

*lunapark*²¹*extra*

zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

Herbst 2022

Klima-Bahn **statt Beton-Bahn**

Ein zweites
Stuttgart 21

- 04 **Zur Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“: enge Zusammenarbeit der Bahn-Initiativen**
Andreas Müller-Goldenstedt
- 07 **Der Klimanotstand, das Versagen von Politik und Bahn und die Notwendigkeit einer Klimabahn**
Winfried Wolf
- 14 **Die Klimabahn und Lobbystrukturen im Verkehrssektor**
Hermann Knoflacher
- 20 **Angesichts der Klimakatastrophe: Es ist allerhöchste Eisenbahn**
Helge Peukert
- 25 **Takt vor Tempo – Bahn an sich ist noch keine Klimabahn**
Hendrik Auhagen
- 27 **Podiumsdiskussion vom 14. Mai 2022: Sauerborn – Treuner – Peukert – Wolf**
Klimabahn – Betonbahn: Welche Ideen, welche Schwerpunkte
- 31 **Deutschland-Takt: Noch mehr Tunnel und Beton oder „Klimabahn nach Maß“?**
Wolfgang Hesse
- 33 **Ein Handlungsleitfaden für eine erfolglose Bahn**
Holger Busche
- 36 **DAS TROJANISCHE PFERD – Stuttgart 21 – Der Film**
Klaus Gietinger
- 38 **Stuttgart 21 ist überall: sechs Bahninitiativen, die mit uns gegen die „Betonbahn“ kämpfen**
Martin Poguntke
- 41 **100 Jahre Bonatzbau – 100 Jahre Kopfbahnhof Stuttgart**
Hans-Jörg Jäkel
- 42 **Stuttgart 21 – ein unanständiger, politischer Betrug**
Edzard Reuter

autoren

Hendrik Auhagen 1983-87 Mitglied der ersten Grünen Bundestagsfraktion und 2004 Mitgründer des Bündnisses „Bahn für Alle“, das den Börsengang in die Finanzkrise hinein verzögert und dadurch verhindert hat.

Holger Busche Als promovierter Geophysiker u.a. aktiv bei PRO BAHN und VCD ein. Sein Hauptwerk „Der letzte Fahrplanwechsel“ der „PRO BAHN Konzepte“ (1994-2000) ist Grundlage des Fahrplans von fünf Bahnlinien in Schleswig-Holstein. 2015 schob er den Wettbewerb um den Zielfahrplan Kiel - Lübeck an. Bereits 1998 veröffentlichte er die erste Berechnung zu wasserstoffgetriebenen Zügen und organisierte 2014 und 2019 die International Hydrail Conference in Norddeutschland. Er fährt zumeist mit dem Umweltverbund.

impressum

Das Heft zur „KlimaBahn“ erscheint als Sonderheft der Zeitschrift Lunapark21. Siehe: www.lunapark21.net. Als Redaktion aktiv war die Gruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), die auch maßgeblich die Konferenz in Stuttgart am 14./15. Mai 2022 organisierte. Verantwortlich: Dr. Winfried Wolf. Bestellungen an: abo@lunapark.net. Post: Winfried Wolf · Fultonstr. 7 · 14482 Potsdam. Spenden bitte an: BFS e.V., IBAN DE04 1605 0000 3527 0018 66.

Klaus Gietinger Er lebt in Saarbrücken. Er ist Sozialwissenschaftler, Drehbuchautor, Filmregisseur, Verkehrsexperte und Buchautor. Er ist aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn.

Wolfgang Hesse Er ist Prof. Dr., war bis 2008 Hochschullehrer für Informatik an der Universität Marburg. Er lebt in München und ist Spezialist für Fahrplanfragen und Mitglied der Initiative „Deutschland-Takt“ sowie der Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn. Er publizierte mehrere wissenschaftliche Beiträge zum Thema Deutschland-Takt.

Hans-Jörg Jäkel Er ist Dr.-Ing., lebt in Stuttgart, ist aktiv bei den Ingenieuren gegen Stuttgart 21 und war wiederholt Redner auf Montagsdemonstrationen gegen S21.

Andreas Müller-Goldenstedt Er lebt in Hamburg-Altona und ist Vorstandsmitglied der Initiative Prellbock Altona e.V., einem anerkannten Umweltverband. Darüber hinaus ist er Mitglied im VCD (VCD Nord), bei PRO BAHN und bei Bürgerbahn statt Börsenbahn. Siehe: www.prellbock-altona.de

Helge Peukert Er ist Dr. Dr., Prof. an der Forschungsstelle Plurale Ökonomik in Siegen. Neben Ansätzen der heterodoxen Ökonomie, der Wissenschaftstheorie und der Ökonomie des öffentlichen Sektors befasst er sich mit den Finanzmärkten und den Grenzen des Wachstums. In „Die große Finanzmarkt- und Staats-

Liebe Leserin, lieber Leser,
am Wochenende, 14. und 15. Mai 2022, fand in Stuttgart eine Konferenz zum Thema „Klimabahn“ statt. Ort war das DGB-Haus, dort der große Saal, der tatsächlich auch weitgehend gefüllt werden konnte. Die Auswahl des Themas und die Stadt sind zu erklären. Zu Letzterem: Stuttgart 21 ist mit einem Umfang von mehr als 10 Milliarden Euro weiterhin das größte Infrastrukturprojekt in Deutschland überhaupt – und zugleich dasjenige, das den Bahnverkehr am deutlichsten schwächt. In weiten Teilen des Landes geht – vor allem aufgrund des medialen Boykotts – die Mär um, Stuttgart 21 sei längst gebaut. Oder eben so gut wie fertiggestellt. Das ist nicht der Fall. Aktuell behauptet der Konzern Deutsche Bahn AG, eine Inbetriebnahme erfolge Ende 2025. Realistisch dürfte 2028 sein. Wobei es längst neue „Ergänzungsbauten“ gibt, die auch seitens der baden-württembergischen Landesregierung als notwendig erachtet werden, und deren Fertigstellung frühestens 2035 vorstellbar ist. Vor allem gilt – und das wird bundesweit viel zu wenig beachtet: Es gibt weiter einen lebendigen Widerstand gegen Stuttgart 21. Mit Demonstrationen seit zwölf Jahren an jedem Montag. Am 26. September 2022 gab es die 630. Montagsdemo. Und es gibt die Mahnwache gegenüber dem Stuttgarter Hauptbahnhof, die dort ebenfalls seit zwölf Jahren präsent ist. Über den Stand bei S21 und den Widerstand gegen das Monstrum S21 wird in diesem Heft berichtet.
Der neue Stuttgart21-Film von Klaus Gietinger, dessen Premiere einen Höhepunkt auf der Konferenz darstellte, wird

in besonderer Weise die Absurdität des Projekts und die Lebendigkeit des Widerstands zum Ausdruck bringen. Zum Thema der Konferenz: Bahn an sich sei gut – so lautet vielfach die Grundaussage, auch im Lager von Klimafachleuten. Wir sind da ganz anderer Meinung. Eine Betonbahn, eine Bahn mit Höchstgeschwindigkeit, mit vielen Tunnelbauten und mit noch mehr Brückenbauwerken – das ist keine Klimabahn. Das sehen nicht nur diejenigen so, die in Stuttgart den beschriebenen Widerstand leisten. Das sehen im Land inzwischen mehr als zwei Dutzend Bahn-Initiativen, von denen eine größere Zahl auf der Konferenz in Stuttgart vertreten war. Und über die in diesem Heft ebenfalls berichtet wird.

Lunapark21 – (die) Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie – hat seit Gründung 2008 mehr als ein Dutzend Sonderhefte zum Thema Verkehr im Allgemeinen und Bahn im Besonderen herausgebracht. Wir sehen uns in einer entsprechenden – guten – Tradition, wenn wir hier ein neues Heft zu dem Thema vorstellen. Wir wollen damit auch aktiv dazu beitragen, dass der Widerstand gegen die vielfältigen Betonbahn-Projekte, die es hierzulande gibt (in München, in der Region Rosenheim, in Frankfurt am Main, in Hannover und Bielefeld, in Hamburg-Altona, auf Fehmarn, in Lindau – um nur einige zu nennen), weiter entwickelt und koordiniert wird. Und dass die enormen klimafreundlichen Potenzen, die im Schienenverkehr stecken, nicht mehr durch solche zerstörerischen Projekte in ihr Gegenteil verkehrt, dass diese Potenzen vielmehr in Gänze zur Geltung gebracht werden.
Winfried Wolf

schuldenkrise“ (5. Aufl. 2013) und „Das Moneyfest“ (3. Aufl. 2017) hat er die Finanzkrise untersucht. In „Mikroökonomische Lehrbücher“ und „Makroökonomische Lehrbücher“ (2018) hat er die vorherrschenden Lehrbücher der VWL analysiert. Seine letzten Bücher sind „Klimaneutralität jetzt!“ (2021) und „Klimaneutralität jetzt! Update 2022“ (2022). Er ist u.a. Mitglied von Scientist Rebellion und tritt häufiger in der Öffentlichkeit als gesellschaftskritischer Sozialwissenschaftler auf.

Martin Poguntke Er ist Diplompädagoge und Theologe und einer der Sprecher des „Aktionsbündnisses gegen S21“. Er war Tagungsleiter der „Klimabahn-Konferenz“ und lebt in Stuttgart, der Stadt mit dem Klima-, Stadt- und Bahnverkehr- zerstörerischsten Projekt Deutschlands.“ Er war 30 Jahre lang Mitglied bei den Grünen und ist wegen deren Mittragen von S21 dort ausgestiegen.

Hermann Knoflacher Er studierte Bauwesen, Mathematik und Geodäsie. Er war Universitätsprofessor seit 1974 und bis 2007 in Wien. Bau- und Planungspraxis seit 1954 bis heute, zahlreiche Veröffentlichungen in Fachzeitschriften, mehrere Lehr- und Fachbücher, vor allem zum Paradigmenwechsel im Verkehrswesen. Präsident der Club of Vienna, Mitgliedschaft in zahlreichen nationalen und internationalen Fachgremien.

Edzard Reuter Er lebt in Stuttgart. Er war von 1987 bis 1995 Vorstandsvorsitzender der Daimler-Benz AG. Er wollte aus dem Automobilunternehmen einen „integrierten Technologiekonzern“ machen. Als prominentes Mitglied der Stuttgarter Stadtgesellschaft sprach er sich wiederholt gegen Stuttgart 21 aus – so auch auf der 514. Montagsdemo vom 25. Mai 2020.

Werner Sauerborn Er ist von Anbeginn an aktiv in der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21, seit 2010 Mitglied im Aktionsbündnis gegen S 21 und dort seit 2015 in der Rolle des Geschäftsführers. Zuvor war er Vorstandsssekretär bei Verdi Baden-Württemberg.

Gero Treuner Er ist Mitglied des Landesvorstandes des VCD und auch im VCD-Kreisvorstand Stuttgart, IT-ler und Experte beim VCD für Bahninfrastruktur. Der VCD Stuttgart ist aktiv im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21.

Winfried Wolf Er ist Chefredakteur von Lunapark21. Seit Mitte der 1980er Jahre („Eisenbahn und Autowahn“) Veröffentlichungen zu den Themen Verkehr, Bahn, Autoindustrie. Zuletzt „Abgefahren, warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen (mit B. Knierim; 2019), Verkehrswende. Ein Manifest (mit C. Waßmuth; 2020), Mit dem Elektroauto in die Sackgasse (3. Auflage, 2020) und Tempowahn (2021).

Klima Bahn Konferenz

Bahn-Misere erfordert enge Zusammenarbeit der Bahn-Initiativen
Bericht zur Stuttgarter Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“



Andreas Müller-Goldenstedt

Die ersten Ideen für eine „Klimabahn-Konferenz“ gab es bereits im November 2021, damals noch im Rahmen des Bündnisses „Bahn für Alle“. Ursprünglich war daran gedacht, eine solche Konferenz mit der 600. Montags-Demo gegen Stuttgart 21 zu verbinden. Daraus wurde dann nichts – weil diese „Nr. 600“ bereits im Februar war und die Vorbereitungen für die Konferenz sich viel länger hingen.

Parallel zu den Diskussionen über eine solche Konferenz kam es zu Versuchen, die Arbeit verschiedener bestehender „Pro-Schiene“-Bürgerinitiativen zu vernetzen. Ausgangspunkt war da zunächst einerseits der Süden der Republik. Daraus erwuchs, nach zahlreichen „Zoom“-Treffen, das Bündnis ABBD – Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland. Es wurde offiziell im März 2022 gegründet. Inzwischen gibt es eine Website und gemeinsame Ziele und Vorhaben. Und es gab, vom Norden – von Prellbock Altona – ausgehend – erste engere Kontakte zum Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21. So nahm der Gedanke einer Klimabahn-Konferenz im Januar 2022 konkrete Umriss an.

Es gab ein Vorbereitungsteam. In diesem waren unter

anderem aktiv: Mitglieder aus dem Stuttgarter S21 Bündnis, von Prellbock Altona, aus der BI-Gruppe gegen die Fehmarn-Belt Querung und zahlreiche einzelne Bahnexperten, vor allem aus der Gruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn – BsB.

Anfang 2022 zeichnete sich ab, dass eine Mehrheit im Bündnis „Bahn für Alle“ das Projekt „Klimakonferenz“ nicht mittragen wollte. Die dagegen vorgetragenen Gründe waren vage („Konferenzen haben keine Wirkung“ etc.). Diese Mehrheit beschloss auch, die Zusammenarbeit mit dem Autor und Regisseur Klaus Gietinger zu beenden. Dieser hatte – damals noch im Rahmen von „Bahn für Alle“ – im Sommer 2021 einen ersten Klima-Bahn-Film gedreht, hier zum Thema S-Bahn Berlin („Eine S-Bahn für alle“). Geplant war von vornherein, dass Klaus eine Reihe solcher KlimaBahn-Filme mit jeweils regionalem Schwerpunkt erstellt. Daraus soll am Ende ein neuer Film zur Situation der Bahn heute und zur Alternative einer Klimabahn entstehen. Die Initiator*Innen für die Stuttgarter Klimabahnkonferenz baten Klaus Gietinger von vornherein, für diese Tagung den zweiten Klimabahnfilm zu erstellen, dann mit Schwerpunkt Stuttgart 21. Das erschien (und war!) enorm ehrgeizig: In fünf Monaten diesen zweiten Klimabahnfilm fertig zu drehen und ihn in Stuttgart als Premiere vorzuführen. Und es hat geklappt (siehe Bericht in diesem Heft).

Nach dem Ausstieg von „Bahn für Alle“ waren im Konferenz-Team die Monate Januar bis März 2022 geprägt von:

- vielen Ideen für die Inhalte der Tagung
- einer am Ende guten Terminfindung
- mit Diskussionen zu den Fragen: Wer soll kommen? Wer wird was vortragen?
- Wie wird die Konferenz ablaufen? Und: Wie finanzieren wir diese Konferenz?

Und schließlich stellte sich, nach dem Ausscheiden von „Bahn für Alle“, die Frage: Wer trägt die Konferenz?

All diese und weitere Fragen haben wir dann in diesem Vorbereitungs-Komitee gemeinsam erörtert. Dabei gab es keine Konferenzprofis. Alle Vorbereitungen wurden komplett ehrenamtlich durchgeführt.

Und es gab zwei wichtige Aktivitäten im Vorfeld der Konferenz:

Ein erstes Highlight war die Vorstellung des neuen, 88 Seiten umfassenden „Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn“. Es ist der vierzehnte in Folge. Er wurde am 30. März 2022 auf einer Pressekonferenz in Berlin vorgestellt, unter dem Schirm der GDL und in deren Berliner Räumlichkeiten. Er ist weiterhin abrufbar auf den Webseiten von Prellbock-Altona und Klimabahn (siehe unten).

Tags darauf, am 1. April 2022, gab es eine „KlimaBahn-Zeitung“ in Form einer vierseitigen Beilage in der taz. In dieser wurde bereits für die Klimabahn-Konferenz Mitte Mai geworben.

Das Thema der Konferenz am 14. und 15. Mai 2022 war

in starkem Maß von der aktuellen Misere der Bahn einerseits und den Aktivitäten der verschiedenen Bahn-Initiativen andererseits geprägt. Der Konferenz-Titel „Klimabahn statt Betonbahn“ war so schnell gefunden. Aber auch andere Themen wollten wir behandeln:

- der Deutschlandtakt und seine Folgen.
- die grundsätzliche Fahrplanorientierung „Takt vor Tempo“
- die kritische Bilanz der Großprojekte Stuttgart 21, Verlegung des jetzigen Kopfbahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich, die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover-Rosenheim, der geplante Fernbahntunnel Frankfurt und die Schienen-Fehmarn-Belt Querung.

Und nicht zuletzt sollten die mehr als 150.000 Bahnbeschäftigten Thema sein. Das wurde auch dadurch zum Ausdruck gebracht, dass wir als Veranstaltungsort das DGB-Haus in Stuttgart anmieten konnten und dass dann die Konferenz auch mit einem Beitrag der DGB-Regionalverantwortlichen eröffnet wurde. Dazu passte ausgezeichnet, dass am ersten Konferenztag ein Vertreter der GDL zu Wort kam.

Lange Diskussionen gab es zur Frage, ob wir offizielle Vertreter*Innen des Bahnvorstands und solche aus der Verkehrspolitik einladen sollen. Schließlich befand sich zu diesem Zeitpunkt der damalige DB-Vorstand unter Richard Lutz in einer Umbruchphase: Infrastruktur Vorstand Roland Pofalla und der Aufsichtsratsvorsitzende Odenwald hatten gerade ihre Jobs hingeschmissen; ein neuer Bundesverkehrsminister hatte sein Amt angetreten. Zur Podiumsdiskussion eingeladen wurde dann der neue Bahnbeauftragte Michael Theurer, auch weil er aus der Region, aus Horb/Neckar, stammt und dort lange Zeit OB war. Wir erhielten eine Absage.

Die Konferenz hatte am ersten Tag die beiden Highlights: Zum Auftakt eine Kundgebung vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof und am Abend die Premiere des neuen und zweiten Klimabahnfilms „Stuttgart 21 – Das trojanische Pferd“ von Klaus Gietinger. Klaus hatte buchstäblich in der Nacht zum 14. Mai die letzten Schnitarbeiten an der Rohfassung des Films gemacht. Die Kundgebung war eher mäßig besucht; dazu mag das Timing (Samstag, 13 Uhr) beigetragen haben. Auf der Konferenz selbst zählten wir im Schnitt deutlich mehr als 100 Gäste, insgesamt wurde sie wohl von rund 200 Leuten frequentiert. Mit dieser Besucherzahl waren wir zufrieden. Die Referate und Diskussionen des ersten Konferenztags sind in dieser Publikation alle wiedergegeben. Am zweiten Tag standen die Arbeitsgruppen im Mittelpunkt. Die Diskussionen waren bestimmt von der Schlussfrage: „Wie weiter?“ „Was brauchen wir in den nächsten Monaten in Deutschland an Impulsen für eine starke und gute und klimagerechte Schiene?“ Ein Ereignis schob sich schnell in den Vordergrund: Das im Mai bereits beschlossene, sensationelle bundesweite 9-Euro-Ticket für alle Regionalbahnfahrten



- **Prellbock Altona e.V.** www.prellbock-altona.de
- **ABBD** www.abbd.info
- **Bündnis gegen S21** www.kopfbahnhof-21.de
- **Klimabahninitiative** www.klimabahninitiative.de
- **Eine S-Bahn für alle** / Berlin www.youtube.com/watch?v=A-cpaDsHAQw
- **Alternativer Geschäftsbericht 2021** einsehbar und herunterzuladen <http://prellbock-altona.de/?s=alternativer+Gesch%C3%A4ftsbericht>
- **Pressekonferenz am 30.03.2022** zum alternativen GF-Bericht <https://www.youtube.com/watch?v=-px6CHLZZB4>
- **Pressekonferenz mit der GDL in München am 26.06.2022** zum Bahnunglück Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen <http://prellbock-altona.de/?s=bahnungl%C3%BCck>
- **Nachtzüge – Back on track** <https://back-on-track.eu/de/>



Die Bahn-Misere als Teil des Klimanotstands und die Notwendigkeit einer Klimabahn

Zwölf Ebenen des Versagens von Politik und Bahn – Zwölf Ebenen der Konkretion der Klimabahn

7

Winfried Wolf

Vorab: Wir gehen davon aus, dass die verschiedenen Formen von Schienenverkehr (mit Tram, S-Bahn und Eisenbahn) unter den motorisierten Verkehrsarten am ehesten den Anforderungen einer klimagerechten Verkehrspolitik gerecht werden. Das heißt, dass diese Schienenverkehre mit relativ wenigen CO₂-Emissionen verbunden sind. Davon unbenommen ist:

- Der beste Verkehr ist derjenige, der nicht stattfindet; der vermieden wird. Vermiedener oder deutlich reduzierter Verkehr bedeuten, dass damit CO₂-Emissionen direkt reduziert werden.
- Die zweitbesten Verkehrsarten sind die nichtmotorisierten: Zufußgehen und Radfahren. Damit sind so gut wie keine CO₂-Emissionen verbunden.
- Ideal ist sodann bike & ride; die Verbindung von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Jenseits allen Engagements für die Schiene treten wir also für eine umfassende und grundsätzliche Verkehrs- und Mobilitätswende ein, die auch eine entsprechende „Strukturpolitik der kurzen Wege“ erfordert.

Nach dieser notwendigen Vorrede konkret zu den zwölf Ebenen einer KlimaBahn.

Ebene 1

Netzausbau und Kapazitätsaufbau.

Als im Dezember 1993 der Bundestag die Bahnreform beschloss, wurde in die Verfassung ein Artikel aufgenommen, wonach der Bund „Erhalt und Ausbau des Schienennetzes“ zu gewährleisten habe.¹ Ein „Abbau“ von Infrastruktur ist mit dieser Formulierung im Grundgesetz-Artikel ausgeschlossen. Doch just dies findet – in gewissem Sinn in verfassungswidriger Weise – statt: der fortgesetzte Abbau des Schienennetzes. Und zwar Jahr für Jahr.

- Die Betriebslänge des Schienennetzes wurde seit 1994 und bis 31. Dezember 2021 um 19 Prozent reduziert.
- Die Gleislänge wurde im selben Zeitraum um 21 Prozent gekappt.
- Die Zahl der Weichen und Kreuzungen wurde mehr als halbiert.
- Die Zahl der Gleisanschlüsse (Industriegleise) wurde um mehr als 80 Prozent (auf weniger als ein Fünftel) reduziert.

Selbst im Jahr 2021 wurden 41 Kilometer an Gleisen abgebaut.² Weitere 182 Weichen wurden in diesem Jahr aus dem Netz entfernt – in jeder Woche mehr als drei.

Die Zahl der Gleisanschlüsse wurde nochmals um zwölf gekappt – in jedem Monat einer.

Damit wurde das Schienennetz, das vor allem in Westdeutschland bereits seit den 1960er Jahren und bis 1994 deutlich reduziert wurde, seit der Bahnreform nochmals dramatisch gekappt – in den neuen Bundesländern stärker als im alten Bundesgebiet.

KlimaBahn heißt: Die Wiederherstellung einer Flächenbahn – unter anderem durch die Reaktivierung von mehr als hundert zuvor stillgelegte Strecken.³ Ziel soll ein Eisenbahnnetz sein, wie es dies nach dem Zweiten Weltkrieg und bis Mitte der 1950er Jahre noch gab. Das sind 10.000 km mehr bei der Betriebslänge. Als kurzfristiges Ziel (bis ca. 2035) sollte die Wiederherstellung des Zustandes von vor der Bahnreform vorgegeben werden, was ein Plus von 7500 Kilometern ausmacht: ein Gesamtnetz mit 41.300 km Betriebslänge anstelle von aktuell 33.401 Kilometern.

2. Ebene

Hundert Prozent Ökostrom. Hundert Prozent Elektrifizierung des Netzes. Ende der Dieseltraktion.

Die Anforderung einer Elektrifizierung des Netzes besteht seit Jahrzehnten. Die Schweiz hat dies bereits 1960 realisiert. Die österreichische Regierung beschloss 2021, bis 2030 das gesamte Schienennetz zu elektrifizieren. Mehrere EU-Länder haben einen deutlich höheren Elektrifizierungsgrad als Deutschland. Die aktuelle Klimakrise hat diese Zielsetzung dringender denn je gemacht.

Doch in der Realität gibt es in Deutschland keinen überzeugenden Plan zur Netzelektrifizierung. Mitte 2022 sind nur 61,1 Prozent des deutschen Schienennetzes elektrifiziert. Wir haben vorgerechnet, dass es beim aktuellen Tempo der Elektrifizierung noch 93 Jahre dauern wird, bis das Netz hierzulande komplett elektrifiziert ist; das heißt, erst im Jahr 2115 würde diesbezüglich Vollzug vermeldet.⁴

Dabei sind die Angaben der Deutschen Bahn durch einen statistischen Trick geschönt. Indem der beschriebene Netzbau vor allem Strecken ohne Oberleitung betraf und teilweise weiter betrifft, stieg der Anteil der elektrifizierten Strecken nur statistisch relativ stetig an. Gemessen am Netz, das es Anfang der 1990er Jahre gab, liegt der Elektrifizierungsgrad nur bei 49,5 Prozent.

KlimaBahn heißt: Notwendig ist ein Masterplan Elektrifizierung 100 Prozent. Das sollte in zwölf Jahren zu schaffen sein.

Ebene 3

Wir benötigen einen engmaschigen, einfachen und transparenten und alle Schienenverkehre vernetzenden Fahrplan; einen Takt-Fahrplan. Dabei verfolgen wir den Grundsatz „Takt vor Tempo“.

Die Realität sieht hier erneut völlig anders aus. Es herrscht eine wilde Mischung aus Hochgeschwindigkeitsstrecken

gepaart mit Tausenden Langsamfahrstellen und Engstellen, ja sogar mit Eingleisigkeit auf hochfrequentierten Strecken. Geht es nach dem Willen und den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums und der Bahn-Oberen, soll es auch in Zukunft in dieser Weise weitergehen. Der wohlklingende Begriff „Deutschlandtakt“ dient dabei als Green Washing einer grundsätzlich problematischen, das Klima belastenden Bahnpolitik. Der größte Teil der Gelder, die in den nächsten 15 Jahren in die Schieneninfrastruktur fließen soll, ist für sündhaft teure, unnötige, wenn nicht zerstörerische Großprojekte mit insgesamt nochmals mehr als 150 Kilometern an neuen Tunnelstrecken vorgesehen.⁵

KlimaBahn heißt: Notwendig ist die Revision der Zielfahrpläne des Projektes Deutschlandtakt. Erforderlich sind Hunderte kleinerer Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen, von Eingleisigkeit, von „Diesellöchern“. Alle Großprojekte müssen auf den Prüfstand; einige von ihnen, so Stuttgart 21, sind zu stoppen. Notwendig ist ein Ausbau des Schienennetzes mit Augenmaß.

Ebene 4

Der Volksmund-Devisen „Pünktlich wie die Eisenbahn“ muss wieder Geltung verschafft werden.

