



Bündnis Bahn für Alle

Herbst 2017

Verkehrswende und Umstieg – JETZT

Eine neue Bundesregierung muss die Abkehr vom Auto und die Förderung von Mobilität zu Fuß, per Rad, mit dem ÖPNV und mit der Bahn ins Zentrum stellen und Großprojekte wie Stuttgart 21 und die Fehmarnbelt-Querung stoppen

Bei den Verhandlungen über die neue Regierung geht es vor allem um Parteienarithmetik und Personalkarusselle. Inhalte spielen bislang kaum eine Rolle. Schon gar nicht beim Thema Verkehr. Dabei müsste dies im Zentrum stehen. Was fehlt denn noch? Es gibt erstens die allgemeine Erkenntnis der Klimaerwärmung. Wir haben zweitens den Diesel-Skandal. Drittens erlebten wir im ablaufenden Jahr gehäufte Starkregen, Überschwemmungen, schwere Unwetter und Taifune.

Klimaerwärmung Seit drei Jahrzehnten wissen wir: Es gibt die menschengemachte Klimaerwärmung. Setzt sie sich fort, werden die Bedingungen für menschliches Leben auf dem Planeten massiv verschlechtert; Millionen Menschen werden zu Klimaflüchtlingen. Der Autoverkehr und der Flugverkehr sind für gut ein Fünftel der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Tendenz steigend. Am 11. Oktober gestand die noch amtierende Umweltministerin ein, dass Deutschland die Klimaziele deutlich verfehlen wird – unter anderem aufgrund der steigenden CO₂-Emissionen im Straßenverkehr. Der Straßenverkehr und der Luftverkehr sind Treiber bei der Klimaerwärmung.

Dieselgate Ein Jahrzehnt lang haben die Autokonzerne, angeführt von VW, die Software der Dieselmotoren so manipuliert, dass die Schadstoff-Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden. In „freier Wildbahn“ wird das Vielfache des Erlaubten in die Luft geblasen. Die Folgen sind massive Gesundheitsschäden bei Hunderttausenden. Das Umweltbundesamt unterstrich jüngst: Auch Diesel-Pkw – in der Regel handelt es sich um große Autos, vielfach um SUVs – tragen erheblich zur Klimaerwärmung bei.

Aktuelle Ereignisse 2017 tobten Taifune in Texas, Florida und in der Karibik. Es gab verheerende Überschwemmungen, Starkregen und ungewöhnlich heftige Stürme in Deutschland. Die große Mehrheit in der Klimaforschung ist sich sicher: All dies ist in erster Linie menschengemacht.

Wie reagiert die Politik? Die CDU-Kanzlerin Angela Merkel tönte: „Der Dieselmotor ist unverzichtbar für den Klimaschutz.“ Der FDP-Chef Christian Lindner will die „Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe zeitlich hinausschieben“, also längst



Grafik: J. Römer

geltende Grenzwerte zeitweilig aufheben. Der grüne Ministerpräsident Winfried Kretschmann knarzt: „Ich hab mir einen Diesel zugelegt. Ich brauch‘ einfach ein gescheit’s Auto.“ Der alte und neue niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil, SPD, ließ die Entwürfe der Landtags-Reden zum Thema Autoindustrie vorab dem VW-Vorstand zukommen; die Autobosse in Wolfsburg schreiben die Reden entsprechend dem Konzerninteresse um. CDU, CSU und FDP, die im Rahmen der Koalitionsgespräche für eine Jamaika-Regierung die maßgebliche Rolle spielen, wollen diese Verkehrspolitik fortsetzen. Autolobby und EU drängen zur Politik des „Weiter so“. Selbst den systematischen Betrug soll es in Zukunft geben: Das neue, EU-weite Verfahren zur Messung der Abgaswerte („Real Driving Emissions – RDE“) enthält sogenannte Thermofenster. Danach fahren auch in Zukunft angeblich saubere Diesel-Pkw überwiegend im „Schmutzmodus“. Selbst *Auto-BILD* konstatiert: „Die Beschlüsse des Diesel-Gipfels sind wertlos, solange [...] Thermofenster und andere Abschaltvorrichtungen die Abgasreinigung außer Kraft setzen.“ (Nr. 35/2017).

Und die Grünen? Jene Partei, deren zweite Kernkompetenz – neben dem Nein zur Atomkraft – einmal die Kritik des Autover-

kehrs, das Engagement für das Gehen zu Fuß, das Radfahren, den ÖPNV und die Bahn war? Sie suchen einen gemeinsamen Nenner mit den anderen potentiellen Jamaika-Koalitionären, indem sie eine nochmals stärkere Subventionierung von Elektro-Pkw fordern.

Tatsächlich aber wird beim Thema „Elektro-Pkw-Mobilität“ den Menschen Sand in die Augen gestreut. Viele Systemnachteile, die herkömmliche Autos haben, gibt es auch bei E-Pkw: den im Vergleich zum ÖPNV rund viermal höheren Flächenverbrauch, die geringe Effizienz, die vielen Toten und Verletzten. Darüber hinaus ist die Ökobilanz von Elektro-Pkw ähnlich schlecht wie diejenige von Benzin- und Diesel-Pkw. Zumal der Strom, mit dem sie gespeist werden, größtenteils aus klimaschädigender Kohle stammt.

Im vergangenen Sommer gab es im Rheinland erneut begeisternde Aktivitäten von mehr als dreitausend Menschen gegen Kohlestrom, konkret gegen das Kohlekraftwerk Neurath. Allein dieses RWE-Kraftwerk ist für 31 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr verantwortlich. Gäbe es in Bälde ein paar Millionen Elektro-Pkw, so würde der Bedarf an Kohleerzeugung nochmals anwachsen.

Ein bloßer Stopp für den Verbrennungsmotor weist keine Perspektive. Wir benötigen vielmehr eine grundsätzliche Verkehrswen-

de. Notwendig sind eine deutliche Reduktion von motorisiertem Verkehr und eine massive Förderung des nichtmotorisierten und des öffentlichen Verkehrs.

Wir fordern von der künftigen Bundesregierung: Die Milliarden Euro Steuergelder, die die Autoindustrie u.a. für Elektro-Pkw erhält und die für Großprojekte wie Stuttgart 21 und die Fehmarnbelt-Querung vorgesehen sind, müssen stattdessen in die Umsetzung einer Verkehrswende-Strategie gesteckt werden. Statt Schutz für Manager-Boni verlangen wir Schutz von Lebensqualität und Urbanität! Statt Motorschutz fordern wir Gesundheitsschutz! Statt Profitschutz geht es um Klimaschutz!

Siehe ausführlich auf der Seite 2 zum Thema Bahnprivatisierung und auf den Seiten 4 und 5 das 7-Punkte-Programm für eine Verkehrswende und die Kritik am Elektro-Pkw.

Drastische Fahrpreiserhöhung

Perfektes Timing: Nach der Niedersachsenwahl und mitten in der Air-Berlin-Pleite kündigte die Deutsche Bahn AG (DB) die neue Steigerung der Bahnpreise an, die bereits Mitte Dezember 2017 in Kraft tritt. Tatsächlich wurde die Meldung wenig kommentiert. Zu fragen ist: Gibt es für die erheblich höheren Fahrpreise nachvollziehbare Gründe? Eher nicht! Die DB hat ein Chaos-Jahr hinter sich: Ende 2016 verließ der Infrastrukturchef Kefer den Konzern. Vier Wochen später schied Bahnchef Grube aus dem Unternehmen aus. Seit einem Dreivierteljahr können vakante Vorstandspositionen nicht besetzt werden. Drei fest anberaumte Aufsichtsratssitzungen wurden kurzfristig abgesagt. Am 5. Oktober legte der Orkan Xavier tagelang große Teile des Bahnverkehrs in Norddeutschland lahm – auch weil der Konzern den Baumwuchs entlang der Trassen nicht unter Kontrolle hat. Am 12. August gab es das Rastatt-Desaster: Sieben Wochen lang war die Rheintalbahn gesperrt (siehe S. 8). Wie reagieren die Bahn-Oberen? Jetzt sollen die Fahrgäste die Zeche für das systematische Missmanagement bezahlen. Seit 2003 und bis einschließlich Dezember 2017 erhöhte die DB die Fahrpreise um 50 Prozent – doppelt so stark wie die Inflation! Siehe S. 3.

Großprojekte

Mehr als zehn Milliarden Euro an Steuermilliarden fließen pro Jahr in das System Schiene. Doch das Geld dient nicht der Förderung eines umweltfreundlichen Schienenverkehrs. In Wirklichkeit fließt der größte Teil dieser Gelder in unsinnige bis zerstörerische Großprojekte: In überbebaute Hochgeschwindigkeitsstrecken, mit denen gleichzeitig die Anbindung wichtiger Zentren verschlechtert wird (Leipzig!). In das Projekt „Feste Fehmarnbelt-Querung“, mit der eine Tourismusregion massiv belastet und die Transportflut weiter gesteigert wird (siehe S. 7). In das Großprojekt Stuttgart 21, mit dem die Kapazität eines funktionierenden Bahnknotens um mehr als 30 Prozent reduziert wird (siehe S. 6). Wir fordern den Stopp der zerstörerischen Großprojekte und den Einsatz dieser Mittel für die Verkehrswende (siehe S. 4/5).

Diese Zeitung...

...wird von dem Bündnis *Bahn für Alle* herausgegeben, einem Zusammenschluss von zwanzig Verbänden und Organisationen, die sich gegen eine Bahnprivatisierung und für eine Bahn für Alle engagieren. Auf Seite 8 erfahren Sie alles Wesentliche über die Zusammensetzung unseres Verbundes, erhalten Sie Infos darüber, wie Sie diese Zeitung (für nur 10 Cent je Exemplar!) bestellen und verbreiten können und werden Sie informiert, wie Sie unsere Arbeit unterstützen können. *Die Redaktion.*

Inhalt

Mit Jamaika droht neue Bahnprivatisierung	S. II
Drastische Fahrpreiserhöhungen	S. III
7-Punkte-Programm für die Verkehrswende	S. IV/V
Stuttgart 21 stoppen!	S. VI
Keine Feste Fehmarnbelt-Querung	S. VII
Rastatt und die Lehren	S. VIII

Mit „Jamaika“ droht ein neuer Anlauf zur Bahnprivatisierung

Alte und neue Projekte der Bahnprivatisierung – die Deutsche Bahn AG betreibt eine Politik zur Zerstörung der Infrastruktur

Das Bündnis *Bahn für Alle* ist so alt, wie Angela Merkel Kanzlerin ist. Dafür gibt es einen Grund: 2005 wurde *Bahn für Alle* mit dem Ziel gegründet, die Bahnprivatisierung zu verhindern. Die damals neu gebildete CDU/CSU-SPD-Regierung unter der damals neuen Kanzlerin Angela Merkel hatte im Koalitionsvertrag festgehalten, mit einem Börsengang eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB) vorzunehmen. Zunächst sollte die DB einschließlich der Infrastruktur privatisiert werden („integrierter Börsengang“). Das scheiterte – unter anderem auf dem SPD-Parteitag im Oktober 2007 am Widerstand der Delegierten. Im ersten Halbjahr 2008 gab es dann den Versuch, „nur“ den Bahnbetrieb (Schienenpersonennahverkehr, Schienenfernverkehr und Schienengüterverkehr) zu privatisieren. Auch dieses Vorhaben scheiterte – am Widerstand in der Politik und in der Öffentlichkeit, aufgrund eines spektakulären Bruchs einer ICE-Achse im Juli 2008 in Köln und mit der Finanzkrise vom September 2008. Umfragen, die *Bahn für Alle* in Auftrag gegeben hatte, ergaben: Mehr als 70 Prozent der deutschen Bevölkerung lehnen jede Art Bahnprivatisierung ab. Eine vergleichbar große Mehrheit wünscht sich eine Bahn in öffentlichem Eigentum. *Bahn für Alle* verbucht es als großen Erfolg, dass damals diese Projekte einer Bahnprivatisierung verhindert werden konnten.

