

An dieser Stelle möchte ich den Bericht im Mallorca-Magazin Nr. 27-2011 vom 07.07.-13.07.2011 wiedergeben, einschließlich einer Kommentierung in der gleichen Ausgabe der Zeitung. Da es sinnentstellend wäre, nur auf Teile einzugehen, hier der komplette Text des Artikels. Alle zusätzlichen Meinungsäußerungen von mir sind in kursiver Schrift und farblich in Blau gehalten. - Site-Admin, 17.07.2011

Quelle: Mallorca Magazin, Nr. 27, 7. – 13. Juli 2011

Die größte Baustelle der neuen Landesregierung

Unter allen Altlasten, welche die neue Landesregierung übernimmt, gehört die Bahnlinie von Manacor nach Artà zu den teuersten. Baustopp oder Weiterbau. Beide Alternativen würden viel Geld kosten. Es geht um Entschädigungen, falsche Züge, zerstörte Umwelt. Die bisherige „Lösung“: Fortführung der Arbeiten im Stand-by-Betrieb. (Anmerkung Site-Admin - Damit wird dieser Artikel eingeleitet -)

Von Thomas Zapp

Der Ministeriumssprecher bittet um Geduld. „Der Generaldirektor für Verkehr muss sich erst einen Überblick verschaffen.“ Das ist verständlich, denn innerhalb einer Woche kann er kaum eine Entscheidung treffen, ob die 190 Millionen Euro teure Bahnstrecke von Manacor nach Artà vollendet wird, geschweige denn, ob sie nach Cala Rajada verlängert werden soll. Der neue Generaldirektor heißt Juan Salvador Iriarte. Das Netzwerk LinkedIn führt ihn aktuell noch als Direktor und Vorstandsmitglied von Amer & Hijos, einer der beteiligten Baufirmen an der Bahnstrecke. *(Anmerkung Site-Admin - na sowas, sollte das ein Zufall sein -)*

Stand der Dinge ist: Zwischen Manacor und Sant Llorenç, zwischen Son Severa und Artà wird gehämmert und gegraben, aber alles nur im Stand-by-Modus. Am Bahnhof Artà liegen Rohre, stehen Maschinen, ein einzelner Arbeiter liegt auf dem Bahnsteig und hantiert in einem Loch herum. „Die Arbeiten gehen weiter, aber auf einem niedrigerem Niveau als vorher“ sagt Gabriel Paris, Sprecher des Bahnlinienbetreibers SFM. „Vorher“ bedeutet vor den Wahlen. *(Anmerkung Site-Admin - da hätte man sich doch lieber beeilen sollen -)*

„Die dürfen gar nicht aufhören, dann können sie ihren Auftrag verlieren und sehen kein Geld“, sagt Alberto González, Vize-Vorsitzender der Bürgervereinigung „Alternativa al Tren“. Die Aktivisten haben 2010 eine Verwaltungsbeschwerde beim obersten Gericht eingereicht. Sie sind der Meinung, dass das Streckennetz nicht zum öffentlichen Netz der RENFE gehört, daher auch nicht von öffentlichem Interesse ist und die SFM kein Recht hat, die 1977 stillgelegte Bahnstrecke wiederzubeleben. Ohnehin halten die Gegner die Kosten von 190 Millionen Euro für völlig überzogen, ziehe man in Betracht, dass mit der 30,3 Kilometer langen Strecke 5 Orte verbunden werden. *(Anmerkung Site-Admin - die sollten auch nicht aufhören, denn der öffentliche Verkehr ist wie heißt es so schön - Alternativlos? - Seit der Wiederinbetriebnahme der Strecken nach Sa Pobla und Manacor vor nunmehr 10 bzw. 8 Jahren und dem konsequenten Modernisierungskurs der SFM sind die Fahrgastzahlen geradezu in die Höhe geschossen, 2010 auf fast fünf Millionen. Das läßt darauf schließen, das die Bahn von der Bevölkerung als alternatives Transportmittel zum Auto sehr gut angenommen wird, denn die Touristen werden diese Zahlen nicht hervorbringen. -)*

