

BISS: Bahn vernachlässigt die Schieneninfrastruktur

Stoppt verfehlte Sparpolitik den Lärmschutz?

In die Auseinandersetzung zwischen Stadt und Bahn um Lärmschutz entlang der Bahnstrecke in Hockenheim scheint Bewegung gekommen zu sein. Darauf lässt eine Äußerung von Nicolette Kressl schließen. Am Rande ihres Antrittsbesuchs in Reilingen (mehr auf Seite 18) brachte die Regierungspräsidentin gegenüber unserer Zeitung zum Ausdruck, dass sie hofft, "ein weiterführendes Gespräch hinzubekommen".

Der Ball liegt derzeit offenbar bei der Bahn. Diese hat bekanntlich im Spätjahr 2012 einen Antrag auf Planfeststellung einer Schallschutzvariante beim Eisenbahnbundesamt eingereicht, die von der Stadt jedoch als nicht ausreichend angesehen wird. Die Stadt beruft sich vielmehr auf eine Vereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn, die Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses 1981 zum Neubau der Bahnstrecke Mannheim - Stuttgart gewesen sei. Diese Variante geht weit über das Angebot der Bahn hinaus (wir berichteten).

Sicherheitsanforderungen verletzt

Zum Thema Bahn erreichte uns auch eine Pressemitteilung der Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim (BISS). Diese verweist auf einen Bericht des SWR-Fernsehens, in dem das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde der Bahn allein in den Jahren 2012 und 2013 wiederholt schwerwiegende Verletzungen von Sicherheitsanforderungen durch die Deutsche Bahn festgestellt und 111 Bescheide mit dem klaren Auftrag erlassen habe, die Mängel umgehend abzustellen.

Was zunächst für unbedarfte Bahnkunden dramatisch klinge, werde vonseiten der Bahn wie auch des EBA eher gelassen gesehen, meint BISS. Offenbar vernachlässige kaum ein anderes Land in Europa seine Schieneninfrastruktur so sehr wie Deutschland.

Die Bürgerinitiative führt einen internationalen Vergleich an: Nach einer Studie des Bahnlobbyverbands "Allianz pro Schiene" habe die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2013 nur 54 Euro pro Kopf der Bevölkerung in Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert. Nur Frankreich (47 Euro) und Spanien (27 Euro pro Kopf) hätten noch weniger ausgegeben. Auf der anderen Seite zeigten die Schweiz mit 366 Euro pro Kopf sowie Österreich (199 Euro) und Schweden (160 Euro), wie viel Geld investiert werden müsse, wenn man dem Anspruch gerecht werden wolle, für die Bahn eine menschenverträgliche, umweltgerechte und zukunftstaugliche Verkehrsinfrastruktur zu gestalten.

Verhalten schwer zu akzeptieren

Für ein Güter-Transitland wie Deutschland, welches von stark genutzten europäischen Transversalen (eine davon ist die durch Hockenheim führende Transversale Rotterdam-Genua) durchzogen werde, für die wiederum ein besonders starker Anstieg der Verkehrsbelastung um bis zu 60 Prozent innerhalb einer Dekade vorhergesagt werde, sei ein solches Investitionsverhalten schwer zu akzeptieren.

Die absehbaren Folgen dieser kontraproduktiven Sparpolitik seien bekannt und würden weder von der Bahn noch vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestritten. Anstatt hier für eine zukunftsorientierte Budgetierung zu sorgen, weise man sich gegenseitig die Verantwortung zu. Aus Sicht der Politik solle die Bahn hier gefälligst mehr Eigenmittel aufwenden, während die Bahn darauf verweist, dass der Bund als Eigentümer des Schienennetzes hier in der Pflicht sei.

Die Konsequenzen dieses Geschachers seien laut BISS auch in Hockenheim spürbar. Die hier fehlende Bereitschaft von Bund und Bahn, zusätzliche 18 Millionen Euro für eine akzeptable Lärmschutzlösung zu investieren, seien auch direkte Folge einer fatalen und, insbesondere im europäischen Vergleich, verfehlten Sparpolitik. *hs/kso*