Seit 25 Jahren bemühen sich die Bahn-Oberen⁶ redlich darum, dass der Spruch „Pünktlich wie die Eisenbahn“, der rund 100 Jahre Gültigkeit hatte, als bitterer Sarkasmus empfunden wird. Trotz einer inakzeptabel „großzügigen“ Definition von Pünktlichkeit – nur Züge, die sechs Minuten und mehr verspätet sind, gelten als unpünktlich – liegt die entsprechende Quote fast immer unter 85 Prozent, und oft unter 80 Prozent. Die Entwicklung in jüngerer Zeit ist aufschlussreich: 2019 lag die Pünktlichkeitsquote bei 75,9 Prozent. Im ersten Corona-Jahr 2020 verbesserte sie sich auf 81,8 Prozent. Das veranlasste den Bahnvorstand zu einer Jubelarie, was jedoch angesichts einer Halbierung der Zahl der Reisenden absurd wirkte.⁷ Kaum stieg die Zahl der Fahrgäste im nächsten Jahr leicht an, fiel die Pünktlichkeitsquote 2021 erneut auf 75,1 Prozent. Und als im ersten Vierteljahr 2022 die Fahrgast-Zahlen wieder nahe an die 2019er Ergebnisse herankamen, wurde im Juli 2022 der Negativrekord von 59,9 Prozent Pünktlichkeitsquote erreicht. Dabei hält der Bahnkonzern an dem Kuriosum fest, dass komplett ausgefallene Züge in die Statistik nicht eingehen und damit die Statistik erheblich schönen. In jedem Jahr fallen inzwischen mehr als 100.000 Züge komplett aus; das sind rund 2000 ausgefallene Züge pro Woche oder 275 an jedem Tag.⁸ Hinzu kommen verspätete Züge, die, um erneut auf eine akzeptable Pünktlichkeitsquote zu kommen, die „Pofalla-Wende“ vollziehen und Anfangs- und Endhaltepunkte schlicht ausfallen lassen.⁹

Die Pünktlichkeits-Misere der Deutschen Bahn wird inzwischen „philosophisch“ gerechtfertigt. In einer von der Bundeszentrale für politische Bildung herausgegebenen Zeitschrift wird ernsthaft argumentiert, man möge

„Verspätungsminuten“ nicht mehr „als Hochverrat an den Idealen der Moderne auslegen“ und prüfen, ob man nicht stattdessen „Serviceeinrichtungen im Zug und am Bahnhof Anreize für eine allgemein erhöhte Zeittoleranz im Bahnverkehr schaffen und (damit) den Beschleunigungskreislauf durchbrechen“ könne.¹⁰

In diesem umfangreichen, pseudo-wissenschaftlichen Beitrag wird so getan, als könne eine moderne Eisenbahn aus objektiven Gründen gar nicht pünktlich unterwegs sein. Dabei verkehren die Eisenbahnen in Japan mit einer Pünktlichkeit, die nach Sekunden bemessen ist. In der Schweiz erreicht die Bahn eine Quote von 93 Prozent Pünktlichkeit – bei einer wesentlich engeren Definition von Pünktlichkeit.

Im Übrigen ist es umgekehrt wie im zitierten Artikel behauptet: Unpünktliche Züge erzeugen Stress; sie sind Teil eines Zeitdiktats. Pünktliche Züge hingegen sind die Voraussetzung für entschleunigtes und genussvolles Reisen.

KlimaBahn heißt: Notwendig ist ein glaubwürdiges Programm zur Wiederherstellung der sprichwörtlichen Eisenbahn-Pünktlichkeit.

Ebene 5

Ziel ist eine einheitliche und öffentliche Bahn – und ein europaweiter Bahnverkehr

Seit Ende der 1990er Jahre erleben wir das Gegenteil: eine immer buntere Zusammensetzung des rollenden Materials, vor allem im Schienenpersonennahverkehr mit immer neuen Umlackierungen, einen zunehmend uneinheitlichen Schienenpersonennahverkehr mit einem Flickenteppich bei den Tarifen und Fahrplänen – bei geringer Bereitschaft zur Kooperation. Ausschreibungen mit einem Unterbietungswettbewerb – was immer wieder dazu führt, dass Wettbewerbs-Sieger dann die zugesagte Leistung nicht erbringen können oder dass es an qualifiziertem Personal fehlt. Ernüchternde Pleiten von privaten oder scheinprivaten Betreibern, bei denen die DB oder Landesbahnen – und immer der Steuerzahler – einspringen muss. Siehe die Abellio-Pleiten 2021/22, die rund eine Milliarde Euro an Steuergeld erforderten.

Hier ist nicht der Raum für einen Exkurs zum Thema Wettbewerb auf der Schiene. Auch sei unterstrichen, dass die Regionalisierung und das Auftreten von Bahnbetreibern, die nicht zum DB-Konzern gehören, im Zeitraum 1999-2015 dazu beitrug, dass die Leistung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sich verdoppelte und dass sich das Angebot bei der Fahrplandichte und beim rollenden Material qualitativ verbesserte. Allerdings treten inzwischen auch die Nachteile dieser Fragmentierung auf. In einigen Bundesländern, so in Niedersachsen und in Baden-Württemberg, wird das rollende Material teilweise vom Land vorgehalten beziehungsweise kofinanziert. Das gestattet die Perspektive eines jeweiligen SPNVs mit Landesbahnen, teilweise ergänzt um andere regionale Bahnen in

öffentlichem Eigentum.

KlimaBahn heißt: Vorbild ist und bleibt die Schweiz. Dort existiert ein integriertes System Schiene, das sich zu 95 Prozent in öffentlichem Eigentum befindet und in dem es eine gelungene Kombination von Zentralisierung (SBB) und Bahnen in kantonalem Eigentum gibt. Wie in Deutschland der Weg dorthin aussähe, kann hier nicht entwickelt werden.¹¹

Ebene 6

Einheitliches und transparentes Ticketing und die Einlösung des Systemvorteils, den der Schienenverkehr rund 100 Jahre lang hatte: einfach einsteigen und losfahren. Das heißt: Zugbindung ist dann die Ausnahme.

Seit Jahren erleben wir den Prozess eines immer intransparenteren Ticketsystems mit vielen Billigtickets, die jedoch Zugbindung haben, womit ein Systemvorteil der Schiene aufgegeben wird.

2002/2003 wurde vom damaligen Bahnchef Hartmut Mehdorn und von drei aus dem Lufthansa-Konzern zur DB AG importierten Top-Managern ein neues Bahnpreissystem mit der Bezeichnung PEP etabliert. Zentraler Bestandteil war erklärtermaßen die komplette Abschaffung der seit Anfang der 1990er Jahre bewährten Bahncard (und ihr behaupteter Ersatz durch eine BC25, die aber faktisch eine Art Rabattkarte ist). Die klassische Bahncard – nunmehr als BC50 bezeichnet – wurde erst nach knapp einem Jahr (und als Resultat massiver Proteste) wieder eingeführt – allerdings verbunden mit der krassen Verteuerung von 140 Euro auf nun 200 Euro (in der 2. Klasse). Auf diese Weise wurde die Zahl derjenigen, die über eine BC50 verfügten, bis heute halbiert.¹²

Seither hat sich das Tarifsysteem immer mehr in einer kontraproduktiven Richtung entwickelt. Es gibt eine Mischung von hohen „Flexpreisen“ mit Billig- und Billigstangeboten. Es gibt die hohen Kosten für eine Reservierung (wobei eine Sitzplatzreservierung immer notwendiger wurde). Allgemein gilt das Tarifsysteem als absolut intransparent und willkürlich.

Vergleichbares findet europaweit statt. Während Europa angeblich zusammenwächst, zerfällt die europäische Schienenwelt in immer kleinere Einheiten. Rund 100 Jahre lang, von Ende des 18. Jahrhunderts bis 1990 war es möglich, an einem x-beliebigen Bahnhofsschalter in Europa Tickets für eine europaweite Bahnreise zu erwerben – selbst bei Strecken über viele hundert und manchmal tausend und mehr Bahnkilometer war dies meist ein Ticket. Die enge Kooperation der Staatseisenbahnen – ergänzt um Privatbahnen und um ein fast flächendeckendes Nachtzugsystem – machte das möglich.¹³ Heute scheitern europaweite Bahnreisen oft bereits auf der Ebene der Informationen zu Fahrplänen und Ticketpreisen. Einheitliche und durchgehende Tickets gibt es längst nicht mehr.

Vor allem wurde in Deutschland – und in vielen europä-

ischen Ländern – ein spezifischer, wichtiger Systemvorteil, den es bei der Eisenbahn mehr als einhundert Jahre lang gab, aufgegeben. Dieser Vorteil bestand darin, dass der durchschnittliche Bahnbenutzer mit einem Ticket in einem gewissen Zeitraum mit *jedem* Zug die Reise antreten beziehungsweise die Rückreise vornehmen konnte. Das System einer Zugbindung gab es bis 2002 nicht – es wurde von der Luftfahrt, wo es seine Berechtigung hat, systemwidrig auf die Eisenbahn übertragen. Mobilitätskarten wie die Netzkarte, später BC100, und die BC50, die weitgehend mit Flexpreisen (ohne Zugbindung) kombiniert eingesetzt werden, widersprechen dieser Philosophie.

Im Unterschied zu Deutschland wurde in der Schweiz mit den vorherrschenden Mobilitätskarten „Halbtax“ und „Generalabonnement“ erreicht, dass mehr als ein Drittel aller erwachsenen Bürgerinnen und Bürger über eine dieser beiden Mobilitätskarten verfügt. Damit wurde eine enorm hohe Kundenbindung erreicht. In Österreich wurde am 1. Oktober 2021 das Klimaticket eingeführt – für 3 Euro am Tag oder 1095 Euro im Jahr kann man mit dieser Mobilitätskarte alle öffentlichen Verkehrsmittel in ganz Österreich ohne Aufpreis benutzen.

Klimabahn heißt: Notwendig ist ein Klimaticket Deutschland. Der Erfolg des 9-Euro-Tickets hat hier allerdings die Erwartung geschaffen, dass dies im Preis deutlich niedriger ausfallen sollte als die Pendants in Österreich oder der Schweiz. (Siehe dazu den getrennten Artikel). Ein solches Klimaticket müsste also einerseits subventioniert werden. Es würde sich jedoch andererseits umgehend für die öffentliche Hand rechnen, da es – bei begleitenden Maßnahmen – mit einem Rückgang des motorisierten Straßenverkehrs verbunden sein würde, womit Dutzende Milliarden Euro an direkten Kosten und an externen Kosten im Jahr eingespart werden könnten.

Ebene 7

KlimaBahn meint die Umsetzung der alten Forderung „Güter gehören auf die Schiene“ (und auf das Binnenschiff). KlimaBahn meint auch, dass besonders auf diesem Gebiet Transportvermeidung und ein Zurück zum regionalen Wirtschaften notwendig sind.

Tatsächlich wurde die Vernetzung von Wirtschaft und Schiene seit der Bahnreform systematisch abgebaut. Mehr als 80 Prozent aller Gleisanschlüsse wurden aufgegeben; 1991 gab es noch 13.185 Gleisanschlüsse, 1994 waren es noch 11.742. Ende 2021 waren es noch 2314.

Das deutliche Wachstum des Schienengüterverkehrs seit 1994¹⁴ basiert im Wesentlichen auf einem Wachstum von Ganzzügen und den immer größeren Transportweiten – was eine Folge einer äußerst problematischen, klimafeindlichen Globalisierung und der EU-weiten wirtschaftlichen Vernetzung, damit aber auch eine Folge der Reduktion regionaler Wirtschaftskreisläufe, ist.

Wie verheerend Liberalisierung und Verkehrsverla-

gerung auf die Straße sind, wird am Beispiel der Post deutlich. Aktuell wirbt die Deutsche-Post-Tochter DHL damit, dass man umweltbewusst und klimagerecht dann versenden könne, wenn man die Schiene als Transportform wählt – und dafür eine längere Laufzeit der Sendung in Kauf nimmt. Dabei gab es bis Ende der 1990er Jahre eine ganze Flotte mit grauen Postzügen; fast 100 Prozent der fernlaufenden Brief- und Paketzustellungen fanden auf der Schiene statt. Und „E plus 1“, die Zustellung am ersten Tag nach der Einlieferung, war lange Zeit bundesweit gewährleistet (selbst im wesentlich größeren Deutschen Reich der 1920er Jahre war das Standard). Heute findet der Postverkehr überwiegend auf der Straße und in der Luft statt. Anstelle eines Logistik-Unternehmens gibt es mehr als ein Dutzend – mit entsprechend inflationär gesteigertem Brief-, Päckchen- und Pakettransport.

Klimabahn heißt: Notwendig ist ein flächendeckender Anschluss der großen Unternehmen an die Schiene, insbesondere indem die Zahl der Gleisanschlüsse wieder auf das Niveau von 1994 gebracht wird. Notwendig ist die Entwicklung beziehungsweise die Nutzung von kleineren Containersystemen. Zusammen mit einer deutlichen Transportvermeidung und der Umsetzung der Maxime „Takt vor Tempo“, was den Schienengüterverkehr einschließt, sollte die Verlagerung des größten Teils des Lkw-Verkehrs auf Binnenschiff und Schiene gelingen.

Ebene 8

Bei einer KlimaBahn sind die Bahnhöfe, also die Zugangs- und Ausgangsstellen des Schienennetzes, wieder die Visitenkarten des Systems Schiene und zugleich Visitenkarten für die jeweiligen Städte und Orte. Eine KlimaBahn bedeutet die Wiederherstellung einer hochentwickelten, anspruchsvollen Bahnhofskultur.

Tatsächlich wurde die große Mehrheit der Bahnhöfe in den letzten dreißig Jahren immer mehr abgewertet und abgewirtschaftet; mehr als zwei Drittel von ihnen wurden geschlossen oder an Firmen und Private verkauft, die sie für andere Zwecke nutzen. Um dies zu rechtfertigen, wurde nach Orwell'scher Art von der Deutschen Bahn AG ein neuer Begriff erfunden: der des „Empfangsgebäudes“. Bahnhof steht damit nur noch für einen Haltepunkt der Bahn, für den eine Minimalausstattung ausreichend ist; das „Empfangsgebäude“ dagegen ist für die DB AG und deren für Bahnhöfe zuständige Tochter DB Station & Service eine primär verkehrshistorisch bestimmte Immobilie, für die die moderne Bahn vielfach keinen Verwendungszweck mehr sieht. Richtig ist, dass einige typische Funktionen eines Bahnhofs des vergangenen Jahrhunderts heute eine geringere Bedeutung haben. Andererseits gäbe es noch klassische Funktionen wie Aufenthaltsräume und Wartesäle; doch diese wurden zu 90 Prozent abgeschafft bzw. „stattdessen“ gibt es in großen Bahnhöfen Lounges für wenige Vielfahrer. Und es sind wichtige neue Funktio-

nen wie die Vernetzung der Bahn mit anderen Verkehrsarten oder die notwendige Unterstützung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität hinzugekommen. Doch auch diesen Funktionen wird die „neue Bahn“ nur in wenigen Fällen gerecht.

KlimaBahn heißt: Bahnhöfe müssen wieder elementare Bestandteile des Systems Schiene sein. Notwendig ist ein Programm zur Wiederbelebung einer Bahnhofskultur, in der Service, Mobilitätsvermittlung („Mobilitätszentralen“), Fahrradverleih und gesicherte Fahrrad-Abstellplätze nebst Reparaturservice, Aufenthaltsräume und Restaurants eine wesentliche Rolle spielen.

Ebene 9

KlimaBahn meint: maximaler Respekt vor dem höchsten Gut innerhalb des Systems Schiene: den Beschäftigten im produktiven Bereich.

Tatsächlich findet das Gegenteil statt. Seit Anfang der 1990er Jahre wurde im Bereich Schiene die Zahl der Beschäftigten im produktiven Bereich mehr als halbiert, während die Leistungen erheblich gesteigert wurden. Gleichzeitig kam es im Zuge der fortgesetzten Aufteilung des Bahnkonzerns und der vielen einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem Aufbau und Ausbau des „Overheads“, der Beschäftigten im Verwaltungsbereich und im Management. Schließlich hat die vorletzte CDU/CSU-SPD-Bundesregierung 2015 ein sogenanntes Tarifeinheitengesetz beschlossen, das sich speziell gegen eine kämpferische Bahngewerkschaft, die GDL, richtet, womit die Spaltung unter den Bahnbeschäftigten verstärkt wurde. Erfreulicherweise gibt es im DGB-Bereich mit Verdi, GEW und NGG drei Einzelgewerkschaften, die sich gegen dieses Gesetz wandten und die sich weiterhin gegen dessen Anwendung aussprechen.

Eine KlimaBahn macht den Ausbau der Zahl der Bahnbeschäftigten im produktiven Bereich notwendig. Damit verbunden sein sollte ein Abbau des Wasserkopfes. Erforderlich ist eine optimal wertschätzende Beziehung des Eigentümers gegenüber den Bahnbeschäftigten und den im Bereich Bahn aktiven Gewerkschaften.

Ebene 10

Wo Deutsche Bahn drauf steht, muss Deutsche Bahn drin sein.

Bei Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 wurden mehr als 90 Prozent des Umsatzes innerhalb von Deutschland abgewickelt; mehr als 85 Prozent der Aktivitäten waren Bahnaktivitäten. Mitte 2022 entfallen nur noch rund 50 Prozent des Umsatzes auf das Inland; mehr als 50 Prozent des Umsatzes werden in Nicht-Bahn-Bereichen getätigt. Hier erfolgte 2021 sogar eine deutliche Steigerung: Es gab ein Umsatzplus mit 18 Prozent, das in erheblichem

Umfang verstärkten Aktivitäten in den Bereichen Schifffahrt, Flugverkehr und Logistik zu verdanken war. Im März 2022 wurde vermeldet, dass eine Tochter der Deutschen Bahn AG für „einen zweistelligen Milliardenbetrag“ einen Vertrag mit einer Laufzeit von 25 Jahren unterzeichnete zum Betreiben des Nahverkehrs ... in Toronto, Kanada. Dies findet zu einem Zeitpunkt statt, wo bei der S-Bahn in der deutschen Hauptstadt Berlin, die die Bahn (Reichsbahn bzw. Deutsche Bahn AG) seit mehr als hundert Jahren betreibt, eine Aufspaltung und Teilprivatisierung droht. Und im Juni 2022 meldete die DB AG den Kauf einer Spedition in den USA mit knapp 2000 Lastkraftwagen.

KlimaBahn heißt: Notwendig ist die Konzentration auf das Kerngeschäft – den Schienenverkehr in Deutschland. Die Auslandstöchter der Deutschen Bahn sollten verkauft und der Erlös in eine Sanierung der Infrastruktur gesteckt werden. Das ist auch erforderlich, um in den Führungsebenen des Unternehmens die vorherrschende Mentalität, man sei in erster Linie „Global Player“, zu korrigieren und sich ausschließlich dem Bereich Schiene zu widmen.

Ebene 11

Schaffung der Rahmenbedingungen

Der Schienenverkehr in Deutschland findet seit Jahrzehnten unter Bedingungen statt, bei denen die klimaschädlichen und in Konkurrenz zur Bahn stehenden Verkehrsarten massiv subventioniert werden. Allein das Dienstwagenprivileg, die Diesel-Subventionierung, die Steuerfreiheit für Kerosin, die Entfernungspauschale und die Förderung der Elektro-Pkw summieren sich auf einen Betrag von mehr als 25 Milliarden Euro – pro Jahr. Obgleich wir uns im Klimanotstand befinden und obgleich der Ukraine-Krieg die Notwendigkeit des Ausstiegs aus fossilen Energieträgern unterstreicht, gibt es bei der Ampel-Regierung keinerlei Pläne, diese massive Wettbewerbsverzerrung zuungunsten der Schiene zu beenden. Selbst ein Tempolimit auf Autobahnen, was SPD und Grüne in ihren jeweiligen Wahlprogrammen 2021 noch forderten, ist nicht geplant. Dabei würden allein Geschwindigkeitsbeschränkungen 30-80-120 eine erhebliche Einsparung von fossiler Energie mit sich bringen – und dies kostenfrei und umgehend nach einem entsprechenden Beschluss.

KlimaBahn heißt: Notwendig ist eine Verkehrsmarktordnung, in der jegliche Subventionierung derjenigen Verkehrsarten, die das Klima in besonderer Weise schädigen, beendet und der Schienenverkehr grundsätzlich gefördert wird.

Ebene 12

Menschen machen Verkehrspolitik. Ein überzeugender Schienenverkehr erfordert glaubwürdige Vorbilder
Der Konzern Deutsche Bahn AG ist ein Spiegelbild der Verkehrsorganisation, in der das Auto und das Flugzeug

vorherrschen. Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube, die von 1990 bis 2017 als Bahnchefs fungierten, kamen alle drei vom Daimler-Konzern. Mehdorn holte mehrere Lufthansa-Manager zur Bahn, die dann dort das beschriebene kontraproduktive Tarifsysteem umsetzten. Im Aufsichtsrat der DB AG saßen mehr als zwei Jahrzehnte lang Personen, deren wirtschaftliche Interessen in direkten Gegensatz zur Schiene standen.¹⁵ Hartmut Mehdorn setzte sich noch als Bahnchef für den Erhalt des Berliner Flughafens Tempelhof ein; nach seiner Zeit als Bahnchef ging er zu Air Berlin und danach zum Flughafen BER. Rüdiger Grube ging nach seiner Zeit als Bahnchef zum Tunnelbauer Herrenknecht – dem er vorher, unter anderem mit Stuttgart 21, fette Aufträge zugeschanzt hatte. Ronald Pofalla, bis April Infrastrukturvorstand bei der DB, heuerte nach seinem Abgang umgehend beim Immobilienkonzern Gröner an – wo er wiederum auf die Gröner-Berater Rüdiger Grube und den ehemaligen baden-württembergischen Ministerpräsidenten und Ex-EU-Kommissar Oettinger stößt.

Gröner, Chef des erwähnten Immobilienunternehmens,

erklärte jüngst in einem Interview, man wolle sich der Entwicklung „von 5700 Bahnhöfen“ widmen.¹⁶

KlimaBahn meint: Das Top-Personal muss den Zielen einer Klima- und Bürgerbahn gerecht werden. Jede Interessens-kollision ist zu vermeiden. Der spekulative Umgang mit Bahngelände, der die gesamte 28-jährige Geschichte der Deutschen Bahn AG durchzieht, ist umgehend zu unterbinden. Ein großer Teil der zerstörerischen Großprojekte im Bahnbereich sind von Immobilienspekulation getrieben. Stuttgart 21 ist hier „nur“ das schlimmste dieser Beispiele.

Wer KlimaBahn will, muss Eisenbahn leben und für die Schiene in Wort und vor allem Tat – was heißt: auch bei der eigenen, persönlichen Mobilität – stehen.

In diesem Sinn meint KlimaBahn: Notwendig ist ein Neuanfang bei der Bahn. Es gilt, Schwellennägel mit Köpfchen machen – und klimabahn-initiativ werden.

Anmerkungen:

- Grundgesetz Artikel 87e, Absatz 4 lautet: „Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“ Hervorgehoben vom Autor.
- Korrektweise ist zu ergänzen, dass 2021 die Betriebslänge des Netzes um zwei Kilometer verlängert wurde.
- Andreas Kleber stellte 2014 eine detaillierte Liste des Abbaus von Strecken und des jeweiligen Zustandes derselben zusammen. Siehe Bernhard Knierim / Winfried Wolf, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform, Schmetterling-Verlag, Stuttgart 2014; Anhang.
- Siehe Michael Jung im 14. Alternativen Geschäftsbericht 2021/22, herausgegeben von Bürgerbahn statt Börsenbahn vom 30. März 2022, S.43ff.
- Siehe hierzu im 14. Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2021/22 die Beiträge von Wolfgang Hesse zum Deutschlandtakt (dort Seiten 40ff), Ernst Delle und Werner Sauerborn zu Stuttgart 21 (Seiten 45ff), Michael Jung zu HH-Altona/Diebstich (S.47ff), Klaus Gietinger zum Fernbahntunnel in Frankfurt/Main (S. 50ff) und von Thomas Riedrich zum Brenner-Nordzulauf (S. 54ff).
- Eine Ausnahme bildete der zweite Vorstandsvorsitzende der DB AG. Johannes Ludwig war von 1997 bis 1999 Bahnchef. Er startete ein Programm mit der Zielsetzung der Wiederherstellung einer sehr hohen Pünktlichkeitsquote. Die jeweiligen Ergebnisse mit den Quoten für einzelne Tage und auf einzelnen Strecken wurden auf großen Tafeln in den Hauptbahnhöfen kundgetan. Das brachte ihm im Top-Management keine Freunde, zumal er die Boni an das Erreichen dieser Ziele knüpfte. Ende 1999 wurde er vom Autokanzler Gerhard Schröder in die Wüste geschickt. Der von Rot-Grün neu eingesetzte Bahnchef Hartmut Mehdorn ließ als eine seiner ersten Amtshandlungen die Pünktlichkeits-Tafeln in den großen Bahnhöfen abmontieren. Die nun einsetzende Global-Player-Orientierung und die Absicht, die Bahn an die Börse zu bringen, waren verbunden mit einer neuerlichen Verschlechterung des Pünktlichkeitsniveaus, was wiederum im Wesentlichen der systematischen Unterinvestition bei der Infrastruktur und dem drastischen Abbau der Belegschaft geschuldet war.
- In einer Presserklärung der DB vom 17. Januar 2021 heißt es: „Die Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn (DB) sind so pünktlich wie seit 15 Jahren nicht mehr. Im Jahr 2020 waren 81,8 Prozent aller ICE- und IC/EC-Züge pünktlich unterwegs. Das ist eine Steigerung von 5,9 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr (2019: 75,9 Prozent).“
- 2017 waren es 140.000. Siehe Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion Die Grünen; hier nach: Die Zeit vom 7. Mai 2018.
- Eine detaillierte Untersuchung ergab, dass immer öfter „die Anfangs- und Endhalte bei ICEs“ ausfallen. Das ergibt dann „einen zeitlich verkürzten Zuglauf“ und kann „aus einem verspäteten Zug auf der Rückfahrt wieder einen pünktlichen machen.“

Diese Methode werde bahntern als sogenannte ›Scheuer-‹ oder auch ›Pofallawende‹ bezeichnet nach ihren angeblichen Schöpfern.“ Nach: Eurailpress vom 6. Januar 2020; „DB Pünktlichkeit: Datenexperte findet Verblüffendes zur Pofalla-Wende“, <https://www.eurailpress.de/bahn-manager/detail/news/db-puenktlichkeit-datenexperte-findet-verblueffendes-zur-pofalla-wende.html>

- Robin Kellermann, Warten auf die Bahn – eine Bau und Kulturgeschichte, in: Aus Politik und Gesellschaft – Die Bahn, Beilage der Wochenzeitung „Das Parlament“, herausgegeben von der Bundeszentrale für Politische Bildung, 8-9/2022, 21. Februar 2022.
- Die im Ampel-Koalitionsvertrag vorgeschlagene Veränderung der Struktur des Bahnkonzerns – Zusammenfassung von DB Netz und DB Station und Service bei gleichzeitiger Gemeinwohlorientierung der neuen Gesellschaft und Unterbindung einer Gewinnabfuhr an die Holding, weist grundsätzlich in die richtige Richtung. Der Teufel kann hier allerdings am Ende im Detail stecken. Siehe unten Fußnote 17.
- 2002 gab es 3 Millionen BC50-Inhaber; 2019 waren es noch rund 1,5 Millionen (inzwischen sind es nochmals deutlich weniger, was allerdings weitgehend noch pandemie-bedingt ist). Wie massiv das DB-Management versuchte, die BC50 abzuwerten, sieht man auch daran, dass die BC50 bei vielen Angeboten nicht oder nur in unbedeutendem Maß zur Reduktion der normalen oder Billigfahrpreise eingesetzt werden kann.
- Zu dem wichtigen Element der Nachtzüge, auf die dieser Text nicht ausführlich eingeht, siehe der Beitrag von Joachim Holstein im Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2021/22.
- Im Grunde gibt es dieses Wachstum nur zu einem kleineren Teil. 1987 gab es auf dem Gebiet von BRD und DDR insgesamt mehr als 125 Milliarden tkm Schienengüterverkehr. Dieser schnurte nach der Wende auf 65 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 1993 zusammen, um 2019 wieder bei gut 130 Milliarden tkm zu liegen. Angaben nach: Verkehr in Zahlen 1994 und 2021/22. (Die Einbrüche 2020/21 waren Corona- respektive krisen-bedingt).
- Siehe dazu ausführlich Bernhard Knierim/Winfried Wolf, Abgefahren. Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen, Seiten 262ff.
- Thiemo Heeg, der Politiker-Sammler, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 10. Mai 2022. Pofalla soll als Geschäftsführer bei Gröner ein Gehalt beziehen, das „in etwa dem entspricht, wie es im Bahntower war“. Das wären einschließlich der Boni rund eine Million im Jahr – und das wäre eine fürstliche und gleichzeitig ungewöhnlich hohe Entlohnung. Da muss Pofalla schon etwas „mitbringen“ – eben etwas von der Bahn. Genau zu prüfen ist, wie das Bundesverkehrsministerium unter dem FDP-Mann Wissing die zitierte Ampel-Koalitionsvertragsregelung in Sachen Schieneninfrastruktur umsetzt. Sollten an der geplanten neuen Infrastrukturgesellschaft private Gesellschaften – Gröner etwas? – direkt oder indirekt (public-private-partnership?) beteiligt werden, wäre das kontraproduktiv und das Gegenteil von „gemeinwohlorientiert“, wie im Ampel-Koalitionsvertrag formuliert.



