

ZIVILSCHUTZ

Bunker für die Bahn

Das Bundesverkehrsministerium sorgt sich um die Sicherheit der Bahn bei terroristischen Anschlägen und Naturkatastrophen. Um den Zugverkehr in solchen Fällen aufrechterhalten zu können, soll die Deutsche Bahn 40 unterirdische Krisenleitstellen einrichten. Dafür müssen 37 Schutzräume, Relikte des Kalten Kriegs, mit moderner Kommunikations- und Sicherheitstechnik aufgerüstet werden. In Dresden, Leipzig und Berlin soll die Bahn neue Bunker bauen. Die Krisenleitstellen sollen so massiv sein, dass sie auch noch arbeitsfähig sind, wenn der darüberliegende Bahnhof zerstört ist. 100 000 Euro veranschlagt das Ministerium für die Aufrüstung jedes bestehenden Bunkers, die Kosten für die Neubauten sind in einer Ministeriumsvorlage für den Haushaltsausschuss des Bundestags noch nicht beziffert. Das Vorhaben ist zwischen Bundesregierung und Parlament umstritten. Schließlich bekommt die Deutsche Bahn aus dem Bundeshaushalt für Zivilschutzmaßnahmen je-



VANKANN / ZEITENSPIEGEL / VISUM

Bunker unter Stuttgarter Hauptbahnhof

des Jahr rund sechs Millionen Euro, weitere vier Millionen Euro für den Umbau der Bunker wollten die Haushalter nicht bewilligen. Im Mai hatte der Rechnungsprüfungsausschuss die Mittel für Krisenleitstellen der Bahn gesperrt. Das Verkehrsministerium dringt nun auf eine Freigabe wegen der „gestiegenen Gefährdung von Bahnanlagen“ durch linke Autonome, islamistische Terroristen und den Klimawandel. Beim „Hochwasser in Pakistan“ seien, so heißt es in dem Ministeriumspapier zur Begründung, „über 180 Brücken zerstört worden“. Für Gesine Löttsch von der Linken Bundestagsfraktion eine gewagte Begründung: Statt neue Bunker zu bauen, wäre es „viel dringlicher, eine ‚Krisenleitstelle‘ im Stuttgarter Hauptbahnhof einzurichten“.



JOERG BOETHLING / AGENDA

Abiturientin im Freiwilligen Ökologischen Jahr auf Sansibar

FREIWILLIGENDIENSTE

Abenteuer auf Staatskosten

Familienministerin Kristina Schröder (CDU) kommt mit der Neuordnung von Freiwilligendiensten nicht voran. Statt die diversen Programme der Bundesregierung wie vorgesehen zu vereinheitlichen, startet Schröder Anfang Januar erst mal ein weiteres Angebot: Der „Internationale Jugendfreiwilligendienst“ soll jährlich 1200 jungen Deutschen Erfahrungen im Ausland ermöglichen. Vergleichbare Programme existieren unter den Namen „weltwärts“ und „kulturweit“ bereits im Entwicklungsministerium von Dirk Niebel und im Auswärtigen Amt von Guido Westerwelle (beide FDP). Hinzu kommen weitere Auslandsangebote wie das Freiwillige Soziale Jahr. Um endlich einheitliche Regeln zu schaffen, hatten die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag eigens ein „Freiwilligendienststatusgesetz“ vereinbart – doch

im federführenden Familienministerium gibt es bislang nicht einmal einen Referentenentwurf. Eine Bündelung aller Zuständigkeiten bei Schröder lehnen die Ressorts von Westerwelle und Niebel ohnehin ab. „Die Ministerien arbeiten bei der Einrichtung von Freiwilligendiensten völlig nebeneinander“, kritisiert der jugendpolitische Sprecher der grünen Bundestagsfraktion Kai Gehring. Jugendliche Rückkehrer berichten von ungeeigneten Einsatzstellen, etwa wenn Schulabgänger unvorbereitet Vergewaltigungsopfer im Ausland betreuen sollten. Umgekehrt sprechen professionelle Entwicklungshelfer von einer Art staatlich finanziertem Abenteuerurlaub. Den Nutzen der meist einjährigen Auslandsdienste will das Niebel-Ministerium für seinen Bereich bis nächsten Sommer evaluieren.

INFRASTRUKTUR

Klageweg einschränken

Eine grundlegende Veränderung der Verfahren bei Großprojekten fordert Andreas Pinkwart, stellvertretender Bundesvorsitzender der FDP. Die Politik müsse auf die anhaltenden Proteste gegen Stuttgart 21 reagieren. Die Planungsverfahren müssten gestrafft und obligatorische Volksentscheide bei großen Bauprojekten eingeführt wer-

den. Die Entscheidung sei dann „bindend für Politik und Bürger“. Das bedeute auch, dass die bisherigen Klagewege eingeschränkt werden müssten, um die Verfahrensdauer zu begrenzen. Pinkwart verspricht sich davon eine größere Akzeptanz, wenn sich die Bürger noch an ihren Entscheidern erinnern könnten. Heute sei es oft so, dass in der Vorgängergeneration etwas beschlossen werde und auch die nächste Generation mit der Umsetzung leben müsse – oder eben auf die Straße gehe.