

KlimaBahn statt BetonBahn

Rede von Winfried Wolf - Montagsdemo gegen Stuttgart 21 vom 9. Mai 2022

„KlimaBahn statt BetonBahn“ – so lautet der Titel der Kundgebung am nächsten Samstag, 12 Uhr 30 vor dem Hauptbahnhof. Und so – „KlimaBahn statt BetonBahn“ – lautet der Titel der bundesweiten Konferenz, die wir am kommenden Samstag und Sonntag hier in Stuttgart veranstalten.

Und dieser Titel „KlimaBahn statt BetonBahn“ ist Programm – ist Realität für das, was wir in diesem Land erleben. Und ist Programm für das, was real sein, was real *werden* könnte und müsste, wenn wir unsere Kräfte – beginnend mit dem nächsten Wochenende – in einer neuen, bundesweiten KlimaBahn-Initiative bündeln. „KlimaBahn statt BetonBahn“ ist auch das Ziel der bislang 611. Montagsdemos hier in Stuttgart. Diese Demos richteten sich ja nie allein gegen Stuttgart 21, obgleich dieses Monsterprojekt schon die Verkörperung der Betonbahn ist – verantwortlich für Millionen Tonnen CO₂, die zusätzlich das Klima aufheizen.

Und eine Klimabahn anstelle einer Betonbahn ist das Ziel Dutzender Engagements in Orten der Stuttgarter Umgebung. Gerade las ich, dass die Schutzgemeinschaft Filder in drei Tagen das Jubiläum des 600. Schwabenstreichs durchführt. Wir gratulieren schon mal! Übrigens: Steffen Siegel von der Schutzgemeinschaft wird am nächsten Montag, also am Tag nach der KlimaBahnKonferenz, auf der 612. Demo zum Thema „Der Klimaskandal der S21-Zusatzprojekte“ sprechen.

Ich sagte: Die BetonBahn sei Realität. Ihr findet dazu viel ausgeführt im neuen 80seitigen Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn, den wir am 30. März zum 14. Mal auf einer Pressekonferenz in Berlin vorstellten. Das Dokument wird auch auf der Konferenz erhältlich sein. Zum Thema BetonBahn und unsere Alternativen *drei aktuelle Beispiele*.

Beispiel 1. Die Verdopplung der Zahl der Fahrgäste. Das Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste im Schienenverkehr findet sich im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung vom November 2021. Das heißt im Fall des Fernverkehrs: In knapp einem Jahrzehnt soll es nach diesem Plan 300 Millionen Fahrgäste geben. Dieses Ziel fand in allen Medien ein breites positives Echo.

Tatsächlich handelt es sich um eine Zielsetzung mit wiederholter Ansage. Und mit fortgesetztem Scheitern. So verkündete am 18. März 2015 der damalige DB-Vorstand für den Personenverkehr, Ulrich Homburg, „eine nie dagewesene Ausweitung des Fernverkehrsangebots“ und damit die „größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“. Zugesagt wurde, dass die „kostenlose Sitzplatzreservierung künftig in allen Fernverkehrstickets enthalten“ sei. Damals sollte die Zahl der Fernverkehrsreisenden um 50 Prozent gesteigert werden. Auf rund 225 Millionen Fahrgäste bis 2030.

Auch damals griffen die Medien die Charmeoffensive der Bahn dankbar auf. Bald darauf erwies sich jedoch, dass diese Zielsetzungen nicht so ernst gemeint – und aus Sicht des Bahnkonzerns unrealistisch – sind. Ulrich Homburg wurde mit Goldenem Handschlag (und einigen geheimen Beraterverträgen) entlassen. Die Reservierung in den Fernverkehrszügen ist auch heute noch kostenpflichtig; sie sind längst eine Art zweiter Ticketpreis.

Und ähnlich, wie dies früher in der DDR der Fall war, hat man schlicht die alten Ziele, die nicht erreicht wurden, ersetzt durch neue Ziele, die noch unrealistischer sind. Bereits 2019 hieß es unter der Regierung Merkel, Ziel sei jetzt „100 Prozent mehr Fahrgäste im Fernverkehr bis 2030“. Zwei Jahre später wiederholt die Ampel dieses Ziel. Obgleich es in den vergangenen Jahren zu einer entgegengesetzten Fahrgastentwicklung kam.