Dafür werden rund 450.000 Quadratmeter Privatgrund enteignet. González gehört zu den Betroffenen. Er arbeitet für den Verwalter Hans Joachim Keiter auf der Finca Sa Coma Sequera, die an der Landstrasse zwischen Artà und Son Severa liegt, dem letzten Streckenabschnitt der geplanten Linie. Die 18-Hektar-Finca eines deutschen Kaufhauserben wird durch die Bahntrasse in zwei Hälften geteilt. Nach der Fertigstellung wird das Wohn- und Haupthaus komplett von der Werkstatt und dem Gerätehaus getrennt sein. „Die Angestellten müssten dann auf die Hauptstrasse, unter der geplanten Brücke über eine neu zu bauende Zufahrt zum Haupthaus fahren“, sagt Keiter. Wenn er anfängt zu erzählen, redet er sich schnell in Rage. „Mein Chef hat gesagt, ich soll aufpassen, dass ich keinen Herzinfarkt kriege“, sagt er. Es ist nicht nur die zehn Meter breite Trasse durch das Grundstück, die ihm zu schaffen macht. Es ist das, was aus der von einem deutschen Gärtnermeister liebevoll gepflegten Fincalandschaft geworden ist: Erdhaufen, mehr als 100 herausgerissene Mandel-, Johannisbrot- und Obstbäume, ein zerstörtes Biotop, eingerissene Natursteinmauern. „Das bauen die doch nie wieder auf. Und die Bahn wird nie fahren, dafür haben die doch kein Geld“, sagt Keiter. *(Anmerkung Site-Admin - na sowas, könnte es auch sein, das verschiedene Bereiche unerlaubt bebaut worden sind? Die Trasse ist eigentlich nie entwidmet worden. Sicher gibt es hier und da auch Ungereimtheiten, aber überwiegen diese wirklich? -)*

Der neueste Coup in seinen Augen: Der Tunnel, den die Bahngesellschaft für ihn und seinen Nachbarn, Besitzer eines Reitstalls, als Unterführung unter der Bahnstrecke angelegt haben. „Ein Rohr mit einem Durchmesser von 1,50 Meter, wie sollen wir da mit einem Traktor oder Pferd durchkommen? Stattdessen wird das Rohr bei Regen Volllaufen.“ *(Anmerkung Site-Admin - vielleicht ist dieses Rohr ja auch genau dafür da? Warum kann man nicht sachlich über diese Bahnstrecke berichten. Hier wird eine ganz bestimmte Klientiel bedient, nämlich nur die Gegner. -)*

Die Folgen des Rohrbaus, herumliegende Steine, werden momentan von einer Raupe auf LKW geladen. Die einzig sichtbare Bautätigkeit auf diesem Streckenabschnitt. *(Anmerkung Site-Admin - das ist bei Baumassnahmen nun mal so, manchmal liegt auch etwas herum. Wichtig ist nur, das es nach Abschluß der Arbeiten beseitigt wird. -)*

Die Bahnstrecke Manacor-Artà ist sicher die größte Baustelle der neuen PP-Regierung auf Mallorca. Die Situation ist verzwickelt: Wird der Bau gestoppt, müssen die beteiligten Bauunternehmen entschädigt werden, zu denen der neue Generaldirektor, wie eingangs erwähnt, eine besondere Beziehung hat. Zudem wurden auch schon Fakten geschaffen: Der Bahndamm für die mehr als 30 Kilometer lange Strecke ist angelegt, nur der Beton und die Schienen fehlen noch. Neben dem Friedhof von Artà wurde ein riesiger braun-rosa Klotz hochgezogen, eine Werkstatt mit drei Gleisen. „In Son Carrió gibt es so eine Riesenwerkstatt noch einmal. Wofür brauchen die das, die haben doch nur sechs Züge“, meint Keiter erbost. *(Anmerkung Site-Admin - na sowas, vielleicht soll der Platz für die Zukunft ausgelegt sein? In Son Rullan waren bereits mehrfach Anbauten erforderlich. Außerdem wird es wohl so sein, das es in den Hallen sowohl Wartungs- als auch Pflegegleise gibt. Drei an der Zahl sind für jede der beiden Werkstätten geplant. -)*