14

Dienstwagen am Eingang zum DB-Tower am Potsdamer Platz in Berlin: Die Führungsetage benutzt den Gleisanschluß nicht.

Hermann Knoflacher

Ausgangssituation

Man braucht kein Verkehrsexperte zu sein, um die elementaren Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern Fußgänger, Radverkehr, Eisenbahn- und Autoverkehr zu kennen: Für den gleichen Zweck sind Boden- und Energieverbrauch von F, R und Eisenbahnen um Größenordnungen kleiner als für den Autoverkehr – und damit auch die Auswirkungen auf das Klima. Das gleiche gilt auch für die Unfall- und Tötungsrisiken.

Weniger bekannt ist der für eine verantwortungsbewusste staatliche Planung und Regelung wesentliche Unterschied zwischen dem geschlossenen System Eisenbahn mit dem kontrollierten Zugang und der weitgehend geschlossenen Verantwortungskette und dem offenen System Autoverkehr mit unkontrolliertem räumlichen Zugang und der unzusammenhängend aufgesplitterten Verantwortungskette mit laxen Kontrollsystemen und Sanktionen. Die Eisenbahnen als Netz waren eine seit mehr als einem halben Jahrhundert erprobte Verkehrsstruktur auf dem Weg zur technischen Weiterentwicklung, als das Relikt aus dem Dritten Reich, die Autobahnen als

Gesetze um den ständigen Geldfluss für den Bau von Fernstraßen sicherzustellen **Die Klimabahn und Lobbystrukturen im Verkehrssektor**

Verkehrswege des privaten Autoverkehrs, zum Zentrum der Wirtschaft- und Verkehrspolitik gemacht wurden. Gemacht genau von jenen Machtstrukturen von Auto- und Energiekonzernen, die schon in den USA dem Schienenverkehr in den Städten das Ende bereitet hatten¹. Die Strategie: ihre Ziele zu Zielen der Politik und ihre Gewinninteressen zu Wünschen der Gesellschaft nach Autobesitz zu machen.

Angriffspunkte für Lobbys: Die sektorale Behandlung der Verkehrsträger

Den Lobbys ist jedes Verkehrssystem und jede politische Partei recht, mit denen sie ihre Gewinne steigern, ihre Freiheit gegenüber dem Staat und den Bürgern erweitern können, um an die Steuermittel zu gelangen. Die politische Praxis ist also immer noch durch die vielfach übliche Trennung von Straßenverkehr und Eisenbahnen in Verwaltung und damit der Planung, Finanzierung und dem Betrieb gekennzeichnet, anfällig für Einflüsse der jeweiligen Lobbys aus den Konzernen der Finanz-, Auto-, Energie-, Bau-, Immobilien- und Elektronikbranche. Abgesehen von der Vernachlässigung der Menschen in der aktiven Mobilität als Fußgänger und Radfahrer fehlt

bei diesen sektoralen Denk-, Verwaltungs- und Handlungsweisen die Berücksichtigung wechselseitiger und externer Folgewirkungen. Schon die Absichtserklärung einer Gleichbehandlung dieser Verkehrsträger beruht auf dem Irrtum, nicht Vergleichbares gleichmachen zu wollen. Denn die Wirkungen technischer Verkehrssysteme auf die Systemdynamik von Umwelt, Wirtschaft, Sozialbeziehungen, räumliche Strukturen und deren Wechselbeziehungen, die auch die aktuelle Klimadynamik entscheidend mitbefeuert, unterscheiden sich grundlegend zwischen Straßen- und Eisenbahnverkehr. So wird bei der sektoralen Nachfrage orientierten Planungsmethode im Straßenverkehr, die sich nach internen Zielen, wie der Verkehrsqualität und willkürlichen Geschwindigkeitswerten richtet, die Rückkopplung auf das Verhalten der Benutzer nicht berücksichtigt. Die damit bewirkte Überdimensionierung erzeugt zusätzliche Nachfrage und wirkt so auch steigend auf die Motorisierung. Mit jedem neuen Fahrbahnbau steigt nicht nur der Aufwand für die Erhaltung weiterer versiegelter Flächen, sondern es kommt auch zu einer zusätzlichen Verschiebung der Wettbewerbsbedingungen. Ein Verfahren, das von den einschlägigen Lobbys begrüßt, von der Politik akzeptiert und auch durch die Medien unterstützt wird. Mit dieser Methode werden zugleich auch die Abgas-, Lärm- und Stau Probleme erzeugt, die man hofft durch Schlagworte wie „vermeiden, verlagern, verringern“ zu beseitigen, wobei auch die Eisenbahn über das Verlagerungsargument ins Spiel gebracht wird. Angesichts des Zustandes, in den sie durch die Politik und die Wahl des Managements gekommen sind, tritt sehr schnell Ernüchterung ein: 1950 lag in Deutschland der Anteil des öffentlichen Verkehrs noch bei 65%; (Marktanteil der Eisenbahn 37%), bei einem Motorisierungsgrad von 41 Pkw/1000 Einwohner und wurde bis 1970 um mehr als die

Hälfte auf 29 Prozent reduziert, bei einem Motorisierungsgrad von 256 Pkw/1000 EW.

Spätestens die Erfahrungen mit der Energiekrise 1973 hätten bei einer rational agierenden Politik Anlass geben müssen, sich der Eisenbahnen zu erinnern und zumindest deren Erhalt sicherzustellen. Stattdessen präsentierte der Vorstand der Deutschen Bundesbahn 1976 sein „Betriebswirtschaftlich optimales Netz“ mit umfangreichen Stilllegungen des damals noch 29.000 km langen Netzes auf 16.000 km, das zum Glück am Widerstand der Länder scheiterte. Es waren, an der Spitze der DB, keine dem Staat und den Steuerzahlen verpflichteten Personen tätig, sondern Manager eines davon getrennten Konzerns, denen die Politik, unter welchem Einfluss auch immer, Randbedingungen vorgab, die weder der ökologischen, noch der sozialen und auch nicht der langfristig ökonomischen Bedeutung der Eisenbahn entsprochen haben. Das Ergebnis ist nicht nur der Verlust der Transportanteile, sondern auch ein Abbau der langfristigen Infrastruktur, als ob die Eisenbahn keine Zukunft mehr hätte.

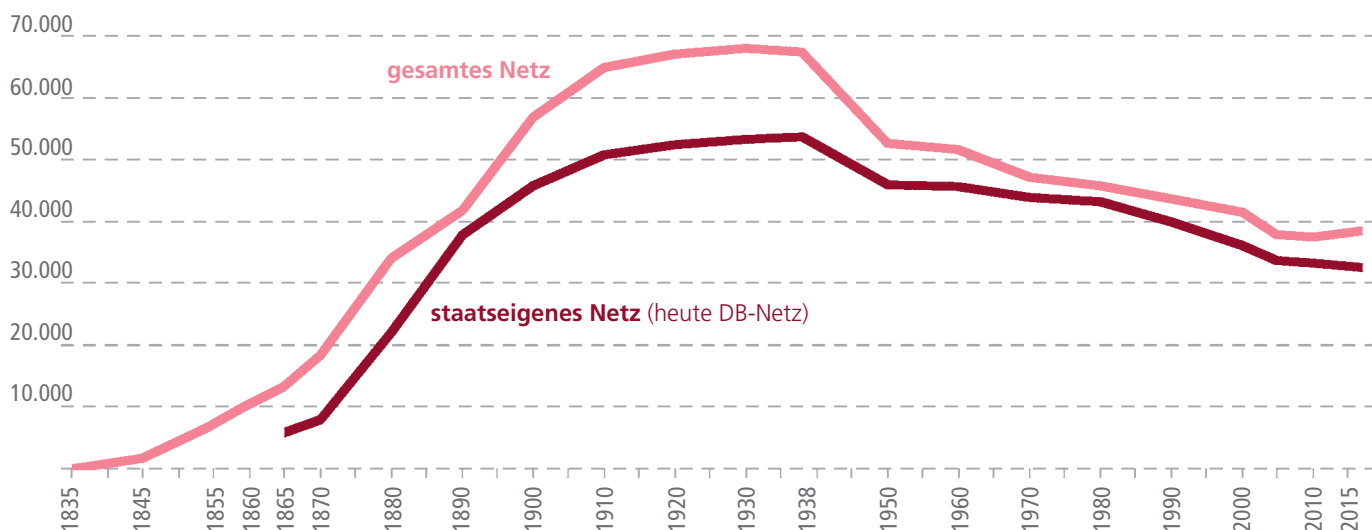
In die Vorkriegsautobahnen wurde massiv investiert, in den alten Bundesländern fanden sich genügend Mittel, um deren Länge zwischen 1950 und 1990 zu vervierfachen². Das Bahnnetz von 1938 wiederherzustellen, war nie Ziel der Nachkriegspolitik und schon gar nicht der Ausgangspunkt für eine zukünftige Erweiterung. Die Reichsgaragenordnung von 1939, mit der der Führer die Motorisierung der USA überholen wollte, wurde mit der fatalen Wirkung des §2 in die Bauordnungen übernommen und damit der strukturelle Anreiz/Zwang zum privaten Autobesitz und dessen gesetzlich und finanziell geförderte Nutzung geschaffen.

Einfache Indikatoren wie Boden- und Energieverbrauch machen offensichtlich, dass der Öffentliche Verkehr in

15

Grafik 1: Streckenlänge des deutschen Eisenbahnnetzes seit 1835 in Kilometern*

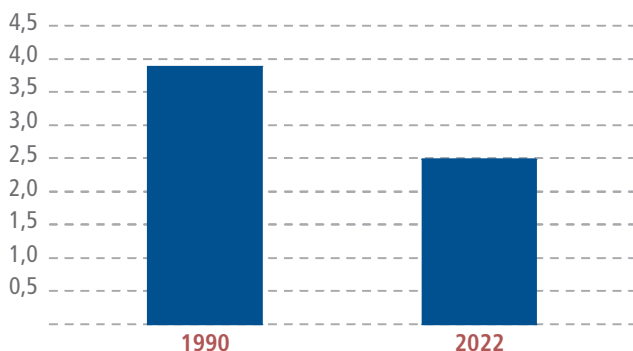
ab 1900: bezogen auf Gebietsstand von 1937 · ab 1950: BRD und DDR · ab 1990 vereinigt Deutschland



* unterschiedliche Gebietsstände, gerundete Angaben, teilweise Schätzungen · Quellen: Mühlenfels, Geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens, in: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin 1911; Institut für Länderkunde Leipzig; Verkehr in Zahlen

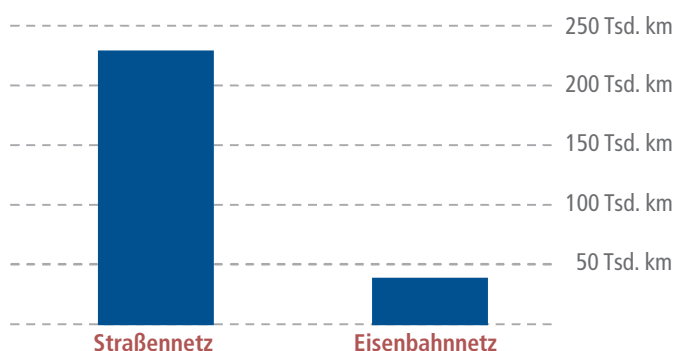
Grafik 2: Streckenlänge – Bahnhöfe

links: Verhältnis der Netzlängen DB : Autobahn



Eisenbahn Haltestellen: 5400

rechts: Verhältnis der Netzlängen Straße : Eisenbahn



Autoverkehr Autostellplätze: 160 Millionen

Verbindung mit Fuß- und Radverkehr den integralen Begriff der Klimabahn ausmacht. So genannte Hochgeschwindigkeitsstrecken sind Rumpfbahnen, die ihre kurzen Fahrzeiten vor allem durch den Verzicht auf Bahnhöfe erzielen und an vielen Potentialen des Personen- und auch des Güterverkehrs vorbeifahren. Der so genannte „Zeitgewinn“ verpufft schnell mit der zunehmenden Entfernung von den verbliebenen Bahnhöfen, während die Fläche dem klimaschädigenden Autoverkehr überlassen wird. Als Klimabahn kann man diesen Zweig technischer Entwicklung nur dann bezeichnen, wenn sie in ein funktionierendes Schienennetz mit Flächenbedienung sowohl in der Stadt wie auch auf dem Land integriert wird und gleichzeitig parallele Autobahnen zurückgebaut und renaturiert werden.

Ziele der EU-Schein und Sein

Mögen die verkehrspolitischen Ziele der EU von guten Absichten getragen worden sein, von Sachkenntnis getragen waren sie sicher nicht. Denn in der Realität der EU-Verkehrspolitik findet seit Jahrzehnten das Gegenteil statt: **Netzstrukturen wurden leichtsinnig abgebaut!**

Die Nähe zu den Kunden und potentiellen Fahrgästen ist der entscheidende Faktor für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs und für die Eisenbahnen ist es die Zahl, Lage und Qualität der Bahnhöfe.

Nicht nur in Deutschland hat sich das Verhältnis der Infrastruktur der Schiene gegenüber der Straße seit über 30 Jahren kontinuierlich verschlechtert. Schon zwischen 1990 bis 2000 haben die Eisenbahnen der EU im Gütertransport durch Ausdünnung der Netze rund 40 Prozent ihrer Anteile verloren. Die Auflassung der privaten Gleisanschlüsse hat ihren Organismus geschwächt, indem man ihm seinen Zugriff auf Ressourcen im Raum kappte. Auch die Hände am menschlichen Körper sind für sich betrachtet ein Kostenfaktor, aber für den Gesamtorganismus unverzichtbar. Das verstehen die auf Teileffizienzmaximierung getrimmten Bahnmanager offensichtlich nicht.

Bei der üblichen sektoralen Sicht des Verkehrssystems gehen zwei Bereiche verloren: Die Wechselbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern und die direkten und indirekten Wechselbeziehungen zur Umwelt. Wichtige Synergieeffekte durch ein Verkehrsmanagement werden nicht wahrgenommen. Beispiele sind ein Moratorium im Straßenbau zur Erweiterung der Flächenbahn; Lkw-Nachfahrverbote auf sensiblen Routen mit Ausbau von Verladebahnhöfen, Einführung einer Verkehrserregerabgabe auf verkehrsintensive Betriebsstandorte, wie Verteilzentren, abseits bestehender und geplanter Schienentrassen etc. Wird dieses Instrument nicht eingesetzt, werden die Verkehrs- und Klimaprobleme ständig vergrößert. Der Mechanismus der Lobbys funktioniert wie ein Zahnrad, bei dem die Lobby der Investoren die Gemeinden mit Standorten abseits klimaverträglicher Verkehrsanlagen erpresst, den Güterverkehr auf die Straße zu bringen. Die Politik wird mit der Illusion getäuscht, der Ausbau von Schienengroßprojekten würde den Güterverkehr auf wunderbare Weise von der Straße absaugen.

Das Verkehrswesen war seit Beginn immer im Spannungsfeld von wirtschaftlichen und Machtinteressen. Mit den technischen Verkehrssystemen wurde vergessen, dass es dabei auch immer den Machtfaktor Natur gab, der sich nun immer deutlicher in diesen Prozess einbringt, den Spielraum der Entscheidungen einengt und die Risiken von Fehlern potenziert. Für die auf kurzfristige Gewinne ausgerichteten Interessen der Lobbys ist das uninteressant.

In Gebieten mit öffentlichen Mitteln gibt es keine interessensfreien Räume – Political Engineering

„Political engineering is a concept in political science that deals with the designing of political institutions in a society and often involves the use of paper decrees, in the form of laws, referendums, ordinances, or otherwise, to try to achieve some desired effect within a society.“ In

der Übersetzung liest sich das so: „Politisches Engineering ist ein Konzept in der Politikwissenschaft, das sich mit der Gestaltung politischer Institutionen in einer Gesellschaft befasst und oft die Verwendung von Verordnungen in Papierform, umgesetzt in Gesetze, Volksabstimmungen, Verordnungen oder auf andere Weise, beinhaltet, um zu versuchen, einen gewünschten Effekt in einer Gesellschaft zu erzielen.“

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf Jahrzehntelange Beobachtungen und Erfahrungen dieser Methode in Österreich. Analogien sind aber auch in anderen Staaten, vor allem in der EU und ihren Teilorganisationen deutlich zu erkennen. Praktisch bedeutet das die gezielte Beeinflussung von politischen Institutionen, der Verwaltung, der Politik, der Legislative, Gerichte, Forschungsinstitutionen, Schulen und Universitäten, Sachverständigen, Beratungsbüros und Medien. Genau genommen handelt es sich um eine Entmachtung der Politik, der Demokratie, eine Unterordnung der Gerichte und im Idealfall auch der Verfassung oder wenn das nicht möglich ist, um Rechtskonstruktionen, diese zu umgehen.

Um den „gewünschten Effekt“, die Beschaffung von Steuergeldern, um die Konzerngewinne auf Dauer und ohne Einfluss der Bürger sicherzustellen, muss ein Anlass dafür erfunden werden, der den Eindruck erwecken soll, er wäre alternativlos. Dazu wird eine dem Zweck angepasste Zukunft mit Hilfe geeigneter Experten erfunden, die möglichst weit über die politischen Perioden der Parlamente und Regierungen hinausreicht. Dazu das Zitat des Generaldirektors und Bauunternehmers Horst Pöchlacher³ bei einem Vortrag an der TU Wien: „Noch wichtiger als technische Kenntnisse ist es für die Zukunft der Bauingenieurabsolventen, das Bewusstsein für die Probleme zu wecken, für die wir die Lösungen haben“. Zur operativen Strategie der Lobbys gehören die Bemühungen, die Funktionen des Staates und der einschlägigen Verwaltung so zu verändern, dass sie im Sinne der genannten Lobbys agieren. Es handelt sich um ein System, das sich in Österreich erfolgreich etablieren konnte. Beispiele sind etwa das ASFINAG-Gesetz⁴ und das Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken⁵.

Der §1 des letzteren gibt in einer erstaunlichen Klarheit die Absicht des Gesetzes kund: „§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt und daß zur Optimierung der Verkehrsbedienung umfangreiche Baumaßnahmen geboten sind.“ Begriffe, wie „Bedarfsnachweis, Menge des Güter- oder Personenverkehrs, Zuganzahl, Streckenkapazität“ findet man im gesamten Gesetzestext nicht. Es ist ein Gesetz zur willkürlichen Geldbeschaffung durch die Lobbys in Verbin-

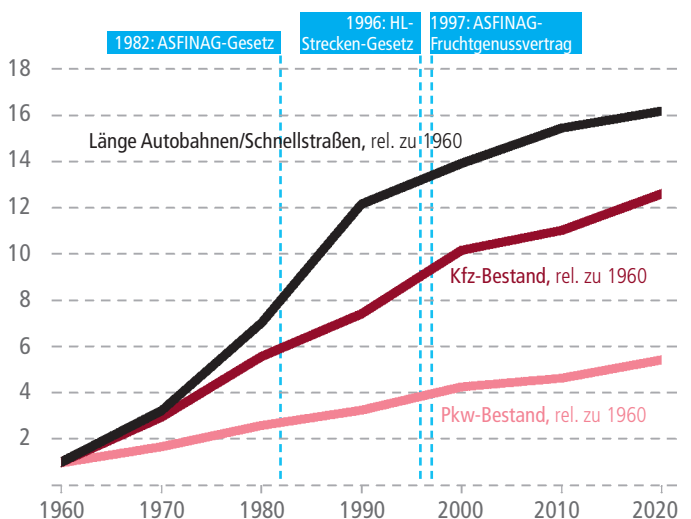
dung mit Parlament, Verwaltung, Exekutive und Medien.

Der Text des ersteren spricht für sich. „Die Rechtsgrundlage des Unternehmens ist das ASFINAG-Gesetz. Die ASFINAG wurde 1982 gegründet und der Unternehmensgegenstand ist gemäß § 2 Absatz 1 des Gesetzes die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen sowie die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten. Für die Einhebung der Maut wurde 1997 ein Fruchtgenussvertrag abgeschlossen und die ASFINAG hat seither formal das Fruchtgenussrecht an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes (ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997).“

Die ASFINAG erhält keine finanziellen Mittel aus dem Staatsbudget, sondern finanziert sich über Einnahmen aus der Vignette, LKW-Maut und Streckenmautabschnitten sowie über Anleihen am Kapitalmarkt. Gemäß § 10 ASFINAG-Gesetz hat der Bund die Liquidität des Unternehmens sicherzustellen. Der Bund „übernimmt für einzelne Finanzierungstransaktionen eine gesonderte Haftung, um die Finanzierungskosten gering zu halten. Bei einem Jahresüberschuss führt die ASFINAG ggf. einen Teil als Dividende an die Republik Österreich ab.“⁶ Das Gesetz ist zeitlich nicht befristet und hat nur den Zweck, den Geldfluss für den Bau von Autobahnen und Straßen, mit dem Staat beziehungsweise dem Steuerzahler als Bürgen, sicherzustellen. Das Ergebnis: Der Ausbau der Autobahnen und Schnellstraßen löste sich damit vom Bedarf und führte bisher dazu, dass Österreich über ein Fernstraßennetz verfügt, das um rund 40 Prozent größer ist als dasjenige in allen vergleichbaren Ländern der EU. Seit es Widerstand gegen Neubauten gibt, werden die bestehenden Straßen verbreitert, und wenn auch das auf Hindernisse stößt, werden Lärmschutzwände im Flachland mit acht Metern

17

Grafik 3: Entwicklung von Autobahnen und Schnellstraßen bezogen auf 1960





Stadtautobahn Köln: Oben und unten

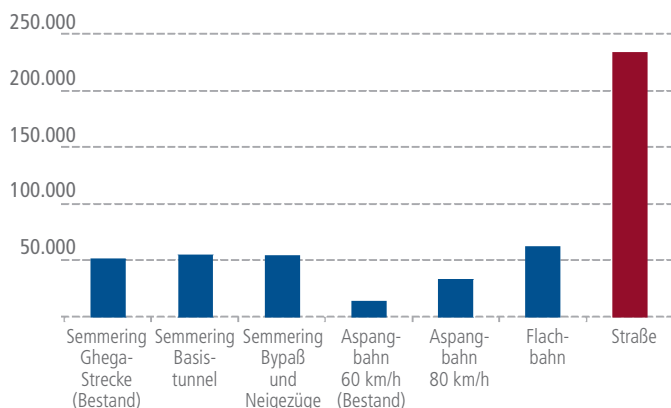
18

Höhe gebaut, auch wenn sich dahinter Gewerbegebiete befinden.

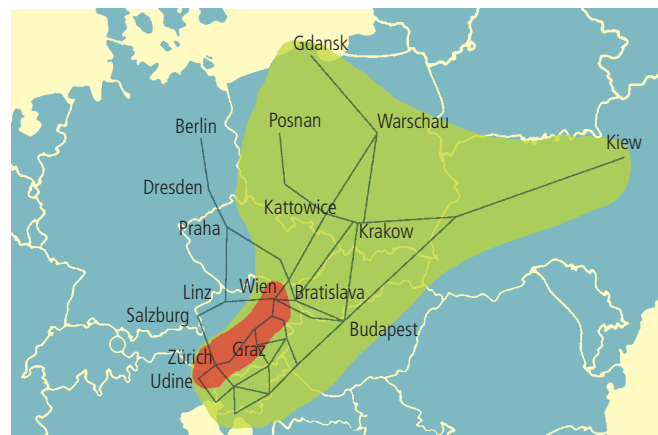
Gesetze werden vom Verfassungsdienst auf Verfassungskonformität geprüft. Die österreichische Bundesverfassung führt bei der Verwendung öffentlicher Mittel in fünf Artikeln die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit als Prinzipien der Mittelverwendung an, die auch Prüfkriterien aller Rechnungshöfe sind.⁷ Gesetze, deren Folgen zweistellige Milliardenausgaben öffentlicher Mittel für Infrastruktur-Großprojekte sind, müssen Hinweise auf diese Verfassungsprinzipien enthalten. Man wird aber bei der Suche nach diesen Prinzipien in beiden Gesetzestexten nicht fündig. Womit sich die Frage stellt, wie diese Gesetze durch das Parlament, die Prüfungen des Verfassungsdienstes, die Rechtsabteilungen der einschlägigen Ministerien und auch durch die Medien, als „Vierte Macht“⁸, gelangt sein können. Es bleibt die Vermutung, dass es sich um gezielten Lobbyismus handelt, der nicht nur im Lande, sondern auch in der EU, die ja diesbezüglich öffentliche Bekanntheit genießt⁹, handelt. Für alle derzeitigen Tunnel-Großprojekte der Eisenbahn und der Autobahnen und Schnellstraßen liegen nachvollziehbare Untersuchungen vor, die beweisen, dass keines davon den verfassungsmäßigen Prinzipien entspricht.¹⁰

Der Brenner-Basistunnel¹¹ (vorläufige Kosten: 9,5 Milliarden Euro) wurde „auf Schiene gebracht“, indem vorhandene und kurzfristig realisierbare Alternativen ausgeblendet wurden. Dazu gehören der zweigleisige Ausbau der Tauernbahn (zwischen Schwarzach-St. Veit im Bundesland Salzburg und Spittal-Millerstättersee in Kärnten), die neue Eisenbahn-Alpentransversale in der Schweiz (Tunnelstrecken Lötschberg und Gotthard) und vertragliche Verpflichtungen über die Zulaufstrecken. All das gibt es nicht! Im Unterschied zur Schweiz gibt es auch keine bindenden Verträge, den alpenquerenden Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern mit quantitativen Grenzwerten und Sanktionen. Dazu gehört auch die Ausstattung der Zulaufstrecken in den Nachbarländern im Norden und Süden mit leistungsfähigen Verladebahnhöfen. Auch eine finanzielle Beteiligung der Sender- und Empfängerländer an den Bau-, Betriebs- und Erhaltungskosten wurde nicht in Betracht gezogen. Das vom Verfasser bereits in den 1980er Jahren geforderte Lkw-Nachtfahrverbot auf

Grafik 4: Vergleich der Verkehrspotentiale der „Baltisch-Adriatischen Achse“ im Querschnitt Semmering¹⁸ Knoflacher 2000



Grafik 5: Einzugsbereich der Semmeringbahn unter Berücksichtigung der Tunnel-Mehrkosten im Vergleich zur Flachbahn Knoflacher 2000



allen Transitrouten durch die Alpen wurde nicht einmal als Ziel genannt. Dass diese elementaren Vorbedingungen nicht erfüllt wurden, sondern Milliarden Euro sozusagen auf „gut Glück“ in die Projektierung und den Bau fließen, beweist den Einfluss der einschlägigen Lobbys auf die Politik in Österreich, aber auch in der EU. Dass der EU-Rechnungshof an dieser Methode Kritik übt¹², stört die Betreiber nicht. Dazu noch ein Zitat des bereits genannten Horst Pöchlacher „Was interessiert, sind baureife Projekte und unterschriftsreife Verträge“. Für einen Lobbyisten eine ehrliche und klare Position, der aber keine ebenso klare und ehrliche Position der Politik gegenübersteht, die für die Verwendung der Steuermittel verantwortlich ist. Im Verkehrsministerium wurde 2007 (in dem Jahr in dem Pöchlacher vom Baukonzern Porr in den Aufsichtsrat der ÖBB wechselte) ein Generalsekretär etabliert, der aus dem Finanzministerium kam und der dort die Finanzierung der Großprojekte bearbeitete. Soviel zum Umbau des Staates.

