

## Mehdorn's Börsenwahn

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 beispielsweise die Strecke Nürnberg – Erfurt, die 5 Milliarden kosten soll und wahrscheinlich das Doppelte verschlingt 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 lärmsanierten Strecke durchs Niemandsland, während 40 Jahre alte Güterzüge auf einer nicht lärmsanierten Altstrecke mitten durch Bonn und auf beiden Seiten durchs Rheintal scheppern.

Jetzt soll noch mehr Geld in dieses marode System gepumpt werden, indem man an die Börse geht. Statt Steuergeldern wird 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 % aller Waggons (außer ICE) völlig überaltert sind.

Das bedeutet Milliarden-Investitionen sind fällig, die den Aktienkurs im Laufe der kommenden Jahre in den Keller drücken werden. Bahnsprecher Udo Kampschulte auf einer SWR-Veranstaltung in Oberwesel dazu: „Bei generell leiseren Ortsdurchfahrten könnten wir Railion dicht machen.“ Aber vielleicht stecken ja auch ganz andere Absichten dahinter.

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 Autobahn 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 fragliches 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, und mit Beiträgen zum Gesundheitssystem. Denn Bahnlärm verursacht Krankheiten wie Bluthochdruck, Herzinfarkt, Migräne, erhöhte Blutfettwerte, Konzentrationsstörungen, etc. Hinzu kommt die Zerstörung von privatem Immobilienbesitz in Milliardenhöhe, denn da, wo die Bahn fährt, will keiner mehr wohnen oder arbeiten.

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 zum Beispiel durch das Rheintal jagt.