Es gibt ein weiteres Problem, das sind die bereits gelieferten Züge. Dazu sagte vergangene Woche Verkehrs- und Umweltminister Gabriel Company: „Ich habe gekaufte Maschinen im Wert von 27 oder 28 Millionen Euro vorgefunden, aber keine Wegstrecke. Anscheinend sind diese Züge für den Stadtbetrieb geeignet, aber nicht für Überlandstrecken, anscheinend gibt es auch technische Probleme.“ Hans Joachim Keiter hat die Pläne gesehen. „Das sind Niederflurzüge der deutschen Firma Vossloh Die wäre für keinen Bahnhof zwischen Manacor und Palma geeignet“, sagt er. Sechs solcher Züge mit jeweils drei Waggons wurden unter der Vorgängerregierung gekauft. Ob die auf der Strecke zwischen Palma und Manacor zum Einsatz kommen werden, ist ohnehin fraglich. Der Stadtrat der Gemeinde Manacor hat vor den Wahlen gegen eine oberirdische Trasse für den Niederflurzug durch das Zentrum gestimmt. Eine alternative Strecke würde das Projekt wiederum verteuern. *(Anmerkung Site-Admin - Die Züge sollen nicht zwischen Palma und Manacor zum Einsatz kommen, sondern zwischen Manacor und Artà. Für die anderen Strecken wurden Fahrzeuge bei CAF beschafft, die neue Baureihe 81. Hier sollte etwas besser recheriert werden. -)*

Während die politischen und finanziellen Abwägungen das Projekt in der Schwebe halten, geht den Gegnern die Luft aus. „Ursprünglich waren wir mal 200 Mitglieder, von denen etwa 20 aktiv waren, jetzt haben wir noch sechs oder sieben aktive Mitglieder“, sagt Hans Joachim Keiter. Der Grund ist einfach. Die meisten haben die Entschädigung von 7,50 Euro pro enteigneter Landfläche angenommen. Diese Option kam für Keiter nie in Frage. „Unser Herzblut steckt darin.“ Sie bezahlen lieber einen Rechtsanwalt für einige Tausend Euro. *(Anmerkung Site-Admin - na sowas, ob einer auch mal in Stuttgart gewesen ist? Dort gibt es ein viel größeres Fanal, sicher das mag auf der Insel wenig berühren, aber dort werden Milliarden für einen zweifelhaften Bahnhof vergraben. -)*

Im Ministerium, so Verkehrsminister Company, lägen verschiedene Ideen auf dem Tisch. Darunter gibt es sicher auch eine Version für den Weiterbau der Strecke. Eine Alternative zum Zug, ohne dass Minister Gabriel Company sein Gesicht verliert und sein Versprechen brechen muss, den öffentlichen Nahverkehr auf der Insel zu stärken, schwebt dagegen Hans Joachim Keiter vor: „Sie müssen das Buswegenetz und die Strassen ausbauen. Mit der Bahn und ihren fünf Stationen kommt doch keiner in die Küstenorte wie Cala Millor oder Cala d’Or. Aus den Trassen könnte man Via Verdes machen, wunderschöne Wanderwege.“ Bahntrassen als Wanderwege, so etwas gibt es zum Beispiel in der Weltstadt New York, wo man auf der alten Hochbahntrasse den begrüneten „Highwalk“ durch die Stadt angelegt hat, der mittlerweile zu den Hauptattraktionen der Stadt gehört. Der hat allerdings nichts gekostet, es ist die Aktion einer Künstlerinitiative. *(Anmerkung Site-Admin - So ein Quatsch, Busnetz ausbauen. Damit steckt man auch nur im Stau und viele Straßen auf der Insel müßten verbreitert werden, ob das weniger Land benötigt? Und wenn das dann vor der eigenen Finca-Tür ist, hört auch da der Spass auf! Mit einer Bahnstrecke, die es hier ja schon einmal gegeben hat, fährt man dagegen in die Zukunft. Ein vernünftiger Zubringerverkehr wie er auch zu den anderen Linien angeboten wird ist hier die deutlich bessere Alternative. Man nehme Muro, das liegt relativ weit vom Bahnhof weg, trotzdem ist die Nutzung des Zuges enorm. Gleiches wird auf der Strecke nach Artà ebenfalls zu erwarten sein, man muß es nur wollen! Vielleicht wird es eines Tages möglich sein, als Urlauber komplett auf ein Auto zu verzichten, auch und gerade wegen des Ausbaus des Bahnnetzes. -)*

