

Fotos: Engel



**Illegale Stilllegung
und kein Ende:**

Thüringen macht mobil

**Der Technische K.o.:
Ursachen und
Folgen**

Vorstandspolitik? Das Schild vor dem Bahnhof in Neuhaus straft alle Reden vom „Unternehmen Zukunft“ Lügen. Gleich rechts davon haben die Bauarbeiten für den Busbahnhof schon begonnen.

Die Gebäude verkommen, die Gleise verkrauten, alle Signale stehen auf Rot: Die DBAG hat absichtlich die Gelder für den Aufschwung Ost verfallen lassen.

Die DBAG als Immobilienhändler: Der Bahnhof der Kreisstadt Neuhaus am Rennweg gehört der DB-Immobilien-Verwertungsgesellschaft. Hierher sollen wieder Züge fahren – aber die DB wollte es verhindern.

Thüringen ist Vorreiter in Sachen Eisenbahn-Infrastruktur. Nachdem das Land im Herzen Deutschlands als erstes massiv von Streckensperrungen aus technischen Gründen betroffen war, hat es auch als erstes das Eisenbahnbundesamt mobilisiert. Die Deutsche

Bahn AG präsentiert sich dabei nicht nur als selbst immobil, sondern als Immobilienverwaltung, die Zuschüsse nicht annimmt und stattdessen kaputte Strecken verpachtet. Die Rechtslage ist schwierig – trotzdem wird in Thüringen gehandelt.

Streckensperrungen in Thüringen

Der Vorgang sorgte bundesweit für Aufsehen: Wegen der Sicherheit gefährdender Oberbaumängel musste am 22. Januar 1998 die Verbindung Eisfeld-Sonneberg-Probstzella für jeglichen Zugverkehr gesperrt werden. Auch drei Jahre danach stehen noch alle Räder still.

Die Streckensperrung kam zwar für die Öffentlichkeit überraschend, doch die DB war vorgewarnt: Zu DDR-Zeiten fuhr man auf Verschleiß, eine grundlegende Sanierung hatte weder vor noch nach der Wende stattgefunden. Kilometerlange Lang-

samfahrstellen signalisierten schon lange Handlungsbedarf, im Sommer 1996 waren allein zwischen Lauscha und Probstzella im Sonneberger Netz auf rund 11 Kilometern Länge nur noch 30 Stundenkilometer zulässig.

Zuschüsse nicht abgefordert

Die wahren Ursachen kommen heute ganz langsam an die Öffentlichkeit. An die große Glocke werden die Ereignisse immer noch nicht gehängt, weil es zu viele Mitschuldige gibt. Aber es dürfte nicht, wie PRO BAHN damals vermutete, am fehlenden

Geld gelegen haben, sondern an einer Strategie der DB, die zumindest von Teilen der Konzernführung getragen und von Teilen des Bundesverkehrsministerium geduldet oder unterstützt wurde. Ganz ist das Geflecht immer noch nicht zu durchdringen. Doch man kann einiges in der Presse nachlesen.

So meldete die seriöse Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) am 14.6.2000, dass der heutige Verkehrsminister Kurt Bodewig, damals noch parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages erklärt habe, für Altlasten der Deutschen Reichsbahn hätte der Bund rund 10 Mrd. DM Investitionsmittel zur Verfügung gestellt, die in den Jahren seit der Bahnreform 1994 nicht verbaut worden seien. Diese 10 Mrd. DM sollten über einen Zeitraum von fünf Jahren bereitgestellt werden. Auf eine Anfrage, ob diese Meldung zutrefte, hat die PRO BAHN Zeitung bis zum Redaktionsschluss keine Antwort erhalten.