Denn wie sieht die Realität aus? Im Jahr 2000 gab es 145 Millionen Reisende im Fernverkehr. 2019 waren es mit 151 Millionen nicht viel mehr. 2020 sank diese Zahl – Corona-bedingt – auf 79 Millionen. Im vergangenen Jahr 2021 waren es mit 82 Millionen nicht viel mehr. Also nur 60 Prozent des Werts von 2019. Oder auch 28 Prozent des Ziels von 2030.

Von diesem Niveau aus binnen acht oder neun Jahre auf 300 Millionen zu kommen, ist so gut wie aussichtslos. Zumal es, siehe der folgende Punkt, dafür keine entsprechenden Anstrengungen gibt. Sprich: Die Zielsetzung ist nicht materiell untersetzt.

Beispiel 2. Die fortgesetzte Rückwärts-Entwicklung der Kapazitäten.

Die Zielsetzung einer massiven Steigerung der Fahrgäste müsste sich widerspiegeln in einem Ausbau des Netzes, in mehr Sitzplätzen und mehr Zügen. Vergleichbares behauptet die Deutsche Bahn auch. So heißt es in der April-Ausgabe der Zeitschrift „mobil“, die in allen Fernverkehrszügen ausliegt: „Die DB macht viele stillgelegte Gleisabschnitte im Land wieder befahrbar. Gut für die Verkehrswende.“ In dem Beitrag heißt es auch: „Und so wird das Schienennetz nicht mehr schrumpfen, sondern dem gestiegenen Bedarf entsprechend wachsen.“¹

Doch wie sieht die Realität aus? Tatsächlich gibt es seit 1994 einen fortgesetzten Abbau des Schienennetzes in Quantität und Qualität. Die Betriebslänge des Netzes wurde in diesen 27 Jahren um 19 Prozent oder um ein Fünftel abgebaut.²

Die „Länge aller Gleise“, die auch die Neben- und Ausweichgleise einschließt, wurde im gleichen Zeitraum um 21,1 Prozent abgebaut. Hier gab es 2021 erneut einen Abbau um 41 Kilometer.

Nimmt man jetzt die Angaben zur Zahl der „Weichen und Kreuzungen“ im Netz, so wurden diese im genannten Zeitraum sogar um 54 Prozent – also auf weniger als die Hälfte – abgebaut. Auch hier gab es 2021 einen neuen Abbau; im Verlauf dieses letzten Jahres wurden weitere 182 Weichen aus dem Netz genommen. Nimmt man als letzten Parameter die Gleisanschlüsse – das sind die direkten Anschlüsse von Unternehmen und Gewerbeparks an das Schienennetz – so liegt hier der Abbau bei mehr als 80 Prozent; also eine Reduktion im 27-Jahreszeitraum auf weniger als ein Fünftel. Und erneut das fatale Ergebnis für 2021: 15 Gleisanschlüsse wurden allein im vergangenen Jahr abgebaut.³

¹ Arne Matzanke in Mobil 04/2022, Seite 77.

² Mit „Betriebslänge“ wird der Umfang des Schienennetzes bezeichnet, auf dem es fahrplanmäßigen Schienenverkehr (Personenverkehr und/oder Schienengüterverkehr) gibt. Die Betriebslänge lag 1994 noch bei 41.300 km. Ende 2021 waren es 33.401 km.

³ Die exakten Zahlen für die letzten drei Parameter: Längen der Gleise 1994 = 78.073 – Ende 2021 = 60.928. Zahl der Weichen und Kreuzungen 1994 = 131.968; Ende 2021 = 65.550. Zahl der Gleisanschlüsse 1994 = 11.742; Ende 2021 = 2314. Alle Angaben nach: Daten und Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG; letzte Ausgabe für 2021.