Doch seither hat sich im Schienenverkehr viel verändert – überwiegend zum Negativen. Es gibt einen schleichenden Privatisierungsprozess. Es gibt die systematische Zerstörung der Schieneninfrastruktur. Und es gibt einen fortgesetzten Verlagerungsprozess von der Schiene auf die Straße und zum Luftverkehr. Verantwortlich sind dafür *alle* bisherigen Bundesregierungen und das jeweilige Top-Management der Deutschen Bahn AG unter Hartmut Mehdorn, unter Rüdiger Grube und unter Richard Lutz.

Bahn für Alle befürchtet: Eine neue „Jamaika“-Bundesregierung könnte einen neuen Anlauf für eine materielle Bahnprivatisierung starten. Wie das konkret aussehen wird, ist offen. Vorstellbar sind die Beteiligung von „Investoren“ an DB-Tochtergesellschaften oder gar bei der DB Holding (DB AG). Denkbar ist auch die Privatisierung eines Teilbereichs, z.B. des Schienengüterverkehrs (DB Cargo), des Fernverkehrs (DB Fernverkehr) oder des Nahverkehrs (DB Regio). Propagandistisch könnte das „verkauft“ werden mit dem Argument, es gehe um „mehr Wettbewerb auf der Schiene“. *Bahn für Alle* sieht sich hier in einer Wächterposition – und in der ureigensten Tradition des Wider-



Fotos: J. Römer / B. Knierrim

stands gegen jede (weitere) Art Bahnprivatisierung.

Fortgesetzter Privatisierungsprozess

Bei der Bahnreform 1994 wurden noch 95 Prozent aller Verkehrsleistungen auf der Schiene von der neu gegründeten Deutschen Bahn AG bestritten. Diese Vormachtstellung hat die DB nur im Fernverkehr erhalten können. Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und im Bereich Schienengüterverkehr entfallen inzwischen jeweils mehr als 40 Prozent auf andere Betreiber. Es handelt sich dabei teilweise um rein private Gesellschaften. Oft aber auch um Unternehmen in öffentlichem Eigentum, zum Beispiel um Tochtergesellschaften von Nachbarbahnen, die jedoch wie rein privatwirtschaftliche Firmen agieren.

Auch wenn es in diesem Prozess einige belebende Elemente gibt, so ist das Gesamtergebnis doch kritisch zu sehen: Es existiert ein Flickenteppich bei Tarifen und Fahrplänen. Die Folge vieler Neuausschreibungen sind Chaos und enorme Extrakosten. Die öffentlichen Gelder für den Schienenverkehr als Ganzes liegen

heute höher als vor der Bahnreform – obgleich es immer weniger öffentliche Kontrolle gibt.

Koloss DB außer Kontrolle

Die Deutsche Bahn AG bewegt sich fast völlig außerhalb jeglicher öffentlicher Kontrolle. Sie transformierte sich zunehmend zum Global Player: Knapp 50 Prozent des Umsatzes der DB AG wird inzwischen im Ausland erzielt – und dies überwiegend nicht im Bereich des Schienenverkehrs. Im Inland baute die DB gewissermaßen Zug um Zug Schienenverkehr ab: Es gab die Einstellung des Stückgutverkehrs Mitte der 1990er Jahre, die Einstellung der InterRegio-Zuggattung 2001/2002; die Einstellung des Nachtzugverkehrs 2016. Der Reisekomfort wurde erheblich verschlechtert: Die Beinfreiheit wurde von ICE-Gattung zu ICE-Gattung verkleinert. In den Zügen wurde das Personal massiv reduziert. Die Servicequalität hat deutlich abgenommen. Der Speisewagen findet oft schlicht nicht statt (es gibt ihn erst gar nicht, oder es gibt kein Personal, keine warme Speisen, ein reduziertes Angebot). Die Pünktlichkeit der Züge hat sich verschlechtert. Was es früher so gut wie nie gab: In

jeder Woche gibt es den Ausfall von mehr als hundert Zügen. Das Tarifsystem ist so intransparent wie noch nie (siehe S. 3).

Katastrophal sind die Auswirkungen der DB-Unternehmenspolitik im Bereich der Infrastruktur. Während die DB die Investitionen auf meist fragwürdige Großprojekte (wie Stuttgart 21, Neubaustrecken Wendlingen-Ulm und Nürnberg-Erfurt) konzentriert, wurden das Schienennetz um 17 Prozent abgebaut, 40 Prozent aller Weichen, 45 Prozent aller Ausweichgleise demontiert und 90 Prozent aller Gleisanschlüsse gekappt. Der Zustand der Schienentrassen verschlechtert sich von Jahr zu Jahr. In der Folge verlängerten sich Fahrtzeiten auf wichtigen Strecken (z.B. auf der Verbindung Stuttgart – München seit 1994 um 23 Minuten).

Dies steht in krassem Widerspruch zu der Tatsache, dass die Bundesmittel für die Infrastruktur deutlich erhöht wurden. Von mehr als 5000 Bahnhöfen sind weniger als 100 noch mit Personal besetzt; der Zustand von 95 Prozent der Bahnhöfe ist schlicht abstoßend. Die Deutsche Bahn verletzt damit nicht nur ihre Verpflichtungen als Bahn in staatlichem Eigentum

mit Serviceverpflichtungen, wozu es im Allgemeinen Eisenbahngesetz, AEG, §4 heißt: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet [...] die Eisenbahninfrastruktur [...] in betriebssicherem Zustand zu halten.“ Sie verhöhnt auch das Verfassungsgebot; Grundgesetz Artikel 14, Absatz 2 lautet: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.“

Die Deutsche Bahn AG agiert, als handle es sich um einen rein privatkapitalistischen Konzern. Dabei befindet sich das Unternehmen zu 100 Prozent in Bundeseigentum. Und es ist die jeweilige Bundesregierung, die ihrer Verpflichtung zur Kontrolle des Konzerns und zur Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik im Schienenbereich nicht gerecht wird.

Keine neue Bahnprivatisierung – Schutz der Infrastruktur

Bahn für Alle fordert:

Erstens Wir lehnen alle Schritte in Richtung einer materiellen Privatisierung der DB AG strikt ab. Wir lehnen auch die Hereinnahme von (Finanz-) Investoren in die DB AG oder in große Töchter der Deutschen Bahn AG ab. Das 100-Prozent-Eigentum an der Deutschen Bahn AG muss erhalten bleiben.

Zweitens Wir fordern von der Bundesregierung klare Vorgaben für den Schienenverkehr als Ganzes und für die DB insbesondere. Ziele müssen sein: Optimale Qualität. Ausbau der Schiene. Höchste Servicequalität. Verlagerungen von Straße und Luftverkehr auf die Schiene.

Drittens Notwendig ist der Schutz der gesamten Schieneninfrastruktur (Trassen, Bahnhöfe, Energiebereich). Die Deutsche Bahn AG hat gezeigt, dass sie dazu nicht bereit und nicht in der Lage ist. Es muss geprüft werden, in welcher organisatorischer Form die Infrastruktur bei Erhalt eines gemeinsamen inneren Arbeitsmarktes zusammengefasst werden kann, um ihr Schutz zu gewährleisten.

Viertens Notwendig ist die Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr *und* für den Schienenpersonenverkehr. Nur so kann es zu dem erforderlichen Aufschwung des Schienenverkehrs kommen.

Fünftens Das langfristige Ziel im Schienenverkehr ist eine integrierte, ganzheitliche Bahn in öffentlichem Eigentum. Die Schweiz und die SBB sind hier weiterhin – jedenfalls aus deutscher Sicht – vorbildlich. Im Nachbarland wird seit Jahrzehnten demonstriert, dass eine bürgernahe Bahn und eine Flächenbahn mit einem Halbstundentakt-Fahrplan und mit hoher Akzeptanz in der Bevölkerung machbar sind.

