

Plenarprotokoll der 55. Sitzung des nordrhein-westfälischen Landtages vom 8.03.2007

Tagesordnungspunkt 1

Aktuelle Stunde

Instandhaltungsstau der NRW-Schieneninfrastruktur

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 14/3900)

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat mit Schreiben vom 5. März 2007 gemäß § 90 Abs. 2 der Geschäftsordnung zu der genannten aktuellen Frage der Landespolitik eine Aussprache beantragt. Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner vonseiten der antragstellenden Fraktion Herrn Becker das Wort. Bitte schön.

Horst Becker (GRÜNE): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! „Das Bahnnetz steht vor dem Kollaps“ – das war die Überschrift diverser Artikel am 27. Februar 2007, in denen über die katastrophalen Ergebnisse des Prüfungsberichtes des Bundesrechnungshofes berichtet wurde.

„Das Bahnnetz steht vor dem Kollaps“ – diesen Eindruck muss man bekommen, wenn man die täglichen Verspätungen und das Bummeln auf den Langsamfahrstellen sieht. Und: „Das Bahnnetz steht vor dem Kollaps“ – dieser Eindruck drängt sich auf, wenn wir Nachrichten hören wie die von heute Morgen, als im WDR berichtet wurde, dass gestern zwischen Hagen und Siegen ein Güterzug mit Gefahrgut entgleist ist und nun auf der Bahnstrecke Sperrungen für unbestimmte Zeit drohen.

Meine Damen und Herren, aus meiner langjährigen politischen Tätigkeit kann ich eines feststellen: Ich habe noch nie einen derartig deutlichen, noch nie einen derartig klaren und offenen Prüfbericht gelesen wie diesen, einen Prüfbericht, in dem sich jede Seite wie ein Krimi liest. Und meines Wissens hat auch noch kein Bericht des Bundesrechnungshofes ein derartiges Medienecho gefunden. Wir alle wissen oder müssten wissen, dass das, was der Bundesrechnungshof anklagt, für Bahnreisende alltägliche Realität ist.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Alltägliche Realität sind Verspätungen bei den S-Bahnen und Regionalexpresszügen, und alltägliche Realität sind auffällige, stark sanierungsbedürftige Bahnhöfe insbesondere außerhalb der Großstädte.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Meine Damen und Herren, ich möchte klar betonen: Diese Realität hat nichts mit dem Sturm Kyrill und dem Ausfall der Bahnen danach zu tun, und diese Realität hat auch nichts mit dem seinerzeitigen Schneechaos im Münsterland zu tun. Diese Realität hat auch nichts damit zu tun, dass über die Bahn überraschend ein Sanierungsbedarf hereingebrochen wäre, weil sie plötzlich festgestellt hat, dass auf der Bahn Güterverkehr stattfindet. Nein, diese täglich erlebte Realität hat damit zu tun, dass die Bahn die Instandhaltung des Netzes chronisch vernachlässigt hat.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Meine Damen und Herren, die Realität, die wir als Fahrgäste täglich erleben, hat damit zu tun, dass, wie der Bundesrechnungshof festgestellt hat, alleine in den letzten fünf Jahren ein Instandhaltungsrückstand von mindestens 1,5 Milliarden € aufgelaufen ist.

(Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

Übrigens: Schon im Jahre 2000 hat der Bundesrechnungshof festgestellt, dass die Bahn ihren Verpflichtungen bei der Unterhaltung des Netzes nicht gerecht wird, und im Jahre 2001 hat eine Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums unter Beteiligung der Bahn und des Eisenbahnbundesamtes einvernehmlich festgestellt, dass jährlich 1,6 Milliarden € notwendig seien, um das Netz in Schuss zu halten. Der nun festgestellte Rückstand aus den letzten fünf Jahren beträgt alleine bei dem Netz 1,5 Milliarden €.

Meine Damen und Herren, mit einem derartigen Rückstand bei der Unterhaltung ruiniert die Bahn das Netz.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Ich will die Ergebnisse einmal kurz zusammenfassen: Ein wesentlicher Indikator für den Zustand des Schienennetzes sind Mängelstellen, die nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden dürfen. Diese haben sich bis zum Jahr 2002 auf 2.300 Stellen summiert. Dabei weist der Rechnungshof zu Recht darauf hin, dass das nur die halbe Wahrheit ist. Denn in der Statistik der Langsamfahrstellen tauchen nur die Stellen auf, die bei einem Fahrplanwechsel nicht als Langsamfahrstellen eingeplant sind, das heißt, wo die Bahn nicht nach Plan langsam fährt. Diese Langsamfahrstellen tauchen also nach Fahrplanwechsel überhaupt nicht mehr in der Statistik auf, sondern nur in dem internen Bericht zum Verzeichnis der Geschwindigkeiten – VzG.

Meine Damen und Herren, sicherheitsrelevante Mängel wurden festgestellt. Warnanlagen für heißlaufende Bremsen und Radlager sind defekt und werden nicht repariert. Gleisabstände stimmen nicht und führen zu Streckensperrungen, gar

Entgleisungen. Bei den Brückenbauwerken sind sage und schreibe nur 25 % der notwendigen Instandhaltungsmittel investiert worden. Insgesamt hat die Bahn 2,7 Milliarden € zu wenig ausgegeben.

Wer sich den Qualitätsbericht zum SPNV anschaut, der stellt fest, dass das, was wir in Nordrhein-Westfalen auf Wunsch und Drängen der Grünen eingeführt haben, bitter nötig war, nämlich ein jährlicher Bericht, und der weiß auch, dass das alles etwas mit Nordrhein-Westfalen zu tun hat.

Wir sehen: In Nordrhein-Westfalen ist es nicht anders. Wir haben mehr als 20 % des Streckennetzes des Bundes in Nordrhein-Westfalen. In diesem Zusammenhang ist der dringende Handlungsbedarf auch ein Handlungsbedarf für Nordrhein-Westfalen.

Vielleicht weist der Minister gleich wieder darauf hin, dass dies alles alleine eine Angelegenheit der Bundesregierung sei. Aber das, Herr Minister, können wir und kann die Bevölkerung Ihnen nicht durchgehen lassen.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Diese Landesregierung ist aufgefordert, den Menschen im Lande zu sagen, und zwar heute und konkret, welche Schritte sie unternehmen will, damit die Bahn die Missstände beseitigt, und zwar in einer möglichst schonenden und zumutbaren Art für die Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen.

Eines macht dieser Bericht aber auch deutlich – ich hoffe, dass zumindest darüber Einigkeit in diesem Haus besteht –: Die Schieneninfrastruktur darf beim Börsengang der Bahn nicht im Konzern verbleiben.

(Beifall von GRÜNEN, CDU und FDP)

Wer wie Herr Mehdorn schon jetzt das Schienennetz derart verkommen lässt, wie das der Fall ist, um seine Bilanz für den Kapitalmarkt zu vergolden, darf das Schienennetz nicht unter Kontrolle eines Privatkonzerns bekommen.

Meine Damen und Herren, der Bericht des Bundesrechnungshofs ist noch einmal ein glasklares Plädoyer für die Trennung von Netz und Betrieb.

(Beifall von GRÜNEN, CDU, SPD und FDP)

Die Schieneninfrastruktur muss erhalten und gepflegt werden. Das ist Daseinsvorsorge im besten Sinne und gehört in die Hände des Staates und nicht eines Unternehmens, das nicht verantwortungsvoll damit umgehen kann.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Das komplette Plenarprotokoll finden Sie unter: <http://www.landtag.nrw.de>