***Fazit:** Es gibt Menschen, die werden erst zufrieden sein, wenn kein Zug mehr rollt. Anstatt froh zu sein, das gerade auf einer Insel viel getan wird, um den Individualverkehr in eine andere Bahn zu lenken, wird hier mit Fingern auf eine Entwicklung gezeigt, die man positiver gar nicht bewerten könnte. Sicher laufen bei solchen Projekten auch einmal Dinge aus dem Ruder, steigt oft sogar die Bausumme über die Veranschlagte hinaus. Aber muß sich hier nicht gerade die wieder an die Regierung gelangte Partei an die eigene Nase fassen? Gibt es da nicht eine Metro, deren Sinn und Kosten als viel Zweifelhafter einzustufen sind? Darüber spricht im Jahr 2011 keiner mehr. Wohl auch, weil sich die Fahrgastzahlen inzwischen auf einem recht ordentlichen Niveau stabilisiert haben. War es nicht so, das genau diese Metro unbedingt noch vor den vorhergehenden Wahlen fertig sein mußte, mit allen ihren unsäglichen Folgen? Und ich wage hier noch eine Prognose, es wird unter dieser Regierung wieder Bestrebungen geben, das U-Bahnnetz auszubauen, koste es was es wolle.*

In der gleichen Ausgabe erschien noch die folgende Meinungsäußerung, die ich Ihnen nun auch nicht vorenthalten möchte:

Quelle: Mallorca Magazin, Nr. 27/2011, 7. – 13. Juli 2011

Meinung

Der Zug ins Nirgendwo

Züge, die nicht überall fahren können, Unterführungen, durch die kein erwachsener Mensch aufrecht gehen kann, eine Bahn, die eigentlich keiner braucht, 190 Millionen Euro für 30 Kilometer Bimmelbahn. Man kann es manchmal nicht glauben, wie sinnlos öffentliche Gelder auf Mallorca verschleudert werden. Der Flurschaden, der beim Bau der Bahnstrecke von Manacor nach Artà schon jetzt in jeder Beziehung entstanden ist, kann kaum noch behoben werden. Wenn die PP-Landesregierung noch aus dieser Sackgasse herausfindet, hätte sie schon jetzt einer der größten Bewährungsproben der Legislaturperiode bestanden. (zap)

Unsachlicher geht es nun wirklich nicht "Zitat: eine Bahn die eigentlich keiner braucht". Wenn ich hier zwischen den Zeilen lese, ist es wohl doch besser, man pflastert diese schöne Insel mit noch mehr Autobahnen zu. Wenn diese gebaut werden, schreit kaum einer herum "Wie das hier aussieht", "Flurschaden". Von der Breite der dafür notwendigen Trassen ganz zu schweigen.

In diesem Sinne hoffe ich auf die Vernunft. Die Zeit wird dann mit Sicherheit zeigen, das die Vollendung des Wiederaufbaus die einzig richtige Entscheidung war. Schließlich führt die Strecke in eine Region mit einer Menge an Reisendenpotential. Und einzig eine Eisenbahn ist in der Lage, auf einen Schlag größere Massen an Menschen zu bewegen. Und bequem ist es dazu auch noch.