Kundenfeindlich und intransparent

Das Tarifsystem der Bahn und die neuen, ungerechtfertigten Tarifierhöhungen

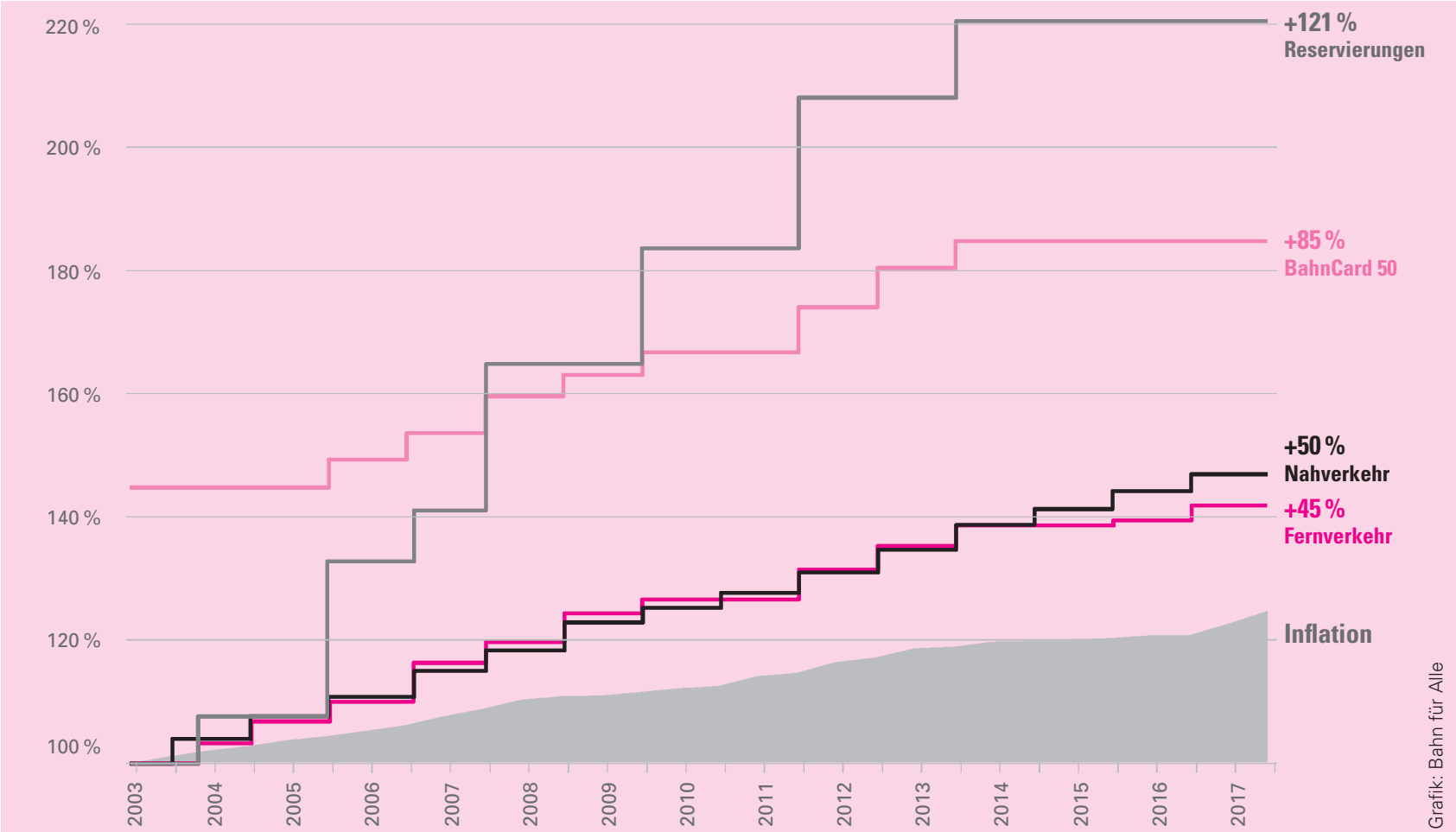
Bernhard Knierim

An regelmäßige Preiserhöhungen ist die Kundschaft der Bahn gewöhnt, auch wenn es in den letzten Jahren mehrmals „Nullrunden“ gab, die wohl vor allem der neuen Billig-Konkurrenz durch die Fernbusse geschuldet waren. In diesem Jahr erhöhe die DB ihre Preise nur „ausgesprochen moderat“ – behauptet zumindest die Fernverkehrschefin Birgit Bohle. Von 0,9 Prozent ist die Rede. Diese Zahl gilt aber für eine Mischrechnung, die nicht nachvollziehbar ist. Die immer verfügbaren Normalpreise (seit neuestem „Flexpreis“ genannt) werden im Fernverkehr um 1,9 Prozent erhöht, im Nahverkehr sogar um 2,3 Prozent. Und auf einigen Strecken sind die Erhöhungen noch deutlich stärker. Insbesondere die Eröffnung der Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Erfurt schlägt in diesem Jahr zu Buche: Dort werden die Ticketpreise um immerhin 13,6 Prozent erhöht. Begründet wird dies mit der kürzeren Fahrzeit durch die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke. Diese hat jedoch nicht die DB finanziert, sondern der Bund. Trotzdem will die DB nun ihre Kasse mit dem erwarteten Kundenansturm füllen.

Wir erfassen die Preisentwicklung der Bahn schon seit Jahren kontinuierlich, und diese Analyse zeigt: Sie hat ihre Preise um durchschnittlich 3,5 Prozent im Jahr erhöht und damit konstant ziemlich genau doppelt so stark wie die allgemeine Inflation (siehe nebenstehende Grafik). Die Fernverkehrspreise sind seit 2003¹ um 44,6 Prozent teurer geworden, im Nahverkehr (DB-Tarif) sind sie sogar um 50,2 Prozent gestiegen. Und viele Zusatzleistungen sind noch deutlich stärker im Preis angestiegen: So ist die BahnCard 50 als Mobilitätskarte für Vielfahrer, die gerade ihren 25. Geburtstag gefeiert hat, seitdem um 85 Prozent teurer geworden. Die Reservierungen haben sich im Preis mehr als verdoppelt.

Neben dem reinen Preisniveau ist das Tarifsystem grundsätzlich zu kritisieren: Das Zustandekommen der Preise ist absolut intransparent. Die Spannweite reicht von den Extremen eines inzwischen enorm teuren Normal- bzw. „Flexpreises“ bis zu Sparpreisen, die für die gleiche Reise kaum mehr als ein Zehntel dieses Preises betragen. Es kann passieren, dass zwei Fahrgäste im Zug nebeneinandersitzen, von denen einer 19 Euro für sein Ticket gezahlt hat und der andere für die gleiche Strecke 145 Euro. Eine grundlegende Neukonzeptionierung der Bahn-Tarife ist deswegen eigentlich seit Jahren überfällig. Mit den im letzten Jahr bereits eingeführten und jetzt nochmals verschärften Veränderungen geht die DB AG allerdings leider in eine ganz andere Richtung: Sie macht das ohnehin schon sehr komplexe

Entwicklung der Preise (2. Klasse) bei der DB AG 2003-2017



Grafik: Bahn für Alle

System nochmals komplizierter und kundenfeindlicher.

Schon mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde der bereits als „Flexpreis“ umbenannte Normalpreis nämlich schlichtweg abgeschafft. Sein angeblicher Nachfolger, der „differenzierte Flexpreis“ ist das Gegenteil von dem, was sein Name suggeriert. Er verliert nämlich sämtliche Flexibilität, die der Normalpreis einmal hatte. Während Tickets bis Dezember 2012 noch vier Tage gültig waren, waren es bis Dezember 2016 noch 2 Tage. Seitdem muss die Reise sogar immer am ersten Gültigkeitstag angetreten werden. Wer eine Hin- und Rückfahrt zusammen bucht, konnte die Rückfahrt bis Dezember 2016 flexibel innerhalb eines Monats antreten. Seitdem gibt es diese Rückfahrtregelung jedoch nicht mehr, so dass man sich auch mit dem „Flexpreis“ jeweils ganz genau auf einen Abfahrtstag festlegen muss.

Der Grund für diese Verschlechterungen ist die neue „Differenzierung“ des „Flexpreises“. Anders als der frühere Normalpreis ist er nämlich mitnichten immer gleich, sondern er variiert je nach Reisetag. Die viel nachgefragten Reisetage – Freitag, Sonntag, Montag und rund um Feiertage – werden im Vergleich zu den anderen Tagen teurer, und die Spanne zwischen beiden wird auch dieses Jahr weiter erhöht. Damit wird der „Flexpreis“ den sehr viel günstigeren Sparpreisen, deren Zustandekommen überhaupt nicht nachvollziehbar ist, immer ähnlicher.

Bei ihrer Preispolitik vergisst die DB AG: Schnäppchenkunden sind keine Dauerkunden. Wer einmal günstig gereist ist, wird

nicht automatisch beim nächsten Mal teuer reisen. Umgekehrt sind nicht einmal mehr viele der existierenden Dauerkunden bereit, die teureren Preise zu bezahlen. Man wird als Bahnfahrer durch die Preispolitik der DB AG immer mehr dazu erzogen, sich ständig nach neuen Schnäppchen umzusehen. Das führt dazu, dass solche Preise, die für Bahnfahrten früher ganz normal waren, inzwischen teuer erscheinen, wenn man für die gleiche Reise ein paar Wochen vorher nur einen Bruchteil gezahlt hat. So verdirbt sich die DB AG ihre eigenen Preise. Sie ist zwar stolz darauf, in den letzten Jahren eine ganze Reihe neuer Fahrgäste in die Züge gelockt zu haben – aber gleichzeitig sind die Erträge gesunken, weil viele eben nur mit den günstigen Lockangeboten unterwegs waren.

Die DB AG verweist als Rechtfertigung für ihr Preissystem auf die Konkurrenz zu den Fernbussen und teilweise auch zum Luftverkehr, die ebenfalls differenzierte Preise haben. In Wirklichkeit treffen die meisten Menschen ihre Entscheidung für eine Reise aber nicht zwischen Bahn und Fernbus oder zwischen Bahn und Flugzeug, sondern zwischen Bahn und Auto. Und das Auto hat den unschlagbaren Vorteil, dass es zu jeder Tages- und Nachtzeit und unabhängig vom Reisetag die gleichen Kosten verursacht. Zudem können Autofahrende immer genau dann fahren, wenn sie möchten; sie sind nicht an irgendwelche Zeiten gebunden. Nun sind auf den meisten Strecken die Fernzüge im Ein- oder Zwei-Stunden-Takt unterwegs, manchmal sogar noch häufiger. Die Idee der Einführung dieses Taktfahrplans war es, den Fahr-

gästen eine weitgehend ähnliche Flexibilität wie mit dem Auto zu ermöglichen. Genau diesen Vorteil macht sich die DB AG mit ihrem Preissystem aber wieder zunichte: Wenn man mit den Sparpreisen, die ja inzwischen rein mengenmäßig die neuen „Normalpreise“ sind, an einen bestimmten Zug gebunden ist und wenn man für die immer weiter eingeschränkte Flexibilität der „Flexpreise“ einen enorm hohen Betrag zahlen muss, dann ist das Auto vielfach im Vorteil. Und das ist für eine immer wieder beschworene Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene exakt die falsche Strategie.

Diese *Bahn für Alle*-Position wird im übrigen von der großen Mehrheit der Bevölkerung geteilt: Im letzten Bahntest des Verkehrsclub Deutschland (VCD) gaben in einer repräsentativen Umfrage fast 95 Prozent der Befragten an, dass ein Tarifsystem bei der Bahn vor allem möglichst einfach und transparent sein sollte.²

Was wäre also zu tun? Das Preissystem der DB AG muss grundlegend neu gestaltet werden. Es sollte wieder einen Normalpreis geben, der den Namen verdient: Er sollte die flexible Nutzung der Bahn ermöglichen, und zwar mit bezahlbaren Kosten. Für Menschen mit geringem Einkommen sollte es außerdem soziale Preise geben. Statt zweier paralleler Preissysteme („Flexpreise“ und „Sparpreise“ – und strenggenommen sogar als drittes System noch die „Super-Sparpreise“) sollte es ein nachvollziehbares Preissystem auf einem mittleren Preisniveau geben. Extrem hohe Preise schrecken die Fahrgäste ab, aber extrem billige

Lockangebote erzeugen viel Ärger, weil Fahrgäste für die gleiche Leistung zu extrem unterschiedlichen Preisen unterwegs sind. In der Umfrage im Auftrag des VCD wären nur 19 Prozent der Befragten nicht bereit gewesen, auf Sparpreise zu verzichten, wenn es dafür insgesamt niedrigere Normalpreise gäbe – mehr als die Hälfte der Befragten sprach sich hingegen explizit für eine solche Veränderung aus.³ Und vor allem muss die BahnCard 50 bedeutend günstiger werden.

