

Rede von **Dr. Winfried Wolf**, Verkehrsexperte, Journalist und Herausgeber von ‚LunaPark21‘, auf der 590. Montagsdemo¹ am 6.12.2021

Der Koalitionsvertrag der Ampel in den Bereichen Verkehr und Schiene

Es war ein Paukenschlag. Ende November wurde verkündet: Der neue Bundesverkehrsminister ist der FDP-Mann Volker Wissing. Wissing hatte sich in seiner gut 20jährigen Karriere als Politiker – zuletzt als FDP-Generalsekretär – nie in größerem Maß mit Verkehr beschäftigt. Als Hobby nennt er „Weinbau – auch im familieneigenen Weingut“.

Dabei galt für die Ampel-Regierung ein Grüner als Verkehrsminister gesetzt. Damit stellt sich die Frage: Ließen sich die Grünen etwas „wegverhandeln“? Antwort: Da gab es nichts zu verhandeln; die Auto-Alpha-Männer Scholz und Lindner haben sich vorab geeinigt.

Das liest sich im *Spiegel* (48/2021) wie folgt: „Die FDP hatte im Ringen um das Verkehrsressort einen mächtigen Verbündeten: Die SPD hatte *aus industriepolitischen Gründen* kein Interesse, den Grünen dieses Schlüsselressort zu überlassen.“ „Industriepolitische Gründe“ – das dürfte die Umschreibung dafür sein, dass die Autolobby ein Machtwort sprach. Entsprechend sehen die Passagen zum Thema Mobilität im Koalitionsvertrag aus: Vage wird von einer Priorität Schiene gesprochen; präzise heißt es dann: „Unser Ziel sind mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw bis 2030.“ Zu den Themen Zufußgehen und Radfahren gibt es peinliche fünf Zeilen mit Nichtssagendem. Unmissverständlich ist die Absage an jede Art Tempolimit. Dabei bedeutete ein Tempolimit auf einen Schlag Jahr für Jahr die Reduktion von einigen Millionen Tonnen CO₂. Und rund 250 Straßenverkehrstote weniger.

Beim Blick zurück erkennen wir eine Parallele: Bei der rot-grünen Bundesregierung der Jahre 1998 bis 2005 wurde unter dem Autokanzler Gerhard Schröder mit „Biosprit“ ein Greenwashing des Autoverkehrs betrieben. Jetzt soll es unter einem Autokanzler Scholz ein Greenwashing mit Elektroautos geben. Im gesamten Koalitionsvertrag findet sich kein Wort zu Verkehrsvermeidung. Es gibt keine belastbare Stelle für das notwendige STOPP-Zeichen für einen fortgesetzten Straßenbau.

Der Abschnitt zum Flugverkehr ist fünf Mal umfangreicher als der zum Fußgänger- und Radverkehr. Er ist so formuliert, dass für das weitere Anwachsen des Flugverkehrs – derjenigen Verkehrsform, die das Klima am stärksten belastet – keinerlei Grenzen gesetzt werden. Stattdessen heißt es da dann: „Deutschland soll Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen werden“. Das Wort „Verkehrswende“ taucht nicht ein Mal im Koalitionsvertrag auf. Wenn Winfried Hermann im neuen Interview in *Kontext* sagt: „Das deutet in Richtung Verkehrswende“, so ist das pure Kaffeesatzleserei – oder auch Schönfärberei.

Positiv zu beurteilen ist die folgende Festlegung im rot-grün-gelben Vertrag: „Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. [...] Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service und Energie) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.“ Wenn diese Aussage umgesetzt wird, ist der Bahnkonzern ein völlig anderer als wir ihn – mit überwiegend negativen Folgen – seit 1994 kennen. *Faktisch* entspricht dies einer Herauslösung der Infrastruktur aus dem Konzern. Damit *könnte* Transparenz in einem Bereich hergestellt werden, in den Jahr für Jahr mehr als fünf Milliarden Euro fließen.

¹ ab 6.12.2021 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online:
<https://www.parkschuetzer.de/videos/>



Damit *könnten* diejenigen, die in Hamburg (Altona-Diebsteich!), in Frankfurt am Main (Fernbahntunnel!), in Bielefeld und Hannover (neue Hochgeschwindigkeitsstrecke mit Tempo 300 km/h) und in Stuttgart (Stuttgart 21!) gegen zerstörerische Großprojekte kämpfen, bessere Bedingungen für ihre Engagements erhalten. Das *böte* auch die Chance, den systematischen Abbau von Infrastruktur, der unter dem Dach des „integrierten Konzerns“ seit 27 Jahren betrieben wird, zu stoppen.

