

Bahnprivatisierung und Stuttgart 21

Das Bündnis Bahn für Alle (BfA) entstand 2005. Es argumentiert und mobilisiert gegen die geplante Privatisierung der Bahn in Deutschland. BfA wendet sich gegen alle Formen einer Bahnprivatisierung – sei es ein Börsengang als „integrierter Konzern“ (wie bis 2008 verfolgt), sei es die Privatisierung des Bahnbetriebs bei Beibehaltung des staatlichen Eigentums an der Infrastruktur. Stattdessen treten wir ein für eine bessere Bahn in öffentlichem Eigentum - auch mit dezentralen Formen dieses öffentlichen Eigentums - und für eine Flächenbahn mit Integriertem Taktfahrplan. Als Vorbild sehen wir die Schweiz und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Wir verstehen das Projekt Stuttgart 21 (S21) auf drei Ebenen als Teil des Projekts Bahnprivatisierung:

- Erstens soll der Stuttgarter Bahnhof unter der Erde verschwinden. Fahrgäste werden als Kellerkinder gesehen. Oberirdisch gibt es noch mehr Autoverkehr.
- Zweitens entsteht für gut zehn Jahre eine Großbaustelle im Stadtzentrum und am Ende mit dem Kellerbahnhof ein Nadelöhr. S21 ist ein Bahnverkehrsverhinderungsprojekt.
- Drittens zielt die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm (NBS) auf Höchstgeschwindigkeit von A nach B. Entscheidend ist jedoch die Netzgeschwindigkeit. S21 und NBS binden 10 bis 15 Milliarden Euro mit keinem Nutzen (und teilweise Schaden) für die Schiene. Damit werden sinnvolle Bahnprojekte nicht realisiert und ein Integraler Taktfahrplan verhindert.

2008 konnte die Bahnprivatisierung gestoppt werden. Das Ziel der schwarz-gelben Bundesregierung ist nach wie vor eine Privatisierung des Bahnbetriebs (der DB Mobility Logistics AG) – „sobald die Marktlage es zulässt“. Das Engagement gegen Stuttgart 21 ist zugleich eines gegen die Bahnprivatisierung.

Das Bündnis Bahn für Alle wird getragen von:

Globalisierungskritisches Netzwerk Attac • Autofrei Leben • Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland • Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V. • Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) • Bahn von Unten in der EVG • Gemeinut in BürgerInnenhand • Grüne Jugend • Grüne Liga - Netzwerk ökolog. Bewegungen • Industriegewerkschaft Metal • Arbeitsgemeinschaft der Jungsozialistinnen und Jungsozialisten in der SPD • Gewerkschaft Nahrung Genuß Gaststätten • Naturfreunde Deutschlands • Robin Wood e.V. - Gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt • Linksjugend Solid • Arbeitskreis Verkehr und Umwelt Umkehr e.V. • Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg • Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. Bahn für Alle wird unterstützt vom Betriebsrat der S-Bahn Berlin.



Argumente gegen Stuttgart 21



Mitte der 1990er Jahre sollten S21 und die Neubaustrecke nach Ulm 9 Mrd. kosten. Ende 2010 sind es auch 9 Mrd. Damals DM, heute Euro – einfach umgerubelt. Und das vor Baubeginn.



1994 bis Ende 2010 wurden 10.000 km des Schienennetzes stillgelegt. Streckenstilllegungen sind die Kehrseite der Konzentration auf Hochgeschwindigkeit. Ein Integraler Taktfahrplan hingegen würde Umsteigezeiten minimieren und damit das Netz als Ganzes stärken. Der Kopfbahnhof in Stuttgart mit seinen 16 Gleisen eignet sich optimal als Knoten für einen solchen Fahrplan.



Fahren auf Verschleiß: 1995 dauerte die Fahrt Stuttgart-München 121 Minuten, 2010 sind es 144 Minuten. Jetzt soll sie durch die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm beschleunigt werden – anstelle einer Sanierung und Optimierung der bestehenden Strecke.



Wenn man die aktuelle Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm nur um 3-4 Minuten (auf 50 Minuten) reduzieren würde, wäre Ulm ein optimaler Stunden-Taktknoten. Man benötigt keine Neubaustrecke. Die bisher geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke kann wegen der extremen Steigung von herkömmlichen Güterzügen gar nicht und nur von speziellen Fernverkehrszügen befahren werden. Damit ist die Neubaustrecke extrem unwirtschaftlich und fördert den LKW-Verkehr.



1993 wurde der Stuttgarter Kopfbahnhof bei einem Vergleich, den das Wochenmagazin „Focus“ durchführte, als der „übersichtlichste Großstadtbahnhof“ gerühmt. Der Kellerbahnhof S21 wird aufgrund von acht statt 16 Gleisen, bei engen Bahnsteigen und niedriger Hallenhöhe (3,75 m) extrem unübersichtlich und kundenfeindlich.