Also, liebe Strateginnen und Strategen im DB-Tower: Schluss mit der ewigen Flickschusterei! Her mit einem Tarifsystem, das für die Verkehrswende geeignet ist! Wenn dann immer mehr Menschen auf die Bahn umsteigen, dann stimmt am Ende sogar die Kasse wieder.

Bernhard Knierim ist aktiv im Bündnis Bahn für Alle. Er ist Verfasser mehrerer Bücher zur Verkehrspolitik (siehe Seite 7). Zum umfassenden Thema Bahnreform erschien 2014 das Buch Bernhard Knierim / Winfried Wolf: *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform* (Schmetterling, Stuttgart).

Anmerkungen:

- 1 Im Dezember 2002 hat die DB AG eine Preisreform („PEP“) durchgeführt und dabei Festpreise für einzelne Verbindungen statt Kilometerpreisen eingeführt. Dadurch ist eine Vergleichbarkeit mit den Preisen vor dem Jahr 2003 nicht möglich. Für die Vergleiche hier wurden die jährlichen Pressemitteilungen der DB AG für die Normalpreise in der 2. Klasse herangezogen; die realen Preiserhöhungen könnten teilweise noch höher liegen.
- 2 VCD & Quotas GmbH: VCD Bahntest 2015/2016 – Preise und Tarife im Schienenfernverkehr aus Sicht der Fahrgäste. Berlin (VCD) 2015, Seite 14. Download unter <https://www.vcd.org/themen/bahn/vcd-bahntest/vcd-bahntest-20152016/>
- 3 ebenda, S. 12

Ausstieg aus der Autogesellschaft – Verkehrswende und Umstieg – JETZT

Ein Sieben-Punkte-Sofortprogramm von Bahn für Alle

Der systematische Betrug der Autokonzerne bei den Diesel-Motoren hat eine breite Debatte über die Zukunft der Mobilität von Personen und den Transport von Gütern ausgelöst. Diese Grundsatzdiskussion ist vor allem deshalb erforderlich, weil die Klimaerwärmung und ihre katastrophalen Folgen immer deutlicher zu erkennen sind. Dabei sind der Straßen- und der Luftverkehr für rund ein Viertel der für die Klimaerwärmung relevanten Emissionen verantwortlich. Tendenz deutlich steigend.

Notwendig ist deshalb eine Politik der Verkehrswende, die in enger Verbindung mit der Energiewende steht. Im Zentrum der neu ausgerichteten Verkehrspolitik müssen die Menschen, die Umwelt und das Klima stehen. Wir brauchen die grundsätzliche Abkehr von fossilen Energieträgern im Bereich Verkehr und Transport. Oberstes Ziel sollte sein, dass der heute vielfach existierende *strukturelle Zwang*, ein Auto für die individuelle Mobilität zu nutzen, beseitigt wird. Jeder, der dies wünscht, soll in fünf Jahren seine individuelle Mobilität ohne einen eigenen Pkw – und möglichst ganz ohne Auto – realisieren können. *Bahn für Alle* fordert die politischen Parteien auf, mit Hilfe der folgenden sieben Punkte die Verkehrswende einzuleiten.

1. Die Strukturpolitik der kurzen Wege

Erforderlich ist eine systematische Strukturpolitik der kurzen Wege. Gefördert werden muss Dezentralität in den Bereichen Einkaufen, Kitas, Schulen, im Gesundheits- und Verwaltungsbe- reich. Neue Zentralisierungen von Verwaltungseinheiten („Kreisre- formen“) sind abzulehnen, da mit Verkehrsinflation und Demokratie- abbau verbunden. Im Bereich des Städtebaus wird die fortschrei- tende Zersiedelung gestoppt. In- nenstädte müssen wieder bezahl- bar sein. Die Subvention langer Arbeitswege wird umgewidmet in eine Förderung der Nähe von

Wohnen und Arbeit.

Erforderlich sind dafür die Einstellung aller Subventionen für den Straßen- und den Flugverkehr (Diesel- und Kerosinbesteuerung; dazu eine massive Anhebung der Lkw-Maut). Es gibt keinen neuen Straßenbau, keine neuen Lande- bahnen und keine neuen Airports. Bei Straße und Luftverkehr kommt es zu einem ersten infrastrukturel- len Rückbau beziehungsweise zu Umwidmungen.

2. Systematische Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs

Diese „Politik der kurzen Wege“ ist zugleich eine entscheidende Förderung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Die Anteile dieser nichtmotorisierten Ver- kehrsarten an allen Wegen (also am „Modal split“) können ver- doppelt werden. In den Städten sollten – nach den Vorbildern in den Niederlanden und in Däne- mark – die Fahrradwege in Form von Radstreifen in die Straßen integriert werden.

3. Umfassender Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Notwendig ist umfassender Aus- bau aller Formen des öffentlichen Verkehrs. Im öffentlichen Nah- verkehr ist ebenfalls eine Ver- dopplung des Modal-split-Anteils das Ziel. Dabei sollten vor allem oberirdisch geführte und schie- nengebundene Verkehrsmittel gefördert werden. Unterirdisch ge- führte Bahnen sind nur noch dort sinnvoll, wo dies baulich absolut unabänderlich ist. Busse sollten so weit wie möglich als Oberlei- tungsbusse verkehren (in einigen Fällen als Busse mit Akkubetrieb oder mit ergänzendem Akkubetrieb). Carsharing mit E-Pkw und Sammeltaxen – letztere auch verstärkt in ländlichen Bereichen – runden diesen Programmpunkt ab. Es gelten deutliche Tempo- limits (120 km/h auf Autobahnen und 30 km/h in Städten und Wohngebieten). Busse und Bah- nen werden durch Vorrangschal- tungen beschleunigt.

4. Flächenbahn und Bürgerbahn

Ziel ist eine Flächen- und Bür- gerbahn: ein Schienenverkehr, der in der gesamten Fläche des Landes präsent ist, in dem Nah-, Regional- und Fernverkehr gut vertaktet sind und der sich unter öffentlicher, dabei dezentraler und bürgernaher Kontrolle befindet. Im Fernverkehr wird die Orientierung auf einzelne Hochgeschwindig- keitsstrecken beendet. Obers- tes Ziel ist die Verwirklichung des Integralen Taktfahrplans als Halbstundentakt auf den wichti- gen Verbindungen („Deutschland- Takt“).

Dafür ist der Ausbau des Schienennetzes mindestens auf Stand von 1990 erforderlich (rund 10.000 km neue – meist reakti- vierte – Schienenstrecken), womit das Schienennetz wieder eine Betriebslänge von gut 45.000 km erhält. Insbesondere muss das Schienennetz in den Bereichen Weichen, Ausweichgleise und Gleisanschlüsse so ausgebaut und verstärkt werden, dass der Stand von 1996 wieder erreicht wird (was eine Verdopplung bei Weichen und Ausweichgleisen und eine Verfüffachung der Gleisanschlüsse erfordert).

Eine besondere Bedeutung erhält die *umfassende Elektrifizierung der Schiene* – bis auf Stichstrecken sollte das Schie- nennetz zu 100 Prozent elekt- rifiziert werden (wie dies in der Schweiz schon seit Jahrzehnten der Fall ist).

Die Nachtzüge und der Autorei- sezug werden wieder eingeführt. Zusammen mit den Eisenbahnen der Nachbarländer wird ein euro- paweites Nachtzugverkehrsnetz aufgebaut. Das Ziel dabei ist, den größten Teil der Flüge im Bereich bis zu 1500 km auf die Schiene zu verlagern.

Die Struktur der Schienenun- ternehmen sollte grundsätzlich öffentlich, bürgernah und dezen- tral sein. Anstelle einer Gewinn- orientierung muss als oberstes Ziel gelten, Verkehr auf die

Schiene zu verlagern und einen optimalen Service für die Fahr- gäste zu bieten. Notwendig sind dafür neue Strukturen (Unterneh- mensformen) für die Schienen- verkehrsunternehmen und die Einrichtung von demokratischen Kontroll- und Steuerungsgremien. Die Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG werden kom- plett verkauft, womit eine Konzen- tration auf das Kerngeschäft, den Schienenverkehr in Deutschland, erfolgt. Insbesondere darf die Schieneninfrastruktur (Netz) nicht mehr der Gewinnorientierung unterworfen sein. Die Entgelte für die Nutzung von Trassen und Bahnhöfen werden halbiert.

5. Unsinnige Großprojekte stoppen

Bislang fließt ein erheblicher Teil der öffentlichen Gelder im Ver- kehrssektor in zerstörerische oder unnötige Großprojekte. Wir for- dern den Stopp solcher Projekte – aktuell den Stopp von Stuttgart 21. Stattdessen sollen die bislang getätigten S21-Investitionen so umgenutzt werden, wie im Pro- gramm „Umstieg21“ ausgeführt. Wir lehnen – gemeinsam mit den Initiativen vor Ort – die geplante Fehmarnbelt-Querung ab. Wir unterstützen alle, die sich gegen Fluglärm, für Nachflugverbote und gegen neue Start- und Lande- bahnen oder gegen meist hoch subventionierte Regionalairports engagieren.

6. Für ein transparentes Tarifsystem – für einen preiswerten öffentlichen Nah- und Fernverkehr – für Nulltarif-Modelle

Grundsätzlich erforderlich ist die Umsetzung eines völlig neuen, einfachen und transparenten Systems der Tarife im öffentli- chen Verkehr, besonders bei der Deutschen Bahn AG. Notwendig ist darüber hinaus eine allgemeine Reduktion der Tarife im öffentli- chen Verkehr (ÖPNV und Schiene insgesamt) um mindestens ein Drittel. Die Preise für die Mobili- tätskarten (BahnCard 50 und 100,

Monatskarten) sollten halbiert werden. Modelle mit „Nulltarif“ müssen in ersten Modellregionen erprobt werden. Junge Erwachse- ne dürfen die öffentlichen Ver- kehrsmittel in ihrem 19. Lebens- jahr kostenfrei nutzen, um eigene Alternativen zu Auto und Führer- schein erkunden zu können.