Vor allem reduziert diese Strukturreform den eigentlichen Konzern Deutsche Bahn – insoweit es Deutschland betrifft – auf die drei Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr, DB Regio (Nah- und Regionalverkehr) und DB Cargo (Schienengüterverkehr). Da DB Cargo derzeit massive Verluste einfährt, welche die Gewinne von DB Regio deutlich übersteigen (DB Fernverkehr hat ein Plus-Minus-Null-Ergebnis), schreibt der DB-Konzern damit im Inland deutlich rote Zahlen. Schließlich gehört die hochprofitable Infrastruktur dann nur noch formal und operativ, nur noch hinsichtlich des Arbeitsmarktes zum Konzern. Das würde auch den Druck erhöhen, die Entgelte für die Nutzung von Trassen und Bahnhöfen und die Preise für Strom und Diesel zu reduzieren. Was wiederum heißt: Das gäbe Anreize für mehr Bahnverkehr.

Ich rede bei all dem bewusst im *Konjunktiv*. Es gibt diese Möglichkeiten. Doch diese Chancen müssen genutzt werden. Das geht allein durch Druck von unten.

Vor diesem Hintergrund ist es allerdings bezeichnend, dass der Koalitionsvertrag zu den Auslandsbeteiligungen der Deutschen Bahn – und diese machen die *HÄLFTE* des gesamten Umsatzes aus – bedrohlich SCHWEIGT. Offensichtlich soll die Deutsche Bahn nach den Ampel-Plänen weiter als Global Player unterwegs sein. Das heißt: Mit Flug- und Schiffsverkehr in Asien. Mit Lkw- und Logistikgeschäften weltweit. Und mit dem Engagement bei einem Tren Maya, mit dem in Mexiko der Regenwald zerstört wird. Der Staatskonzern soll offensichtlich auch in der kommenden Legislaturperiode als eine Art verlängerte deutsche Außenpolitik und als Träger von massiv klimaschädigenden Verkehrsformen erhalten bleiben.

Vereinbart im Ampel-Vertrag ist, was die alte Bundesregierung und die Deutsche Bahn seit knapp einem Jahrzehnt als Ziel formulierten: „Die Verkehrsleistung im Personenverkehr (wird sich) verdoppeln.“ Zunächst einmal ist das falsch. Gemeint ist nicht, dass sich die *gesamte Verkehrsleistung im Bereich Schiene* „verdoppeln“ soll; es geht hier „nur“ um den Fernverkehr, der lediglich die Hälfte der gesamten Verkehrsleistung und nur 10 Prozent der Fahrten auf der Schiene (des „Verkehrsaufkommens“) ausmacht. Bitte denkt mal selbst darüber nach, wann ihr die Bahn benutzt – wie oft das im Nah- und Regionalverkehr ist. Und wie selten man dann mal nach München oder Berlin oder Köln im Fernzug sitzt. Doch auf diese Proportionen komme ich noch zurück.

Entscheidend ist hier zunächst: Es findet sich im Koalitionsvertrag kein Wort zur notwendigen *Verlagerung* von Straßenverkehren und von Luftverkehr auf die Schiene. Wenn aber *alles* wächst, dann wachsen erneut die CO2-Emissionen insgesamt. Dann ist das Wachstum des Schienenverkehrs nur das saubere Sahnehäubchen auf einem unbegrenzt wachsenden schmutzigen Verkehrssektor.

Der Koalitionsvertrag legt in diesem Zusammenhang fest: „Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten.“ Das läuft auf eine Beton- und Tunnelbahn hinaus. Damit wird unterstrichen, dass die Ampel-Regierung an den unter Ramsauer, Dobrindt und Scheuer ausgearbeiteten Plänen für eine Hochgeschwindigkeitsbahn und gleichzeitig an einem guten Dutzend klimapolitisch zerstörerischen und bahnpolitisch unnötigen Beton- und Tunnel-Großprojekten festhalten will. Genau so sieht es auch Andi Scheuer, der sagte, den Verkehrsteil des Ampel-Koalitionsvertrags hätte er „auch selber schreiben“ können. Dieses Ziel „Beton- und Tunnelbahn“ wird noch mit diversen Passagen im Koalitionsvertrag unterstrichen, wonach all diese Projekte durch neue Gesetze massiv *beschleunigt* vorangetrieben werden sollen.