Der gegenwärtige Stuttgarter Kopfbahnhof hat freie Kapazitäten von rund 40 Prozent (1969 gab es 40 Prozent mehr Zugbewegungen als heute). S21 dagegen wird - so das Umweltbundesamt – ein „Nadelöhr“.



**Bündnis
Bahn für Alle**

Impressum: Fotos: Barbara Straube, Text: Winfried Wolf, Layout: Bernhard Knierim.

Stuttgart 21 – Ein Projekt und sieben Lügen

Seit mehr als 15 Jahren sind die Gegnerinnen und Gegner von Stuttgart 21 (S21) aktiv, um die Argumente gegen S21 einer breiten Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen. Inzwischen – nicht zuletzt mit der Schlichtung – gelingt dies zunehmend. Das Projekt fußt auf sieben Lügen:

Lüge 1: „Der Kopfbahnhof ist ein Hindernis für effizienten Schienenverkehr“. Tatsächlich bietet ein Kopfbahnhof wichtige Vorteile wie ebenerdige Verbindungen; die Stadt wird nicht durchschnitten. Der Stuttgarter Kopfbahnhof verfügt nachgewiesenermaßen über 40 Prozent freie Kapazitäten; er ist mit 16 Gleisen deutlich leistungsfähiger als der achtgleisige Untergrundbahnhof.

Lüge 2: „Stuttgart 21 ist ein grünes Projekt“. Tatsächlich soll mit S21 ein großer Teil des bisherigen Gleisvorfelds zugebaut werden – u. a. mit einem großen Einkaufszentrum. „Grün“ an S21 ist allein die Hoffnung auf private Gewinne. Dabei verliert Stuttgart seit Jahrzehnten Einwohner. Es gibt einen großen Bestand von nicht genutzten Büroflächen und viele Geschäftspleiten. Vor allem behindert jede weitere Bebauung im Talkessel die Luftzirkulation und trägt dazu bei, das Stadtklima im Sommer weiter anzuheizen.

Lüge 3: „Die Risiken beim Bau von S21 sind beherrschbar“. Tatsächlich ist der Untergrund in Stuttgart (u.a. Gipskeuper) kaum berechenbar. Bei einem Projekt wie S21 mit 60 km Tunnelröhren sind Gefahren wie Kraterbildung, unkontrollierbare Quellvorgänge und Wassereintrüche außerordentlich groß. Die wertvollen Mineralwasservorkommen Stuttgarts sind gefährdet. Die Standsicherheit der Gebäude und des neuen Untergrundbahnhofs ist gefährdet. Das „Grundwassermanagement“ für den Tunnelbau war ursächlich für den Einsturz des Kölner Stadtarchivs 2009. Am Beginn der S21-Bauarbeiten steht erneut ein solches „Grundwassermanagement“. Verantwortliche Baufirma ist dieselbe, die in Köln so kompetent engagiert war.



Lüge 4: „Von S21 und NBS profitieren die Fahrgäste“. In der Schlichtung konnte belegt werden, dass der Fahrplan für S21 in den Stoßzeiten zwischen 7 und 8 Uhr morgens nicht einmal die aktuelle Zahl der Züge des jetzigen Kopfbahnhofs möglich macht. S21 bietet nicht die erforderlichen zusätzlichen Kapazitäten. Die NBS hat Steigungen von 31 Promille, was deutlich steiler ist als die bisherige Strecke (Geislinger Steige; max. 21 Promille). Damit können nur wenige Fernverkehrszüge und keine herkömmlichen Güterzüge verkehren. S21 verhindert die Realisierung eines Integralen Taktfahrplans.



Lüge 5: „S21 und NBS rechnen sich.“ Schon vor Baubeginn haben sich die offiziellen Kosten verdoppelt, Gutachter rechnen mit bis zu 18 Milliarden Euro. Alles spricht dafür, dass die Steuerzahlenden am Ende viele Milliarden Euro nachschießen müssen.

Lüge 6: „Es gibt keine Alternative zu S21“. Die S21-Gegner haben überzeugende Alternativen vorgelegt. Die wichtigste Alternative ist, das Bestehende – und seit Jahrzehnten funktionierende - zu erhalten und zu optimieren.

Lüge 7: „Es wurde alles demokratisch beschlossen.“ Bahnchef Dürr erklärte 1994 stolz, mit S21 sei ihm „ein Überraschungscoup gelungen“. Tatsächlich war das Projekt im Dezember 1995, nur eineinhalb Jahre nach der ersten Vorstellung, in ein Vertragswerk gegossen, das Bahn, Bund, Land und Stadt weitgehend zum Bau von S21 verpflichtete. Zwei Initiativen für einen Bürgerentscheid – 1995 und 2007 – erhielten breite Unterstützung; sie wurden jedoch im Gemeinderat und vor Gericht abgewiesen – unter Verweis auf die Rahmenvereinbarung von Ende 1995. Seit langem gibt es in der Stuttgarter Bevölkerung eine deutliche Mehrheit gegen S21. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke können gestoppt werden, wenn das politisch gewollt wird. Im Fall des Verzichts auf S21 würden Kosten zwischen Bahn, Bund, Land und Stadt schlicht von einer öffentlichen Hand zur anderen verschoben. Aus verkehrspolitischen, finanziellen und ökologischen Gründen müssen die beiden Projekte gestoppt und die frei werdenden Gelder in sinnvolle Projekte zum Ausbau der Schiene investiert werden.