Koralmtunnel¹³ (Kosten vermutlich rund 10 Milliarden Euro¹⁴) und Semmeringbasistunnel¹⁵ (wohl mehr als 4 Milliarden Euro¹⁶) sind Eisenbahn-Großprojekte am Rande der Alpen mit mehreren parallelen Autobahn- und Schnellstraßen und parallelen Eisenbahnstreckenumfahrungen Österreichs durch das Flachland. Begründet wurden beide Projekte durch die Erfindung einer „Baltisch-Adriatische-Achse“, die nicht durch das Flachland über Ungarn führt, sondern den Weg durch ungeeignetes Gestein der Alpenausläufe, mit verheerenden Folgen für die Hydrologie der Region,¹⁷ sucht.

Ein vom Ministerium in Auftrag gegebenes Gutachten an ein Konsortium¹⁹ berechnete einen Nutzen-Kosten-Wert für den „Semmering-Basistunnel neu“ von 2,56. Das international mit Bewertungen erfahrene Beratungsun-

ternehmen Vieregg-Rössler aus München, kommt in seiner Bewertung dieses Projektes zum Ergebnis: „Der Nutzen-Kosten-Wert für das Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ beträgt [...] in Anlehnung an das deutsche Bewertungsverfahren zwischen 0,22 (unteres Szenario) und 0,46 (oberes Szenario).“²⁰ Eine vom Verfasser 1988 veröffentlichte Arbeit kam 1988 auf einen Nutzen-Kosten-Wert von 0,37²¹. In einem Rechtsstaat mit funktionierender Verwaltung und Justiz kann man annehmen, dass das Gutachten des Projektbetreibers, die auf obskuren Annahmen und Methoden, wie sie Vieregg-Rössler offenlegen, mit Ergebnissen jenseits der internationalen Erfahrung beruht, geprüft werden müssen. Zumindest müssten die obersten Gerichte Gutachter zu bestellen, die nicht befangen sind. Keine dieser offensichtlichen Verpflichtungen wurde beachtet und das Projekt im Verfahren bestätigt. Das zeigt, dass der Einfluss der Lobbys auf die Politik bis in die Justiz reicht.

Zur Nachfrage nach Personen- und Güterverkehr auf diesen Strecken: Im Personenverkehr zwischen Graz und Klagenfurt wird die Nachfrage aktuell durch eine Schnellbusverbindung über die parallele Südautobahn im Zweistundentakt befriedigend abgedeckt. Wird – zur Zeit von Baumaßnahmen – auf der bestehenden Semmeringstrecke eingleisig gefahren, kann der Bedarf durch einen Buseratz auf der parallelen Schnellstraße gedeckt werden. Das allein zeigt, in welcher Größenordnung eine beispiellose Vergeudung von Steuermitteln für unsinnige Großprojekte in Österreich stattfindet. Gleichzeitig wurden über 30 Nebenbahnen, 26 allein in Niederösterreich, aufgelassen²².

Eine Recherche aus dem Jahr 2011 beschreibt den damaligen Zustand dieser Lobbyarbeit in dem Buch von Godeysen „ÖBB - Schwarze Löcher - Rote Zahlen. Wie Österreichs Zukunft durchbohrt wird“²³

Anmerkungen:

1 https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Amerikanischer_Stra%C3%9Fenbahnskandal

2 [https://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_(Deutschland))

3 Pöchlacher Horst (1938 – 2014) 1982 bis 2007 Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor der Baukonzerns PORR, 2007 – 2014 2007 Aufsichtsratsvorsitzender der ÖBB sowie stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der ASFINAG. https://de.wikipedia.org/wiki/Horst_P%C3%B6chlacher

4 <https://www.jusline.at/gesetz/asfinag-g>

5 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10006987&FassungVom=1996-07-31>

6 <https://de.wikipedia.org/wiki/ASFINAG>

7 <https://www.jusline.at/gesetz/b-vg/paragraf/artikel127a>

8 https://de.wikipedia.org/wiki/Vierte_Gewalt

9 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/eu-lobbyisten-lobbycontrol-facebook-google-amazon-1.5397505>

10 <https://www.diepresse.com/1546067/oebb-zahlentricks-auf-dem-weg-ins-milliardenloch>

11 <https://de.wikipedia.org/wiki/Brennerbasistunnel>

12 <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/eu-rechnungshof-uebt-kritik-am-brennerbasistunnel-bau-88961266>

13 <https://de.wikipedia.org/wiki/Koralmtunnel>

14 https://www.diepresse.com/603772/wenn-milliarden-im-schwarzen-loch-versickern?_vl_backlink=%2Fhome%2Fwirtschaft%2Findex.do

15 <https://de.wikipedia.org/wiki/Semmeringtunnel>

16 <https://noe.orf.at/stories/3152142/>

17 https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210223_OTS0126/semmering-basistunnel-ein-desaster-fuer-die-natur-und-steuerzahler

18 Knoflacher H. (2000) Gutachten „Verkehrliche Bewertung der verschiedenen Projekte der Eisenbahn am Semmering.“ TU. Wien 2000.

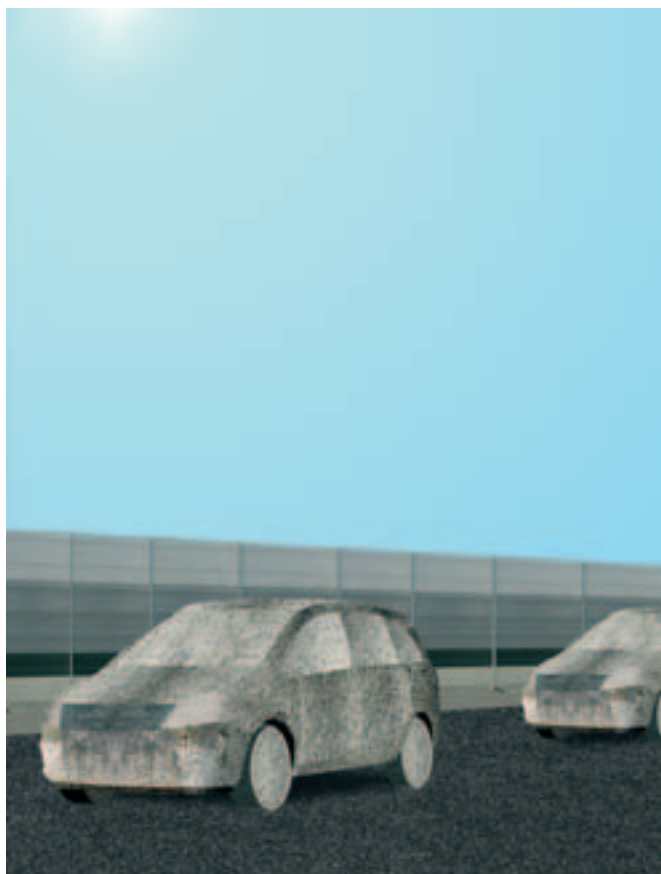
19 Riebesmeier Brigitta u.a., „Schlussbericht zur Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering Basistunnel neu“ im Auftrag der ÖBB. 2011

20 VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung. Analyse der „Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering-Basistunnel neu“ und Erstellung einer neuen Nutzen-Kosten-Bewertung in Anlehnung an das Verfahren für den deutschen Bundesverkehrswegeplan 2015. München. 2014

21 Knoflacher H. „DIE „NEUE BAHN“ - LASST ZAHLEN SPRECHEN“ Verkehrspolitik, Heft 1,2/1988 Seite 32-33

22 <https://www.profil.at/home/oebb-welche-nebenstrecken-275953>

23 <https://www.amazon.de/%C3%96BB-Schwarze-%C3%96sterreichs-durchbohrt-Recherche/dp/3851672542>



20

Angesichts der Klimakatastrophe: Es ist allerhöchste Eisenbahn¹ Rasender Stillstand

Helge Peukert

Dieser Beitrag vertieft die auf der Kundgebung vor dem Hauptbahnhof und bei der abschließenden Podiumsdiskussion vorgetragenen Thesen, dass die deutsche, europäische und internationale Klimapolitik ungenügend und das Emissions-Restbudget der Menschheit weitestgehend aufgebraucht ist.² Hiermit wird das Anliegen der Gegner von Stuttgart 21 unterstrichen, dass Großbauprojekte wie der geplante bauemissions- und betonintensive Megabahnhof mit einem Zement- und Stahlverbrauch von rund zwei Millionen Tonnen, zahlreichen nachgereichten Tunneln und explodierenden Kosten bereits vor Fertigstellung ein museales Mahnmal einer seit Jahrzehnten mangelhaften Verkehrspolitik ist. In Deutschland sind seit 1990 die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im Unterschied zu allen anderen Sektoren nicht gesunken.

Auch im Kleinen, an meinem Wohnort Wetzlar, führt die verkehrte Verkehrspolitik im doppelten Sinn zu rasendem Stillstand. Zweitens kommt man dennoch kaum voran, was auch für Autofahrten auf verstopften Autobahnen gilt. Komme ich von der Uni Siegen mit dem Zug, sehe ich den Bus gerade abfahren und warte 30 Minuten. Der neu eingeführte IC ist oft verspätet. Ein halbes Dutzend neuer Parkhäuser werden gebaut, aber trotz Hessentag vor

einigen Jahren gibt es am Bahnhof kaum Parkmöglichkeiten. Solche Gegebenheiten sind keine Ausreißer. Auf der Klimabahn-Konferenz war es in den Pausen ein beliebtes Thema, wer mit wie vielen Stunden Verspätung in Stuttgart eintraf, und allgemeiner Eindruck, dass sich die Verspätungen, Zugausfälle und dergleichen jüngst deutlich verschlimmerten. Angesichts des völlig fehlgeleiteten Fahrplans deutscher Verkehrspolitik – Schlendrian und Größenwahn statt Bürger-Bahn – verwundert es kaum, dass der Bestand der deutschen PKW allein von 2021 bis 2022 um rund 350.000 stieg und einen neuen Höchststand erreichte.

Der deutsche Politikbetrieb kann sich nicht einmal zu einem Tempolimit durchringen, obwohl selbst die Internationale Energieagentur in ihrem ansprechenden Zehn-Punkte-Plan zur Senkung des Ölverbrauchs unter anderem als Maßnahme vorschlägt, die Fahrerlaubnis von Tag zu Tag wechselweise an gerade und ungerade endende Nummernschilder zu binden.³

Ein solcher Vorschlag ist in Deutschland Tabu. Es ist daher nicht verwunderlich, dass das Vertrauen vor allem junger Menschen in den Politikbetrieb der Regierungsparteien auf einem Tiefpunkt angekommen ist. Zwar will der deutsche Wirtschafts- und Klimaminister mit seinem „Osterpaket“ bis 2030 für gut 80 Prozent Ökostrom sorgen.

Dieses Ziel ist ehrenwert, aber wohl ziemlich unrealistisch. Allein das Stahlwerk von ThyssenKrupp in Duisburg würde für grünen Wasserstoff als Ersatz für Kohle und Gas 3500 Windräder bester Qualität erfordern.

Point Zero: Das Restbudget ist aufgebraucht

Zur Beurteilung der nicht nur deutschen Verkehrspolitik und zur Ableitung der erforderlichen Maßnahmen ist eine klimapolitische Ortsbestimmung erforderlich. Laut dem 6. Hauptbericht des Weltklimarates (IPCC) hatte die Menschheit ab 2020 noch ein Kohlenstoff-Restbudget von etwa 300 Gigatonnen zur Einhaltung von 1,5 Grad Erderwärmung zur Verfügung (1 Gigatonne = 1 Milliarde Tonnen).⁴ Ab 2022 sind es noch 230 Gigatonnen. Diese Zahlen beziehen sich nur auf CO₂. Andere Treibhausgase wie Methan kommen hinzu und sorgen pro Jahr für Emissionen von über 50 Gigatonnen. Teilen wir das Restbudget für CO₂ auf die momentane Weltbevölkerung von 7,96 Milliarden auf, so kommen wir auf 28,8 Tonnen pro Kopf bis zur weltweit nötigen Klimaneutralität! Selbst ohne Berücksichtigung berechtigter Aufholprozesse des globalen Südens und des steten Wachstums der Weltbevölkerung ist dieses Ziel im Rahmen der geltenden wachstumsorientierten Institutionen und marktwirtschaftlichen Spielregeln, ganz zu schweigen von der zögerlichen Verkehrspolitik, völlig unrealistisch.

Für das veranschlagte CO₂-Restbudget wird eine „Unsicherheit“ von plus/minus 240 Milliarden Tonnen hinsichtlich der tatsächlichen Emissionen seit 1850 angenommen. Das bedeutet: Im ungünstigen Fall haben wir bereits heute das gesamte Restbudget ausgeschöpft, ohne hier nicht näher zu erklärende Faktoren wie Selbstverstärkereffekte, Kipppunkte oder Aerosoleffekte einbezogen zu haben. Vor kurzem teilte die Weltwetterorganisation mit, dass bereits in wenigen Jahren mit 50-prozentiger Wahrscheinlichkeit ein weltweiter Temperaturanstieg um 1,5 Grad überschritten sein wird. Nur über Land ohne Ozeane gemessen, sei das laut IPCC bereits heute der Fall.

Tatsächlich können wir nach bestem wissenschaftlichem Wissen des IPCC, der zu gesicherten und damit eher konservativen Prognosen neigt, mit einer nicht unbeachtlichen Wahrscheinlichkeit in eine Situation geraten, die die Erde weitgehend unbewohnbar macht. Bei einer Verdoppelung der Emissionen von 280 ppm (parts per million, bezogen auf die Moleküle in der Atmosphäre) in vorindustrieller Zeit auf 560 ppm wird eine Erwärmung von 2,5 bis 4 Grad angenommen (die so genannte Klimasensitivität). Heute liegen wir bei 420 ppm. Für 1,9 Grad stehen laut IPCC noch 1000 Gigatonnen zur Verfügung. Eine Gigatonne entspricht 0,128 ppm, 1000 entsprechen demnach 128 ppm; 420 derzeitige und 128 ppm ergibt 548 ppm. Das liegt nahe am Verdoppelungswert von 560 ppm. Daraus folgt aus der Wahrscheinlichkeitsverteilung des IPCC außerhalb des „sehr wahrscheinlichen“ Bereichs, dass

mit 17-prozentiger Wahrscheinlichkeit die Erderwärmung über vier bis fünf Grad und mit 5-prozentiger Wahrscheinlichkeit über fünf bis sechs Grad liegen wird. Insbesondere diese hohen Werte können zu einem Zusammenbruch der menschlichen Zivilisation führen.⁵

Die unverbindlichen Angaben der Länder beim Pariser Abkommen laufen auf wahrscheinlich drei Grad hinaus. Dem Bericht des IPCC ist zu entnehmen, dass sich bei drei Grad wesentliche, für das Weltklima bedeutsame Kreisläufe, der Zustand der Regenwälder, das Auftauen des Permafrosts, der Verlust an Biodiversität usw. im dunkelroten Bereich befinden. Tatsächlich sind wir wohl die letzte Generation, die die Klimakatastrophe noch in gewissen Grenzen halten kann.

Es grünt so grün in der EU?

Aber werden nicht erhebliche Schritte unternommen, um dem Einhalt zu gebieten? Die Bilanz sieht auf EU-Ebene nicht gut aus, obwohl die Schraube angezogen wird. Mit dem „Fit for 55“-Programm vom Juli 2021 sollen zwar die Emissionen nicht mehr um 40 Prozent im Vergleich zu 1990, sondern um 55 Prozent sinken, und die EU-Kommission schlug ein Bündel von Bepreisungen, Zielvorgaben und Vorschriften vor, das mehrere tausend Seiten umfasst.⁶ Rechnet man einmal nach, worauf diese, ohnehin der Verwässerung durch einzelne Mitgliedsländer ausgesetzten Vorschläge hinauslaufen, so ergeben sich 37 Gigatonnen bis 2030. Bis 2050, dem Jahr der angezielten „Klimaneutralität“, werden sich die Emissionen auf insgesamt 60 Gigatonnen belaufen. Unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl in der EU stünden nach obiger Rechnung nur 15 Gigatonnen Restbudget zur Verfügung. Derartige Berechnungen und den Vergleich zum Emissionsrestbudget über die Jahre stellt die EU – wie auch die deutsche Bundesregierung – nicht an. Stattdessen werden nur die Minderungsprozente in den Vordergrund gerückt. Für die Erderwärmung sind aber die kumulierten, absoluten Emissionswerte entscheidend.

Generell fehlt bei „Fit for 55“ Phantasie, Mut und Inspiration für beherzte, klimafreundliche Megaprojekte, sei es alternatives Fliegen mit Heliumzeppelin, ein deutlich erweitertes, europäisches, vernetztes Bahnsystem, das innereuropäische Flüge überflüssig macht, und vieles mehr. Es würde zu weit führen, den umfassenden Maßnahmenkatalog hier vorzustellen. Es soll nur auf zwei Schwachstellen im Verkehrsbereich hingewiesen werden: Laut Vorschlag sollen in der EU zwar zukünftig auch der Flug- und Schifffahrtsverkehr in den europäischen Emissionshandel einbezogen werden, aber entgegen dem ursprünglichen Plan unterliegen nicht rein innereuropäische Flüge (z.B. Amsterdam - New York) und Schifffahrten (z.B. Shanghai – Hamburg) verwässernden Sonderregelungen. Bei solchen Flügen soll nur das über das Jahr 2019 hinausgehende weltweite Flugaufkommen durch sehr billige, an sich pro-



blematische freiwillige Kompensationsgutschriften, etwa Subventionierung eines Trekkingpfades in Tibet oder eines Windrades in Indien, ausgeglichen werden. So steht der weiteren exponentiellen Expansion billigen Fliegens nichts im Wege. Die entsprechenden Schifffahrten sollen nur zu 50 Prozent durch Verschmutzungszertifikate ausgeglichen werden, gerechnet vom letzten Hafen, bei dem vor EU-Eintritt geankert wurde oder der nach EU-Ausfahrt als erstes angesteuert wird.

Wird wenigstens dank deutschem Wesen das Klima genesen?

Auch die deutsche Klimapolitik ist angesichts der Zahlen zum Restbudget trotz vielfältiger Initiativen mangelhaft. Bei einem Prozent der Weltbevölkerung bleiben für Deutschland laut obiger Berechnung des IPCC 2,3 Gigatonnen, also 2,3 Milliarden Tonnen. Da in Deutschland derzeit jährlich etwas unter 750 Millionen Tonnen Emissionen anfallen, ist bei einer gleichen Verteilung des Emissionsbudgets auf die momentane Weltbevölkerung nur noch ein Emissionsbudget für drei bis vier Jahre übrig. Die deutsche Politik plant aber, erst 2045 klimaneutral zu sein. Das ist 20 Jahre zu spät! Ganz grundsätzlich steht in Frage, ob das Ziel der Klimaneutralität in einer wie geplant weiterhin stark industrialisierten Wirtschaft überhaupt realistisch ist.

Das dank Bundesverfassungsgericht nachgeschärfte deutsche Klimaschutzgesetz läuft jedenfalls auf 7,9 Milliarden Tonnen bis 2045 hinaus. Das liegt deutlich über den erwähnten 2,3 Milliarden Tonnen. Und dabei verfehlt Deutschland die vorgeschriebenen Jahresziele der einzelnen Sektoren 2021 noch und wird dies auch in den Folgejahren tun. Der Ukraine-Krieg verschärft die Zielverfehlung. Atomkraft, Bohrungen nach Öl und Gas im Nationalpark Wattenmeer, LNG-Terminals für Fracking-Gas aus den USA, Fracking in Deutschland, eine Verschiebung des Kohleausstiegs werden in Betracht gezogen: Hauptsache keine Drosselung des Wachstums und des Auto-, Schiffs- und Flugverkehrs.

Ein Schlaglicht war der Sonderbericht des deutschen Bundesrechnungshofs vom 25. März, der die bisherige deutsche Klimapolitik als weitgehend wirkungslos kriti-

sierte.⁷ Die Koordinierung und Steuerung der Maßnahmen seien mangelhaft. Statt angezielter 65-prozentiger Treibhausgasminderung bis 2030, erreiche man bestenfalls 49 Prozent. Die klimaschädlichen Subventionen beliefen sich laut Bericht 2018 auf 65 Milliarden Euro. Am gleichen Tag senkte die Ampelkoalition die Spritpreise durch die Minderung der Energiesteuer auf Kraftstoffe auf den in der EU zulässigen Mindestsatz. Ministeriumsbeamte, die sich meist nicht öffentlichkeitswirksam bemerkbar machen, monierten kurz darauf, der „Bedarfsplan Schiene“ sei dramatisch unterfinanziert, viele startklare Vorhaben aufgeschoben, „on hold“, der Deutschlandtakt unmöglich.

Der Blütentraum des Ökomodernismus

Die grundlegende Schwäche der vorherrschenden Umwelt- und Klimapolitik besteht in der Illusion des Ökomodernismus, nämlich der Vorstellung, Wirtschaftswachstum von steigendem Ressourcenverbrauch und Treibhausgasemissionen absolut entkoppeln zu können. Tatsächlich fand auf Weltebene zwischen 2009 und 2019 eine Energieexpansion und keine Energiewende statt, da der Anteil fossiler Energien nach wie vor konstant bei über 80 Prozent liegt. Der Ökomodernismus ist Ausdruck der Konkurrenz- und Gewinnwirtschaft, des Wachstums, Konsums, der Beschleunigung und Landnahme. Marktwirtschaftliche Wirtschaftssysteme haben eine systemimmanente Steigerungsdynamik, die ihr vor der Umweltkrise von ihren Befürwortern auch immer zugutegehalten wurde. Es besteht mittlerweile aber ein prinzipieller Widerspruch zu den natürlichen Kreisläufen des Erdsystems.⁸ Das politische Narrativ des Ökomodernismus verschleiert dieses grundlegende Systemproblem. Es verdankt sich auch der strukturellen Abhängigkeit des Steuer- und Wettbewerbsstaates, der eine „Zweckgemeinschaft“ mit den Inhabern ökonomischer Macht eingehen muss, um Steuern zu generieren und sich bei der Finanzwirtschaft verschulden zu können. Obwohl alles geschöpfte Geld letztlich von der staatlichen Institution der Zentralbank abhängt, die keiner natürlichen Knappheit bei der Geldemission unterliegt. Sie könnte nach einer Reform des institutionellen Gefüges ökosoziale Arbeitsplätze auch ohne wachstumsabhängige Steuereinnahmen direkt finanzieren.⁹ So könnten auch die in der Autoindustrie anfallenden Arbeitslosen aufgefangen werden, wenn eine konsequente ÖPNV-Politik betrieben würde.

Doch zurück zur Gegenwart. Da angesichts früherer Versäumnisse der rasche Umstieg auf regenerative Energie nicht möglich ist und man nicht vom Wachstumskurs abzuweichen gedenkt, sucht der grüne Wirtschafts- und Klimaminister in aller Welt nach Ersatzlieferanten (Steinkohle aus Kasachstan, Bau von Terminals für Fracking-Gas aus den USA, Öl, Gas aus Katar usw.). Angesichts der Uiguren-Problematik rückt die lange latente, jetzt offenkundige Frage in den Vordergrund: Muss China erst Taiwan über-

fallen, bis auffällt, dass dieses Land Uiguren unterdrückt, Hongkong stranguliert und vieles mehr? Die Batterien von E-Autos stammen zu 50 Prozent aus China, dem Land mit den auch für die Produktion dieser Batterien benötigten 1000 Kohlekraftwerken. Das weltweite wachstumsorientierte, globalisierte Weltwirtschaftssystem steht in seiner heutigen, mit stets steigenden Emissionen und engen Beziehungen zu Autokratien einhergehenden Ausprägung zur Disposition. Der Ökomodernismus dient als Narrativ, diesem Grundwiderspruch aus dem Weg zu gehen.

E-Mobilität: Ein Ausweg aus der systemimmanenten Steigerungsdynamik?

Ein Beispiel für die Philosophie und Praxis des Ökomodernismus ist die in Deutschland und in der EU mit Milliarden Euro geförderte E-Mobilität, die unmissverständlich aus der vorgeschlagenen EU-Regulierung hervorgeht: „Die Automobilindustrie ist für die EU-Wirtschaft von zentraler Bedeutung ... Sie schafft Arbeitsplätze ... Die EU gehört zu den weltweit größten Herstellern von Kraftfahrzeugen und ist in diesem Sektor technologisch führend ... Das Ziel sollte darin bestehen, den Automobilsektor in die Lage zu versetzen, seine Führungsrolle bei den Technologien der Zukunft fortzusetzen und auszubauen, insbesondere angesichts des internationalen Wettbewerbs.“¹⁰ Auf Deutschlands Straßen gab es nie zuvor so viele PKW und LKW, Autobahnen werden weiter ausgebaut.¹¹ Das entspricht den Zielen der EU.

Vergleichbare emphatische Äußerungen zur (Klima) Bahn sucht man vergebens im Programm der EU-Kommission. Neben allerlei Maßnahmen steht stattdessen das Aus für Verbrenner im Jahr 2035 als Ausdruck des Ökomodernismus weit oben auf der EU-Agenda.

