



# Eisenbahnpolitik am Scheideweg

**D**as Bundesverfassungsgericht hat den vorgezogenen Wahltermin für den Deutschen Bundestag bestätigt. Somit können die politischen Parteien jetzt in die Wahlkampfendrunde starten. Vorher haben sie unter erheblichem Zeitdruck ihre Wahlprogramme zusammengestellt.

Die großen Parteien beschränken sich in ihren verkehrspolitischen Aussagen auf allgemeine Positionsbeschreibungen. Die kleineren Parteien hingegen befassen sich mit diesem Themenkomplex relativ ausführlich. Dennoch ist unschwer zu erkennen, dass die Bahnpolitik am Scheideweg steht.

Die SPD stellt die Verkehrspolitik unter das Motto „nachhaltige Mobilität und leistungsfähige Infrastruktur“. Dabei geht es ihr um Effizienzsteigerung im Verkehrswesen. Die Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sieht sie als richtigen Schritt, um ökonomische und ökologische Effizienzgewinne zu erzielen. Diese Vorgabe will die Partei „durch eine integrierte Verkehrspolitik mit einer Kombination der unterschiedlichen Verkehrsträger“ erreichen, wird im Wahlmanifest geschrieben. Der Einsatz intermodaler Transportketten sei der Kern eines nachhaltigen Verkehrssystems. Dabei wird auf den technischen Fortschritt im

Bereich der Informations- und Kommunikationstechnik verwiesen, wodurch sich realistische Chancen im wettbewerblichen und kooperativen Zusammenspiel der Verkehrsträger eröffnen.

Der kleine Koalitionspartner Bündnis 90/Die Grünen setzt sich sehr ausführlich mit der Bahn auseinander. In das Bahnwesen als „umweltfreundlichstes Massentransportmittel“ will die Partei die gleiche Geldsumme stecken wie in das Straßennetz investiert wird. Denn sie setzt auf leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel. Langfristig müsse das Verkehrssystem aus Klimaschutzpolitischen Gründen völlig verändert werden.

Die Losung „Güter gehören auf die Schiene“ wird ausgeben. Ein „voreiliger Börsengang“ der DB AG hingegen wird abgelehnt. Das Schienennetz müsse in öffentlicher Hand bleiben.

„Die Bahnreform wird fortgeführt und der Wettbewerb auf der Schiene gefördert“, heißt es im gemeinsamen Wahlprogramm von CDU und CSU. Auf weitere bahnpolitische Aussagen wird verzichtet. Die Union will „eine Transrapidstrecke in Deutschland“ als verkehrs- und insbesondere auch industriepolitisch bedeutsames Projekt realisieren. Im Übrigen wird für den beschleunigten Bau wichtiger Infrastrukturmaßnahmen eingetreten. Dafür sollen die Planungen vereinfacht, die Planungszeiten verkürzt und in einem entsprechenden Gesetz verankert werden. Das Beschleunigungsgesetz für Verkehrswegeplanung werde durch eine effiziente Regelung für ganz Deutschland kurzfristig verbessert, lautet die Devise. Dazu gehören auch neue Formen der Infrastrukturfinanzierung. In einem ersten Schritt sollen die Lkw-Maut-Einnahmen direkt in eine entsprechende Zweckgesellschaft fließen. Zügig fertig stellen will die Union die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Überdies soll Deutschland besser in das europäische Verkehrsnetz eingebunden werden.

„Bei der Schiene brauchen wir die Rückbesinnung auf Strategien und Instrumente der Bahnreform“, wird im FDP-Wahlprogramm ausgeführt. Dieses Ziel wollen die Liberalen durch mehr Wettbewerb im Schienenverkehr erreichen, was wiederum die Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn voraussetzt, heißt es ergänzend. Auf dieser Basis will die FDP die Privatisierung der DB-Transportsparten vorantreiben. Das Netz, so die Partei weiter, „bleibt als Aktiengesellschaft zunächst im Mehrheitseigentum des Bundes und wird als aktiver, neutraler, europäischer Trassenvermarkter positioniert“. Justus