

Auf den Verkehrsminister kommt es an

Hintergrund: Brüderle wurde vor 20 Jahren zum bahnpolitischen Star – 2003 geriet Bauckhage ins Schleudern – Hering stellte 2008 Weichen

Von Eckhard Budruss

Morgen wird in Landau etwas vorzeitig der 20. Geburtstag des Rheinland-Pfalz-Takts gefeiert, der eigentlich erst Ende Mai im Kalender steht. Landau eignet sich als Ort der Feier, weil sich der Bahnhof nach jahrelangen Bauarbeiten, die die Bahnnutzer viel Nerven gekostet haben, nun in weitgehend runderneuertem Zustand präsentiert. Außerdem ist Landau die Heimat von Rainer Brüderle (FDP), dem Mann, der unter den Landesverkehrsministern der vergangenen 20 Jahre sicher die größten Verdienste um den Aufbau des bundesweit vorbildlichen Nahverkehrssystems hat. Dass Mitte der 90er-Jahre ausgerechnet ein FDP-Politiker durch den Aufbau eines landesweiten integralen Taktfahrplans und eine Serie von Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken bundesweites Aufsehen erregte, hat schon damals einiges Rätselraten bei allen ausgelöst, die mit den Besonderheiten in Rheinland-Pfalz nicht vertraut waren.

Brüderle hatte als einer der ersten Landespolitiker erkannt, welche Chancen die mit der Bahnreform von 1993/94 verbundene Regionalisierung des Nahverkehrs eröffnete. Sein Hauptverdienst war wohl, dass er bei einer zentralen Personalentscheidung eine glückliche Hand bewies und 1990 Karl-Geert Kuchenbecker an die Spitze der Verkehrsabteilung des Mainzer Wirtschaftsministeriums berief. Kuchenbecker wurde in den folgenden Jahren zur Schlüsselfigur der rheinland-pfälzischen Bahnpolitik und machte der Deutschen Bahn (DB) mit teilweise äußerst unkonventionellen Methoden Dampf.

Bei der DB hatten die Anhänger des integralen Taktfahrplans mit der Ablösung ihres Top-Manns Rudolf Göbertshahn als Nahverkehrschef Ende 1993 in den DB-internen Kämpfen eine bittere Niederlage erlitten und brauchten dringend Unterstützung aus den Bundesländern. Dass sie diese dann vor allem in Rheinland-Pfalz fanden, war in erster Linie das Verdienst von Brüderle und Kuchenbecker. Beide konnten allerdings nur so effizient agieren, weil es in der sozial-liberalen Landesregierung in dieser Frage einen breiten Konsens gab. Persönlich beim Thema Bahn engagiert waren dabei vor allem Ministerpräsident Kurt Beck (SPD) und der Vorsitzende der FDP-Fraktion im Mainzer Landtag, Hans Hermann Dieckvoß aus Kaiserslautern.

Zur sozialdemokratischen Schlüsselfigur in der Aufbauphase des Rheinland-Pfalz-Takts wurde, auch in der Zeit, als er noch gar kein offiziell wichtiges Amt bekleidete, der Neustadter Nahverkehrsexperte Werner Schreiner. Sein Meisterstück legte Schreiner mit der Reaktivierung der Bahnlinie von Winden ins elsässische Weißenburg im März 1997 ab, die es ohne ihn wohl nie gegeben hätte.

Das Trio Brüderle, Kuchenbecker und Schreiner bildete ein Dream-Team, das in den 90er-Jahren bundesweit beispiellose Verbesserungen des regionalen Bahnverkehrs erreichte.

Brüderle wechselte 1998 in die Bundespolitik, verbrachte elf Jahre auf den harten Oppositionsbänken des Bundestages und hatte auch in seiner Zeit als Bundeswirtschaftsminister und FDP-Fraktionsvorsitzender im Bundestag oft mehr Ärger als Freude. So ist verständlich, dass er sich gerne an seine Glanzzeit in der Mainzer Bahnpolitik erinnerte, es dabei allerdings mit den Fakten manchmal nicht so genau nahm. Im Dezember 2009 rühmte er sich in einem „Spiegel“-Interview, er habe in Rheinland-Pfalz „fast 20 von der Bahn stillgelegte Strecken mit anderen Betreibern reaktiviert“. Die korrekte Zahl liegt tatsächlich sehr viel näher bei null als bei 20, auch weil Brüderles Bahnreaktivierungen größtenteils – schon mangels Alternativen – in Kooperation mit der DB erfolgten.