Tatsache ist: Da der Grünstrom durch Unterlassungssünden in der Vergangenheit nicht nur in Deutschland sehr begrenzt ist und die Nachfrage bei weitem nicht decken kann, wird jeder zusätzliche Strombedarf wie der der E-Mobile noch lange durch Kohle gedeckt werden.¹²

Hinzu kommt: Die deutschen Automobilkonzerne produzieren laut ihren eigenen Nachhaltigkeitsberichten mit jeweils über 100 Millionen Tonnen CO₂ weltweit so viele PKW (Vans und LKW noch gar nicht eingerechnet), dass deren jährliche Emissionen – über ihren Lebenszyklus (Herstellung, zehn Jahre im Fahrbetrieb, Entsorgung) gerechnet – denen ganz Deutschlands in einem Jahr entsprechen. Laut Nachhaltigkeitsbericht von Mercedes verbrauchen die PKW der Marke durchschnittlich über den Lebenszyklus 50 Tonnen CO₂, dem Doppelten des oben errechneten persönlichen Restbudgets von 28 Tonnen. Nur nebenbei sei auf die mit dem Autoverkehr einhergehenden Toten (2019: 29.000 in der EU), über 300.000 Verletzte pro Jahr in Deutschland, Staus, Lärm, Feinstaub, Flächenverbrauch und die Zerstörung von Urbanität hingewiesen.

Über zwei bis drei Tonnen schwere E-Autos, die mit

0 Emissionen bei den Flottengrenzwerten eingehen, bringen den Autokonzernen prächtige Dividenden, und der Steuerzahler soll durch EU-Recht genötigt werden, die Ladesäulen für sie zu finanzieren. Bei den üblichen Tankstellen kam niemand auf die Idee, diese durch die öffentliche Hand finanzieren zu lassen. Auf die Frage, ob Umweltzerstörungen aus dem Weltall zu sehen seien, berichtet ein deutscher Astronaut, dass dem so sei. Wenn man über Südamerika fliege, könne man die ausgetrockneten Salzseen klar erkennen, was auf den Abbau des Lithiums zurückzuführen ist.

Millionen Tonnen Gestein werden auch für „regenerative“ Energien wie Windräder und Photovoltaik im globalen Süden abgebaut, damit man im Norden mit gutem grünem Gewissen weiter auf hohem Ross leben kann. Die durch E-Mobilität freiwerdenden Gebrauchtwagen landen in Ländern wie Bulgarien und Nigeria, in denen zuerst der Kat ausgebaut wird, der separat mehr Geld einspielt, und wo sie dann noch meist 100.000 Kilometer oder mehr gefahren werden. Sofia gilt als die am stärksten luftverschmutzte Hauptstadt Europas, nicht zuletzt dank der deutschen Gebrauchtwagen. In Bulgarien ist der Kat-Ausbau verboten, das interessiert aber niemanden.

Fit for Future mit Klimabahn statt Klimawahn

Die vorgestellte Analyse stimmt mit der Einschätzung renommierter Klimaforscher überein. Mojib Latif vom *Geomar Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel*, gab im Interview mit der Süddeutschen Zeitung im April zu bedenken: Erstens, die „Welt müsste den Rückwärtsgang einlegen und mit Höchstgeschwindigkeit in die andere Richtung fahren. Denn es ist nicht so, dass die Richtung stimmt und nur das Tempo nicht. Wir fahren in die falsche Richtung“. Latif sieht zweitens momentan auch nicht die Erreichbarkeit des Zwei-Grad-Ziels. Es handele sich um einen Etikettenschwindel, da die entsprechenden Szenarien erhebliche sogenannte negative Emissionen, also CO₂-Entnahmen aus der Atmosphäre und Ablagerungen unterstellen. Drittens sieht auch er kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Viertens sei es einfach so, dass die Emissionen weltweit immer weiter steigen. Echter Klimaschutz läge erst dann vor, wenn sie sinken.

Was folgt aus diesen Überlegungen? Ganz allgemein bedarf es einer drastischen Einschränkung unseres Ressourcenbrauchs um 70 bis 80 Prozent.¹³ Nur mit ihr kann nach den bisherigen Erfahrungen eine wesentliche Minderung der Treibhausgase einhergehen. Dies geht wohl nur mit einer Postwachstumsökonomie. Ein Sinken der Emissionen gab es weltweit immer nur dann, wenn das weltweite BIP sank. Für den Verkehrsbereich bedeutet dies eine zielgerichtete Reduktion des Auto-, Schiffs- und Flugverkehrs. So könnte zum Beispiel 30 Prozent der für Autos kostenlos zur Verfügung stehenden Fläche für den innerstädtischen Radverkehr vorgesehen werden, der Ausbau

des ÖPNV müsste vorrangig sein, gute Zugverbindungen wären erforderlich. Tempolimits (30/80/120), ein gezielter Straßenrückbau, die von der EU festlegbare obligatorische Förderung von Carsharing (wenn man etwas transportieren muss) und womöglich kostenlose Sammeltaxis (Vorbild Türkei) könnten dazu beitragen, um den PKW-Verkehr entbehrlich zu machen. Noch notwendige PKW könnten als E-Mobile unterwegs sein. Die Autokonzerne müssten aber für den nötigen Grünstrom sorgen, etwa durch zusätzliche Solarparks, die von ihnen initiiert und finanziert werden.

Angesichts der Zahlen des IPCC und der unübersehbaren Umweltschäden dürften prinzipiell keine PKW mehr für den privaten Gebrauch zugelassen werden. Eine nach den Vorstellungen der Experten und Engagierten im Bündnis gegen Stuttgart 21 auszugestaltende „Klimabahn“ mit Schweizer-Taktung und japanischer Pünktlichkeit ist ein absolut notwendiges, unverzichtbares wohlstands- und glückförderndes zentrales Element zur Verhinderung der totalen Klimakatastrophe.

Bis hin zur Partei *Die Grünen* liegt abgesehen von grünfärberischen Verlautbarungen nicht der Schwerpunkt auf den hier angesprochenen Forderungen. Die offizielle Politik ist nicht mit dem nötigen Nachdruck bereit, den Pfad klimapolitischer Vernunft einzuschlagen. Umso wichtiger ist das angesichts von über 600 Demonstrationen nicht nachlassende, tatsächlich nachhaltige Engagement aus der kritischen Zivilgesellschaft.

24

Anmerkungen:

- 1 Wiktionary erläutert: Die Wendung kam ca. 1920 in Berlin auf, nachdem der dort lebende Satiriker, Humorist und Autor Adolf Glaßbrenner 1847 das Theaterstück „Ein Heiratsantrag in der Niederwallstraße“ verfasst hatte, wo der zukünftige Schwiegersohn bei Familie Kleisch zu Besuch ist, dann überstürzt aufbricht und als Erklärung hierfür angibt: „Es ist die allerhöchste Eisenbahn, die Zeit ist schon vor drei Stunden anjekommen.“ (https://de.wiktionary.org/wiki/es_ist_h%C3%B6chste_Eisenbahn). Siehe auch detailliert Christoph Gutknecht: Von Treppenwitz bis Sauregurkenzeit. C.H. Beck. München, 2008. S. 82-90.
- 2 Zu den entsprechenden Details und Literaturquellen des Folgenden siehe H. Peukert, „Klimaneutralität jetzt!“ (2021) und „Klimaneutralität jetzt! Update 2022“ (2022).
- 3 <https://www.cnn.com/2022/03/18/reduce-speed-limits-car-free-sundays-ieas-plan-to-cut-oil-use.html>.
- 4 IPCC. 6. Hauptbericht. Climate change 2021: The physical science basis. Arbeitsgruppe I. Full report. 2021. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_Full_Report.pdf
- 5 Siehe das Schaubild im IPCC-Bericht (2021, Fußnote 4) auf Seite I-94.
- 6 <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>
- 7 <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/2022-sonderberichte/bund-muss-beim-klimaschutz-zielgerichtet-steuern/@download/langfassung.pdf>
- 8 M. M. Becker, Klima, Chaos, Kapital. PapyRossa, 2021.
- 9 K. Karwat, Schuldenfreies Geld. Metropolis, 2021.
- 10 Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition (COM (2021) 556 final), S. 1. Unsere Übersetzung.
- 11 W. Wolf, Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Promedia, 2019.
- 12 K. Ruhsert, Der Elektroauto-Schwindel. BoD (Norderstadt), 2020.
- 13 B. Kern, Das Märchen vom grünen Wachstum. Rotpunktverlag, 2019.



Hendrik Auhagen

Liebe Klimabahn-Engagierte!

Es gibt einen Riesenriss zwischen Klimaanspruch und Realität. Dabei meine ich NICHT den klassischen SUV-Fahrer ... sondern ich spreche von den Menschen im ökologischen Spektrum. Von Menschen, die einerseits radikalste CO₂-Senkungs-Forderungen erheben – aber andererseits die klimaschädlichen Bahntendenzen überhaupt nicht wahrnehmen:

- zum Beispiel beim EU-Green-Deal, der das Ziel eines dichten EU-Hochgeschwindigkeitsnetzes proklamiert
- zum Beispiel in meiner Partei, den Grünen Baden-Württembergs, wo die Kritik an S 21 verstummt
- oder das Desinteresse des Klimaforschers Mojib Latif an der konkreten Bahnpolitik.

Dieser Riss *unter Klima-Bewegten* hat mich motiviert, diese Tagung mit vorzubereiten.

Mit der falschen Annahme, „Bahn an sich“ sei gut fürs Klima, wird falsche, klimaschädliche Politik gemacht. Stattdessen müssen wir die Frage stellen: Welche Bahn braucht das Klima?

Takt vor Tempo

Bahn an sich ist noch keine Klimabahn

Die Antworten:

1. Die Bahn als HAUPT-Verkehrsmittel (das den Autoverkehr weitgehend ersetzt)!
2. Diese Großverlagerung auf die Schiene muss möglichst klimaschonend erfolgen – und zwar sowohl beim Betrieb als auch beim Bau von Bahninfrastruktur. Denn Tunnelstrecken sind hochproblematisch: Ein Kilometer Tunnelstrecke hat den CO₂-Ausstoß von 26.000 PKW-Jahresverbräuchen.
3. Nicht das „Feeling“ darf entscheidend sein, sondern die klimawissenschaftliche Evaluation.
4. Es muss da angesetzt werden, wo schnell große CO₂-Einsparungen erreicht werden können.

Die Antworten im Einzelnen:

1. Die Bahn muss wieder DAS HAUPT-Verkehrsmittel bei Entfernungen zwischen 15 und 1500 Kilometern werden!
Das war die Bahn bis in die 60er Jahre hinein. Noch 1950 hatte die Bahn 38% des Anteils am Personenverkehr, der motorisierte Individualverkehr (MIV) nur 25%. Heute liegt der Bahn-Anteil bei 6,7 Prozent.

Dass die Bahn Haupt-Verkehrsmittel war, konnte man zum Beispiel an der Bahnhofsinfrastruktur erkennen (auch

in kleinen Städten besetzte Schalter, akzeptable Bahnhofsgaststätten und Frachtgutabfertigung) .

Mit den Kurswagen und den Nachtzügen gab es zwischen den meisten großen Städten im In- und Ausland direkte, umsteigefreie Verbindungen – von Paris bis Istanbul, von Kopenhagen nach Rom, von Athen nach Duisburg, von Warschau nach Frankfurt. Die Kurswagen wurden ab den 1990er Jahren fast vollkommen abgeschafft. Der Nachtverkehr wurde Ende 2016 komplett eingestellt.

Der Container früherer Zeit war der Güterwagen, der europaweit transportiert und umrangierte wurde und der sogar die letzten Kilometer auf der Straße befördert werden konnte.

Seit den 70er Jahren ist die Eisenbahn als einstiges europäisches Haupt-Verkehrsmittel zu einem zumeist nur national orientierten Ergänzungsverkehrsmittel herabgesunken:

Also Bahn nicht mehr als Alternative zum Auto, sondern als Mittel zur Entlastung des Autoverkehrs:

- als Pendlerverkehrsmittel im Umfeld der großen Städte bei gleichzeitigem Rückzug des Fernverkehrs aus der Fläche: sogar größere Städte wie Zwickau, Chemnitz, Görlitz, Konstanz oder Trier haben (fast) keinen Fernverkehr mehr!
- der größte Teil der internationalen Direktverbindungen wurde eingestellt – so zwischen den Metropolen Dresden und Wrocław, von Deutschland nach Spanien, Griechenland (einst drei Zugpaare pro Tag), Paris-Berlin, Stuttgart-Rom, Nürnberg-Prag.
- als teuer ausgebautes Hochgeschwindigkeitsverkehrsmittel zwischen den Metropolen (weil die Autobahnen den Verkehr nicht mehr bewältigen können).
- extrem gut ausgebaut für den Verkehr zu und von den Flughäfen.

Die ganze Verachtung dieses Ergänzungsverkehrsmittels für den Nicht-Autofahrer ist am sogenannten Schienenersatzverkehr hautnah zu spüren: Schikanöse Behandlung derjenigen, die sich von der Bahn abhängig gemacht haben.

Ganz besonders extrem wurde dieses Konzept „Bahn als Ergänzungsverkehrsmittel“ in Frankreich durchgesetzt: Während einerseits der Bahnverkehr in der Fläche viel extremer als in Deutschland stillgelegt wurde, verbinden TGV-Strecken vor allem Paris mit den großen Städten. Viele neue TGV-Bahnhöfe liegen weit außerhalb der Städte und sind darauf angelegt, dass Menschen mit dem Auto zum TGV kommen.

2. Eine Bahn ist nur dann Klima-positiv, wenn sie die Zurückverlagerung von der Straße auf die Schiene schafft und ein Leben ohne eigenes Auto ermöglicht!

Dabei geht es nicht um eine nette, provokante These – sondern um eine unabdingbare Konsequenz aus der Umsetzung der Pariser Klimaziele und der Vorgaben des

Bundesverfassungsgerichts. Entsprechend muss da angesetzt werden, wo sehr viel Straßenverkehr sehr schnell verlagert werden kann und dadurch sehr große Mengen CO₂ eingespart werden können:

- Das sind im Personenverkehr nicht die Fernstrecken, sondern die Strecken mit weniger als 200 Kilometer Entfernung. (Der größte Teil der Investitionen floss aber bisher nicht in diesen Bereich, sondern in den Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr für Strecken von mehr als 500 km.)
- Im Güterverkehr ist es umgekehrt - da kann im Ferngüterverkehr besonders viel CO₂ eingespart werden.

Aber brauchen wir nicht Hochgeschwindigkeitsstrecken als Alternative zum Flugverkehr? Die Antwort lautet NEIN! Das gilt dann, wenn auf die Hochsubventionierung des Luftverkehrs verzichtet wird. Statt dass der Staat den Konkurrenten künstlich billig pöppelt (u.a. durch Verzicht auf Kerosin-Steuer), könnte er den Luftverkehr auf ein sinnvolles Maß zurückstutzen. Eine extrem einfache, unbürokratische Lösung - bis irgendwann einmal eine internationale Besteuerung realisiert wird - könnte eine Abflugabgabe von 50 Euro pro Abflug von einem deutschen Flughafen sein. Bei größeren Distanzen und auch dringenden inländischen Flügen (bei dringenden Geschäfts- oder Familienangelegenheiten) würden diese 50 Euro kein Hindernis darstellen, für die Safttour oder den Betriebsausflug per Flugzeug aber schon.

Für eine große Verlagerung des Personenverkehrs ist übrigens nicht die maximale Geschwindigkeit entscheidend, sondern

- der Preis (und der muss im Flugzeug mindestens das Doppelte des Bahnpreises kosten und nicht die Hälfte)
- die Aufenthaltsqualität in den Zügen durch Trennung von Reisengruppen (dass es echte Ruhebereiche gibt, in die keine Gruppen und Familien mit kleinen Kindern gebucht werden)
- die Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen
- Vor allem aber ist die *Zuverlässigkeit* entscheidend: Dass sich nicht mehr die Reisende um den gefährdeten letzten Anschluss kümmern muss, sondern eine einheitliche Bahnorganisation. Lieber 10 Prozent weniger Angebot, aber dafür genug Reservekapazitäten)

3. Diese Großverlagerung auf die Schiene muss Klima-, Natur- und Menschen-schonend erfolgen.

A Im Betrieb: Die enorme Energieverbrauchs-Steigerung pro gefahrenen Kilometer zwischen Tempo 130 und Tempo 300 muss abgewogen werden. Außerdem braucht es im Güterverkehr „Flüsterwaggons“, damit die anwohnenden Menschen den Güterverkehr auf der Schiene besser oder sogar gut ertragen können.

B Beim Bau: Hier bedeutet Klimabahn die möglichst optimale Nutzung des Bestandsnetzes. Neubauten müssen

einen hohen Klima-Nutzen haben. Bei ICE-Strecken, auf denen nur ein bis zwei Züge pro Stunde fahren, ist das nicht der Fall. Insbesondere Tunnelstrecken müssen auf den Ausnahmefall konzentriert werden.

Faszinierend ist in diesem Zusammenhang das Konzept *Takt vor Tempo*: Dieses Konzept könnte in der ersten Phase bei nur wenigen sofortigen Ausbauten innerhalb weniger Jahre eine VERDOPPELUNG der Bahnkapazitäten ermöglichen. In einer zweiten Phase hin zur Verdreifachung der Kapazitäten könnten neue Schienenstrecken entlang von oder sogar auf heutigen Autobahntrassen ziemlich schnell gebaut werden.

Wie soll es möglich sein, dass durch „Takt vor Tempo“ die Bahnkapazitäten bei nur kleinen Ausbauten in kurzer Zeit verdoppelt werden? Am Beispiel eines bekannten Nadelohrs im bundesweiten Güterverkehr kann die Funktionsweise von „Takt vor Tempo“ gut gezeigt werden – nämlich der für den Schiffscontainer-Verkehr wichtige Abschnitt Lüneburg – Celle auf der Linie Hamburg-Hannover. Wenn im „Nadelöhr-Bereich“ alle Züge (ICEs, Regionalzüge und Güterzüge) das gleiche Tempo – zum Beispiel 120 fahren würden, könnte die Durchlässigkeit der Strecke extrem gesteigert werden.

In der zweiten Phase ab 2030 kann und muss der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur entlang der Autobahnen oder gar auf einem Teil der dann nicht mehr im heutigen Umfang gebrauchten Autobahntrassen erfolgen.

Bilanz

Bei dieser Perspektive geht es nicht um eine Wunsch-Utopie, sondern um die Konsequenz aus den verpflichtenden Klimazielen der Bundesregierung. Das hier skizzierte Konzept bietet

- die Chance zur wirklich großen CO₂-Einsparung
- es ist viel schneller zu realisieren, weil Ausbau mit Augenmaß auch juristisch viel leichter durchgesetzt werden kann.
- dieses Konzept ist wesentlich billiger - und auch angesichts des Mangels an Bauressourcen viel schneller zu realisieren.

Eine Schlussbemerkung zu Stuttgart 21: Der Klimagedanke bietet die Möglichkeit zu einem späten Kompromiss: Soweit sicherheitsmäßig genehmigungsfähig, den unterirdischen Bahnhof nutzen einerseits und andererseits den oberirdischen Kopfbahnhofs weiter nutzen. Als Stuttgart 21 geplant wurde, spielte der Klimagedanke nur eine untergeordnete Rolle.



Klimabahn – Betonbahn: Welche Ideen, welche Schwerpunkte Auszüge aus der Podiumsdiskussion vom 14. Mai 2022

Werner Sauerborn Die Podiumsdiskussion auf der Klima-Bahnkonferenz spitzt viele der angesprochenen Fragen auf klimapolitische Grundsatzfragestellungen zu. Sie bringt dafür wichtige Stimmen auf diesem Podium zusammen. Als da sind: **Helge Peukert**, Professor für Plurale Ökonomik von der Uni Siegen, der viel zur Finanzkrise geschrieben und geforscht hat. In ihrer Jobbeschreibung stehen Themen wie Sozialpolitik, Wirtschaftsgeschichte und vieles zur Finanzkrise. Ihr Hauptthema ist die Klimagerechtigkeitsbewegung. Da haben sie zwei Bücher geschrieben, die gelten schon so ein bisschen als Standardwerke für alle Menschen, die sich mit Klima fachlich auseinandersetzen wollen. Zwischenruf Peukert „Die sind aber anstrengend, also kein Stoff zum ruhig einschlafen!“

Weiter **Werner Sauerborn**: „Klimaneutralität jetzt“, so der Titel des ersten, im letzten Jahr geschriebenen Buchs. Und weil sich an der Dramatik nichts verändert hat, hat er vor kurzem „Klimaneutralität jetzt – ein Update“ geschrieben, ein eigenständiges Werk. Dieser „Update 2022“ verarbeitet die absolut beunruhigenden Klimawissenschaftlichen Erkenntnisse. Dann **Winfried Wolf**. Eigentlich nicht nötig, ihn hier vorzustellen. Chefredakteur von Lunapark21, Motor und Macher vieler Kampagnenzeitschriften, zwei Legislaturperioden lang Bundestagsabgeordneter der damaligen PDS. Uns allen bekannt von ungezählten Auftritten und Reden gegen Stuttgart21. Der erste überhaupt, der das Thema S21 aufgriff und schon 1996 ein wichtiges Buch zu Stuttgart21 geschrieben hat. Das war eine Einstimmung in die argumentative Auseinandersetzung um das Projekt. Er hat seither weitere Bücher zu S21 geschrieben; das letzte mit dem Titel „abgrundtief und bodenlos“. Es ist mit mehreren Auflagen schon eine regelrechte Enzyklopädie über die Geschichte des Projekts und über den Widerstands gegen S21.

Auch herzlich willkommen **Gero Treuner**, Mitglied des Landesvorstands des VCD und auch im VCD-Kreisvorstand Stuttgart, IT-ler und Experte beim VCD für Bahninfrastruktur. Die Unterscheidung von VCD Land und VCD Kreis ist für politische Feinschmecker nicht unwichtig: Der VCD Kreis-

verband Stuttgart ist Mitglied des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21. Herr Peukert, Sie beginnen die Runde.

Helge Peukert Wir haben, wenn wir es genau nehmen, kein CO₂-Restbudget mehr. Was folgt daraus? Die Antwort wird eher schwierig. Denn wir leben in einem komplexen globalen arbeitsteiligen Wirtschaftssystem, in dem viele Menschen bestimmte Ansprüche an Konsum und Lebensformen haben. Und 75 Prozent der Menschen warten noch auf die Befriedigung solcher Ansprüche. Gleichzeitig wächst die Weltbevölkerung pro Jahr um schlappe einmal Bundesrepublik. Wie soll das gehen? Die jungen Leute haben recht, die sagen: Wir setzen uns hier auf die Straße, wir setzen das Wertvollste, was wir haben, unsere Körper ein. Wir sind bereit zum Beispiel das Osterfest im Frankfurter Gefängnis zu verbringen.

Wenn man sich dann das Pariser Klimaabkommen anschaut, dann muss man daran zweifeln, dass die Weltgemeinschaft wirklich bereit ist, die nötigen Konsequenzen zu ziehen. Diese Klimaveranstaltungen werden so organisiert, dass die Leitfrage lautet: Wie bringe ich es zuwege, dass möglichst nichts dabei rauskommt? Man kartet aus allen Herren Länder 30.000 Leute an. Alle dürfen das sagen, was ihnen gerade durch den Kopf geht, seien es prozentuale Klimaziele oder absolute Minderungsziele. Also ein Wunsch-Dir-Was. Wenn man dort nichts vorschlägt, ist es auch nicht schlimm. Wenn man sich später nicht an das hält, was man versprochen, dann bleibt das sanktionslos.

Nach all diesen Klimakonferenzen von 1 bis 26 – so viele Klimakonferenzen gab es – sind die Emissionen von Konferenz zu Konferenz weiter gestiegen. Alles zusammen um 50 Gigatonnen pro Jahr. Dabei haben wir nur noch 230 Gigatonnen. Dann gibt es noch die sogenannten Unsicherheiten. Der 6. IPCC-Bericht benennt solche in einer Größenordnung des 230-Gigatonnen-Restbudgets. Das kann also heißen, dass es gar kein Rest-Budget mehr gibt!

Wenn man die EU-Kommission fragt: Wie kommt ihr eigentlich zu eurem „minus 55%“, das ist ja an sich ein ganz nettes Ziel. Dann reden die sich heraus und sagen: Schauen Sie mal auf der Seite 188; da haben wir doch eine

tolle Tabelle. Hakt man nach, dann heißt es: Nein, damit argumentieren wir eher nicht. Wir argumentieren mit Pfad soundsoviel. Und auf die weitere Nachfrage: Was das denn jetzt für das Restbudget heißen würde, wird geantwortet: So genau könne man das nicht sagen; man sei halt für das Pariser Klimaabkommen. Nochmals nachgehakt: Was das denn jetzt heißen würde: 1,5 Grad oder 2 Grad? Darauf sagen die: Auch das könne man so genau nicht sagen. Und die vom Ökoinstitut sagen, dass es auf 1,8 hinausläuft. Das ist, kurz gesagt, die Lage. Wobei die Politiker:innen ja nur so gut sind wie die Wählenden. Meiner Meinung nach ist es letztlich ein Bündnis von all denen, die von diesem System profitieren. Und das sind blöderweise relativ viele. Das sind einmal Gutverdienende, die beispielsweise in den Konzernzentralen sitzen und die im Prinzip das Steuer schnell herumwerfen könnten. Doch die verdienen zu viel. Man könnte sagen, die hätten ja oft Kinder zu Hause, die ihnen die Hölle heiß machen. Gegenargument: Die sind halt auch oft unterwegs. Dann fruchtet der Kinderprotest vielleicht nicht zu 100 Prozent.

Zu den Politikern heißt es oft: Das sind ja im Grunde arme Würstchen. Man personalisiert das auch oft. Dann heißt es: Das eine ist der selbstverliebte Scheuer-Andi. Der andere scholtz so vor sich hin. Und die Merkel blickt nicht bei allem durch. Doch das alles hat ja strukturelle Gründe. Der wesentliche strukturelle Grund besteht darin, dass die Politik abhängig ist vom Wirtschaftswachstum. Dafür verschuldet man sich wiederum auf den Kapitalmärkten. Das ist dann vielleicht keine vernünftige Finanzpolitik. Doch die Leute im Finanzsektor sind ja fast froh über den Klimawandel. Mit der Konzentration auf dieses Thema ist er jetzt aus dem Blickfeld. Und so entstehen auch neue wunderschöne Schuldenberge, sprich Kartenhäuser.

Der Staat wiederum ist von der Finanzindustrie abhängig. Und wenn niemand mehr Lust hat, Staatsanleihen zu kaufen, dann muss halt die EZB ran. Da werden dann alle EU-Regularien über Bord geschmissen. Der Staat ist auch abhängig von Steuereinnahmen. Da müssen hier in Stuttgart teure SUVs gebaut und verkauft werden, damit Einkommensteuer und ein bisschen Körperschaftsteuer reinkommt. Und dann bekämpft man die Auswirkungen der SUV-Flotten. Das ist die berühmte Katze, die sich wer weiß wohin beißt.