Doch mittlerweile wird klar, dass die Meldung im Kern zutrifft. Denn nach 1994 sackten die Bundesinvestitionen in das Schienennetz massiv ab. Als dafür die damaligen Regierungsparteien verantwortlich gemacht wurden, konterte der Bundestagsabgeordnete Horst Friedrich, verkehrspolitischer Sprecher der F.D.P., das sei falsch. Die DB AG habe die zur Verfügung stehenden Mittel nicht abgerufen. Allein 1994 habe die DB 2,4 Mrd. DM nicht verbaut. Nachzulesen ist das in der Süddeutschen Zeitung vom 10. November 2000. Dort heißt es, dass die DB insgesamt rund 7 Mrd. DM nicht abgerufen habe.

Geld war also da – die DB AG hat es nicht angenommen. Ob Unfähigkeit, Überforderung oder Konzernstrategie, das ist den Thüringern einerlei.

Illegal stillgelegt...

Was PRO BAHN schon kurz nach dem Betriebsverbot behauptete, hat auch inzwischen das Eisenbahnbundesamt festgestellt: Nach Paragraph 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) muss der Betreiber einer Bahnstrecke diese in verkehrssicherem Zustand halten. Bis das Eisenbahnbundesamt (EBA) zu dieser Erkenntnis kam, hat es allerdings über zwei Jahre gedauert. Erst mit Bescheid vom 5. Mai 2000 forderte das Eisenbahnbundesamt die DB AG auf, die Strecke wieder betriebsfähig herzustellen, weil ein Verstoß gegen die Unterhaltungs- und Betriebspflicht vorliegt. Die DB AG legte zunächst Widerspruch ein, zog ihn dann aber zurück, so dass der Bescheid nunmehr rechtskräftig ist.

...und nicht instandgesetzt

Damit steht fest, dass die DB AG verpflichtet ist, die Strecke wieder betriebsfähig zu machen. Das heißt nicht – wie die DB es gern verstehen würde – im Schritt-Tempo befahrbar, sondern betriebsfähig entsprechend dem Zustand, über den die Planfeststellung lautet oder vergleichbare frühere Rechtsakte. Das „Sonneberger Netz“ war zuletzt für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern zugelassen. Das EBA hat der DB AG mit Schreiben vom 16.10.2000 eindeutig diesen Standpunkt bestätigt und der DB AG angedroht, dass Zwangsmaßnahmen ergriffen würden, wenn nicht bis 1. November die Arbeiten beginnen. Bauarbeiter wurden allerdings auch im November 2000 nicht gesichtet.

Einem Nackten in die Tasche greifen:

Was nützen Zwangsmaßnahmen?

Nach dem einschlägigen Vollstreckungsrecht kann die Verwaltungsbehörde

- Zwangsgelder verhängen
- eine Ersatzvornahme durchführen
- oder unmittelbaren Zwang anwenden.

Unmittelbarer Zwang scheidet im vorliegenden Fall aus, denn es ist nicht sinnvoll, mit Polizeigewalt die Gleisarbeiter auf die Strecke zu bringen.

Ob Zwangsgeld, das nur in einer Höhe von 2000 DM zulässig ist, die DB beeindruckt, ist fraglich.

Also bleibt nur die Ersatzvornahme. Das würde heißen: Das Eisenbahnbundesamt müsste ein Unternehmen beauftragen, das die notwendigen Maßnahmen ergreift. Anschließend können dann die Kosten beim Verpflichteten – also der DB – eingefordert werden.

Doch was ist, wenn der Verpflichtete kein Geld hat? Wenn es sich um ein privates Unternehmen handelt, kann es notfalls versteigert oder zwangsverwaltet werden. Doch selbst das bringt das erforderliche Geld nicht ein. Oft genug ist es schon geschehen,

dass der Staat vor leeren Fabrikhallen und überschuldeten Grundstücken gestanden hat. Wo nichts ist, kann auch nichts mehr geholt werden. So bleibt der Steuerzahler auf den Schulden sitzen.

Beim Unternehmen DB AG ist es noch viel schwieriger: Die Aktien gehören zu 100 Prozent dem Staat. Kann die Aufsichtsbehörde die Kosten der Ersatzvornahme tatsächlich liquidieren, so ist der Unternehmensverlust um die gleiche Summe größer. Das geht entweder auf Kosten der Substanz des Unternehmens – beispielsweise auf Kosten der Instandhaltung anderer Strecken – oder auf Kosten des Finanzministers, der das Loch in der Bilanz stopfen muss.