Wohlgemerkt: Ich nenne hier immer die offiziellen Zahlen der Deutschen Bahn AG. Diese widersprechen eindeutig den Behauptungen der Deutschen Bahn AG von einem Ausbau oder vom gestoppten Abbau bei der Netzqualität. Man muss sich einmal vorstellen, was hierzulande los wäre, wenn Vergleichbares im Straßenverkehr stattfinden würde, wenn es heißen würde: Im letzten Jahr wurde die Zahl der Autobahnabfahrten um 22 gekappt; gleichzeitig wurde die Zahl der Autobahn-Raststätten und Tankstellen um 35 reduziert. 2500 Kilometer Straßen-Fahrbahnen wurden in Schienenstrecken umgewidmet... Tatsächlich findet hier Jahr für Jahr das Gegenteil statt – der Ausbau des Straßennetzes in Länge, also Quantität, und vor allem in der Qualität: noch breitere Straßen, noch mehr Fahrbahnen, noch mehr Auf- und Abfahrten an Autobahnen, noch mehr Lkw-Abstellplätze, noch mehr Versiegelung. All das ein einziger Klimaskandal!

Eine KlimaBahn benötigt natürlich eine Entwicklung, die der realen entgegengesetzt ist. Wir benötigen einen **Ausbau** des Netzes in Quantität und Qualität. Darunter auch einen realistischen Plan für ein 100 Prozent elektrifiziertes Schienennetz. Und wir benötigen dringend einen Rückbau von Straßen und Airports – also derjenigen Verkehrsarten, die extrem klimabelastend sind.

Beispiel 3. Das Fahrpreissystem und die Höhe der Fahrpreise. Pünktlich zum letzten Fahrplanwechsel, im Dezember 2021, wurden die Fahrpreise der Bahn erneut erhöht. Diese liegen damit im Fernverkehr um 38 Prozent über dem Niveau von 2003; im Nahverkehr liegen sie sogar um 59 Prozent über dem Stand von 2003.

Diese nominellen Erhöhungen übersteigen die Inflationsrate deutlich. Die BahnCard50 wurde im vergangenen Dezember um fünf Euro verteuert – auf aktuell 234 Euro. 2002 kostete sie noch 138 Euro. Exakt am Tag der Bilanzpressekonferenz des Bahnkonzerns, am 31. März 2022, wurde das Angebot einer PartnerBahnCard eingestellt. Damit verloren mehr als 100.000 Stammkundinnen und Stammkunden dieses einigermaßen günstige Angebot.

All das unterstreicht: Ausgerechnet in Zeiten des Klimanotstands setzt die Deutsche Bahn einen Kurs fort, der die Kundschaft vor den Kopf stößt, der massiv fahrgastfeindlich ist.

Nun wird es in wenigen Tagen und für den begrenzten Zeitraum von drei Monaten das 9-Euro-Ticket pro Monat geben. Es soll für fast alle öffentlichen Verkehrsmittel Gültigkeit haben; im Schienenverkehr auch für die regionalen Züge.

Grundsätzlich geht das in die richtige Richtung – und es dürfte auch einen Run auf diese Tickets geben. Zumal es diese in der Haupt-Ferien- und Urlaubszeit gibt.

Doch auch auf diesem Gebiet gibt es zu Recht erhebliche Kritik. *Erstens* ändert das nichts daran, dass grundsätzlich die Standard-Bahnpreise zu hoch sind. Das Nebeneinander von relativ teuren Flex-Preisen – also den Normal-Preisen - und den Schnäppchen-Preisen, die dann oft nicht nachvollziehbar billig sind, überzeugt nicht. *Zweitens* gibt es kaum Vorbereitungen für den zu erwartenden Run; es könnte zu chaotischen Überlastungen kommen, was abschreckend wirken würde. Grundsätzlich und *drittens* ist und bleibt das Tarifsystem systemisch falsch: Mit der Zugbindung, die es bei fast allen Schnäppchenpreisen gibt, wurde ein entscheidender Systemvorteil der Schiene aufgeben – der, dass man mit einer normalen Fahrkarte – dem vorherrschenden Ticket zum Normal-Tarif – *einfach einsteigen und losfahren* konnte.

Mehr als ein Jahrhundert lang war das ein Grundprinzip im Schienenverkehr: Mit der Fahrkarte kann man in einem relativ großen Zeitraum mit jedem Zug „einfach so“ eine Bahnfahrt machen. Das wurde unter Hartmut Mehdorn mit dem 2002/2003 neu eingeführten Bahnpreissystem „PEP“ grundlegend geändert – mit einer Anlehnung am Lufthansa-Ticketing; ausgeführt von einem Ex-Lufthansa-Manager – und mit einem gravierenden Abbau von Fahrgastfreundlichkeit.