Das ist das Problem: Man kann im Grunde der Wirtschaft gegenüber nicht handlungsmächtig auftreten, weil man so von ihr abhängig ist. Es gibt hier ein strukturelles Problem im Verhältnis Staat, Wirtschaft und Bürger. Der Bürger ist in unserem System in erster Linie ein Konsum-Bürger. Und wenn ihm der Konsum ein bisschen eingeschränkt wird, dann sind die meisten sauer. Auch wenn es ihnen mit weniger Konsum vielleicht sogar besser gehen würde. Wenn man alle Input- und Output Faktoren in eine Tabelle bringt, dann könnte eine Debatte zu dem Thema geführt werden: Was ist wirklich legitimer Basis-Konsum in unseren Metropolen? Wo müssen wir uns einschränken? Ist es okay, dass

die Leute dreimal im Jahr in Urlaub fliegen?

Auch müsste der Staat eine ganz andere Finanzierungsquelle kriegen. Die EZB übt ja Vergleichbares schon, indem sie Staatsanleihen aufkauft. Im Prinzip müsste der Staat Schenk-Geld haben, Geld, das er nicht zurückbezahlen muss. Das könnte auf die kommunale Ebene gehen. Dann leben wir im Papiergeld-Standard, es gibt keinen Anker, weder Gold noch sonst irgendetwas. Die Banken schöpfen im Moment ohnehin das Geld aus dem hohlen Bauch. Das könnte auch eine Zentralbank machen, die das den Staaten in die Hand drückt und damit öko-soziale Arbeitsplätze finanziert, ohne von einem fortgesetzten Wirtschaftswachstum abhängig zu sein. Denn eines ist klar: Ohne eine deutliche Einschränkung der Industriegesellschaft ist eine Klimawende nicht zu schaffen. Das mit dem Greenwashing ist Selbstbetrug; das wird nicht hinhauen. Wir sehen das doch überall, auch bei der Pandemie, diese Übergriffigkeit des Menschen gegenüber der Natur. Überall die Landnahme. All das rückt uns auf den Pelz, um es mal tierisch auszudrücken.

Werner Sauerborn Vielen Dank, Herr Peukert. Eine Rückfrage habe ich zu dem Punkt, der uns alle verbindet – zu dieser Erfahrung, dass man mit guten Argumenten einfach nicht durchkommt. Sie haben in ihrem „Update 2022“ geschrieben: „Meine Hoffnung, eine achtbare Hintergrundliteratur geliefert zu haben, auf die alle zurückgreifen könnten, hat sich trotz der Verwendung vieler Geschenkexemplare nicht erfüllt“. Und weiter: „In Kriegssituationen werden die archaischen Reflexe der Urhorde aktiviert, eine entsprechende DNA hinsichtlich der ökologischen Krise gibt es leider nicht. Es stellt sich oft das Gefühl ein, dass klassische Abwehrmechanismen in Anschlag gebracht werden und die meisten Menschen die existenzielle Grenzsituation angesichts der Klimakatastrophe verleugnen, weil sie ihre persönlichen und gesamtgesellschaftlichen Sinnkonzepte in Frage stellen.“

Dann kommen Sie auch darauf zu sprechen, was diese Abwehrhaltung von Menschen sind, nicht nur im privaten, sondern auch im politischen Bereich, die vielleicht erklären, warum die Klimabewegung auf der Stelle tritt trotz so viel Resonanz. Wir reden uns bei Stuttgart21 den Mund fusselig und es wird nicht mal zugehört. Was ist die Typologie der Abwehrbewegung, die das erklären kann?

Helge Peukert Das ist ja die einigermaßen frustrierende Grundfrage. Ich war sehr beeindruckt heute von den professionell vorgetragenen Argumenten, wie es eigentlich laufen könnte. Und es ist extrem frustrierend, dass das bei der breiten Bevölkerung nicht ankommt.

Wenn man sich jetzt mal die Geschichte mit Scholz anschaut, der plötzlich sagt: 100 Milliarden für Rüstung – das geht! Dann erinnert das ein bisschen an 1914 und die Bewilligung der Kriegskredite. Wenn dann plötzlich unsere Spezialdemokraten mit fliegenden Fahnen dabei sind und auch die Oliv-Grünen. Das ist der Reflex der Urhorde. Es wird ja immer gesagt: Wir müssten auf eine

unmittelbare Bedrohung sofort reagieren. Als wir Jäger und Sammler waren – kaum kommt ein Tiger um die Ecke: Bumm! Doch wenn es Veränderungen in der Umwelt gibt, die wir blöderweise mit unseren Sinnen nicht unmittelbar wahrnehmen, dann ist es wie mit dem Frosch, der in den Kochtopf mit kaltem Wasser gesetzt wird: Die Temperatur im Topf wird langsam erhöht. Doch er denkt gar nicht dran, herauszuspringen. Anders wäre es gelaufen, wäre er gleich in heißes Wasser geschmissen worden. Alte Geschichte.

Das heißt: Wir sind vielleicht genetisch schlicht und einfach nicht geeignet, auf solche Umweltbedrohungen zu reagieren, die wir nicht unmittelbar wahrnehmen. Corona ist allerdings im gewissen Sinn ein Gegenbeispiel. Da sterben massenhaft die Leute. Und – zack! – das ganze Wirtschaftssystem konnte umgestellt werden. Ob das, was da alles getan wurde, richtig war, ist eine andere Frage. Ich will jetzt nicht ins Psychoanalytische der Abwehrmechanismen hinabsteigen. Ich möchte jedoch die „just-world-Theorie“ erwähnen. Meiner Meinung nach sind wir in der existenziellen Grenzsituation unseres Lebenswandels im Prinzip vergleichbar mit der Situation am Ende der 1930er Jahre. Plötzlich verschwinden die Juden. Eigentlich kann man sein kleinbürgerliches Leben nicht mehr einfach so weiterführen. Was jedoch viele Leute wollen. Die „Just-World-Theorie“ besagt, dass wir Menschen ein sinnvoller Bestandteil dieser Welt und dass wir nicht schuldig sein wollen. Dann verdrängen wir das eben mal. Es wird uns ja auch leicht gemacht. Schauen wir uns nur die Werbung mit diesen Greenwashing-Aktionen an. Es gibt da super wirksame Mechanismen. Es gibt „rasenden Stillstand“ und Übersättigung. Wenn wir abends in den Talkshows die immer gleichen Figuren vorgesetzt bekommen, dann haben die meisten Leute irgendwann die Schnauze voll und schalten ab. Man kann auf diese Weise Themen auch töten.

Wir haben in der Neuzeit eine Philosophie des Fortschritts Glaubens. Alles, was nicht verboten ist, ist erlaubt. Dabei gibt es das Grundproblem: Das Persönliche ist politisch. Diese alte 68er-Formulierung ist erschreckend wahr und konkret: Wenn ich mich ins Auto setze und den Zündschlüssel umdrehe, dann wirkt sich das weltweit aus. Wie der in China umgefallene Sack Reis. Mit anderen Worten: Wir befinden uns praktisch in einer Weltgemeinschaft mit allen unseren negativen externen Effekten. Das widerspricht den Grundprinzipien westlicher Demokratien, wonach der Staat nicht zu sehr ins Privatleben der Leute einzugreifen hat.

Winfried Wolf Ich glaube, dass das Wegducken in der NS-Zeit ohne Zweifel ein wichtiger Faktor war. Es gab diese DNA mit „Das hab ich nicht gesehen“. Auch noch nach 1945 mit: „Wir haben nichts gewusst. Bei uns in der Stadt gab es gar keine Juden“. Aber es gibt auch den Faktor der kollektiven Aktionen und des Organisierens. Und dieser war oft und ist heute entscheidend. Ich möchte daran erinnern, dass die Friday-for-Future-Bewegung niemals mit einer solchen DNA hätte begriffen werden können. Da

gibt es zum richtigen Zeitpunkt eine kleine junge Frau, die sich autistisch vor den Reichstag in Stockholm setzt und die dann einen weltweiten Protest in Gang setzt. Einfach graswurzelmäßig: Freitag gehen wir nicht in die Schule, wir demonstrieren! Dass das jetzt zusammengesackt ist, hat auch viel mit der Pandemie zu tun. Und auch damit, dass es zu wenig organisierende Kräfte gab.

Aber ganz sicherlich kann man sagen, dass – um einen Sprung zum Thema Stuttgart zu machen – ein Projekt, das mit S21 vergleichbar ist, die Tunnelprojekte Brenner oder Koralm in Österreich oder in Frankreich eine neue TGV-Strecke, alles Projekte, die ähnlich zerstörerisch wie S21 sind, dass das nur dann zur Kenntnis genommen werden und nur dann „stadtgewaltig“ werden kann, wenn dieser Protest organisiert wird, wenn es die organisierende Kraft mit einem entsprechend langen Atem gibt, wie dies zwölf Jahre lang in Stuttgart der Fall war und weiter ist. Und wo wir immer wieder zwischendrin neue Events organisiert haben, so die Kopfmachen-Konferenz 2014 in Stuttgart. Und eben an diesem Wochenende diese Klimabahn-Konferenz.

Mir fällt in diesem Zusammenhang ein, dass ich ja eigentlich von der Kritik des Autos her zur Bahn komme. Und dass ich vor sechs Jahren zum ersten Mal das Buch „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse – Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt“ schrieb. Lange Zeit galt das E-Auto als eine geile Geschichte: kein Verbrenner, nicht fossil. Ich habe damals klargemacht, dass wir auch beim E-Auto die folgenden Elemente haben: erstens Wachstumszwang, denn das E-Auto ist vor allem eine Ergänzung der gesamten Pkw-Flotte; es sind überwiegend Zweit- und Drittwagen. Und zweitens ökologischer Rucksack. Das ist ein bisschen so, wie im Fall der Neubaustrecken und der Tunnelbauten: Du hast einen ökologischen Rucksack, den du abfahren musst, um die Vorteile des E-Autos oder eben einer Bahnfahrt eins zu eins zu erhalten. Beim Tesla S sind das 120.000 Kilometer, beim Renault Zoe vielleicht 30.000. Die müssen mit so einem E-Pkw erst mal gefahren werden, bis die theoretischen Vorteile des Elektroautos im reinen Betrieb überhaupt zu Buche schlagen. Es gibt da diese gigantische Masse von CO₂, die während des Baus der Batterie emittiert werden. Noch gar nicht zu reden von der Problematik Kobalt und Seltene Erden.

Ich habe im Vorfeld Werner gefragt, „Wie neu ist das Thema Klima eigentlich bei euch?“ Und Werner hat unterstrichen, dass dieses Thema von Anfang an eine Rolle gespielt hat. Der klimaschützende Park wurde bereits bei Beginn der Bauarbeiten von Stuttgart 21 plattgemacht. Der Begriff „graue Energie“, wie werden die Tunnelbaukosten eingerechnet, wie lange fährt man im Fall einer Tunnelstrecke, um den ökologischen Rucksack, den es bei so einer Tunnelstrecke ja auch gibt, abzufahren: All das ist relativ neu. Diese Thematik gibt es seit fünf oder sieben Jahren.

Auch Klimaforscher beginnen, das zu betonen. Professor Hans Joachim Schellnhuber hat neulich gesagt: „Man muss schon sehr lange Bahn fahren bis die anfängliche

CO₂-Schuld abgetragen ist“. Bisher sagte ein Großteil der Klimaforscher beim Thema Schiene: Bahn ist immer gut. Ja, man kritisierte uns mit den Worten: „Was, ihr seid gegen Hochgeschwindigkeitsstrecken?! Aber ich muss doch schnell nach Kopenhagen kommen. Da habe ich einen Vortrag.“

Da gibt es einen Dr. Klaus Radermacher. Der erstellte für die FDP-nahe Friedrich-Naumann-Stiftung eine Studie, die die sehr hohen CO₂-Emissionen einer Bahn mit vielen Tunnelbauten dokumentiert. Nun ist die FDP natürlich nicht die Partei, die sagt: Dann muss man für eine Flächenbahn, für eine überwiegend oberirdische geführte Bahn eintreten. Dann muss man Tempolimits für den Autoverkehr fordern. Stattdessen wird seitens Radermacher und der FDP argumentiert: Weiter so mit dem Autoverkehr. Oder dann eben Flug statt Bahn. Wir als Klima- und Bahnfreunde haben diese verdammte Verantwortung, diesen Aspekt mit einzurechnen. Das Resultat lautet grob: Bahnhochgeschwindigkeit mit Tunnelstrecken hat eine vergleichbar schlechte Bilanz wie eine Pkw-Fahrt mit zwei Personen im Auto. Entsprechend müssen wir Hochgeschwindigkeit und den Tunnelbauwahn kritisieren. Und, wie von den Referenten Hesse und Busche hier vertreten, einen Ausbau nach Augenmaß und ohne Top-Geschwindigkeit favorisieren.

Werner Sauerborn Vielen Dank, lieber Winnie. Ich hätte in der Vorstellung erwähnen sollen, dass Du einer der Hauptpromotoren auch dieser Konferenz warst, dass es ohne dich diese Konferenz nicht gegeben hätte. Den Applaus kannst Du also auch darauf beziehen. Jetzt fehlt noch der Schritt, dass man genauer berechnen muss: Wie viele Emissionen verursacht die Flächenbahn. Und wie viele eine Beton-Bahn. Die Klimawissenschaft ist hier nicht ganz auf Ballhöhe.

Jetzt kommen wir zu Dir lieber Gero. Das Thema Klimabahn ist ja relativ neu. Du spielst eine maßgebliche Rolle im VCD. Kannst Du uns sagen, ob der VCD das mit der Klimabelastung einer Betonbahn so sieht. Ob andere Verbände wie der BUND das so sehen.

Gero Treuner Ja, vielen Dank erst mal für die Einladung. Ergänzen kann ich vorab, dass es auch im VCD bundesweit eine Arbeitsgruppe „Bahnreform II“ gibt, die sich mit solchen Fragen beschäftigt hat. Zu den anderen Verbänden kann ich weniger sagen. Klar ist: Wenn man die Fahrgastzahlen der Bahn um das Zwei- bis Dreifache steigern will, dann braucht man einen massiven Kapazitätsausbau. Der Betrieb muss zuverlässig sein. Die Anschlüsse müssen klappen. Da geht es dann auch um Prioritäten. Die wirkungsvollen, klimaschonenden Maßnahmen wie Ergänzungsbauten – die sollte man zuerst in Angriff nehmen. Dabei Engpässe beseitigen. Notwendig sind Überholgleise und Überleitstellen für lange Güterzüge. Gegenüber Hochgeschwindigkeitsprojekten hat das Vorrang. Auch eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten, die in den Konferenzpapieren erwähnt ist. Was aber nicht verschwiegen werden darf: Wenn wir über Klimabahn reden, dann ist entscheidend, dass wir den Straßenverkehr verringern. Der

Anteil von knapp 20 Prozent des ÖPNV lässt sich nur dann steigern, wenn er attraktiver wird im Vergleich zum Autoverkehr. Und wenn wir die Attraktivität von Autos senken. Deswegen muss das Motto lauten: Weniger Autobahn. Dann kommt die Klimabahn. Wenn wir über CO₂-Budgets bei Bahninfrastrukturbauten reden, dann muss man auch den Autobahnausbau stoppen.

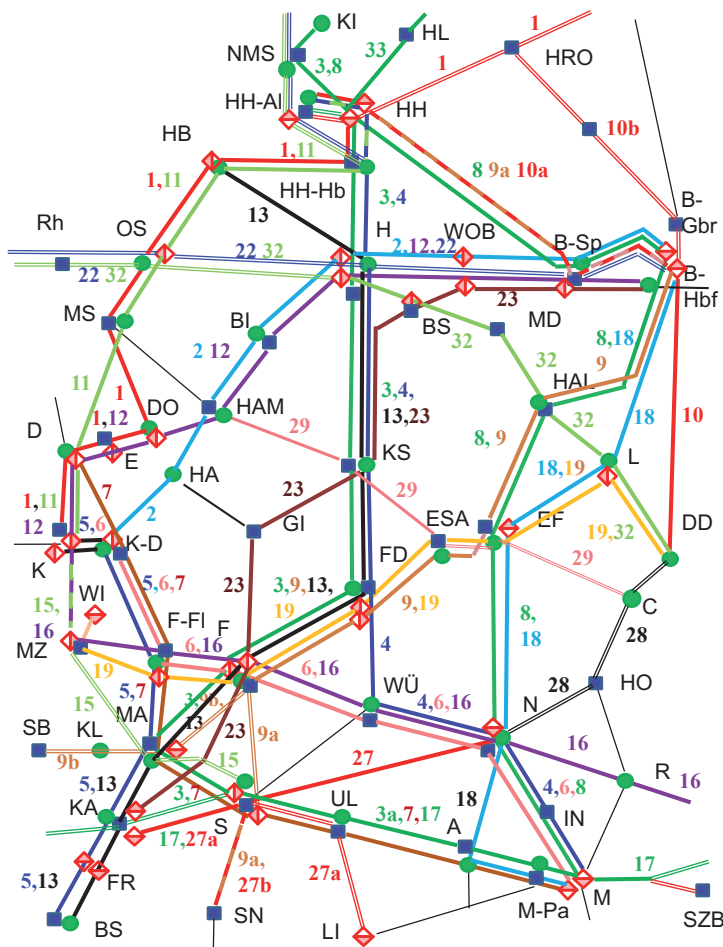
Man kann auch andere Sachen ohne HGV machen, um die Fernstrecken attraktiver zu machen. Man kann Sprinter-Verbindungen einrichten. Pünktlichkeit im täglichen Betrieb hängt natürlich von der Infrastruktur ab. Und für einen zuverlässigen Deutschlandtakt benötigt man Reserven und mehr Resilienz, um auch im Störfall besser zu werden. Anderenfalls wird festgestellt: Es gibt keine Weichen, um zu überholen oder um auszuweichen.

Ich möchte noch die Idee eines neuen Modells von Wettbewerb vorstellen. Bisher sieht Wettbewerb auf der Schiene so aus, dass die Aufgabenträger Ausschreibungen machen und die privaten Betreiber dann die Angebote abgeben und einer den Zuschlag bekommt. Uns ist es wichtig, dass wir einen integrierten Betrieb haben. Insofern geht es darum, dass es nicht nur einen Infrastrukturbetreiber gibt. Notwendig ist, dass Züge integriert verwendbar sind, dass sie vom Betreiber auch gewartet werden. Das hat auch technische Hintergründe.

Nehmen wir den Fernverkehr. Wenn da ein Ersatzzug notwendig ist, dann muss der zum Park passen. Da kann man nicht den Konkurrenten fragen, ob er noch einen in Reserve hat. Das muss aus einer Hand kommen. Inzwischen nutzen die Länder ihre Kraft, auch in finanzieller und organisatorischer Hinsicht, um Bestellungen zu tätigen, bei denen die Wartung mit ausgeschrieben wird. Das heißt: Der private Betreiber muss eigentlich nur noch die Lokführer und die Zugbegleiter stellen und den Vertrieb machen. Das ist sehr wenig.

Im Fernverkehr haben die privaten Betreiber zuerst nach Altmaterial gefragt, nach Wagen usw., die die etablierten Bahnen allerdings dann nicht abgeben wollen. Jetzt sieht man, dass sie günstigste Züge einkaufen. Erkennbar ist, dass dort keine Innovation erfolgt. Es gibt auch keine echte Konkurrenz. Zu fragen ist auch, wie das dann mit den Arbeitsbedingungen aussieht. Und ob das, was hier stattfindet, wirklich ein Beitrag zur Förderung des Fernverkehrs ist. Deswegen möchten wir, dass das Grundangebot im Deutschlandtakt von einem integrierten Betreiber in staatlicher Verantwortung geleistet wird. Der Wettbewerb kann dann dort stattfinden, in den Zügen. Indem die Betreiber Einzelwagen einsetzen. Diese mit Personal ausstatten, mit eigenem Service, eigener Marke. In der Regel wird es wahrscheinlich so sein, dass die Züge dann von einem Unternehmen begleitet werden.

Die Diskussion hierzu muss in Gang kommen. Das würde auch bedeuten, dass auf europäischer Ebene eine neue Form von Regulierung notwendig wird.



Quo vadis Deutschland-Takt: Noch mehr Tunnel und Beton oder „Klimabahn nach Maß“?

Grundgerüst für einen alternativen Zielfahrplan

Ziffern (1, 2, ...): Streckennummern (nach eigener Nummerierung)

Kürzel bei Knoten-Bahnhöfen: B: Berlin Hauptbf., B-Sp: Berlin-Spandau, B-Gbr: Berlin Gesundbrunnen, BS: Basel, HH: Hamburg Hauptbf., HH-Al: Hamburg Altona Mitte, HH-Hb: Hamburg-Harburg, K-D: Köln-Deutz, M-Pa: München-Pasing, Rh: Rheine, SZB: Salzburg; ansonsten abgekürzt nach Auto-Kennzeichen

Knoten blau: Haupt-Knotenzeit (Begegnungen) zur Min. 00 · Knoten grün: Haupt-Knotenzeit zur Min. 30 · Knoten rot (Rauten): Knotenzeiten zu Min. 15 / 45

NBS/ABS*: Neubau/Ausbaustrecke

Wolfgang Hesse

Seit mehr als 30 Jahren erheben Bahn-Fans, Umweltverbände und Verkehrs-Clubs Forderungen nach einer systematischen Neuorientierung des deutschen Bahnverkehrs. So sollen im Personenverkehr die Züge schneller und dichter im Taktbetrieb verkehren. Besser verknüpfte Anschlüsse müssen für optimale Reiseketten sorgen, um damit die Reisezeiten signifikant zu verkürzen. Als Ausgangspunkt dient der „Integrale Taktfahrplan“ (ITF). Bewährte Vorläufer gibt es seit den 1980/90er Jahren u.a. in der Schweiz, den Niederlanden sowie in deutschen Ländern und Regionen.

Das ITF-Grundprinzip besagt: Züge treffen sich an ausgesuchten Haltepunkten (den sogenannten Knoten-Bahnhöfen) – so in der Regel periodisch im Stunden- oder Halbstundentakt. Voraussetzungen dafür sind u. a.:

- An den Knoten stehen ausreichend viele Gleise zur Verfügung.
- Züge sollen gleichzeitig durch unabhängige Zuläufe die Gleise erreichen.
- Auf den Zulaufstrecken müssen passende Fahrzeiten vorgesehen werden.

Zielfahrpläne des Bundes-Verkehrsministeriums

Im Jahr 2018 verkündete (mit 30-jähriger Verspätung) das damalige BMVI u.a. die Slogans: „Schneller – öfter – überall“. „Wir machen die Bahn pünktlicher! Anschlüsse klappen endlich ... Höhere Pünktlichkeit durch bessere Planung und passgenau erweiterte Infrastruktur.“ „Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur. ... Eine Maximierung der Reiseverbindungen und kürzere Reisezeiten durch abgestimmte Anschlüsse kommen vor reiner Fahrzeitverkürzung“ [BMVI 2018].

Mit dem 3. Zielfahrplan des BMVI (Zfp-3) vom Juni 2020 geraten diese Versprechungen zunehmend in Vergessenheit. Auffallend ist der Fokus auf einige ausgesuchte, besonders aufwändige Großprojekte. Beispiele dazu sind:

- Neubaustrecke (NBS) bzw. Ausbaustrecke (/ABS)* Hannover – Bielefeld, Neubau Bielefeld – Hamm
- NBS Hannover – Hamburg durch die Lüneburger Heide
- NBS/ABS* Frankfurt(M) – Fulda – Erfurt
- NBS Würzburg – Nürnberg
- NBS/ABS Ulm – Augsburg

Hinzu kommen begonnene und neue Großprojekte:

- Stuttgart 21: Weiterbau mit „Ergänzungsbauten“ rund um Stuttgart
- Hamburg: Verlegung von Bahnhof Altona zum „Diebsteich“, mit (u.a.) „Entlastungstunnel“ (Innenstadt) für S-Bahn
- Frankfurt(M): Fernbahntunnel
- NBS Dresden – Prag durch das Erzgebirge
- Umfahrung Rosenheim für Brenner-Zulauf

Thesen zur D-Takt-Initiative und zum Zfp-3:

Neben vielen richtigen Vorschlägen (Halbstundentakte, Rückkehr der InterRegio als Fernreise-Zug) enthält der Zfp-3 auch problematische Entscheidungen und Projekte wie:

- Knoten: sind vielfach überlastet, bieten zu wenig Gleise, sind zu eng und nicht kreuzungsfrei ausgebaut
- Fahrzeiten: sind zum Teil wenig praktikabel, zu knapp bemessen für Anschlüsse, bieten zu wenig Redundanz und in der Folge mangelnde Pünktlichkeit
- Güterverkehr: steht oft im Zielkonflikt und muss schlüssigem Gesamtkonzept folgen
- Zielfahrpläne: sind zu eng „auf Kante genäht“ und folgen z.T. falschen Prioritäten

Generell gilt:

- Die Konzentration des Fernverkehrs auf wenige ausgesuchte Hochgeschwindigkeits-Korridore schafft falsche Prioritäten.
- Überambitionierte Großprojekte gefährden den Erfolg des Vorhabens. Der umfassenden Bedienung der Fläche wird dagegen zu wenig Raum eingeräumt.
- Die Belange der Umwelt- und Klimapolitik werden dabei ignoriert oder zu wenig berücksichtigt.

Folgerung: Der gegenwärtige Zielfahrplan (Zfp-3) muss überarbeitet werden. Ein Grundgerüst für einen praktischen Zielfahrplan ist in der Grafik auf Seite 31 dargestellt.

Ein Alternativplan für den D-Takt

Das vormalige BMVI hat 2021 für eine Maßnahmenliste allein zum „Planfall D-Takt“ eine Summe von 48,5 Milliarden Euro veranschlagt [BMVI 2021].

- Für weitere Großprojekte (vgl. oben) kommen zusätzliche Kosten von ca. 30 Milliarden Euro hinzu.
- Zusammen mit den zu erwartenden Kostensteigerungen ergibt sich damit für künftige Infrastruktur-Projekte ein

Investitionsvolumen von ca. 100 Milliarden Euro.

Dem steht folgender Alternativplan gegenüber:

- Die Kosten für den „unmittelbaren Bedarf“ D-Takt reduzieren sich – u.a. durch Fortfall der NBS Hannover-Hamburg, Würzburg-Nürnberg, Ulm-Augsburg und Einsparungen an den weiteren Großprojekten um ca. 20 Milliarden Euro.
- Die Kosten für die weiteren Großprojekte reduzieren sich – u.a. durch Fortfall der NBS Dresden – Prag und Umfahrung Rosenheim sowie Einstellen und Sanierung der Projekte in Stuttgart, Hamburg, München und Frankfurt um weitere ca. 20 Milliarden Euro.
- Die frei gewordenen Einsparungen von ca. 40 Milliarden Euro bieten zahlreiche Spielräume für perspektivische Projekte. Dabei stehen Elektrifizierungen, Reaktivierungen sowie der Aus- und Neubau bestehender Strecken und die Wiedereinrichtung von InterRegio-, Nacht- und Autozügen im Vordergrund.

Fazit: Die D-Takt-Initiative des Bundes ist im Prinzip begrüßenswert, sollte aber besser gestaltet werden. Eine überzogene, einseitige Bevorzugung des Hochgeschwindigkeits-Fernverkehrs und „auf Kante genähte“ Zielfahrpläne verursachen extrem hohe Kosten, verhindern eine dringend notwendige Breitenwirkung in die Fläche, benachteiligen das Gesamtsystem Bahn und belasten die Umwelt und das Klima.