7. Den Güterverkehr dras- tisch reduzieren – den verbleibenden Güterverkehr auf Schiene und Binnenschiff verlagern

Der Güterverkehr stieg insgesamt zwischen 1993 und 2016 um 75 Prozent; der Straßengüterverkehr hat sich verdoppelt. Er soll laut offizieller Verkehrspolitik weiter massiv wachsen. Diese Transport- inflation ist vor allem einer mit der Globalisierung absurd gestiege- nen *Transportintensität* geschul- det: Immer mehr Transportkilome- ter stecken in einer Ware von ein und derselben Qualität.

Durch ein Bündel von Maßnah- men (höhere Lkw-Besteuerung; Beschränkung der Lkw-Größen, keine „Gigaliner“, Nachtfahr- verbote und anderes mehr) ist eine Rückführung der Transporte insgesamt auf mindestens das Niveau von Anfang der 1990er Jahre und der Lkw-Transporte auf maximal ein Drittel des aktuel- len Niveaus erforderlich. Erst in einem solchen Rahmen kann eine Verlagerung von verbleibenden Transporten auf Schiene und Bin- nenschiffe erfolgen. Alle anderen Szenarien sind mit nicht akzeptab- len Belastungen – zum Beispiel mit noch mehr Schallemissionen – verbunden.

Gegen ein solches Sieben- Punkte-Programm gibt es drei Standardeinwände: Es sei „zu teuer“; es würden „800.000 Au- toarbeitsplätze gefährdet“; dafür gebe es „keine Mehrheiten“.

Finanzen: Grundsätzlich ist – außer punktuellen Startfinanzie- rungen – für die Umsetzung des Sieben-Punkte-Programms *kein zusätzliches Geld* erforderlich. Es

Umstieg jetzt: „Miles & Less“

Das Klima schützt, wer weniger fliegt. Auf diese einfache Formel lassen sich Mobilität und Klimaschutz bringen, wenn wir nur darauf schauen, wie wir uns privat von A nach B bewegen. Lesen Sie bitte trotzdem weiter: Das wird kein Appell, durch persönliche Askese die Welt zu retten. Dennoch ist richtig und wichtig: Zur postfos- silen Verkehrswende gehört auch weniger Fliegen.

Fliegen ist die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhaus- gas-Emissionen. Dieses außer Kontrolle geratene Wachstum findet statt, ohne dass es im Rah-

men der weltweiten Klimapolitik berücksichtigt würde.

Um die Klimafolgen einer Flugreise mit Auto oder Bahn zu vergleichen, muss laut Deutschem Institut für Luft- und Raumfahrt der Spritverbrauch pro Fluggast mindestens doppelt gerechnet werden. Denn Flugzeuge verbren- nen das Kerosin zu einem Treib- hausgas-Mix aus Kohlendioxid, Stickoxiden und Wasserdampf. In Flughöhe heizt dieser Mix das Klima noch stärker auf als boden- naher Qualm aus Auspuffrohren und Schornsteinen.

Auf einer Strecke von 1000 Kilometern, zum Beispiel zwi-

schen Berlin und Paris, kommen so Nachtzugreisende auf eine achtmal bessere persönliche Klima-bilanz als Fluggäste. Je kürzer die Flugreise, desto höher die Klimawirkung, denn am meisten Energie brauchen Start und Landung. Und je kürzer die Strecke, desto komfortabler wäre ein Umstieg auf die Bahn – wenn die Politik die richtigen Rahmen- bedingungen setzt.

Der Flugverkehr ist von der Kerosinsteuer befreit, während für Elektromobilität auf der Schie- ne Stromsteuer und die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien- Gesetz anfallen. Auf internationale

Bahntickets wird Umsatzsteuer erhoben, auf Flugtickets nicht. Die Luftverkehrssteuer muss auf jeden Fall bleiben und weiterentwickelt werden für mehr Kostengerech- tigkeit.

Während die Deutsche Bahn auf dem Land Bahnhof um Bahn- hof dichtmacht, werden Regio- naflughäfen von Ländern und Kommunen hoch subventioniert. Deutliche Überkapazitäten nützen Fluggesellschaften, die angesichts der Standortkonkurrenz beste Konditionen aushandeln. Ryanair ist 2017 am größten deutschen Flughafen, dem Rhein-Main- Airport, angekommen. Auch hier

werden Rabatte gewährt, um mit dem Billigflieger fortlaufenden Ausbau zu rechtfertigen.

Dabei wäre schon die drit- te Landebahn nicht notwendig gewesen, wenn nur die Kurzstre- ckenflüge innerhalb Deutschlands auf ICE verlagert worden wären, was mit keinerlei Zeit- und Kom- fortverlust verbunden wäre. „Miles & More“ ist die Reisekultur einer überholten Wachstums-Ideologie. „Miles & Less“ gehört die Zukunft.

Monika Lege, www.robinwood.de/ verkehr



geht vielmehr um umfassende Umschichtungen. Die realen Kosten des Straßen- und des Luftverkehrs sind extrem hoch und werden auf fünf bis acht Prozent des Bruttoinlandsproduktes geschätzt. Diese Kosten werden im Rahmen der Umsetzung der Verkehrswende gegen Null gesenkt. Allein ein Verkauf der Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG, der Stopp von Stuttgart 21, ein Verzicht auf die Fehmarnbelt-Querung und ein Stopp des Ausbaus von Flughäfen brächte beim aktuellen Stand eine Ersparnis von 20 bis 25 Milliarden Euro, womit man die umfassende Elektrifizierung des Schienennetzes und dessen

Ausbau finanzieren könnte.

Arbeitsplätze: Seit 1994 wurden allein im Bereich der Eisenbahn, der Bahntechnik und des ÖPNV mehr als 350.000 Arbeitsplätze zerstört. Anstelle des erforderlichen Aufschreis feierte die Politik dies als „Einsparungen“. In der Autoindustrie sind es sodann die Konzerne selbst, die die Jobs in Frage stellen. Die Autostadt Bochum ist bereits Geschichte. Die Autostadt Rüsselsheim dürfte bald Vergangenheit sein. Das Beispiel der Autostadt-Ruine Detroit zeigt: Es könnte eine Frage der Zeit sein, bis auch in Wolfsburg, Ingolstadt oder Stuttgart Hun-

dertausende Jobs durch Roboter oder Industrieabwanderung nach China gefährdet sind.

Die in der Autoindustrie und im Straßenbau getätigten Investitionen sind „kapitalintensiv“. Eine Einheit eingesetztes Kapital „beschäftigt“ viel Maschinerie und erhält wenig Arbeitsplätze. Das hier skizzierte Sieben-Punkte-Programm besteht hingegen vor allem aus „arbeitsintensiven“

Mehrheiten: Eine Mehrheit in der Bevölkerung weiß um die Dramatik der Klimaveränderung. Sie ist offen für eine Verkehrswende-Debatte. So gibt es seit Jahrzehnten deutliche Mehrheiten für Tempoli-

mits. In einer Stadt wie Berlin hat auch heute noch die Mehrheit der Haushalte kein Auto. In Hamburg sind es 40 Prozent. Bei den jungen Menschen in Nordamerika, Japan und Westeuropa gibt es seit mehr als 15 Jahren eine weitreichende Umorientierung. Das eigene Auto hat erheblich an Wertschätzung verloren.

Aktuell kommt es darauf an, durch ein konkretes, überzeugendes Programm die Menschen für die Verkehrswende zu gewinnen. *Bahn für Alle* appelliert an die Parteien und die Verkehrs- und Umweltverbände: Engagieren wir uns zusammen für eine Politik der wirklichen Verkehrswende.

Elektroautos – nur eine Nischenlösung

Seit Jahren sind sich Industrie und Regierungen einig: Die Lösung für die Probleme des Autoverkehrs sei die Elektromobilität. Doch darunter verstehen sie fälschlicherweise nicht die bewährte Elektromobilität auf der Schiene, sondern Elektroautos. Das klingt nach Ideallösung. Doch der Vorschlag hält nicht, was er verspricht. **Problem Nr. 1 – die Energie:** Aktuell stammt nur ein Drittel des Stroms aus erneuerbaren Quellen. Der Löwenanteil wird noch immer aus Stein- und Braunkohle gewonnen. Elektroautos steigern die Nachfrage nach elektrischem Strom – und sorgen damit letztlich dafür, dass Kohlekraftwerke weiterlaufen. Öffentlicher Verkehr und

E-Bikes (Pedelecs) verbrauchen nur einen Bruchteil der Energie auf der gleichen Strecke, vom Fahrrad- oder Fußgängerverkehr ganz zu schweigen. **Problem Nr. 2 – die Ressourcen:** Erst nach vielen Jahren Nutzung ist die Ökobilanz eines Elektroautos etwas besser als die eines Autos mit Verbrennungsmotor. Der Grund ist die aufwändige Produktion insbesondere der Batterien. Hinzu kommt: Es werden begrenzte Ressourcen wie Lithium und seltene Erden benötigt, meist gefördert unter unsozialen Bedingungen. Die begrenzte Lebensdauer der Batterien verschlechtert die Bilanz zusätzlich. **Problem Nr. 3 – Zweit- und Drittwagen:** Elektroautos werden

bislang meist als zusätzliche Pkw gekauft; nur 40 Prozent ersetzen andere Autos. Damit fördert die Elektroauto-Kaufprämie vorwiegend Zweit- und Drittwagen. Untersuchungen zeigen, dass ein Elektroauto dann viele Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr ersetzt – weil die Nutzung günstig ist (Gratis-Strom; Gratis-Stellplätze und so weiter). Die Wirkung auf Umwelt und Klima ist dann negativ („Rebound-Effekt“). Viele Probleme des Autoverkehrs löst das Elektroauto überhaupt nicht: Unfälle mit vielen Toten und Verletzten, der enorme Flächenverbrauch, die Versiegelung durch Straßen und nicht zuletzt die Verhinderung selbständiger Mobilität für Menschen, die

kein Auto haben oder aufgrund von Alter oder Einschränkungen keines nutzen können – und die stattdessen einen guten öffentlichen Verkehr benötigen. Elektroautos und Elektrolieferwagen können im Rahmen einer Verkehrswende-Politik wichtige Funktionen als Zubringer zum öffentlichen Verkehr in dünn besiedelten Regionen und im Liefer- und Wirtschaftsverkehr haben. Festzuhalten ist aber: Wir können nicht einfach das Antriebssystem aller Autos auswechseln und ansonsten weitermachen wie bisher. Dann also doch lieber Autos mit Verbrennungsmotor? Nein! Die richtige Antwort ist die Verkehrswende, wie sie hier skizziert ist. **Bernhard Knierim**, Bahn für Alle

Mehr Betonpisten dank ÖPP

Fahren die Menschen mit dem Auto oder mit Rad und Zug? Die Entscheidung hängt auch von den Rahmenbedingungen ab. Sind die Straßen gut ausgebaut, die Züge voll und verspätet und die Städte für Fußgänger und Radfahrer gefährlich, dann dominiert weiterhin das Auto. Der Autobahnbau ist eine politische Entscheidung. Je mehr die Politik in die Defensive gerät mit ihrer Pro-Autopolitik, desto fragwürdiger wird der Straßenneubau.

