

Rede von **Sabine Leidig**, MdB, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestags, auf der Samstagsdemo am 26.4.2014

Liebe Freundinnen und Freunde im unermüdlichen Protest gegen Stuttgart 21,

gegen dieses Projekt, das in diesem Jahr 20 wird, ebenso wie die Bahnreform, mit der vor zwei Jahrzehnten die Weichen auf Aktienkurs gestellt wurden...

1994, in einer Zeit, als die Börsenberichte gerade Einzug gehalten hatten in die Tagesschau und das Heilsversprechen der Marktwirtschaft eine neue Blüte erlebte, ist die Deutsche Bahn als Aktiengesellschaft aufgestellt worden. Und mit dem Beschluss, die DB-AG zumindest teilweise an private Investoren zu verkaufen, hat die Bundesregierung diesen Kurs 2008 noch bekräftigt – kurz bevor die Finanzmarkt- und Weltwirtschaftskrise auch in den kapitalistischen Kernländer angekommen war.

Die Konferenz KOPFmachen!, die hier an diesem Wochenende stattfindet, bilanziert die Bahnentwicklung kritisch und kenntnisreich in vielen Facetten – weil längst nicht alles Gold ist, was in den Hochglanzbroschüren von den Rüdiger Grubes, Ramsauers und Dobrindts glänzt.

Es ist bezeichnend, dass der Bahnvorstand zwei umfängliche Studien bezahlt, um die erfolgreiche Bahnentwicklung zu schildern, aber in keinem Absatz der vielen hundert Seiten dieser Auftragsarbeiten wird das bedeutendste Schieneninfrastrukturprojekt dieser zwei Jahrzehnte behandelt. Stuttgart 21 ist offenbar ein so peinliches Desaster, dass die Verantwortlichen es totschweigen lassen.

Aber wir werden nicht aufhören, darüber zu reden! Nicht Totschweigen, sondern Beerdigen ist der richtige Weg! Noch kann der Kopfbahnhof 21 aufgebaut werden, und ein solcher Akt der Vernunft könnte die Richtung weisen für die gesamte Verkehrs- und Bahnpolitik.

Die Bahn der Zukunft könnte das Rückgrat sein für den sozial-ökologischen Umbau von Verkehr und Mobilität – wenn sie als gemeinwohlorientiertes Unternehmen darauf ausgerichtet wäre. Wahrlich: Eine andere Bahn ist möglich!

Das wäre kein Hexenwerk, denn die Mosaiksteine liegen auf der Hand und es gibt hier in Stuttgart und überall in der Republik engagierte und kompetente Menschen als Ratgeber.

Ein Verkehrsminister, der nicht nur Bändchen bei Autobahneröffnungen zerschneiden, sondern eine wirkliche Verkehrswende anschieben wollte, muss die Experten von ‚Bahn für Alle‘ konsultieren, die Fachleute von BUND und VCD, die Christoph Engelhards und Egon Hopfenzitzes des Landes, die Aktivistinnen und Aktivisten bei Parkschützern oder Gewerkschaften, in Behinderten- und Nulltarifinitiativen, die verkehrspolitischen Frauen und Betriebsräte, die für Alternativen stehen.... Auch mit den Verantwortlichen für die erfolgreichen regionalen Bahnen würde ich mich beraten, um aus den guten Erfahrungen zu lernen. Und dann müssten die 1200 Beamten im Verkehrsministerium konkrete Pläne und Konzepte ausarbeiten. Erste Aufgabe an die Juristen des Hauses wäre darzulegen, *WIE* – und nicht *OB* – der Ausstieg aus Stuttgart 21 mitsamt Neubaustrecke möglichst gut gelingt.

Es ist höchste Zeit, die Bahn zu „re-kommunalisieren“, also unseren Schienenverkehr nicht länger als kapitalistisches Geschäft zu betreiben. Die Bahn ist keine Ware. Sie soll nicht an die Börse, soll auch nicht teilprivatisiert werden und ist nicht für Konkurrenz und Wettbewerb auf der Schiene geschaffen. Aber auch niemand wünscht sich eine schlafmützige, dirigistische Obrigkeitsstaatsbahn.

Es geht um etwas anderes – um etwas Neues. Es geht darum, eine demokratische Bahn der Zukunft aufs Gleis zu setzen:

- als *Bürgerbahn* mit dezentralen Strukturen, die Fahrgäste, Bevölkerung und Beschäftigte in Entscheidungsprozesse einbezieht;
- als *Flächenbahn*, die den Mobilitätsbedürfnissen der großen Mehrheit gerecht wird;
- als *Klimaschutz-Bahn*, die Strom aus erneuerbaren Energiequellen gewinnt;
- als *Sozialbahn*, die dafür sorgt, dass Mobilität kein Privileg der Bessergestellten ist;
- als *Gute-Arbeit-Bahn*, die noch mehr gesellschaftlich sinnvolle Arbeitsplätze bietet;
- als *Europabahn*, die Anschluss und Zusammenarbeit mit den Eisenbahnunternehmen der Nachbarländer sucht.

Und es geht bei der gesamten Verkehrspolitik um neue Perspektiven: Schluss mit den Milliarden-subsidien für den klimaschädlichen Flugverkehr, keine neuen Autobahnen und Straßenausbauten, und die LKW-Kolonnen müssen reduziert werden. Aber ÖPNV und Schiene brauchen neuen Schub und diejenigen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, brauchen volle Unterstützung.

Nun, ich bin nicht Verkehrsministerin und kann diese Ideen nicht einfach umsetzen. Und Herr Dobrindt hat denselben Verkehrswachstumswahnvirus, wie alle mir bekannten Verkehrsminister vor ihm. Seine Berater sind offenbar von BMW und Daimler, von Bilfinger&Berger und Herrenknecht.

Deshalb ist und bleibt es richtig und notwendig, hier auf der Straße, in allen Verbänden, Parteien und in den Parlamenten für Bahnpolitik mit Köpfchen zu werben, zu streiten und gemeinsam Druck zu machen. Mit der KOPFmachen-Konferenz ist dazu ein weiterer Schritt gelungen. Und irgendwann – vielleicht schneller oder anders als wir glauben, wird die Ära der grauen dicke-schwarze-Limousinen-geprägten Herren der Verkehrspolitik zu Ende sein; dann braucht es unsere Alternativen!

Also: Kopf hoch und oben bleiben!