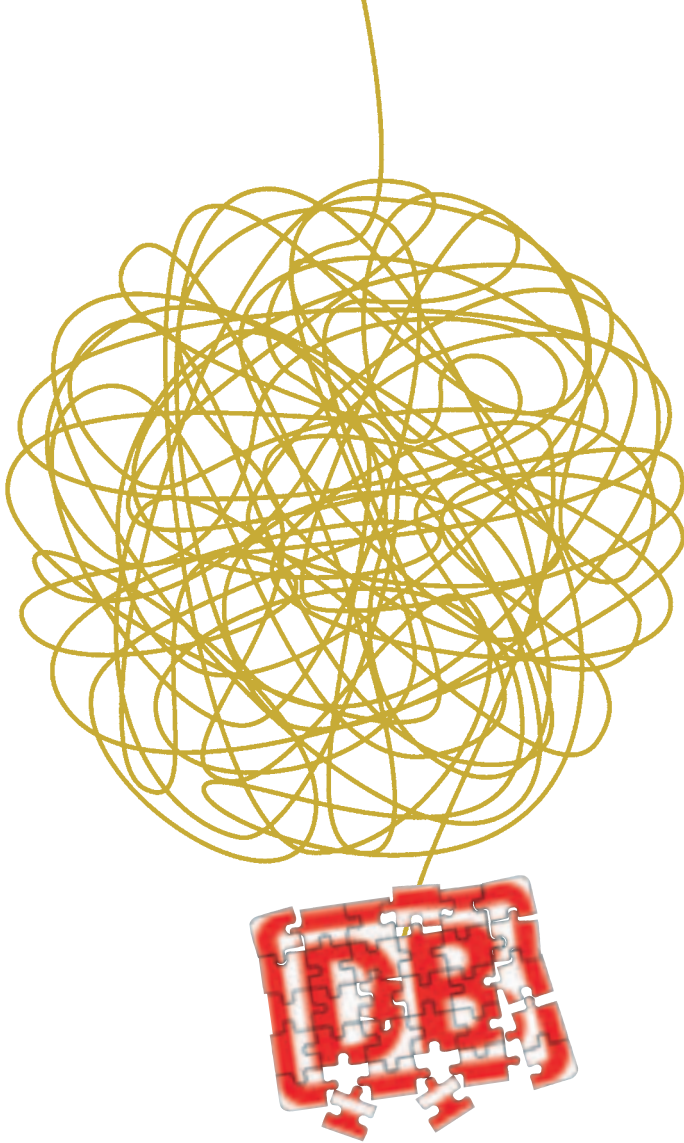
Der Anteil der Bahn beim Personen-Verkehrsaufkommen (z.Zt. 8%) zu den Konkurrenten Luftverkehr (6%) und Autoverkehr (75%) muss signifikant erhöht werden.

Die künftigen Bahnprojekte müssen mehr zur Verkehrsverlagerung und damit zur Umwelt-Schonung und CO₂-Reduktion beitragen. So steigt z.B. der Energieaufwand für HGS-Betrieb exponentiell und das Treibhausgas für Bau eines Gleiskilometers entspricht Ausstoß von 26.000 Pkw/Jahr [Röbeler 2017].

Das Unternehmen Bahn braucht dringend eine Kurskorrektur und speziell der D-Takt eine Revision der Zielfahrpläne. Dabei muss ein ausgewogener Ausbau des Gesamtsystems vor einseitigen HGS-Großprojekten Priorität erhalten.

Literaturhinweise:

- [BMVI 2020] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Zielfahrplan Deutschland-Takt, Informationen zum dritten Gutachterentwurf. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/praesentation-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile
- [BMVI 2021] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Entwurf: Maßnahmen des Planfalls „Deutschlandtakt“, laufende Nummer 44 des Unterabschnitts 2, Vorhaben des Potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/sma-entwurf-massnahmen-planfall-deutschlandtakt.html>
- [Hesse 2019] W. Hesse: Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019, S. 386-389, Minirex-Verlag, Luzern 2019 und: <https://bahn-fuer-alle.de/deutschland-takt-und-bmvi-zielfahrplaene-chancen-defizite-und-loesungsvorschlaege/>
- [Hesse 2022] W. Hesse: Deutschland-Takt am Scheideweg. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 1/2022, S. 50-54, Minirex-Verlag, Luzern 2021
- [Röbeler 2017] Karlheinz Röbeler: Quantifizierung der Treibhausgasemissionen des Projekts Stuttgart 21, https://www.umstieg-21.de/assets/files/thg-endbericht_s21_251017.pdf



Ein Handlungsleitfaden für eine erfolglose Bahn Oder: Wie schlaue Unternehmer:innen schlaue Bahnpolitik machen würden

33

Holger Busche

Japan misst die Pünktlichkeit am Bahnsteig nicht nur zeitlich in Sekunden, sondern auch räumlich in dm, damit die Menschen auch auf dem Punkt an ihrer Tür stehen. „Heute in umgekehrter Wagenreihung“, sprich „sehen Sie zu, wie sie binnen 30 Sekunden durch die Fahrgastmassen ans andere Zugende kommen“, ist dort ebenso unbekannt wie „heute ohne Wagen 3; 6 & 7“ oder „Das einzig funktionierende WC in Wagen 1“. Würde unsere Bahn es nicht so erschweren, könnte man im Zug ganz entspannt schlafen, arbeiten, essen, trinken, ausruhen oder mit den Kindern spielen.

Doch diese Bahnprobleme verdecken nur die wahren Grundprobleme: Autos parken vor der Tür und Menschen wohnen meist nicht im Bahnhof. Je kürzer die An- und Abreise zur Station ist, desto besser. Jahrzehntelanges Stilllegen von Halten und Strecken verlängerten diese Wege. Unternehmer lieben Kundschaftsnähe und würden somit viele Halte neu bauen bzw. reaktivieren – Auf dem Land sowie in Städten, Stadtteilen und Vororten.

Am Bahnhof folgt das Warten auf den Zug. Unterneh-

mer sagen: „Studentakt ist Mist!“, da die Kundschaft keine Dreiviertelstunde am Bahnsteig absitzen will. Auch eine Stunde später da zu sein, nur weil Arbeit oder Kinder noch einige Minuten länger brauchten, ist blöd. Unternehmer lassen ihre Kundschaft nicht warten und daher ihre Züge öfter fahren (30'-Takt und oft noch häufiger). Sie sehen, was es zu holen gibt: Auf jeden Fahrgastkilometer kommen die von acht Auto- und zwei Beifahrenden.

10'-Takte sind mehrfach genial: Kundschaft, die sich die Abfahrten zur gleichen letzten Ziffer, z.B. „immer was mit 7“ merkt oder wegen kurzer Wartezeit einfach so den nächsten Zug nimmt („Pater-Noster-Effekt“), spart Kosten für Werbung und nutzt Optionen: Die Sportlichen steigen in 3 Minuten um, die mit Kinderwagen in 13 und wer noch was kauft, freut sich über 23 Minuten Zeit. Schlaue Unternehmer lassen auch mehr Züge ohne Umstieg zum Zielort fahren, denn sie wissen: Jedes Umsteigen kostet bis zu 1/3 der Kundschaft.

Zugsysteme begünstigen dichte Takte: Je dichter, desto weniger teures Warten auf Anschlüsse. Zudem steigt, wenn alle Züge gleich lange brauchen, die Kapazität; die Kosten für jede zusätzliche Fahrt sind extrem gering. Un-



34

ternehmer kennen dieses Prinzip der Grenzkosten.

Doch leider ignorieren Bahn und Politik diese Unternehmer-Prinzipien und denken vom ICE und hochpreisigen Fernreisenden aus. Sie sollen schneller fahren, auch wenn sie dadurch Regional- und Güterzüge, deren Markt viel größer ist, an die Seite drängen. Das reduziert die Kundenschaft sowie die Kapazität und die Auslastung des Netzes und erhöht damit dessen Preise. All das schadet auch dem Klima, da fast alles auf der Straße fährt oder gar (billig) fliegt.

Dabei führen nur ein Achtel der gefahrenen Kilometer weiter als 250 km. Innerdeutsche Flüge leisten sogar nur zwei Prozent des Verkehrs. Rund 2/3 der Kilometer liegen im Regionalbereich (15-250 km). Wege kürzer als 15 km sind zwar noch häufiger, aber auch so kurz, dass sie nur rund ein Viertel der insgesamt gefahrenen Kilometer ausmachen. Lkw fahren zu drei Viertel (Tonnenkilometer) mehr als 150 km, die Hälfte sogar über 400 km.

Unternehmer wissen also, wie relevant die Schiene zum Klimaschutz und zur Entlastung von Menschen, Straßen und Wirtschaft beitragen könnte.

- Takt vor Tempo = Dichtgetaktetes, harmonisches Fahren
- Mehr Kundennähe durch viel mehr Stationen
- Schneller Ausbau kleiner und mittelgroßer Maßnahmen
- Gezielte Großprojekte für Regional- und Güterzüge
- Aufbau eines Netzes für kombinierte Verkehre (Lkw – Zug – Lkw)
- Qualifizierung von Fernzügen durch bessere Preise, mehr Komfort, umsteigefreie Verbindungen, um vereinzelte Fahrzeitverlängerung mehr als nur zu kompensieren

Unternehmer:innen würden sofort beginnen und echte Ziele (z.B. 20-30% am Personenverkehr und fernlasterfreie Autobahnen) setzen, wäre da nicht der offensichtliche und ungeschriebene Handlungsleitfaden zur jahrzehntelangen Verkehrspolitik:

Sie regieren und wollen sich rühmen, möglichst viel für die Schiene zu tun, ohne die Dominanz anderer, von Ihnen viel geliebteren, Verkehre zu gefährden? Klingt schwer, ist aber ganz leicht. Produzieren Sie einfach möglichst unwidrig an den eigentlich wichtigen Märkten vorbei:

Spezialisieren Sie sich auf kleine Marktanteile von Gruppen, deren Beförderung maximalen Aufwand erfordert. Einige Beispiele:

Reden Sie immer nur vom Pendelverkehr, der auf die Schiene muss! Sie wollen ja freie Straßen zu allen Zeiten. So ignorieren Sie die 85 Prozent der Reisenden, die im Freizeit- (31% der Pkm) und Besorgungsverkehr (45% der Pkm) oder aus sonstigen Gründen unterwegs sind. Die drohen Ihnen mit Einnahmen, außerhalb der Spitzenlast, ohne dass Sie mehr Züge kaufen müssen. Erinnern Sie sich an die jahrzehntelange, nun aber meist eingestellte Praxis, abends und wochenends Züge zu streichen. Diese Konzentration auf Spitzenlasten erhöht nicht nur Ihre Produkti-

onskosten und senkt Ihre Fahrgastzahl (lästige „Beförderungsfälle“), sondern reduziert die Staus Ihrer eigentlichen Klientel auf der Straße

Erzeugen Sie Rennfieber: „Speed First“. Fordern Sie Mitleid und gelebte Solidarität mit der kleinen Minderheit Geschäftsreisender, die – wie Sie selbst – noch am selben Tag zurückmüssen. Hohe Spitzengeschwindigkeiten machen die Züge und Strecken teuer und fegen andere Züge und damit Kundschaft von den Gleisen

Sorgen Sie auf jeden Fall durch Stundentakte und möglichst wenigen Stationen dafür, dass gerade kurze, alltägliche Wege nur schwer ohne Auto gehen. Das sichert nicht nur Pkw-Verkäufe, sondern auch deren Nutzung. Schließlich nutzt, wer ein Auto hat, dieses auch für Fahrten, die auch mit der Bahn hätten gehen können, schlicht weil es da ist. Zudem schafft das Auto selbst Ziele, die nur per Auto zu erreichen sind, und bringt Verbündete, die große Flächen für z.B. Gewerbe weit abseits errichten wollen

Verkaufen Sie kleine Ziele, (16% statt 8% im Personen- und 25% statt 18% im Güterverkehr) mit einem tollen Namen (z.B. „Germany's Next Top Fahrplanmodel“ oder so) ganz groß, auch wenn sie kaum Klimaschutz bringen

Erzwingen Sie das Umsteigen zwischen Zügen! Kurswagen, Heckeneilzüge und InterRegio, die viele Verbindungen umsteigefrei ermöglichten, sind peinliche Fehler früherer Regierungen. Zum Glück glauben Ihnen inzwischen alle, dass man praktisch nie Zielorte ohne umständliches Umsteigen erreichen kann. Einzelne Versuche, derartige Verbindungen umsteigefrei anzubieten, können Sie gleich mehrfach erfolgreich torpedieren:

Die Aufteilung der Fahrzeugflotte in lauter kleine und (wichtig!) zueinander inkompatible Gruppen von Fahrzeugen. Hilfreich dabei sind Kupplungen, Drücke der Bremsysteme und sehr effizient: Steuerungssoftware und die Aufteilung der Zuständigkeiten in lauter verschiedene Unternehmen. Wenn alle allen anderen für alles Rechnungen schreiben müssen, sind die gut damit beschäftigt und vermeiden die Zusammenarbeit mit anderen Ihrer oder gar fremder Unternehmen. Es adelt Sie besonders, wenn Ihre eigenen Schienenunternehmen auf der Straße transportieren lassen. Wenn Ihrem Bahnunternehmen diese Straßentransportfirma dann auch noch gehört, sind Sie in die Königsklasse aufgestiegen. Glückwunsch!

Achtung: Das mögliche Wechseln zwischen unterschiedlichen Zügen birgt die Gefahr der Vernetzung. Dagegen helfen zum Beispiel bauliche Trennungen, die zu weiten Wegen über viele Treppen führen. Ohne Bauaufwand schaffen Sie zusätzlich abschreckende Hindernisse ganz einfach durch tarifliche Trennungen. Je weniger Kundschaft, desto leichter können Sie die Infrastruktur dann anschließend verfallen lassen.

Höhere Kenntnisse der Betriebswirtschaft erfordert es allerdings schon, den hohen Fixkostenanteil bei Schienensystemen zu ignorieren. Streichen Sie Zugfahrten, ohne Züge zu sparen. Dann schrumpfen das Angebot, Nach-

frage und Einnahmen. Da die Fixkosten bleiben, wird Ihr System auf diese Weise viel teurer.

Investieren Sie verschwenderisch. Je größer ein Projekt, desto weniger sollte es genutzt werden. Vorsicht: Neubaustrecken führen zu mehr Geschwindigkeit und Kapazität. Daher sollten diese möglichst nur von ein, zwei Zügen pro Stunde und Richtung befahren werden. Geeignet gewählte Höchstgeschwindigkeiten, die gerade keine knotenfähigen Fahrzeiten zulassen, hängen zusteigewillige Menschen der Regionen durch abschreckend langes Warten ab. Etwas mehr Geschick erfordern höhen- gleiche Abzweigungen, um nutzenstiftende Anschlüsse auszuschließen. Wenn Sie mit hohen Investitionen es schaffen, die Attraktivität oder Kapazität der Infrastruktur zu verringern, dann haben Sie es an die Spitze geschafft. Wiederum Glückwunsch.

Zum Schluss noch das Wichtigste, um sich lästige Lobbyarbeit für die Schiene vom Leib zu halten: Halten Sie sich das oder die Bahnunternehmen im Staatsbesitz, damit Ihre Eisenbahnangestellten nicht widersprechen (dürfen), was immer Sie tun bzw. nicht tun, insbesondere bzgl.:

- Abbau von Steuersubventionen für und Übernahmen von externen Kosten des Straßen- und Flugverkehrs
- Tempolimits & Nachtflugverbote
- Kostengünstige oder gar -lose Zurverfügungstellung öffentlicher Flächen zum Parken
- Streichen von sinnvollen Investitionen in den Schienenverkehr

Zu diesem Handlungsleitfaden gibt es zum Glück zwei Auswege:

1. Die Bundesregierung will tatsächlich mehr Lebensqualität und Klimaschutz durch mehr Schienenverkehr anstelle von Stau, Abgasen und Lärm durch Flug- & Straßenverkehr und richtet dafür Ihre Politik ihrer beiden FDP-Ministerien für Verkehr und Finanzen neu aus.
2. Eine Unternehmer-Bahn ersetzt das/die Staatsbahnunternehmen.

Für wie wahrscheinlich Sie es auch immer halten, dass die Bundesregierung die FDP zum Unternehmertum bekehren kann (Ausweg 1): Ich bin jederzeit gerne bereit, als Ausweg 2 einen Euro für die Übernahme der Bahn zu investieren, um sie auf die wahren Märkte auszurichten und durch mehr Güter-, Regional- & qualifizierten Fernzügen mit Klimaschutz zu gewinnen. Lobby-Arbeit bzgl. der Regulierung von Straßen und Flügen sehr gerne inklusive.

Dr. Holger Busche, Schienenflieger KG; pilot@schienenflieger.de



DAS TROJANISCHE PFERD – Stuttgart 21 – Der Film

Stuttgart 21? Längst gelaufen...!? Das Gegenteil ist der Fall!

Klaus Gietinger

Neon, Stuttgart 21 ist nicht „gelaufen“ – denn das größte Betrugsprojekt deutscher Ingenieursgeschichte entwickelt sich nicht nur zum teuersten, sondern auch zum gefährlichsten Bahnhof aller Zeiten. Waren zu Beginn wenige Kilometer Tunnel und wenige Milliarden D-Mark geplant, läuft jetzt alles konsequent aus dem Ruder. Immer mehr klimaschädliche hochgefährliche Tunnel und immer mehr Geld sollen das Projekt retten. Doch sie verschlimmern es jedes Jahr weiter. Dabei wird immer deutlicher: Die Kritikerinnen und Kritiker hatten in allem Recht: Der Bahnhof ist viel zu klein, brandgefährlich, extrem klimaschädlich, völlig untauglich für den Deutschlandtakt und führt zu mehr Autoverkehr. Doch beharrlich halten die Regierenden im Südweststaat, der sich inzwischen als „the Länd“ tituliert, Grüne und CDU, und die Opposition aus SPD und Freien Wählern, sowie die Bundesregierung, die Bahnführung und die gesamte Tunnelbohrer-Lobby an der „Fahrt ins Desaster“ (so der derzeit amtierende grüne Verkehrsminister von Baden-Württemberg, Winfried Hermann, zu Zeiten als er noch gegen das Milliardengrab war) fest.

Ebenso konsequent, wie das Projekt scheitern wird, zeigt der abendfüllende Dokumentarfilm, wie Immobilienspekulation, Betonmafia, Bahnchefs aus der Auto- und Flugzeugindustrie und weltweit führende Tunnelbohrer plus Kettensägen den pünktlichsten Bahnhof Deutschlands für konkurrenzlos teures Geld ruinieren, unter der Erde einsperren, schieflegen und letztlich begraben wollen.

Das Projekt ist ein *Trojanisches Pferd*, weil trotz der Proteste und der Argumente dagegen es eine Tunnelmanie für weitere milliardenteure Bahnprojekte ausgelöst hat. Die Bahn soll in ganz Deutschland immer mehr unter die Erde (Frankfurt Hbf, Frankfurt-Fulda, Rosenheim, Fehmarn-Belt). Dadurch verliert die Bahn wegen des massenhaft verwendeten Stahlbetons jede klimarettende Funktion und wird zur Todesfalle. Zudem sollen weitere bestens funktionierende Kopfbahnhöfe wie Lindau und Altona kaputtgemacht werden.

Zahlreiche Kritiker, Bahnexperten, ein Bahngewerk-

schaftschef, ein Bildhauer, ein ehemaliger Daimler-Chef, Friday-for-Future-Frauen sowie junge Kranbesetzer sind im Film mit Interviews präsent, auch gewendete Befürworter, wie der grüne Verkehrsminister. Ehemalige Bahnchefs, lügende Bahnmanager, lachende CDU-Bürgermeister und Brandschutzexperten der besonderen Art kommen zu Wort. Begleitet wird dies von einer Kunstfigur, Herr Büro, einem Befürworter, der immer mehr in Erklärungsnot kommt und dem Zuschauer auch mal die Gelegenheit für ein lichtspendendes Lachen im Tunnel ermöglicht.

Gezeigt wird nicht nur, dass Stuttgart 21 Murks von Anfang an war. Es geht um die Geschichte eines Projektes, das von Täuschungen, Lügen, falschen Zahlen, ja kriminellen Handlungen, bis hin zu Polizeistaatseinsätzen, nur so strotzte und das jetzt zu immer höheren Kosten mit immer längeren und gefährlicheren Tunneln (aktuell liegen wir bei 100 Tunnel-Kilometern!) und zu immer weiteren Verzögerungen und Verschlechterungen führt. Ein dubiose Rolle spielt dabei die Lobby für den Provinzflughafen Stuttgart, der den Namen eines der „Väter“ des Milliardengrabes trägt (Manfred Rommel war Stuttgarter OB und ein erster Einpeitscher für Stuttgart 21) und der mit kilometerlangen Tunneln „angebunden“ werden soll. Wobei nicht nur einer der am besten funktionierenden Bahnhöfe Europas, sondern auch eine der schönsten Bahnstrecken Deutschlands zerstört werden soll: Die Gäubahn.

Last, not least ist dieser Film eine Hommage an die Massenbewegung gegen das Projekt, die immer noch lebendig und aufgrund der weiteren Tunnelprojekte in Stuttgart aktueller denn je ist. Der Film endet mit immer noch möglichen Alternativen und Ausstiegsmöglichkeiten. Die Devise heißt nach wie vor: Oben bleiben!

Mit: Peter Lenk, Hagen von Orloff, Klaus Gebhard, Winfried Wolf, Steffen Siegel, Tom Adler, Nisha Toussaint Handout, Judith Scheytt, Simon (Letzte Generation), Dieter Reicherter, Hans Heydemann, Winfried Hermann, Gerhard Polt und die Well-Brüder u.v.a.

Darsteller: Soraya Abtahi, Jörg Zick

Kamera: Roland Bertram, Klaus Gietinger u. v. a.

Aufnahmeleitung: Roswitha Götz

Ton: Ernst Delle

Location Hunter: Klaus Gebhard

Sprecherin: Ilka Teichmüller

Musik: Fluccio – Rainer Michel

Trick-Grafik: Robin Sander

Montage: Franziska Bielefeld

Buch/Regie: Klaus Gietinger

Produktion: Winfried Wolf, Erasmus Müller

Dank an: Hans-Werner Fittkau, Phoenix, Flügel tv, Ingenieure22, Aktionsbündnis gegen S 21, AnStifter, Schutzgemeinschaft Filder u. v. a.

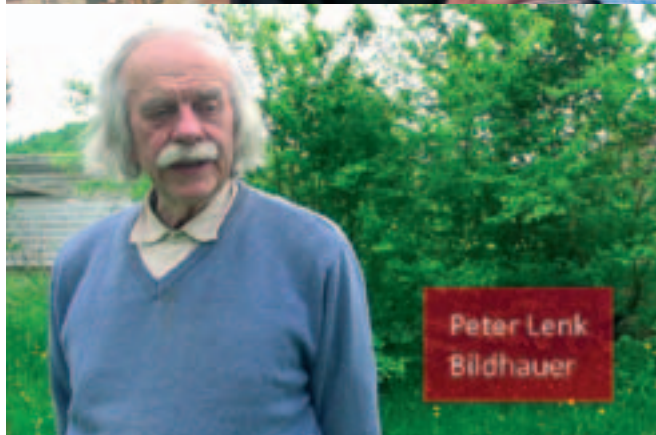
Spenden unter: www.klimabahn.de

Konto: BFS e.V.

IBAN DE04 1605 0000 3527 0018 66

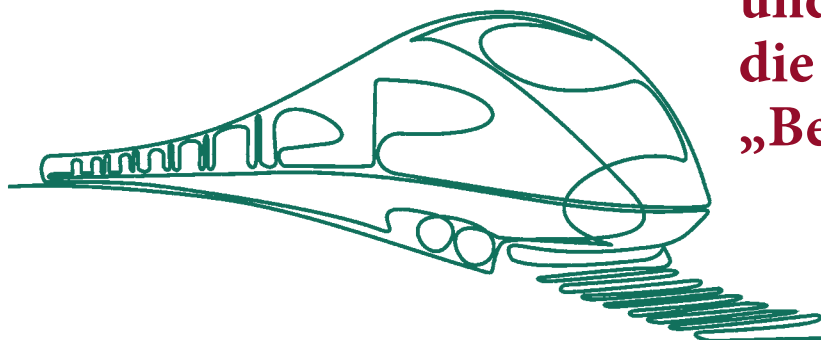
BIC WELADED1PMB

Der Film ist Teil einer Reihe über die Deutsche Bahn: KLIMABAHN DER FILM.



Stuttgart 21 ist überall

Das zweite Stuttgart 21 und sechs Bahninitiativen, die mit uns gegen die „Betonbahn“ kämpfen



Martin Poguntke

38

Die Konferenz „Klima-Bahn statt Beton-Bahn“ findet ganz bewusst in der Stadt statt, in der unglaubliche Mengen an CO₂-trächtigem Stahlbeton für bislang knapp 60 Kilometer an Tunnelröhren auf dem Gebiet der Stadt Stuttgart (ohne die Neubaustrecke nach Ulm) erzeugt worden sind. Das Projekt ist darüber hinaus ein noch viel größerer Skandal, weil durch die Tieferlegung des Bahnhofs eine Verkleinerung von 17 auf 8 Gleise vorgenommen wird. Die Landeshauptstadt Stuttgart bekommt damit als Hauptbahnhof einen Vorort-Bahnhof, der dem notwendigen Verkehr nie und nimmer gewachsen ist. Dem heutigen nicht und dem zukünftig zu wünschenden schon gar nicht.

Das haben die Macher des Projekts inzwischen auch erkannt und planen deshalb fieberhaft an sogenannten „Ergänzungsprojekten“. Diese so harmlos klingenden „Ergänzungen“ haben allerdings einen fast ebenso großen Umfang wie das bisherige Projekt Stuttgart 21. Zu den schon gebauten 60 Kilometer Tunnel sollen sage und schreibe weitere 47 Kilometer hinzukommen, in der Summe also die weltweit einmalige Gesamtlänge von über 100 km Tunnel – für ein einziges Bahnhofprojekt.

Das Schlimme ist, dass diese zusätzlichen 47 Kilometer an Tunnelröhren zwar hier und da kleine Verbesserungen bringen, aber das Hauptproblem nicht lösen, nämlich dass der Tiefbahnhof zu klein ist. Der Stuttgarter Hauptbahnhof fertigt heute in der Spitzenstunde 37 Züge ab; der Tiefbahnhof bewältigt lediglich 32. Mit den Ergänzungen bohrt man die Zuläufe des Tiefbahnhofs etwas auf, kann aber nicht die Kapazität des Tiefbahnhofs erweitern. Man

bekommt mit ihnen lediglich etwas mehr Flexibilität in die Enge des Tiefbahnhofs. Der Flaschenhals wird nicht weiter, wenn man einen größeren Trichter nimmt.

Was aber auf keinen Fall geht mit diesem Tiefbahnhof – ob mit oder ohne ergänzende Tunnels in den Zuläufen – ist ein Integraler Taktverkehr. Denn für die 14 Fahrtziele, die von Stuttgart aus angefahren werden müssen, sind eben auch mindestens 14 Gleise erforderlich.

Um dem abzuhelpen, hat man sich das absurdeste der Ergänzungsbauwerke ausgedacht, das man nur einem Satiriker zugetraut hätte: Man will nämlich die 16 Gleise des bestehenden Kopfbahnhofs abreißen und sechs Gleise davon anderthalb Stockwerke tiefer – als unterirdischen Kopfbahnhof – in genau der gleichen West-Ost-Lage wieder herstellen.