Möglicherweise beschließt ja der Bundestag zukünftig, weniger Geld für klima- und gesundheits-schädlichen Verkehr und mehr für Verkehrsreduktion und klimaschonende Mobilität auszugeben. Doch im Fall der Autobahnen könnte so ein Umsteuern wirkungslos bleiben. Denn seit dem Beschluss zur formellen Privatisierung der Autobahnverwaltung vom Juni 2017 hat das Parlament hier nur noch wenig zu bestimmen. Besonders die nunmehr deutlich größeren Möglichkeiten, Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) mit einer Laufzeit von 30 Jahren einzugehen, könnte den Autobahnausbau vorantreiben. Die jüngst bekannt gewordene drohende Insolvenz des ÖPP-Betreibers *A1 mobil* warf ein Schlaglicht auf den Charakter von ÖPP-Verträgen. Die Eigentümer wollen jetzt den Bund auf eine Nachzahlung von über 800 Millionen Euro verklagen. Die Klage hat Aussicht auf Erfolg.

Längst ist bekannt: ÖPP ist intransparent und exorbitant teuer. Die *A1-Mobil-Klage* zeigt, welche Mechanismen dahinter stecken und wie damit der Betonpisten-Bau gefördert wird.

Die Eigentümer der *A1 mobil* – transnationale Konzerne – kalkulierten mit einem extremen Verkehrswachstum; ihre aus der Lkw-Maut gespeiste Rendite sollte explodieren. Schon wenige Monate nach Vertragsabschluss im Finanzkrisenjahr 2008 wurde klar, dass der Lkw-Verkehr auf der Strecke teilweise rückläufig ist. Die *A1-mobil-Einnahmen* reichen nicht einmal aus, um die (enorm teuren) Kredite zu bedienen. Trotzdem wurde losgebaut. Man war sich offenbar sicher, dass eine Klage oder eine Insolvenzdrohung das Geld doch noch einbringen würde. Ist ein ÖPP-Vertrag erst einmal unterzeichnet, können die Privaten machen, was sie wollen. Und weil Bauen am meisten Geld bringt, wird eben gebaut. Jeder ÖPP-Vertrag zementiert also die rückständige Verkehrspolitik auf weitere 30 Jahre. Darüber hinaus sichern sich die Kapitalanleger so obendrein die Steuergelder – ganz unabhängig davon, ob das im Haushalt steht oder nicht. Ein ökologischer Umstieg muss also dringend ÖPP einen wirksamen Riegel vorschieben – sonst wird jede Art Verkehrswende von den ÖPP-Finanzinvestoren hintertrieben.

Carl Waßmuth, Infos siehe: www.gemeingut.org

Stuttgart 21? „Aber die bauen doch längst!“

Über einen kreativen Widerstand gegen ein zerstörerisches Großprojekt

Werner Sauerborn

„... und eine Volksabstimmung mit einer Mehrheit für den Weiterbau gab's doch auch?!“ – so die verbreitete Meinung, gefolgt von der Schlussfolgerung, wer da noch Widerstand leiste, müsse wohl etwas aus der Zeit gefallen sein. Falsch! Nicht die Bürgerbewegung ist der Anachronismus, sondern das Projekt. Was Planungschaos und Verzögerungen betrifft, liegt Stuttgart 21 gleichauf mit der inzwischen fertiggestellten Elbphilharmonie und dem never-ending BER-Drama. Erst jüngst musste die DB einräumen, die zuletzt genannte Zielmarke 2021 für eine Inbetriebnahme nicht zu erreichen. Einen „nicht realisierbaren Gegensteuerungsbedarf“, heißt der DB-Sprecher, wenn Zeitzusagen nicht eingehalten werden. Es werde wohl Ende 2023, so die derzeitige Ansage – bis auf Weiteres. 2002 kündigte der damalige Bahnchef Mehdorn in der *Stuttgarter Zeitung* (vom 11. März 2002) an, man sei „im Terminplan“ und könne vermutlich im Jahre 2012 wie geplant den Probebetrieb aufnehmen.

Was die Kosten betrifft, toppt S21 alles. Gestartet war man 1995 mit versprochenen Kosten von umgerechnet 2,6 Milliarden Euro. Jahr um Jahr gab es ein Leugnen, dann Zahlentricksereien und am Ende jeweils Eingeständnisse von neuen Kostensteigerungen. Mit dem Finanzierungsvertrag vom April 2009 wurden Projektkosten in Höhe von 4,53 Milliarden Euro eingeräumt. Vor dem Hintergrund der massiven öffentlichen Kritik und der erstarkenden Bürgerbewegung wurde dies als Obergrenze der Wirtschaftlichkeit definiert. Die Verantwortlichen bei der DB und in den Parteien, die S21 betreiben, leisteten Dutzende Schwüre, dass der Kostendeckel Bestand haben würde. Bei allen anschließenden Wahlen und vor allem bei der Volksabstimmung im Jahr 2011 war diese Kostenobergrenze die Geschäftsgrundlage. Kaum hatte man die Volksabstimmung für sich entschieden, kam heraus, was man intern auch vorher wusste: Die Kosten waren auf 6,8 Milliarden Euro gestiegen.



Foto: Barbara Straube

Nach diesem Offenbarungseid vom Dezember 2012 war es nur mit der brachialen Intervention des damaligen Kanzleramtsministers Ronald Pofalla gegenüber Aufsichtsräten der DB AG gelungen, die Fortsetzung des Projekts auch gegen innere Widerstände durchzusetzen. Seither gibt es den Weiterbau ohne jede Klärung, wer diese und weitere Mehrkosten trägt: ein Wortbruch mit Ansage.

Inzwischen sind fünf Jahre vergangen, in denen viel passiert, was für die Kosten relevant ist: 75 teils einschneidende Planänderungen, Pannen am laufenden Meter, zuletzt eine meterhohe Überschwemmung der Bahnhofsbaustelle, kostenintensive Verzögerungen (s.o.). 2013 ermittelte das bahunabhängige Beraterbüro Viereggs und Rößler 9,8 Milliarden Euro Projektkosten. Auf ziemlich die gleiche Größenordnung kommt der Bundesrechnungshof in einem politisch glatt ignorierten Bericht, den Verkehrsminister Dobrindt bis zur Bundestagswahl 2017 unter Verschluss hielt und danach unauffällig und unvollständig veröffentlichen ließ. Auch das vom Aufsichtsrat der DB beauftragte Gutachten von KPMG/Basler, ebenfalls unter Verschluss gehalten, aber geleakt, bestätigte Ende 2016 zwar formal Kosten von 6,3 bis 6,7 Milliarden Euro. Es kommt jedoch unter Eibeziehung qualitativer Risiken de facto ebenfalls auf Projektkosten von nahe 10 Milliarden Euro.

Dessen ungeachtet schafft es die DB bis zum heutigen Tag, 6,5 Milliarden Euro als Kosten des Projekts unhinterfragt medial zu kolportieren. Und weichzeichnend schließt sich dann an, die Elbphilharmonie werde heute ja trotz Terminüberschreitungen und Kostenexplosionen gefeiert. Und der Kölner Dom sei ja auch viel teurer geworden als geplant. Kurzum: kein Ruhmesblatt, Stuttgart 21. Aber nun sei der Bau ja schon so weit gediehen, da gelte: Ende gut, alles gut.

Was treibt trotz alledem nach wie vor die vielen Bürgerinnen und Bürger an, die sich bald zur 400. Montagsdemo treffen werden, einer Mischung aus Kulturevent und Volkshochschule unter freiem Himmel? Was motiviert die über 100 „MahnwächterInnen“, die in einem Infozelt gegenüber dem Bahnhof seit sechs Jahren ununterbrochen Tag und Nacht das Publikum mit Werbematerial, Literatur und großen Schautafeln über das Projekt informieren? Woher nehmen die vielen Gruppen die Kraft, sich regelmäßig zu treffen, das Geschehen und seine Widersprüche zu sezieren und immer wieder initiativ zu werden, darunter die Netzwerke21 (betroffene Eigentümer), die Stadtteilgruppen, die oppositionelle Kaktusgruppe in der IHK, die Ingenieure22, die TheologInnen gegen S21, die JuristInnen zu S21, die ArchitektInnen für K21, die Schutzgemeinschaft Filder, die SPD-IerInnen

gegen S21, die GewerkschafterInnen gegen S21, die Parkschützer u.v.m. – die meisten der Genannten im *Aktionsbündnis gegen S21* vereint.

Die umfassendste Erklärung für das Durchhaltevermögen dieser Bürgerbewegung liefert Winfried Wolf in seinem S21-Standardwerk „abgründief + bodenlos“ (s. Anzeige). Es ist die Erkenntnis, dass es um mehr als um einen Bahnhof geht. Der tiefe Einblick in eine Politik, die es bis heute geschafft hat, mit Täuschungen, falschen Versprechen und Zusagen („Verdoppelung der Leistungsfähigkeit“) und mit ebenso viel medialem Rückenwind wie mit medialem Schweigen und Boykott, ein absolut sinnloses, verkehrspolitisch kontraproduktives und klimakatastrophales Projekt durchzuboxen.

S21 leistet schon jetzt mit dem täglichen Verkehrschaos auf Straßen und Schienen, mit tausenden zusätzlichen Lkw, riesigem Betonverbrauch und Grün-Rodungen einen erklecklichen Beitrag zum Ruf Stuttgarts als Feinstaub- und Immissionshauptstadt. Mit inzwischen tätiger Mithilfe der Grünen vor Ort wird eine Verkehrswende rückwärts organisiert: Mit halb so vielen Gleisen wie derzeit wird zwangsläufig Verkehr auf die

Straße verlagert. Zudem sollen 20 der 60 Tunnelkilometer durch quellfähigen Gipskeuper (Anhydrit) geführt werden – mit einem völlig unerprobten Verfahren. Rastatt und Staufen lassen grüßen. Demnächst wird das Aktionsbündnis eine Expertise vorstellen, die die immensen Treibhausgasemissionen durch Bau, Betrieb und Unterhalt von S21 belegt: Ein Tiefschlag für die Bemühungen der Pariser Klimakonferenz. Eine weitere Expertise wird auf ein hohes Überflutungsrisiko der unterirdischen Bahnhofsanlagen bei Starkregen hinweisen.

