994 wurde die Bahn durch den Bund vollkommen entschuldet. Ziel war es, dadurch eine nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts zu schaffen. Realität ist, dass weiterhin jährlich 16,7 Milliarden Euro an Subventionen fließen.

„Man rechnet sich hier den Güterverkehr schön, indem man ihn subventioniert, und anschließend der Railion-Chef stolz verkünden kann, man hätte Gewinne gemacht“, vermutet Groß und fährt fort: „Die Bahn ist ohne Bundesmittel in Höhe von zehn bis elf Milliarden Euro pro Jahr nicht lebensfähig. Wie kann man die Menschen da so täuschen und von Gewinnen sprechen?“

Für ihn kommt ein Milliarden-Obligo in Sachen Lärmschutz und Fuhrparkerneuerung hinzu. „Es gibt leider keinen TÜV für die Bahn“, erläutert Groß und verweist darauf, dass Fahrzeuge mit 40 bis 50 Jahre alter Technik aus Lärm- und Sicherheitsgründen längst aus dem Verkehr gezogen gehören.

„Auch in Sachen Lärmschutz will man uns etwas vortäuschen und die Menschen glauben machen, es geschehe etwas.“ Tatsächlich sind dies nicht einmal ein Tropfen auf den heißen Stein, denn Kunststoffbremsen würden, wenn sie komplett bei allen Fahrzeugen umgesetzt wären, gerade einmal 8 Dezibel (A) Lärmreduzierung bedeuten. „Das würden wir hier am Mittelrhein nicht einmal wahrnehmen“, sagt er.

Dafür soll dann aber der Verkehr verdoppelt und verdreifacht werden, und zwar nicht der Verkehr, den man von der Straße auf die Schiene verlagert, sondern der, den man vom Schiff auf die Schiene verlagert und damit als zusätzliches Verkehrsaufkommen einbringt. Anstatt außen um Europa herum mit dem Schiff, sollen Güter von Rotterdam mitten durch viele deutsche Städte und durch die Schweiz bis nach Italien poltern. „Das hat weder mit Ökologie noch mit Ökonomie etwas zu tun“, sagt Groß. „Wir verzerren damit den freien Wettbewerb, subventionieren unsinnige Transporte, machen unsere Menschen krank und weniger leistungsfähig und schaden insgesamt der Volkswirtschaft. Und das zugunsten von Lobbyisten, die unsere Politiker über den Tisch ziehen, ohne dass diese es überhaupt merken.“

Es werde Zeit, dass sich die Bürger von der Vorstellung lösen, dass der liebe Gott und der Staat die Dinge schon richten werden. Deshalb verweist er auf das Bürgernetzwerk Pro Rheintal und fordert alle Bürger, Politiker und Unternehmen auf, dort mitzumachen.