Das Ganze nur, damit das Haupt- und einzige Ziel des Projekts Stuttgart 21 nicht gefährdet wird: Man will, dass die oberirdischen Gleisflächen Immobilien Platz machen.

Und das in einer für die Kessellage Stuttgarts hoch bedeutsamen Frischluftschneise, die mit dieser Bebauung verriegelt würde. Auch das ist ein Klima-Skandal.

Werfen wir noch einen kurzen Blick auf die beiden größten der geplanten Tunnel-Ergänzungsbauwerke. Im Süden Stuttgarts, auf der fruchtbaren sogenannten „Filder“-Ebene, war zwanzig Jahre lang geplant gewesen, die Züge von Mailand–Zürich–Singen nach Stuttgart durch die S-Bahn-Station direkt unter dem Flughafen fahren zu lassen. Bis in den dortigen Gemeinden selbst die konservativsten Kommunalpolitiker*innen aufwachten und merkten, dass durch den Mischverkehr von Fernzügen und S-Bahnen für alle Zukunft ÖPNV-Erweiterungen verunmöglicht würden. Deshalb will man nun einen elf Kilometer langen zweiröhrigen Tunnel fast von Böblingen bis unter die beim Flughafen gelegene Messe bauen. Das brächte etwa drei Minuten Fahrzeitgewinn, angeblich, um den Deutschland-Takt zu optimieren. Um nicht zugeben zu müssen, dass dieser Tunnel wegen der S21-Fehlplanung gebaut werden soll, soll er nicht aus dem S21-Budget, sondern direkt vom Bund finanziert werden.

So schnell wie dieser „Pfaffensteigtunnel“ im vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gelandet ist, ist in der ganzen Republik-Geschichte noch nicht einmal eine Autobahn dort aufgenommen worden. Es eilt halt. Und ganz nebenbei kann man testen, wie schnell man Projekte umsetzen kann – vorbei an demokratischen Gremien und Einsprüchen von Verbänden. Scheuers Projekt-Beschleunigungs-Gesetz lässt grüßen.

Mit dem zweiten großen Tunnel-Projekt soll die Strecke Mannheim–Stuttgart um acht Minuten verkürzt werden – auf 31 Minuten, also für einen Integralen Taktfahrplan nicht brauchbar.

Noch drei letzte Stichpunkte dazu:

Erstens: Die Kosten für die geplanten „Ergänzungsbauwerke“ betragen noch einmal mehr als die Hälfte des immer teurer gewordenen Projekts S21, nämlich mindestens 5,5 Milliarden, die dann bundesweit für wirklich nützliche Ausbaumaßnahmen fehlen.

Zweitens: Die Bauzeit für diese Projekte wird 10 bis 12 Jahre sein – Zeit, die wir angesichts der sich aufbauenden Klima-Katastrophe einfach nicht haben.

Drittens: Unser Ziel als S21-Bewegung ist nicht, die bereits gebauten Tunnels zuzuschütten, nachdem wir den Kopfbahnhof wiederhergestellt und modernisiert haben. Sondern wir schlagen mit unserem Konzept Umstieg 21 vor, die Tunnels für ein vollautomatisches City-Logistik-System zu nutzen, das die gesamten Waren zwischen Peripherie und Zentrum befördert und so zusätzlich die Straßen von Lieferverkehr befreit.

Dafür kämpfen wir. Dafür wollen wir „oben bleiben“.

Sechs Bahn-Inis Initiativen

Wir haben hier in Stuttgart unter anderem die Parole: „Stuttgart 21 ist überall“. Damit meinen wir zum einen, dass Stuttgart 21 „über-

all“ zu spüren ist, Auswirkungen hat auf den gesamten bundesdeutschen Bahnverkehr. Zum anderen meinen wir damit: Ähnlich unsinnige und zerstörerische Projekte wie Stuttgart 21 gibt es „überall“. Wir könnten uns während dieser Tagung viele solcher Projekte ansehen. Hier seien sechs relativ willkürlich ausgewählte vorgestellt.

Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung Ganz im Norden haben wir die *Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung*, unter deren Dach 12 Bürger-Inis aktiv sind.

Eine davon, das *Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung e.V.* ist für die juristischen Schritte von Bedeutung, weil es als anerkannter Umweltverband klageberechtigt ist. Das Projekt, gegen das sich die Allianz richtet, ist eine dänisch-deutsche Hochgeschwindigkeits- und Güterzug-Trasse. Sie besteht aus 18 km Unterwasser-Tunnel durch die Ostsee. Auf dänischer und deutscher Seite sind gigantische Maßnahmen zur „Hinterlandsanbindung“ geplant, die sich in Deutschland bis zum über 100 km entfernten Hamburg auswirken. Der Tunnel ist seit Anfang 2021 im Bau.

Die Hauptauswirkungen dieses Riesen-Bauwerks sind einerseits durch die Bautätigkeit angerichtete ökologische Schäden an der Ostsee. Andererseits würden täglich 78 Güterzüge mit einer Länge von je mehr als 800 Metern und mindestens 9500 Kraftfahrzeuge allein schon durch die Lärmemissionen den Tourismus auf Fehmarn gefährden, der 80 Prozent der Einnahmen der Insel ausmacht.

Prellbock Altona e.V. In Hamburg soll der Bahnhof Altona ins zwei Kilometer nördlich gelegene Diebsteich verlegt werden. Kleine Ursache, große Wirkung: Ähnlich wie in Stuttgart, soll damit ein bestens funktionierender Bahnhof der Gewinnung eines neuen Stadtviertels Platz machen und dadurch massiv an Funktionalität und Bedeutung verlieren. Und ähnlich wie in Stuttgart gibt es hervorragende alternative Konzepte, um den schon jetzt guten Bahnhof noch zu modernisieren und zu verbessern.

Seit sieben Jahren arbeitet deshalb die Initiative *Prellbock Altona e.V.* daran, dieses Projekt zu verhindern, dessen Bau vor einem knappen Jahr begonnen wurde.

Pro Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg In Auetal zwischen Hannover und Bielefeld hat die Initiative *Pro Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg* ihren Sitz. Es gibt sie seit zwei Jahren. Seit drei Jahren sind die Freundinnen und Freunde aktiv gegen einen völlig überzogenen Ausbau der Strecke Hannover–Bielefeld.

Die bisherige Fahrzeit von 48 Minuten soll mit riesigem Bauaufwand auf 31 Minuten reduziert werden. Ohne in die Details eines sinnvollen Integralen Taktverkehrs zu gehen: 31 Minuten Fahrzeit zwischen zwei Knoten ist Quatsch, und nur wenn dieser Quatsch zwischen den nächsten Knoten wiederholt wird, kommt wieder eine



sinnvolle Fahrzeit heraus. Die Bahn plant deshalb auch auf weiteren Strecken sündhaft teure Fahrzeitverkürzungen, damit am Ende doch noch in Hannover ein funktionierender ITF entsteht.

Das geht für weniger Umwelt- und finanzielle Kosten und führt zu besseren Anschlüssen, sagt die Ini, wenn man eine maßvolle Reduzierung auf lediglich 41 Minuten plant und dafür in Hannover eine sogenannte „gedrehte Windmühle“ vorsieht, eine Kombination eines 00/30-Minuten-Knotens mit einem 15/45-Minuten-Knoten.

Frankfurt22 Auch in Frankfurt/Main wird Großes geplant: Bereits in den 90-er-Jahren versuchte die Bahn in Frankfurt ein ähnliches Projekt wie Stuttgart 21 umzusetzen; aber die Stadt lehnte dankend ab. Aus dieser Zeit stammt die Initiative, die sich jetzt „Frankfurt22“ nennt.

Sie wendet sich gegen neue Pläne der Bahn, einen Tunnel unter dem bestehenden Kopfbahnhof zu bauen, der ihn allerdings nicht, wie in Stuttgart ersetzen, sondern ergänzen soll.

Dass der Frankfurter Bahnhof überlastet ist, bestreitet niemand. Allerdings setzt sich die Ini dafür ein, dass das Problem durch eine Verbesserung der oberirdischen Zulaufgleise und den Ausbau des Südbahnhofs mit viel weniger CO₂-Aufwand und kostengünstiger gelöst wird.

40

Bürger-Initiative „Schwaben-Trasse e.V. Zwischen Ulm und Augsburg will die Bahn die Fahrzeit von 40 auf 26 Minuten drücken, indem sie die Strecke für eine Fahrgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometer völlig neu baut. Gleichzeitig soll damit die Strecke durch Überholbahnhöfe Güterzug-tauglich werden und der Nahverkehr verbessert werden.

Die „bischt“, die „Bürger-Initiative Schwaben-Trasse e.V.“ hält dagegen: Die ökologischen Kosten sind für diese Ziele viel zu hoch, und sie schlägt eine Alternative vor: nämlich, dass nur etwa ein Viertel der Strecke neu- und der Rest lediglich ausgebaut wird.

Und sie wenden sich gegen einen Deutschland-Takt, der nur mit derart gigantischen Geschwindigkeiten funktioniert.

Brennerdialog.de Wir sind ganz im Süden Deutschlands angekommen. Dort soll die Strecke zwischen München und dem geplanten Brenner-Basis-Tunnel als Zulaufstrecke für Geschwindigkeiten bis 230 Stundenkilometer ausgebaut werden. Die Initiative „Brennerdialog.de“ ist dagegen seit 2016 aktiv.

Sie argumentiert: Dieses Projekt sei nicht nur – mit nach aktuellen Hochrechnungen 10 Mrd. an Kosten – viel zu teuer, sondern auch überhaupt nicht nötig, um die nötige Leistungsfähigkeit der Strecke herzustellen.

Mit ETCS – das ja auf geraden, Weichen-armen Strecken wirklich Vorteile bringt –, der Begradigung einiger Kurvenradien und einigen Ortschafts-Umfahrungen

wegen des dann vermehrten Güterverkehrs werde mit viel weniger – auch ökologischen – Kosten das Ziel der Kapazitätssteigerung viel sinnvoller erreicht.

So unterschiedlich die Projekte sind und die Initiativen dagegen sich vor Ort darstellen, so augenfällig sind doch einige strukturelle Parallelen:

Geldsack

Es geht immer um Milliarden: Allein bei den hier vorgestellten sechs Projekten um runde 40 Milliarden. Zum Beispiel beim Brennerzulauf hat die Bahn von fünf Varianten die mit den längsten Tunneln und den kompliziertesten Bauanforderungen ausgewählt. Das scheint System zu haben, dass die Bahn als Goldesel genutzt wird und sich anbietet, um möglichst umfangreiche Bauaufträge zu generieren. Auffällig ist auch, wie Politik und Bahn dabei einander jeweils die Verantwortung zuschieben und faktisch Hand in Hand arbeiten, wenn es darum geht, Großaufträge gegenüber der Bevölkerung zu legitimieren.

Um Großprojekte durchzusetzen, war bislang das Hauptargument, bestimmte Bahnhöfe oder Strecken hätten ihre Belastungsgrenze erreicht oder seien hoffnungslos veraltet. Seit etlichen Jahren sind auch Umweltargumente hinzugekommen: Bahn müsse zum Flugverkehr konkurrenzfähig sein, man müsse Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern oder die Bevölkerung vor Lärm schützen – oder auch einfach dem wachsenden Güterverkehr gewachsen sein. Zu diesen Durchsetzungs-Legenden ist in letzter Zeit eine neue hinzugekommen: der Deutschland-Takt. Ob's passt oder nicht, die angenommenen Knotenzeiten notwendig sind oder nicht – Hauptsache das allgemein zustimmungsfähige Argument: Wir streben doch modernen klimaschonenden Taktverkehr an.

Fast durchgängig stellt sich auch die lokale und Landespolitik hinter die Pläne von Bund und Bahn oder lässt sich durch verwirrende Alternativ-Planungen spalten. Und die Medien sind zumeist Sprachrohr der Politik, übernehmen die PR der Bahn wörtlich, aber berichten über Pressemitteilungen der Kritiker nur im Konjunktiv.

Bürgerbeteiligung ist in aller Regel nur Pflichtübung oder eine Einbahnstraße, bei der nicht wirklich nach Alternativen gesucht wird, sondern die Bevölkerung ruhiggestellt und ihre Zustimmung erzeugt werden soll.

Was sich auf Seiten der Bürgerinitiativen durchgehend zeigt, sind nicht nur hoher Sachverstand, sondern immer auch konstruktive Alternativ-Vorschläge. Ein unglaubliches Potenzial, das sich da bundesweit zu Hunderten ehrenamtlich engagiert und unglaublich viel Energie und Zeit aufwendet. Wunderbar, dass wir heute viele Vertreterinnen und Vertreter dieser bundesweiten Bewegung – leibhaftig oder mit vorbereitend – hier versammeln konnten. Und wunderbar, dass wir alle hier nun auf dieser Konferenz miteinander ins Gespräch kommen!



100 Jahre Bonatzbau – 100 Jahre Kopfbahnhof Stuttgart

**„Unser Kopfbahnhof
soll sein Jubiläum
würdig begehen“**

Hans-Jörg Jäkel

Am Sonntag, dem 23. Oktober 2022, wird es 100 Jahre her sein, dass der Hauptbahnhof an der Schillerstraße, also unser Kopfbahnhof, in den frühen Morgenstunden seinen Betrieb aufnahm. Dieser Jahrestag soll würdig begangen werden.

Vor 35 Jahren, 1987, hat Matthias Roser die Geschichte des Stuttgarter Hauptbahnhofs ausführlich dokumentiert. Damit diese Ergebnisse einer breiten Öffentlichkeit bewusst gemacht werden, konnte er die damalige Bundesbahndirektion Stuttgart gewinnen, ein großes Jubiläumsfest „65 Jahre“ zu veranstalten. Als Ausstellungsobjekt wurde extra ein TGV nach Stuttgart geholt, der damals noch nicht eigenständig auf dem Netz der DB verkehren durfte. Die Festreden von Oberbürgermeister Rommel und DB-Vorstand Ulf Häusler preisen den Hauptbahnhof, wie ich es nicht besser machen könnte. Aber schon zehn Jahre später, also 1997, wollten OB und DB davon nichts mehr wissen und begeisterten sich nur noch für Stuttgart 21. Es gab einen Film zu „75 Jahre Hauptbahnhof“, aber keine Präsenz in der Öffentlichkeit. Auch zum 90-jährigen Jubiläum 2012 gab es keine Festveranstaltung. Nach Schwarzem Donnerstag, Schlichtungsrunden, angeblichem Stresstest, Abriss der Seitenflügel und Berufung auch der Grünen auf eine Legitimation des Projektes durch eine unsachliche Volksabstimmung konnte keine Feststimmung aufkommen. Im Jahr 2022 soll es anders werden.

Was wollen wir denn feiern? Am 23. Oktober 1922 ging der Kopfbahnhof mit seiner ersten Baustufe, den Gleisen 9 bis 16, Turm und großer Schalterhalle in Betrieb. An der Stelle, wo jetzt die Gleise 1 bis 8 liegen, sich kleine Schalterhalle und Mittelausgang befinden, lagen damals noch die Gleise zum Stuttgarter Zentralbahnhof an der

Bolzstraße. Dort gab es zwar auch zwei Hallen mit acht Gleisen, aber nur vier Bahnsteiggleise. Am Ende befanden sich zwei Drehscheiben für die Dampflokomotiven. Dieser völlig überlastete Bahnhof hörte am 23. Oktober 1922 exakt um 2.00 Uhr betrieblich auf zu bestehen, und der neue Hauptbahnhof ging mit dem legendären Zug 561 nach Aalen um 4.15 Uhr in Betrieb. In der Fachwelt wurden die Kürze der Umstellungsphase und die bis ins Detail durchdachten Arbeitsabläufe hervorgehoben.

Die Inbetriebnahme vor 100 Jahren war eine Meisterleistung der württembergischen Ingenieure und Eisenbahner. Die Motivation war sicher eine andere als im heute weit aufgegliederten DB-Konzern und bei so mancher Privatbahn, die mit einem Niedrigpreis die Ausschreibung des Landes gewonnen hat. Es tut einfach gut, den Präsidenten Dr. Sigel aus dem Amtsblatt der Reichsbahndirektion Stuttgart vor der Inbetriebnahme zu zitieren:

„... Aber auch das außerhalb Stuttgarts stationierte Personal kann zu seinem Teil die Bewältigung dieser Aufgabe dadurch fördern, daß für die strenge Einhaltung des Fahrplans für alle Züge im Verkehr mit Stuttgart Hbf. gesorgt wird. Mit mir werden es alle beteiligten Eisenbahner als Ehrensache ansehen, daß der Betrieb im neuen Bahnhof sofort glatt läuft. Ich vertraue daher darauf, daß jeder einzelne das Seinige hierzu beitragen und daß die Tüchtigkeit und der gute Ruf der schwäbischen Eisenbahner sich auch bei dieser Gelegenheit aufs neue bewähren wird“.

Es war dann beispielsweise so organisiert, dass die Bahnhofsvorsteher im Umland von Stuttgart am 23. und 24. Oktober persönlich die pünktliche Abwicklung aller Arbeiten überwachen mussten.

Der Baubeginn für den Hauptbahnhof lag im Frühjahr 1914. Nur wenige Monate später brach der Erste Weltkrieg mit vielfältigen Störungen des Bauablaufs aus. Im Frühjahr 1917 wurden die Arbeiten komplett eingestellt und erst

im Oktober 1919 wieder aufgenommen. Die reine Bauzeit lag also bei recht genau sechs Jahren. Vergleiche zu aktuellen Projekten drängen sich auf. Ebenso drängt sich ein Vergleich auf, wenn man bedenkt, dass schon deutlich vor dem Bau des Personenbahnhofs der Abstellbahnhof und das Bahnbetriebswerk Rosenstein mit Lokschuppen und Werkstätten begonnen und bereits 1919 in Betrieb genommen wurden. Mit dem Hauptbahnhof gingen auch die entsprechenden Zulaufstrecken in Betrieb, die sich mit den einmaligen Überwerfungsbauwerken (Brücken und Tunnel) kreuzungsfrei nach Bad Cannstatt, Feuerbach und Böblingen wenden und in der mittleren Ebene den Abstellbahnhof zunächst mit drei, wenige Jahre später mit fünf Verbindungsgleisen an den Kopfbahnhof anbinden.

Die Leistungen beim Bau und in nunmehr fast 100 Jahren Bahnbetrieb, das muss in diesem Jahr einfach gefeiert werden. Aber in der Öffentlichkeit sind keinerlei entsprechende Vorbereitungen bekannt – gezielte Nachfragen bestätigten dies. Daraufhin haben engagierte verkehrstechnisch und geschichtlich interessierte Bürger ein Festkomitee „100 Jahre Hauptbahnhof Stuttgart“ gegründet. Sie planen verschiedene Veranstaltungen im Vorfeld des Jubiläums und ein großes Festwochenende am Samstag und Sonntag, dem 22. und 23. Oktober.

Bereits am 20. Oktober wird im Großen Saal des Stuttgarter Rathauses eine Veranstaltung mit Vorträgen zur bahn- und baugeschichtlichen Würdigung des Stuttgarter Hauptbahnhofs stattfinden. Natürlich werden auch ausgewählte Fotografien aus der Zeit des Baus und aus 100 Jahren Bahnbetrieb präsentiert. An diesem Abend wird erstmals die Möglichkeit bestehen, die von namhaften Denkmalschützern vorbereitete Festschrift zu erwerben. Am Wochenende werden dann öffentliche Sonderfahrten mit historischen Zügen zwischen Hauptbahnhof, Esslingen, Ludwigsburg und Stuttgart-Vaihingen stattfinden.

Über diese Initiativen haben wir verschiedene Medien informiert und eine durchweg überrascht positive Reaktion erhalten. Die Aktionen sollen auf eine breite Basis gestellt werden; so laufen Abstimmungen mit den Verkehrs- und Umweltverbänden, aber auch mit den Miniaturwelten Stuttgart, dieser einmaligen Modelldarstellung der Stuttgarter Bahnanlagen mit dem Stand der 80er Jahre.

Auch Bahn, Stadt und Land wurden über unser Vorhaben bereits im Mai informiert. Aber sie können sich offenbar keine Beteiligung an Feierlichkeiten zu Ehren des Kopfbahnhofs vorstellen. Wir haben nicht einmal Nachfragen zum Konzept unserer Veranstaltungen erhalten.

Mit der Verdeutlichung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnhofs als Ganzes im Rahmen der Festveranstaltungen wollen wir natürlich auch sein Potential für den Bahnbetrieb der Zukunft verdeutlichen. Mit etwas Nachdenken kann dann die Idee eines Abrisses dieser gut funktionierenden Anlagen sehr schnell als das erkannt werden, was es wäre: ein Schildbürgerstreich.

Um dies zu vermeiden, gilt: Oben bleiben!



Edzard Reuter

Manche halten ihn für einen spöttischen Spaßmacher. Andere für einen gefährlichen Sarkasten. Die Rede ist von Peter Lenk. Lange genug kenne ich ihn, um zu wissen, dass beides zutrifft – und doch nichts als eine dumme Verkennung ist. In Wirklichkeit verbirgt sich dahinter ein Künstler, der uns zwar gern den Spiegel vors Gesicht hält, aber zugleich liebevoll lachend, wütend empört und tief verstört die menschliche Komödie begleitet.

Jahrzehnte ist es her, seit ich ihm das erste Mal begegnet bin. An der „Laube“ in Konstanz hatte er einen Brunnen gestaltet. In den Medien wurde gebührend ausposaunt, dass darin einer meiner hochgeschätzten Berufskollegen als eher lächerliche Verkörperung des automobilen Straßenverkehrs karikiert werde. Erregt und wild entschlossen überfiel mich der Betroffene in meinem Büro, um mich zu veranlassen, gegen eine solche Beleidigung sofort und mit allen Mitteln zu Felde zu ziehen. Durchaus einiger Mühen bedurfte es, ihn schließlich zu überreden, doch lieber erst einmal, vielleicht sogar mittels eines persönlichen Zusammentreffens, herauszufinden, wer und was sich wohl hinter diesem unverschämten Künstler verbergen mochte – jenem Kerl, der dann kurz

Stuttgart 21 – ein unanständiger, politischer Betrug

Vorwort zum Buch von Peter Lenk „Zoff im Spätzlesumpf“

darauf illegal und unter nassforschem Übertölpeln des städtischen Gemeinderats am Hafen eine unanständige Großplastik errichten sollte.

Das schien mir umso naheliegender, als ich selbst anlässlich einer Veranstaltung im ehrenwerten Gebäude einer hochansehnlichen schweizerischen Großbank schon durch eine mir verdammt ähnlich sehende Plastik überrascht worden war, über deren Haupt nach Art eines Heiligenscheins ein dem klassischen Daimler-Stern ähnelndes Gebilde schwebte.

Die sich anschließende Begegnung mit jenem Lenk endete dann nicht etwa in einem handfesten Geraufe gestandener schwäbischer Mannsbilder, sondern entwickelte sich recht bald zu einem fröhlichen und nicht ganz trockenen Beisammensein. Begleitet war es von der Übereinstimmung der Beteiligten, dass es uns allen miteinander wohl kaum je zum Schaden gereichen dürfte, hie und da zu bedenken, dass niemand unter uns so ganz frei von Fehlern ist. An diese Weisheit haben sich Peter Lenk und ich uns seither immer wieder erinnert, wenn wir über seine neusten Missetaten schmunzelten – etwa über einen tief beleidigten dichterischen Großfürsten und dessen eisläuferische Reitkünste auf dem Überlinger Landeplatz.

Stuttgart 21 gehörte dazu. Freilich verbarg sich für mich

hinter der Begegnung mit dieser Skulptur von Anfang an weit mehr als nur ein harmloses, ein amüsiertes oder womöglich sogar schadenfrohes Gelächter. Was sich der Künstler hier zugemutet hat, ist der Versuch, ein in vielfacher Hinsicht zugleich komisches wie tragisches Geschehen der politischen Zeitgeschichte bildhauerisch einzufangen.

Es geht dabei um einen veritablen Skandal, um einen bewussten und gewollten politischen Betrug. Die dem Bauprojekt zu Grunde liegende Idee mag ursprünglich für viele (auch für mich) auf den ersten Blick reizvoll erschienen sein. In die Tat umgesetzt wurde sie jedoch, indem einer scheinheilig angesetzten Volksbefragung Kostenangaben vorgegaukelt wurden, von denen die Verantwortlichen genau wussten, dass sie niemals einzuhalten sein würden.

Die Laokoon-Skulptur nimmt sich heraus, an die nicht geringe Zahl derjenigen zu erinnern, die unmittelbar dafür verantwortlich waren (und sind), das herbeigeschwindelte Projekt zu verwirklichen. Manche davon mögen sicherlich guten Glaubens gewesen sein, dass es sich tatsächlich um die ihnen vorgegaukelte Großtat handelt, andere nur leichtfertig. Einige der Beteiligten haben freilich von Anfang an in vollem Bewusstsein an der Täuschung der Wahlberechtigten mitgewirkt – eben: an einem schwerwiegenden, einem im Sinne des Wortes unanständigen politischen Betrug.

In diesem Sinne leistet die Skulptur von Peter Lenk einen gewichtigen Beitrag zur Wahrung und Stärkung der demokratischen Kultur in unserem Land. Künstlerisch ist sie ohnehin ein Meisterwerk. Der Stadt Stuttgart hätte es wahrlich wohlgetan, sie in ihren Mauern zu halten.

Schade...

Der hier wiedergegebene Text ist das Vorwort, das Edzard Reuter für das Buch „Peter Lenk, Zoff im Spätzlesumpf – S21-Denkmal in Stuttgart“ schrieb (Verlag Stadler, Konstanz, 65 Seiten, 15 Euro, ISBN 978-3-7977-8). Peter Lenk fertigte die Skulptur im Zeitraum 2018 bis 2020. In ihrem Mittelpunkt steht ein nackter Herr, der dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten ähnelt und der von Schlangen – wie einst Laokoon – gewürgt wird. Im Fall der Skulptur handelt es sich um ICE-Schlangen. Auf diesen Schlangen wiederum tummeln sich Dutzende Figuren, die in der einen und anderen Weise mit dem Skandalbau Stuttgart 21 verbunden sind. Auf den ersten und letzten drei Seiten sind die rund 1000 Namen derjenigen abgedruckt, die es mit ihren Spenden in einer Gesamthöhe von 172.000 Euro ermöglichten, dass die Material- und Fremdarbeitskosten für die Fertigung der Skulptur finanziert werden konnten. Der „Schwäbische Laokoon“ konnte in Stuttgart an prominenter Stelle, vor dem Stadtpalais, am 26. Oktober 2020 aufgestellt werden. Auf Druck der Stadtverantwortlichen wurde die Skulptur nach knapp acht Monaten öffentlicher Präsenz am 24. Juni 2021 wieder abgebaut. Der als Ersatzort angebotene Stockholmer Platz – eine Betonwüste im Abseits – war nicht akzeptabel.

Seither steht die Skulptur im „Museumsgarten“ von Peter Lenk in Bodman, Ludwigshafen, am Bodensee. Es gibt Gespräche auf unterschiedlichen Ebenen – mit der Stadt, mit der Deutschen Bahn – mit dem Ziel einer Rückkehr des Werks nach Stuttgart.