Bahnverkauf – Da steht man in der Pampa

Argentinien: Bahn wegprivatisiert

1991 begann in Argentinien die Bahnprivatisierung. Sie wurde von der Weltbank massiv unterstützt. Im Ergebnis wurden 85.000 Arbeitsplätze zerstört und fast das gesamte Netz – das den gewaltigen Umfang von 25.000 Meilen hatte – stillgelegt. Bahnzerstörungen nach diesem Vorbild gab es in der Folge in Mexiko, Brasilien, Neuseeland und vielen afrikanischen Staaten.



Bahnstrecken in Argentinien: links vor der Privatisierung 1989, rechts heute nach dem Verkauf der ehemals staatlichen argentinischen Eisenbahnliesen

Börsenbahn kostet Menschenleben

Britische Bahnprivatisierung

England nach der Privatisierung: Züge sind ständig verspätet. Es fehlt ein einheitliches Fahrkartensystem. Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt und manchmal falsch. Die Tickets werden immer teurer. Und immer wieder kommt es zu tragischen Unfällen mit Toten und Verletzten. Die britische Aufsichtsbehörde entzog dem Betreiber Connex/Veolia – hierzulande wichtigster Wettbewerber der DB AG – auf einigen Strecken die Lizenz wegen massiver Qualitätsmängel. Vor allem war die Bahnprivatisierung ein gewaltiger Immobiliendeal: Strecken und Bahnhöfe wurden 1996 in ‚Railtrack‘ zusammengefasst. Die privaten Eigner investierten nicht und kassierten in 6 Jahren 10 Milliarden Pfund Gewinne mit Immobiliendeals und Trassengeldern. 2001 ging Railtrack pleite und wurde wieder verstaatlicht.



Unfall ist kein Zufall: Das Unglück von Hordorf

Am 29. Januar 2011 kam es zu einem Zugunglück bei Hordorf in Sachsen-Anhalt, 10 Menschen starben in einem Nahverkehrszug. Ursache: Die Bahn verzögert seit mehr als einem Jahrzehnt die flächendeckende Ausrüstung mit einer Sicherheitstechnik (PZB), die es seit einigen Jahrzehnten gibt und deren Einsatz im gesamten Netz nur rund 30 Millionen Euro kosten würde. Laut „Spiegel“ (7/2011) ist die „Fixierung auf den Börsengang“ der Grund, dass die Bahn die PZB-Nachrüstung immer wieder hinausschob und vom Bundesverkehrsministerium fordert, dass die Kosten vom Bund getragen werden. Die Bahn gab allein 2010 hundertmal mehr für den Aufkauf von Unternehmen im Ausland aus, als eine flächendeckende Ausstattung des gesamten Schienennetzes mit PZB kosten würde. Allein der Aufkauf von Arriva in Großbritannien im Sommer 2010 kostete 2,8 Milliarden Euro.

Es gab in jüngerer Zeit mehrere Fast- und tatsächliche Unfälle wegen fehlender PZB-Technik – so am 21.7.2008 bei Heerlen unweit Aachen, an 27.9.2001 in Enzisweiler (Allgäu) und am 18.2.1999 in Immenstadt (ebenfalls Allgäu). Auch das Unglück in Brühl (b. Bonn) vom 5.2.2000 (9 Tote) wäre bei Einsatz von PZB-Technik verhindert worden.

Grüezi mitanand

Vorbild Schweiz: Öffentliches Eigentum und Halbstundentakt

Eine moderne Bahn in öffentlichem Eigentum kann pünktlich, sicher, bürgernah und überall unterwegs sein – zu einem vernünftigen Preis. Und im Halbstunden-Takt. In der Schweiz gehören die Bahnen dem Bund und den Kantonen. Damit haben die Eidgenossen die volle Kontrolle über ihre Bahn. Das zählt sich aus. In der Schweiz fährt ein Mensch im Jahr zweieinhalb Mal so viel Kilometer mit der Bahn wie hierzulande. Dabei ist Deutschland neun Mal größer als die Schweiz. Die Bahnen kommen mit dem niedrigsten öffentlichen Zuschuss in ganz Europa aus – und das bei weit ungünstigeren Bedingungen: Trotz enormer Höhenunterschiede und weit höherer Minusgrade im Winter gilt in der Schweiz noch das Sprichwort „Pünktlich wie die Eisenbahn“. Seit 2004 sind alle größeren Städte im Halbstundentakt miteinander verbunden. Statt Topgeschwindigkeit gilt der Integrierte Taktfahrplan.