Ich erinnere an eine ausgezeichnete Werbung der Bundesbahn von Mitte oder Ende der 1980er Jahre. Man müsste das entsprechende Bild nochmals aus den Tiefen der Bahn-Archive hervorholen: Auf einem großen Foto sah man eine junge Frau und einen jungen Mann, die auf einer Bank auf einem Bahnhof saßen und knutschten. Darüber eine große Tafel mit dem Text: „Macht nichts. Der Intercity fährt zu jeder Stunde. 9.23 Uhr ... 10.23 Uhr... 11.23 Uhr ...“

Diese Zeiten sind vorbei. Doch das Programm einer KlimaBahn-Initiative wird genau diese Wiedereinführung von allgemein gültigen Tickets und insbesondere die Einführung von Mobilitätskarten, die immer und überall gültig sind, bei denen man wieder „einfach losfahren kann“, enthalten müssen.

Heute veröffentlichte die Bahn-Initiative „Prellbock Altona“, die am kommenden Wochenende auf der KlimaBahnKonferenz präsent sein wird, eine Presseerklärung, in der es heißt: „Das 9-Euro Ticket muss kommen, kann aber nur der Einstieg sein. Es muss sofort im Anschluss an die Einmalaktion in ein Klimaticket für den gesamten Bahn- und öffentlichen Nahverkehr überführt werden.

Im Zeichen des Klimawandels müssen zur Stützung attraktiver Ticketpreise entsprechende Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden.“⁴

Seit Oktober 2021 gibt es im Nachbarland Österreich ein solches Klimaticket. Es kostet dort 1095 Euro im Jahr – und berechtigt dann im gesamten Jahr zur freien Fahrt auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln – im gesamten Land, mit Bus, Tram, Bahn, ohne jede Einschränkung (Nachtzüge und Schiffe ausgenommen). Seniorinnen und Senioren und Jugendliche zahlen nur 821 Euro im Jahr. Wer 110 Euro zusätzlich bezahlt, kann bis zu vier Kinder jeweils mitnehmen.

Überträgt man ein solches Ticket auf das in der Fläche deutlich größere Deutschland, dann ist ein solches Klimaticket hierzulande für 1500 bis 1900 Euro machbar. Natürlich müsste der Bund dafür ergänzende Mittel bereitstellen.

Dass diese Mittel vorhanden sind, zeigt die Lässigkeit, mit der die Bundesregierung derzeit eine Hochrüstung sondergleichen betreibt: 100 Milliarden Euro extra als Sonderfonds plus die ständige Erhöhung des jährlichen Rüstungsetats um mehr als 40% - Stichwort: 2% des BIP für Rüstung.

Damit wird ein spezifischer Sektor – das Militär – gefördert, was nicht nur brandgefährlich ist und die Gefahr eines europaweiten Kriegs steigert. In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass das Militär weltweit der größte institutionelle Klimasünder ist – mit den höchsten CO₂-Emissionen überhaupt.

⁴ Presseerklärung Prellbock Altona vom 9. Mai 2022; hier mit einem Zitat des Pressesprechers dieser Bahn-Initiative, Michael Jung.

Und das Thema Rüstung hat auch direkt etwas mit der Schiene und dem Bahnkonzern zu tun. Seit 2016 gibt es das EU-Programm „Connecting Europe Facility“. Die Bezeichnung – „Europas Fähigkeiten zu erbinden“ – ist bereits George-Orwell-Sprech. Das ist ein EU-Programm, mit dem EU-weit die Schieneninfrastruktur für schnelle Militärtransporte ausgebaut wird. Unter anderem gibt es den Ausbau des sogenannten „740-Meter-Netzes“. Gemeint ist damit ein spezifisches militärisch zu nutzendes Netz, auf dem Güterzüge in einer Länge von 740 Metern Länge, also einem Dreiviertelkilometer, beladen mit Panzern und anderem militärischem Gerät, verkehren können.