Stuttgart 21 ist ein Rückbau von Schienenverkehrsinfrastruktur, der auf Generationen hin nicht mehr auf Mehrbedarf reagieren kann. S21 ist zudem eine Art Tunnelgefängnis, das kaum noch über praktikable Ausweichmöglichkeiten verfügt – im Falle eines liegen gebliebenen Zugs, im Falle von monatelangen Streckensperrungen infolge notwendiger Tunnelsanierungen (Stichwort Anhydrit) oder infolge von Überflutungen bei Starkregen. Welches Chaos bei fehlenden Ausweichmöglichkeiten entstehen kann, hat das Beispiel Rastatt gezeigt (siehe Seite 8). Schlussfolgerungen für Stuttgart 21 haben die DB und die verantwortliche Politik bisher unterbinden können. Die Folgen von Streckensperrungen bei S21 würden in Stuttgart und Region das siebenwöchige Rastatt-Chaos in den Schatten stellen.

Kein Wunder, dass diese Bürgerbewegung, völlig unabhängig vom Baufortschritt, den Ausstieg fordert, genauer gesagt den Umstieg. Denn sie hat ein höchst detailliertes, abgesichertes und ständig fortgeschriebenes Konzept (www.umstieg21.de) für den Erhalt des Kopfbahnhofs bei Umnutzung des inzwischen zerstörten und Gebauten vorgelegt.

Werner Sauerborn vertritt die GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21 im Aktionsbündnis und ist dessen Geschäftsführer.

-Anzeige-

PapyRossa Verlag



Winfried Wolf

abgründief + bodenlos

Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern

Paperback | 319 Seiten | € 16,90
ISBN 978-3-89438-638-2

Tel.: (02 21) 44 85 45
mail@papyrossa.de
www.papyrossa.de

Stuttgart 21 ist das größte Bauprojekt in Deutschland. Es ist das einzige, bei dem eine gigantische Summe ausgegeben wird, um eine bestehende Kapazität zu verkleinern. Dagegen gibt es nirgendwo in Deutschland eine derart große, kreative Protestbewegung.



... das Gleisgefälle im Tiefbahnhof fünfmal größer ist als „eigentlich“ vom Gesetzgeber erlaubt. Nirgendwo in Europa gibt es einen Bahnhof, bei dem man mit 15 Promille Gefälle Gefahr läuft, dass Züge sich ungewollt in Bewegung setzen.

... es sich bei S21 europaweit um das einzige Projekt handelt, bei dem eine gigantische Summe Steuergelder dafür ausgegeben wird, damit eine bestehende Kapazität *verkleinert* und damit Schienenverkehr abgebaut wird.

... es sich bei den S21-Kosten um ein Fass ohne Boden handelt (siehe Artikel diese Seite).

... von den 60 Kilometern Tunnelbauten, die für S21 gebaut werden, 16,7 Kilometer im Anhydrit (Gipskeuper) verlaufen. Es handelt sich hier um einen Untergrund, der immer dann quillt, wenn es zu Wasserzutritten kommt. Es gibt in Europa keine vergleichbaren Tunnelbauten im Anhydrit, bei denen es nicht solche Quellungsprozesse gegeben hätte. Die Deutsche Bahn AG verfügt selbst über ein neues KPMG-Gutachten, in dem (auf Seite 52) festgestellt wird: „Es besteht bei jedem Tunnel im Anhydrit inhärent ein im Ingenieurbau unüblich hohes Risiko für die Betriebstauglichkeit.“ Das Gutachten ist „streng vertraulich“; die DB zahlte für das Gutachten viel Geld, womit die Formulierungen eher zurückhaltend sind...

Ausstieg jetzt: Fehmarnbelt-Tunnel

Monika Lege

Im Fehmarnbelt zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark soll auf dem Grund der Ostsee ein 18 Kilometer langer Tunnel vergraben werden. Geplant ist ein „Absenktunnel“: 89 riesige Betonelemente werden in einen zuvor ausgehobenen Graben am Meeresboden „abgesenkt“. In vier Röhren sollen vier Autobahnspuren und zwei Eisenbahntrassen Platz finden. Es wäre weltweit der längste Tunnel in dieser Bauweise und auch der längste kombinierte Straßen-Schienen-Tunnel.

Zum Projekt gehört ein massiver Ausbau der Hinterlandanbindungen im Schienen- und Straßenverkehr auf beiden Seiten. Das



Fotos: Robin Wood

Holstein nach Dänemark. Traurige Berühmtheit erlangte auf dieser Strecke die Rader Hochbrücke, auf der die A7 bei Rendsburg über den Nord-Ostsee-Kanal führt. Sie wurde zum Symbol für die fehlende Instandhaltung des bestehenden Autobahnnetzes, nachdem sie 2013 mangels Standfestigkeit für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen gesperrt werden musste. Umweltverbände fordern seit langem, dass bei der Straßeninfrastruktur der Erhalt des bestehenden Netzes Vorrang vor dem Neubau weiterer Betonprojekte haben muss. Die bröselnde Brücke

über den Nord-Ostsee-Kanal verschaffte diesem Argument den Durchbruch. Die Fehmeraner Beltretter haben dem noch amtierenden Verkehrsminister der GroKo, Alexander Dobrindt, CSU, einen Betonkopf als Denkmal gesetzt. Es ist höchste Zeit, dass die Jamaikaner in Kiel und Berlin aus dem verkehrlich sinnlosen und naturzerstörerischen Projekt Fehmarnbelt-Tunnel aussteigen.

Monika Lege, Robin Wood. Infos siehe: www.robinwood.de und www.beltretter.de

Feste Fehmarnbelt-Querung

Jahrelang sollte es eine Brücke sein. Aktuell ist – wie im Artikel beschrieben – ein Tunnel geplant, der die deutsche Insel Fehmarn mit der dänischen Insel Lolland verbinden und damit die Meeresenge zwischen beiden Inseln, den Belt, queren soll. Offizielle Kostenschätzung: 7,4 Milliarden Euro. Die „Beltretter“, die sich gegen das Projekt engagieren, gehen von „12 Milliarden Euro einschließlich der deutschen Kosten“ aus.

Aktuell gibt es zwischen Fehmarn und Lolland Fährverbindungen – für Personen, Pkw, Lkw und Züge. Derzeit queren auf diesem Weg täglich 5500 Fahrzeuge den Belt. Dabei sind die Fähren nur zu 40 Prozent ausgelastet. Es wäre also kein Problem, eine deutlich größere Verkehrsmenge auf bewährte Weise zu bewältigen. Die Vertreter der „Festen Fehmarn-Querung“ (des Tunnelbaus) gehen jedoch von einer Vervier- bis Verzehnfachung des Verkehrs aus – auch, um das Projekt gesundzurechnen. Die Kosten sollen weitgehend durch Mautgebühren finanziert werden.

Das unterstellte Verkehrswachstum wäre mit einer massiven Zunahme der CO₂-Emissionen verbunden. Das gilt bereits für die gut zehnjährige Bauzeit: Allein dieser Bau wäre mit 2,2 Millionen Tonnen Treibhausgas-Emissionen verbunden.

Aktuell wird damit gerechnet, dass eine Inbetriebnahme 2028 möglich ist; realistisch erscheint 2030 ff.

Ziel des offiziell auf 7,4 Milliarden Euro geschätzten EU-Projektes: mehr Güterverkehr zwischen Skandinavien und Mitteleuropa. Über den ganzen Kontinent sollen noch mehr Laster und Güterzüge hin- und wieder zurückfahren. Doch für den Schutz von Gesundheit, Umwelt und Klima brauchen wir weniger und nicht mehr Güterverkehr. Für das Ökosystem Ostsee wäre der Tunnelbau eine Katastrophe.

Denn dafür soll ein riesiger Unterwassergraben ausgehoben werden. Die Umweltschutzorganisation Nabu hat ausgerechnet, dass der Aushub einen Schuttenverband von Fehmarn bis New York füllen würde. Der Meeresgrund würde über mindestens sieben Jahre großflächig aufgewühlt. Diese Sedimentaufwirbelungen werden die Tier- und Pflanzenwelt stören und vielfach zerstören. Den jahrelangen Unterwasserlärm beim Ausbaggern, Absenken, Verbinden und wieder Zuschütten werden unzählige Meerestiere nicht überstehen. Schon die Messungen zur Planung beeinträchtigten die Schweinswale. Weitere unkalkulierbare Risiken gehen von in der Ostsee verklappter chemischer und konventioneller Munition aus.

Fehmarn hat auf 185 Quadratkilometern vier Naturschutzgebiete. Der Fehmarnbelt ist Fauna-Flora-Habitat-Schutzgebiet. Schweinswale durchschwimmen den Fehmarnbelt auf ihren Wanderungen regelmäßig und für Ostseeverhältnisse sehr häufig.

Die heute von Landwirtschaft und Tourismus geprägte Insel würde ihren naturnahen Charakter durch den Ausbau von Straße und Schiene einmal quer durch die Inselmitte verlieren. Menschen und Tiere werden unter Lkw- und Güterzug-Kolonnen, unter Lärm und Abgasen leiden.

Doch die Finanzierung wackelt, seit der Betreiber seine überzogenen Bedarfsprognose radikal nach unten korrigieren musste: von 74 Güterzügen pro Tag auf 17. Damit wäre der EU-Zuschuss, reserviert für Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, passé.

Im Vertrag für die Jamaika-Koalition in Schleswig-Holstein vom Juni 2017 schrieben CDU, Grüne und FDP zum Fehmarnbelt-Tunnel, man wolle „die neuen Möglichkeiten nutzen“ und die „negativen Auswirkungen so gering wie möglich halten“. Auf Landesebene wurde das verkehrlich rückwärtsgewandte und naturzerstörerische Projekt gegen die grüne Parteilinie durchgesetzt. Auf der Insel und von Umweltaktivist*innen gibt es weiter beharrlich Widerstand gegen den Bau.

Und der trägt Früchte: Nur drei Tage nach der Bundestagswahl meldete das noch von der SPD geführte Bundesumweltministerium, der Fehmarnbelt sei als eines von sechs neuen Meeresschutzgebieten nach nationalem Recht gesichert. Mit einer Ende September im Bundesgesetzblatt verkündeten Verordnung sollen Schweinswale, Seehunde und Kegelrobben besser geschützt

werden. In die neu ausgewiesenen Meeresschutzgebiete darf u.a. kein Baggergut eingebracht werden. Wer hier zum Beispiel unterseeische Kabel verlegen will, muss zuvor in einer Verträglichkeitsprüfung nachweisen, dass das Vorhaben die Meeresumwelt nicht erheblich beeinträchtigt. Nur mit sehr viel Fantasie und halsbrecherischer juristischer Akrobatik ließe sich eine nun noch erhebliche Beeinträchtigung des Ökosystems Ostsee durch den Tunnelbau verleugnen.