Auf all das müssen wir uns im Kampf gegen diese Großprojekte im Allgemeinen und gegen Stuttgart 21 im Besonderen einstellen. Scholz, Habeck und Wissing werden auf diese Hochgeschwindigkeitsbahn mit ihren absurd-zerstörerischen Projekten orientieren. Das heißt, sie werden orientieren:

- in Hamburg auf die Zerstörung des Bahnhofs Altona und dessen Verlegung in die Pampa Diebsteich,

- auf Fehmarn auf die Zerschneidung der Insel und auf eine Unterstützung für die Tunnelbauten durch die Ostsee,
- im Bereich Hannover und Bielefeld auf die neue Schnellbahn-Trasse, die auf die extrem energieintensive ICE-Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern ausgelegt ist,
- in Frankfurt auf den 35 m tief liegenden Fernbahntunnel, der dann noch erst irgendwann um das Jahr 2040 fertiggestellt sein soll, und bei dem auf die naheliegenden Optimierungen des Gleisvorfelds nach Art des noch vorhandenen und derart klug durchdachten Gleisvorfelds in Stuttgart verzichtet wird,
- und natürlich werden sie in Stuttgart orientieren auf die weitere Durchsetzung von Stuttgart 21 – mit den neuen, gigantischen und immer wahnwitzigeren Ergänzungsprojekten bei diesem am besten geplanten und – wie wir jetzt laut *Financial Times* wissen – bei dem am besten korruptionsgeschmierten Großprojekt.

Ein Vorhaben, bei dem es laut grün-schwarzem Koalitionsvertrag vom Mai 2021 ZUSÄTZLICH zu den rund 85 S21-Tunnelkilometern einen weiteren 10 km langen „Bilger“-Tunnel (dann wohl in „Wissing-Tunnel“ umzubenennen) und einen ZUSÄTZLICHEN unterirdischen Winfried-Hermann-Kopfbahnhof geben soll. All das läuft grob geschätzt auf weitere 6-8 Milliarden Euro Baukosten, auf ein weiteres Jahrzehnt Bauzeit, also auf eine komplette Inbetriebnahme nicht vor 2035 und auf geschätzt weitere rund 150 Millionen Euro Schmiergelder hinaus.

Zurück zum Koalitionsvertrag als solchem: In diesem findet sich zum Schienenpersonennahverkehr kein Wort. Zum genaueren Verständnis ein Hinweis auf die Relationen: 90 Prozent aller Fahrten im Schienenverkehr finden im Nahverkehr statt. Das sind Fahrten im Bereich bis zu 50 km Entfernung; in der Regel Fahrten mit den Zugkategorien S-Bahn, RB, RE und IRE. Nimmt man als Maßstab die Verkehrsleistung – also die Zahl der von Fahrgästen auf der Schiene zurückgelegten Kilometer („Personenkilometer“) – dann macht der Nahverkehr noch die Hälfte dieser Leistung aus. Nimmt man jetzt nur den Schienenpersonenfernverkehr (Fahrten im ICE und in IC/EC-Zügen), dann liegt die durchschnittliche Reiseweite je Fahrt bei 270 Kilometern.

Das heißt: Selbst in diesem Segment Fernverkehr – bereits bei kompletter Ausklammerung des gesamten Nah und Regionalverkehrs – ist es bei der Mehrheit der Fahrten nicht entscheidend, ob Tempo 150 oder Tempo 300 gefahren wird – und ob bei Tempo 300 die Reisezeit im Vergleich zu Tempo 150 um vielleicht 10 Minuten verkürzt ist. Wichtiger ist selbst im Fernverkehr – und das gilt ja dann für alle Bahn-Fahrten

- ob die Züge pünktlich sind,
- ob man auch bei Spontanfahrrten einen Sitzplatz erhält,
- ob der Preis akzeptabel (und der Tarif transparent) ist,
- und ob die Vertaktung mit anderen Zügen stimmig ist, ob man also beim Umsteigen möglichst wenig Zeit verliert.

Doch genau dieses Bild einer Flächenbahn und einer Bürgerbahn fehlt im Ampel-Koalitionsvertrag erneut. Stattdessen findet sich dort der Satz: „Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert *im Wettbewerb* weitergeführt.“ Dass das im Nahverkehr seit Ende der 1990er Jahre so ist, ist sattem bekannt. Wir kennen alle den bunten Flickenteppich aus verschiedenen Bahnunternehmen, unterschiedlichen Standards, oft nicht passenden Tarifen und Fahrplänen. Die jüngste Pleite des privaten Betreibers Abellio in Baden-Württemberg unterstreicht aufs Neue die Problematik dieser Art Wettbewerb in einem Sektor, der insgesamt als öffentlicher organisiert werden müsste. Sehr viel spricht nun dafür, dass mit dieser Formulierung die Ampel und Herr Wissing klar stellen, dass es zukünftig auch im Fernverkehr in größerem Umfang „Wettbewerb“ geben soll, dass es also ergänzend zum ICE einen großen privaten Fernverkehrsbetreiber auf Schienen – analog dem „Italo“ in Italien und der „Westbahn“ in Österreich – geben wird. Was wohl auf einen Ausbau von Flixbahn zum ICE-Konkurrenten hinausläuft.

