

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نښاد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

European Languages

زبانهای اروپایی

Ausgabe vom 09.01.2019

Von Marc Bebenroth
10.01.2019

Per Expresszug an die Ostfront

Bahn-Tochter reserviert Kapazitäten für Bundeswehr-Transporte von Kriegsgerät und gewährt exklusives Vorfahrtsrecht



Überlegenheit der Schiene: Vor Russlands Haustür kann es nicht schnell genug gehen (Sestokai, 24.2.2017)

Foto: Mindaugas Kulbis/AP/dpa

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Zuletzt konnte die amtierende Bundesregierung im Dieselskandal unter Beweis stellen, wie nah sie der deutschen Automobilindustrie steht. Und solange das Bundesverkehrsministerium fest in der Hand dieser Kapitalfraktion ist, ist mit einem Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene nicht zu rechnen. Doch zu jeder Regel gibt es Ausnahmen: So scheint man im Bundesministerium der Verteidigung (BMV) den Vorteil des Transports von Kriegsgerät per Bahn erkannt zu haben.

Seit Jahresbeginn gilt ein zwischen der Bundeswehr und einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn geschlossener Rahmenvertrag für Schienentransporte, über die eine am Montag veröffentlichte Analyse der Informationsstelle Militarisierung (IMI) aufklärt. Demnach sieht die Vereinbarung mit der DB Cargo AG unter anderem die »zusätzliche Vorhaltung von 300 Waggons und Lokomotiven« vor. Diese hätten ein »Potential für über 1.300 jährliche Transporte«, heißt es weiter.

Für weitere »Verzögerungen im Betriebsablauf«, wie es oft in Durchsagen am Bahnsteig heißt, dürfte das der Bundeswehr mit der neuen Vereinbarung eingeräumte »Vorfahrtsrecht« sorgen. Denn in ihrem Bericht erklärt die IMI, dass »Militärtransporten erstmals gegenüber dem zivilen Personenverkehr Priorität eingeräumt werden« soll. Udo Buchholz vom Vorstand des am Bündnis »Bahn für alle« teilnehmenden Bundesverbandes Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU) sagte dazu am Dienstag auf jW-Nachfrage, dass der Personenverkehr der Bahn unter den Rüstungstransporten leiden könnte. »Neue Rüstungstransporte auf der Schiene« würden zudem die Verlagerung ziviler Güter von der Straße auf die Schiene »wesentlich ausbremsen«. Zu den friedenspolitischen Bedenken kämen damit auch verkehrspolitische hinzu, sagte Buchholz.

Grund für den Bedarf an bevorzugter Behandlung hat die Bundeswehr eigenen Angaben zufolge, da sie seit 1. Januar erstmals die Verantwortung für die Bodentruppen der »Very High Readiness Joint Taskforce« (VJTF) der NATO-Militärallianz trägt, wie das Verteidigungsministerium am 13. Dezember auf seiner Internetseite mitteilte. Der Großteil dieser Einsatzkräfte mit »sehr hoher Bereitschaft« müsse »innerhalb von fünf bis sieben Tagen verlegebereit sein«. An jenem Tag hatte der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zwei Vorlagen des Ministeriums in Höhe von je 25 Millionen Euro gebilligt, eine davon für besagten Rahmenvertrag mit der Bahn.

Der soll die Verlegung deutscher Kontingente der VJTF in diesem und dem folgenden Jahr gewährleisten, schreibt das Ministerium. Laut IMI wurde der Rahmenvertrag zwar für den Zeitraum vom 1.1.2019 bis 31.12.2020 geschlossen. Doch kann die Vereinbarung »je

dreimal um ein Jahr verlängert werden«. Im Vertrag sei neben Transporten für NATO-Einsätze auch die Rede von Transportleistungen für Mitglieder des NATO-Programms »Partnerschaft für den Frieden«, der Europäischen Union oder der Vereinten Nationen, wie IMI schreibt. Die gegenwärtige Vereinbarung soll laut Mitteilung des BMVG künftig als Grundlage für »alle übrigen Auslandstransporte der Bundeswehr auf dem Schienenweg« dienen.

Der Bahn-Konzern ist vollständiges Eigentum des Bundes, daher entsprechen die Ausgaben der Bundeswehr – laut BMVG maximal »rund 97,5 Millionen Euro« – an die Bahn praktisch dem Prinzip »rechte Tasche, linke Tasche«. Allerdings kann das Unternehmen das Geld dringend gebrauchen, ist es doch mittlerweile mit rund 20 Milliarden Euro verschuldet (siehe [jW vom 2.1.2019](#)). Ein weiteres Ergebnis der vor 25 Jahren angestoßenen, aber mittlerweile zumindest offiziell aufgegebenen »Verschlankung« der Bahn zwecks Vorbereitung einer Privatisierung: Verspätungen sind an der Tagesordnung, es fehlt an Zugpersonal und Sommer wie Winter sind ernsthafte Gefahren für die Sicherheit der Reisenden.

Für Kriegsgegner bedeutet die Verlagerung von Militärtransporten auf die Schiene, dass Proteste entsprechend anders organisiert werden müssen. Hier könnte es in Zukunft deshalb zu Aktionen kommen, wie sie von der Antiatomkraft- und Antikohlebewegung bekannt sind. In bereits jetzt regelmäßig frustrierten »Bahn-Kunden« dürfte die Friedensbewegung zahlreiche Verbündete finden, um gegen die Kriegsvorbereitungen mobil zu machen.