Der Gesetzgeber hat den Konflikt geahnt. Es heißt im Gesetz: Das Zwangsmittel ist so zu bestimmen, „dass der Betroffene und die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigt werden.“

Fazit: Wo kein Geld ist, ist auch kein Recht zu bekommen. Das weiß jeder Bürger, der einen Prozess gegen einen mittellosen Mitbürger gewonnen hat. Er kann sich jeden Abend sein Urteil anschauen – Geld bekommt er nicht.



Foto: Süd-Thüringen-Bahn

Die Süd-Thüringen-Bahn soll auch im Sonneberger Netz fahren – wann?

... und stattdessen verpachtet?

Völlig unbeeindruckt hat die DB die Entscheidung des EBA aber nicht abgehftet. Sie verhandelt mittlerweile mit zwei Interessenten aus Thüringen, die die Schienen übernehmen würden. Eine Abgabe der Strecke, „wie sie steht und liegt“, wäre ein echtes Geschäft für die DB, weil sie die Instandsetzung sparen könnte. Die Interessenten erscheinen auf Grund solcher Angebote natürlich postwendend im Thüringer Wirtschaftsministerium und suchen um Zuschüsse nach.

Dort ist man nicht gerade begeistert, denn so würden nicht nur die Schulden der DB auf das Land verlagert, sondern auch die Kosten für die Sicherung der zahlreichen Bahnübergänge. Denn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilome-

tern wird die Süd-Thüringen-Bahn, die dort fahren soll, kaum glücklich sein. 80 Stundenkilometer sollten es schon sein, und dafür muss so mancher Bahnübergang gesichert werden. Bei Eisenbahnen des Bundes müsste der Bund ein Drittel solcher Maßnahmen bezahlen. Nach der Verpachtung wäre die Bahnlinie aber keine „Eisenbahn des Bundes“ mehr und das Land wäre in der Pflicht.

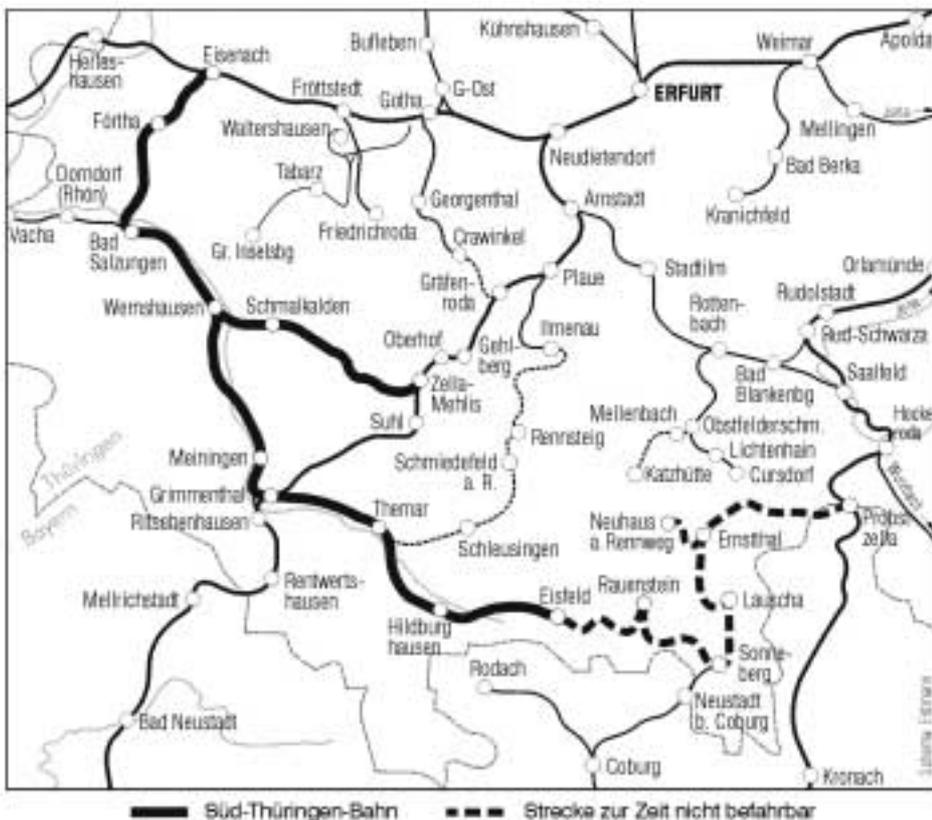
Vielleicht gelingt es aber, die Bundesregierung doch noch beim Wort zu nehmen und die Gelder, die die DB AG nicht ausgeben kann oder will, zu mobilisieren: Die AVG macht es mit der Strecke Karlsruhe-Freudenstadt in diesen Tagen vor, wie schnell man Geld verbauen kann. Vielleicht könnte auch ein Interessent vom EBA beauftragt werden, als zwangsweise Ersatzvornahme die Wiederherstellung der Strecke zu organisieren?