Dabei geht es einerseits um innereuropäische Militärtransporte. Andererseits und vor allem geht es dabei um Transporte von US-Kriegsgerät, das in den Nordseehäfen anlandet und von dort nach Osten zu transportieren ist – vor allem nach Polen und in die baltischen Staaten. Und das sind fast immer Transporte durch Deutschland.

Zwei interessante Spezifika dabei sind: *Erstens* dass dieses Netz nach diesen Vorgaben komplett elektrifiziert sein muss. Hier will die Deutsche Bahn also schnell das umsetzen, was sie im Gesamtnetz nicht oder nur zögerlich angeht. *Zweitens* müssen an mehreren Stellen die Tunnelprofile deutlich geweitet werden, damit dort Züge mit Panzern verkehren können. Hier findet also das Gegenteil dessen statt, was bei den Tunnelbauten unter Stuttgart gemacht wurde, wo die Deutsche Bahn im Wortsinn eine brandgefährliche Verengung der Tunnelprofile vorgenommen hat.

Zurück zur Klimabahn: Wir fordern einen *Sonderfonds im Kampf gegen den Klimanotstand*. Mit einer spezifischen Finanzierung für eine KlimaBahn und für eine echte Verkehrswende in diesem Bereich.

Wobei dazu neben einem KlimaTicket auch die Umsetzung von Tempolimits 120 – 80 – 30 gehört. Es gibt keinen einzigen anderen Bereich in der Gesellschaft, wo man nicht mit einer einfachen Maßnahme und ohne jegliche Kosten sofort bis zu 10 Prozent Energie im Verkehrssektor einsparen kann.

Ich wiederhole mich – und ich mache das mit Ansicht: In fünf Tagen beginnt hier in Stuttgart die Klimabahn-Konferenz. Und sie beginnt um 12.30 Uhr mit der Kundgebung vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Bereits dort reden die beiden Professoren Hermann Knoflacher aus Wien und Professor Helge Peukert von der Universität Siegen. Beide werden auch auf der Konferenz referieren und diskutieren. Anwesend sein werden auch ein Dutzend Bahn-Bürgerinitiativen, die vom Stand ihrer Engagements gegen die BetonBahn und für eine KlimaBahn berichten werden. Und am Samstagabend, um 20h, wird es als einen Höhepunkt die Premiere des Films von Klaus Gietinger zu Stuttgart 21 geben. Das Gütesiegel unserer Demos und unserer sonstigen Aktivitäten lautet: OBEN BLEIBEN mit Kultur – am kommenden Samstag mit Eva Letitia Padilla & Band.

Und OBEN BLEIBEN meint auch, dass es immer eine gute und charmante Moderation geben muss – auf der kommenden Samstagsdemo mit Angelika Linckh.

All das heißt: Ich bitte euch alle darum, erstens zu kommen, zweitens Euch möglichst auch anzumelden – die Teilnahme geht allerdings auch ohne Anmeldung, doch es wäre für unsere Planung obercool, wenn ihr Euch anmeldet! Und ich bitte Euch, in den kommenden vier Tagen intensiv für Kundgebung, Demo, Konferenz und Film zu TROMMELN!

Auch bei Freundinnen und Freunden in der Region oder weiter weg. Denn diese Aktivitäten finden ja nicht ganz zufällig hier in Stuttgart statt. Sie finden hier vor dem Hauptbahnhof und im Stuttgarter Gewerkschaftshaus statt, weil es hier den Widerstand gibt gegen das größte zerstörerische Bahnprojekt überhaupt – mit dem längsten Atem, mit den bislang 611 Demonstrationen jeweils am Montag. Weil Stuttgart ein optimaler Ort ist, um Erfahrungen auszutauschen und das Projekt einer KlimaBahn voranzutreiben.

Und alle Erfahrungen mit der Bahn und mit der Verkehrspolitik – sei es in Rosenheim, sei es auf Fehmarn, sei es in Frankfurt/Main oder in Altona in Hamburg oder in Lindau am Bodensee zeigen:

Die Klimawende, die Energiewende und die Bahn-Wende werden wir nur mit massivem Druck von unten erreichen.

Nur so können wir:

OBEN BLEIBEN!