Unter seinem Nachfolger Hans-Artur Bauckhage (FDP) wurde 1999 tatsächlich mit der Bahnlinie von Alzey nach Kirchheimbolanden eine Strecke in den Rheinland-Pfalz-Takt integriert, bei der private Unternehmen eine entscheidende Rolle spielten. Ansonsten ist Bauckhages Amtszeit allerdings vor allem durch die Krise von Anfang 2003 in Erinnerung geblieben. Pläne des Ministeriums, für den Zugverkehr bestimmte Mittel zum Stopfen von Haushaltslöchern umzuleiten und das Zugangebot radikal zusammenzuziehen, lösten einen Sturm der Entrüstung aus, als sie von der RHEINPFALZ publik gemacht wurden. Ministerpräsident Beck griff ein und sorgte dafür, dass der Rheinland-Pfalz-Takt die Krise unbeschadet überstand. Über die Frage, wie die geheimen Pläne des Ministeriums zur RHEINPFALZ gelangten, noch bevor irgendwelche Entscheidungen getroffen waren, wurde damals in Mainz heftig spekuliert. Die fantasievollste Theorie sah folgendermaßen aus: Hinter der Aktion steckte Bundeskanzler Gerhard Schröder, der auf diese Weise die sozial-liberale Koalition in Mainz sprengen wollte, um nach der Bildung einer (rechnerisch in der Tat möglichen) rot-grünen Regierung in Rheinland-Pfalz bessere Karten im Bundesrat zu haben.

Auch Bauckhages Nachfolger Hendrik Hering (SPD) hatte 2007 eine schwierige Situation zu bestehen, die allerdings, anders als die von 2003, nicht hausgemacht, sondern durch die Bundespolitik ausgelöst war. Die große Koalition im Bund hatte die Mittel, die die Länder vom Bund für den regionalen Zugverkehr erhalten, gekürzt. Ende 2007 wurde das Regionalzugangebot in Rheinland-Pfalz reduziert, aber nicht zuletzt dank Herings Engagement konnten die zeitweise geplanten massiven Angebotseinschränkungen unter anderem auf der stark frequentierten Strecke Neustadt–Landau vermieden werden.

Noch wichtiger war, dass Hering das Zukunftskonzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ entwickelte und 2008 einen gemeinsamen Beschluss von Land und den beiden beteiligten Zweckverbänden erreichte. Nach einem langen, für Ausschreibungen und Fahrzeugproduktion erforderlichen Vorlauf wird dieses Konzept nun ab kommendem Dezember in Etappen Wirklichkeit. Hering spielt als SPD-Fraktionsvorsitzender im Landtag nach wie vor eine zentrale Rolle in der Landespolitik, für die Umsetzung von „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ ist nun aber sein Nachfolger Roger Lewentz (SPD) zuständig. Lewentz erweckt glaubhaft den Eindruck, dass dieses Ziel für ihn hohe Priorität hat – einschließlich dem für die Pfalz derzeit wichtigsten Projekt – der Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar bis nach Zweibrücken. Kommentar

Glanzlicht der Landespolitik

Von Eckhard Buddruss

Der Rheinland-Pfalz-Takt ist trotz

mancher Pannen ein Riesenerfolg. Bei keinem anderen Thema steht

das Land im Vergleich so gut da.

Der Rheinland-Pfalz-Takt wird Ende Mai 20 Jahre alt. Dann wird das Jubiläum mit einem großen Programm von Dampfzugfahrten gefeiert, bei denen reguläre Nahverkehrstickets gelten. Schon morgen gibt es eine Festveranstaltung in Landau. Grund zum Feiern besteht in der Tat. Auch wenn es im Alltag immer mal wieder Ärger wegen Verspätungen oder Zugausfällen gibt, steht Rheinland-Pfalz im Ländervergleich glänzend da. Nirgendwo sonst sind die Chancen, die sich mit der Bahnreform vor 20 Jahre eröffnet haben, so entschlossen und konsequent genutzt worden wie hier. Rund 50 Prozent mehr Regionalzüge und etwa doppelt so viel Fahrgäste wie vor 20 Jahren sind Spitzenwerte.

In unterschiedlichem Ausmaß haben alle in den Landtagen der vergangenen 20 Jahren vertretenen Parteien an diesem Erfolg mitgewirkt. SPD und FDP in der Landesregierung, die CDU vor allem in Landkreisen wie Südliche Weinstraße, Südwestpfalz und Germersheim, in denen sie engagierte Landräte stellte und stellt.

Die Grünen haben als Landtagsopposition bei Bahn-Themen oft durch Fachwissen beeindruckt. Als Regierungspartei müssten sie nun vor allem die richtigen Prioritäten zwischen besonders vorrangigen Projekten (wie der S-Bahn nach Zweibrücken) und eher nachrangigen (wie der Bahnstrecke zum Flughafen Hahn) setzen. Verdienstvoll ist es auf jeden Fall, Bahnlinien wie die im Zellertal, bei denen ein täglicher Taktverkehr derzeit nicht finanzierbar ist, für die Zukunft zu sichern.

Quelle

Ausgabe Die Rheinpfalz - Pirmasenser Rundschau - Nr. 99

Datum Dienstag, den 29. April 2014

Seite 4