Handeln in der Not

Einerseits ist sich die Thüringer Landesregierung dieser Zusammenhänge bewusst. Sie war auch bereit, Baukostenzuschüsse für das „Sonneberger Netz“ zu zahlen. Andererseits will sie – aus gutem Grund – den Bund nicht aus der Pflicht entlassen. Schließlich war die Bahnreform zuletzt ein Finanzpoker um gerade solche Fragen: Der Bund wollte zwar die Bahn loswerden, aber das neue Unternehmen weitgehend vor Auszehrung und Konkurrenz schützen sowie die Regionalisierungsmittel möglichst zurück in die bundeseigene Aktiengesellschaft leiten. Die Länder hatten nicht ohne Grund befürchtet, für Altlasten in unbekannter Größe aufkommen zu müssen, wenn sie zu viel Verantwortung übernehmen.

Doch die Zeit des Abwartens ist in Thüringen vorbei. Das Land fühlt sich immer mehr abgehängt und will der DB keinen Vorwand mehr geben, wegen einer defekten Weiche ganze Strecken stillzulegen. Insgesamt hat das Land auf dem Streckennetz der DB AG auf 1607 km Strecke Nahverkehrszüge bestellt. Davon sind gegenwärtig ca. 10 Prozent (162 km) wegen betriebsgefährdender Mängel gesperrt. Zusätzlich bestehen auf 192 km Länge Langsamfahrstellen. Durch die langen Fahrzeiten werden hier große Zuschüsse effektlos verschwendet.

Deshalb sollen jetzt eine Reihe von Notmaßnahmen getroffen werden: Für sieben mit der DB abgestimmte Vorhaben stellt das Wirtschaftsministerium 10,7 Millionen DM bereit. Mit den bereits zugesagten 5 Millionen DM für den Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung wird Thüringen somit im Jahr 2000 15,7 Mio. DM für die Instandsetzung des Streckennetzes zusätzlich zur Verfügung stellen; das geht zumindest aus einer Presseinformation vom 1.11.2000 hervor. Schon vorher hatte Thüringen für die Mitte-Deutschland-Verbindung 30 Mio. DM Baukostenzuschüsse beigesteuert.



