

Kein Ende im Drama um die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn zwischen Büchenbeuren und Hermeskeil in Sicht

Wir leben in einem Land in dem fast jeder der vermeintlich etwas von sich hält und in politischer Verantwortung steht vom Sparen redet. Dies schließt mit allen Fußnoten den rheinland-pfälzischen Verkehrsminister Hendrik Hering mit ein. Die Einschränkung bezieht sich dabei aber alleine auf den Schienenverkehr. Der über den Klee gelobte neue Rheinland-Pfalz-Takt 2015 hängt von der Finanzierung am seidenen Faden der kommenden Ausschreibungsverfahren ab.

Während wir beim Kauf der westlichen Teilstrecke Büchenbeuren - Hermeskeil der Hunsrückquerbahn von € 508.000 reden, will die Landesregierung für den östlichen Teil der Hunsrückstrecke von Langenlonsheim zum Flughafen Hahn/Büchenbeuren stolze € 104.000.000 für die Sanierung in Hand nehmen. Ich habe die Zahlen ganz bewusst ausgeschrieben, um die unterschiedlichen Dimensionen anhand von Zahlen deutlich zu machen. Es wäre ein leichtes für die SPD-geführte Landesregierung von diesem reichlich gedeckten Gabentisch – für die DB-Netz AG als planendes und ausführendes Unternehmen – die Kaufsumme abzuzweigen und damit den Anliegergemeinden unter die Arme zu greifen, anstatt sie durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) unter dem Deckmantel der kommunalen Überschuldung bevormunden zu lassen.

Verkehrsminister Hering war in den letzten Wochen in der Trierer Region besonders aktiv bei der Präsentation von Straßenprojekten, deren Nutzen recht zweifelhaft ist. Er wurde vor kurzem in einem in der Region bekannten Presseorgan damit zitiert, dass im Großraum Trier in den nächsten Jahren rd. € 1.000.000.000 für neue Straßen investiert werden sollen. Voraussetzung ist dabei natürlich, dass der Bund mitzieht und die Gelder zur Verfügung stellt. Von einer Verkehrswende kann dabei keine Rede sein. Herr Hering ist – vielleicht dem kommenden Landtagswahlkampf geschuldet – einseitig auf die Straßenbaulobby zugefahren. Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene und damit eine entscheidende Entlastung des Straßennetzes spielt nur in wortreichen „Sprachhülsen“ eine Rolle. Die Verbesserung des Personennahverkehrs für Berufspendler, Schüler, Mobilitätsbehinderte

sowie für den Ausflugs- und Touristikverkehr bleibt auf der Strecke oder wird Opfer von so genannten standardisierten Kosten-Nutzen-Analysen, die so gerechnet werden, dass die Kosten garantiert den Nutzen überwiegen und damit ad acta gelegt werden können.

Zu hoffen ist, dass sich der politische Wille in Zukunft an einer Abkehr von einem Verkehrsträger orientiert und Ökologie und soziale Teilhabe in den Vordergrund treten. Der östliche Teil der Hunsrückquerbahn hat beste Chancen, dazu beizutragen und zu einem kostengünstigen Erfolgsmodell zu werden.

Bernd Kruse
LAG Verkehr
DIE LINKE Rheinland-Pfalz