Gleichzeitig gibt es Gespräche zwischen den schwarz-gelb-grünen Koalitionären in Kiel und dem Bund über mehr Geld für die Autobahn 7. Das ist die bestehende Landverbindung von Schleswig-

EIN LEBEN OHNE AUTO IST MÖGLICH



Bernhard Knierim

ESSEN IM TANK

Warum Biosprit und Elektroantrieb den Klimawandel nicht aufhalten

ISBN 978-3-85371-354-9, br., 240 Seiten, 17,90 Euro



Bernhard Knierim

OHNE AUTO LEBEN

Handbuch für den Verkehrsalltag

ISBN 978-3-85371-413-3, br., 176 Seiten, 14,90 Euro
E-Book: ISBN 978-3-85371-840-7, 11,99 Euro

PROMEDIA

versandkostenfrei bestellen unter:
Verlagsprogramm online:

promedia@mediashop.at
www.mediashop.at



Winfried Wolf

Am 12. August kam es in Rastatt (Baden) bei einer Tunnelbohrung der Deutschen Bahn AG (DB) unter der bestehenden Rheintalbahn zu einem Einbruch von Geröll und Wasser in den in Bau befindlichen Tunnel. Die Gleise senkten sich. Die strategisch bedeutende Strecke musste sieben Wochen lang, vom 12. August bis 2. Oktober, komplett gesperrt werden. Die DB behauptet bis heute: „Es bestand zu keinem Zeitpunkt eine Gefährdung für Leib und Leben von Reisenden oder Anwohnern.“ Tatsächlich ist man nur um Haaresbreite an einer Eisenbahn-Katastrophe vorbeigeschrammt.

Das von der DB und den beauftragten Baufirmen Hochtief und Ed. Züblin gewählte Bauverfahren (Vereisung des Bodens bei geringer Überdeckung und einer „Untertafelung“ ohne zeitweilige Streckensperrung) war „einzigartig“. So formulierten es die Verantwortlichen der DB vor dem Einbruch. Nach dem Fast-GAU behauptet die DB, das Verfahren sei „altbewährt“ gewesen.

Nach dem Tunnel einbruch verschwiegen DB und Bundesregierung fünf Wochen lang eine 16-Minuten-Lücke: Offiziell hieß es bis zum 20. September, der Bauunfall habe „gegen 11 Uhr“ stattgefunden; um 11.03 Uhr wurde die Strecke gesperrt. Das Risikomanagement habe „hervorragend funktioniert“. Tatsächlich erfolgte der Wassereinbruch und der Einsturz von Teilen des Tunnelbaus („Tübbing“) am 12.8. um 10.47 Uhr.

Damit wurde über den Fünf-Wochen-Zeitraum auch verschwiegen, dass nach dem Bauunfall noch mindestens drei Züge über die instabilen und teilweise sich senkenden Gleise rollten – mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h. Ein Nahverkehrszug, ein Güterzug und ein ICE. Das Eingeständnis, dass der Bauunfall tatsächlich bereits um 10.47 Uhr stattfand, machte die Bundesregierung erst am 20. September – in Beantwortung eines Fragenkatalogs von Matthias Gastel (MdB; Die Grünen). Es dürfte deshalb

gemacht worden sein, weil die Wahrheit zunehmend durchsickerte.

Es geht bei dem Rastatt-Desaster um einen materiellen Schaden in Höhe von gut einer Milliarde Euro. Diesen wird in erster Linie der Steuerzahler zu begleichen haben. Es handelt sich um die teuerste Infrastrukturzerstörung dieser Art außerhalb von Kriegsereignissen und Naturge-
walten.

Vor allem gibt es eine materiell nicht messbare Rufschädigung für den Schienenverkehr und konkret die Gefahr, dass weiterer Verkehr von der Schiene, vor allem im Güterverkehrsbereich, auf die Straße abwandert.

Der Tunnleinbruch bei Rastatt ist auch ein Menetekel für Stuttgart 21. Im Badischen gab es das Desaster bei Tunnelbauarbeiten, die vier Meter unter den Gleisen und in einem nicht dicht bewohnten Gebiet stattfanden. In Stuttgart sollen Tunnelbauten mit einer gesamten Länge von 60 Kilometern im dicht bewohnten Gebiet realisiert werden. Teilweise liegt der Abstand zwischen Tunneldecke und dem Kellerboden von Gebäuden bei zwei Metern. Die Bodenbeschaffenheit im Badischen war berechenbar. In Stuttgart verlaufen 16,7 Kilometer Tunnel im unberechenbaren Gipskeuper (Anhydrit). Dieselben Baufirmen, die in Rastatt aktiv sind, sind auch beim S21-Projekt engagiert.

Das Rastatt-Desaster weist dasselbe Muster auf wie bei Stuttgart 21: Gebaut wird mit einer unverantwortlichen Risikobereitschaft. Siehe auch Seite 6.

P.S. Am 27. September 2017 reichten bei der Staatsanwaltschaft Baden-Baden der ehemalige Vorsitzende Richter Dieter Reicherter (Althütte), der Rechtsanwalt Dr. Eisenhart von Loeper (Nagold) und Dr. Winfried Wolf Strafanzeige ein gegen die Verantwortlichen der DB, insbesondere gegen Ronald Pofalla, wegen fahrlässig versuchten, gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr nach §315 Absatz 1 Ziffer 4 Abs. 6 StGB. Siehe ausführlich: Auf der Rubikon-Seite: <https://www.rubikon.news/artikel/die-beinahe-eisenbahnkatastrophe-von-rastatt> und auf der Seite von KONTEXT <https://www.kontextwochenzeitung.de/gesellschaft/339/das-rastatt-desaster-4619.html>

Wir tun was Bündnis Bahn für Alle

Kein Traum, sondern zeitgemäße Forderungen: Ausstieg aus der Autogesellschaft – Verkehrswende und Umstieg – JETZT. Eine gute Bahn zu fairen Preisen. Eine zukunftstaugliche Mobilität für Alle. Die Bahn fest auf Schienenkurs und in öffentlicher Hand statt im Börsentaumel oder auf der Profitspur. Dafür stehen wir, das Bündnis *Bahn für Alle*, mit unseren Publikationen, Positionen und Aktionen.

Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die DB AG zu privatisieren (»Börsengang«). Siehe ausführlich Seite 2.

Dieses Engagement gegen die Bahnprivatisierung ist weiter aktuell. So intervenierte *Bahn für Alle* im Sommer 2016, als der DB-Vorstand versuchte, in der parlamentarischen Sommerpause den Einstieg privater Anteilseigner in den Konzern zu ermöglichen. Und wir melden uns heute neu zu Wort und verweisen auf die Gefahr einer Bahnprivatisierung im Zusammenhang mit einer Jamaika-Regierung. Siehe Seiten 1 und 2. *Bahn für Alle* arbeitet als Zusammenschluss von 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Im Bündnis sind vertreten: Attac · autofrei leben! · Bahn von unten · Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz BBU · Bürgerbahn statt Börsenbahn · Gemeingut in BürgerInnenhand · Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten · Grüne Jugend · GRÜNE LIGA · IG Metall · Jusos in der SPD · Linksjugend Solid · NaturFreunde Deutschlands · PRO BAHN Berlin-Brandenburg · PRO BAHN Hessen · ROBIN WOOD · Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken · Umkehr · VCD Brandenburg · ver.di.

Weitere Informationen zu unserer Arbeit finden Sie auf unserer Website unter: www.bahn-fuer-alle.de.

Finanzierung

Diese Publikation wird zu wesentlichen Teilen aus Spenden finanziert, die das Bündnis *Bahn für Alle* für seine Arbeit erhält. Daher sind wir dringend auf Ihre Spenden angewiesen, um unsere Arbeit fortsetzen zu können. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie ab einer Spende von 10 Euro eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder Sie spenden direkt auf das Konto unserer Trägerorganisation:

GRÜNE LIGA e.V.

IBAN: DE61 4306 0967 8025 6769 00

GLS Bank, BIC: GENODEM1GLS

Betreff: „Spende Bahn für Alle - Sonderzeitung“

Impressum

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses Bahn für Alle, Erscheinungstermin: 25. Oktober 2017 · V.i.S.d.P. Bernhard Knierim, Choriner Str. 6, 10119 Berlin · Texte & Redaktion: Bernhard Knierim, Monika Lege, Werner Sauerborn, Carl Waßmuth, Winfried Wolf · Lektorat: Katrin Kusche · Gestaltung & Layout: Joachim Römer · Grafik S. 3: Bernhard Knierim

www.bahn-fuer.alle.de, E-Mail: info@bahn-fuer-alle.de

Zeitung bestellen und verbreiten!

Die Zeitung kann per E-Mail an info@bahn-fuer-alle.de bestellt werden oder per Post an: Bahn für Alle · Grüne Liga e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin · Fax: 030 – 204 44 68

Bezugspreise (jeweils zuzüglich Porto und Verpackung): Bei Bestellungen von 1 bis 99 Ex.: 20 Cent je Exemplar, bei Bestellungen ab 100 Ex.: 10 Cent je Exemplar. Bitte nach Erhalt der Sendung & mit Bezug auf die Re-Nr. bezahlen.

Rückmeldecoupon / Verkehrswende jetzt unterstützen!

bitte per Post an **Bahn für Alle · GRÜNE LIGA e. V. · Greifswalder Straße 4 · 10405 Berlin**
per Fax an **030 - 204 44 68** oder per Mail an **info@bahn-fuer-alle.de**

Ja, ich möchte Bahn für Alle unterstützen. Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an:
GRÜNE LIGA e. V. – Netzwerk ökologischer Bewegungen · Greifswalder Straße 4 · 10405 Berlin
Gläubiger-ID-Nummer: DE75ZZZ00000444819 · Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.
Ich ermächtige die GRÜNE LIGA e.V., von meinem Konto den u.g. Betrag einmalig mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GRÜNEN LIGA e.V. auf mein Konto gezogener Lastschrift einzulösen. Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt einmalig für den unten genannten Betrag. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Ankündigung über den Einzug des Lastschriftbetrages per E-Mail mitgeteilt.

Ich spende _____ Euro. Datum/Unterschrift: _____
Kontoinhaber/in: _____ Name, Vorname _____
IBAN _____ Straße, Haus-Nr. _____
BIC _____ PLZ/Ort _____
Bank _____ E-Mail _____