Thüringer Streckenreparaturprogramm

Das Streckenreparaturprogramm wurde für folgendes Maßnahmen aufgelegt:

1. **Gera Süd-Greiz** – 0,6 km baufällige Stützmauer zur Weißen Elster (Berga-Neumühle)
2. **Bf. Plaue** – Weiche 19, geplante Sperrung 11/2000 des Streckengleises nach Ilmenau mit Baukostenzuschuss des Landes von ca. 0,4 Mio. DM vermeidbar.
3. **Weimar, Berkaer Bf.** – Weiche 13; 07/00 drohte Sperrung der Strecke Weimar-Bad Berka-Kranichfeld, durch Baukostenzuschuss des Landes in Höhe von ca. 0,3 Mio. DM verhindert.
4. **Wernshausen-Zella-Mehlis** – Sperrung 01/01 kann durch Baukostenzuschuss ca. 1 Mio. DM vermieden werden. Hier wird künftig die Süd-Thüringen-Bahn unterwegs sein.
5. **Weida-Mehltheuer** – 3,8 km Langsamfahrstelle 10 km/h. Hier ist zur Zeit ein „Notfahrplan“ in Kraft.

6. **Bf. Ellrich** – Durch Baukostenzuschuss in Höhe von ca. 1,3 Mio. DM (90 Prozent) soll die Sperrung von Gleis 2 verhindert werden. Gleis ist wichtig für Kreuzung der Züge der Regional-express- und der Regionalbahn-Linie Nordhausen-Northeim.

7. **Pünktlichkeitsprogramm** – auf Initiative des Landes zur Sicherstellung wichtiger Anschlussbeziehungen und zur Vermeidung von Streckensperrungen bei gleichzeitig deutlicher Verbesserung der Pünktlichkeitsquote und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf den betreffenden SPNV-Strecken entwickelt – Kostenumfang ca. 1,6 Mio. DM – 100 Prozent des Baukostenzuschusses zugesagt.

– **5 Maßnahmen auf 4 Strecken:** Gera-Greiz (2 Maßnahmen in einem Antrag) Arnstadt-Saalfeld (1 Maßnahme) Weimar-Kranichfeld (1 Maßnahme) Wernshausen-Zella-Mehlis (1 Maßnahme).



Unternehmen Zukunft? Nur gegen den Willen der DB werden wieder Züge nach Lauscha (links) und Neuhaus (rechts) fahren. Bahnhofsau-fahrt Ernstthal im November 2000.



Endstation Eisfeld? Nur, weil die DB es so will?

Über 400 Kilometer illegal stillgelegt:

Nachschub für die Schwarze Liste

Die Stilllegung des „Sonneberger Netzes“ war erst der Anfang. Über 400 Kilometer nennt die „Schwarze Liste“ in der PRO BAHN Zeitung vom 1. August 2000. Ein halbes Jahr später ist die Liste noch fast unverändert. Die Strecke Freiberg – Holzhau ist wieder in Betrieb, nachdem sie verpachtet und vom neuen Betreiber saniert wurde, aber dafür sind neue Stilllegungen bekannt geworden. Bei einigen ist fraglich, ob sie gesetzeswidrig sind. Zwischen Garmisch und Griesen ruht der Zugverkehr. Zwischen Brandenburg und Belzig haben, so berichten Beobachter, DB-Netz und DB-Regio gemeinsame Sache gegen den Aufgabenträger gemacht und den Verkehr eingestellt, obwohl die Strecke befahrbar ist. Für die ebenfalls gesperrte Strecke Nienhagen – Dedeleben hat das Eisenbahn-Bundesamt im Januar 2001 die Reparatur verfügt.

Von den anderen illegal stillgelegten Strecken ist wenig zu hören. Alle warten auf Signale aus Sonneberg und Berlin.

Unterdessen wurde aus inoffiziellen Quellen bekannt, dass auch die Strecke von Karlsruhe nach Freudenstadt vor dem Zusammenbruch des Fahrplans stand. Inzwischen ruht der Betrieb teilweise, allerdings für Sanierungs- und Umbauarbeiten, denn die AVG, Karlsruhe, hat die Strecke gepachtet. Die notwendigen Mittel für die Sanierung wurden von der Bundesregierung bereits verbindlich bewilligt. Auch hier gilt: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Das größte Hindernis zur Sanierung der Strecken scheint nicht die Finanzsituation der DB zu sein, sondern ihre Konzernpolitik.

Die aktuelle Schwarze Liste finden Sie im Internet:
<http://www.pro-bahn.de>