Auch das wäre keine Katastrophe; in Österreich und in Italien wuchs der Fernverkehr nach Aufkommen der privaten Konkurrenz. Doch es wäre *unnötig wie ein Kropf*. Denn eine solche Optimierung ist weit besser

realisierbar im Rahmen einer öffentlichen, einheitlichen Bahn. Mit der Privatkonzurrenz wird es auch im Fernverkehr Verluste bei der Synergie und mehr Fahrplan- und Ticket-Chaos geben.

Allerdings – Vorsicht! Dass der bestehende „integrierte“ Konzern Deutsche Bahn eine Entwicklung zu immer mehr Privatisierung verhindern würde, ist ein Trugschluss. Schließlich wächst der Anteil der Privaten von Jahr zu Jahr – auch und gerade, weil der „integrierte Konzern“ dies oft fördert. So sickerte in den letzten Wochen durch, dass die Einstellung des DB-eigenen, preiswerten IRE-Verkehrs auf der Verbindung Hamburg - Berlin von der DB selbst herbeigeführt wurde ... weil seitens der DB-Tochter DB Netz die entsprechenden Trassen bereits an den privaten Betreiber Flixbahn vergeben wurden.

Aber – lässt sich einwenden: Wo bleibt das Ziel „integriertes System Schiene à la Schweiz“? Ganz einfach: Es bleibt als Ziel. Und es lässt sich bei Realisierung der Neustrukturierung der Infrastruktur, wie im Ampel-Koalitionsvertrag festgehalten, möglicherweise besser verfolgen als beim gegebenen Status quo. Ein solches Ziel „Bahn à la Schweiz und SBB“ kann auch nicht per Regierungswechsel aufgeglist werden. Selbst wenn am 26. September nicht eine Ampel, sondern Rot-Grün-Rot gewählt worden wäre, selbst wenn ein neuer Verkehrsminister Hofreiter seine Leidenschaft für spurtstarke E-Pkw zurückgestellt hätte und selbst wenn Dietmar Bartsch freiwillig auf seinen Audi 8 mit 250 PS und eigenem Chauffeur verzichtet hätte, selbst dann würde dieses Ziel „Bahn à la Schweiz“ rund eine Dekade bis zur Umsetzung erfordern.

So kam es nicht. Wir haben eine Ampel. Mit noch weniger Möglichkeiten, eine Abkürzung in Richtung SBB einzuschlagen. Umso wichtiger ist es, eine realistische Politik zu betreiben und Ansätze, die die Ampel vor allem mit der Neustrukturierung der Infrastruktur tatsächlich *auch* bietet, zu nutzen. Wir werden hier anknüpfen und unsere Arbeit fortsetzen. Der Widerstand gegen Stuttgart 21 wird weiter ein Beispiel, ja ein Leuchtturm sein im Engagement für eine KlimaBahn, für eine Bürgerbahn und gegen eine Höchstgeschwindigkeits- und Betonbahn.

In diesem Zusammenhang planen wir für Mai 2022 eine breit angelegte Tagung in Stuttgart. Dort werden die verschiedenen Initiativen gegen die zerstörerischen Bahnprojekte präsent sein. Dort soll für eine Bürgerbahn geworben werden, die den klimapolitischen Anforderungen gerecht wird.

Klaus Gietinger setzt mit uns zusammen die Arbeit fort an einem Film mit Arbeitstitel „KlimaBahn statt Betonbahn“. Das erste Modul zu diesem Film ist seit dem 20. September 2021 fertig erstellt. Im Zentrum steht da der Widerstand gegen die Zerschlagung der Berliner S-Bahn. Ihr könnt euch den Film auf YouTube anschauen. Das zweite Modul dieses Films wird Stuttgart und unseren Widerstand gegen Stuttgart 21 im Zentrum haben. Dieser Teil soll bis Mai 2022 fertig erstellt und dann in Stuttgart bei der genannten Veranstaltung Premiere haben.

Das ist ein hoch anspruchsvolles Programm für das kommende Jahr – auch für die Zeit, wenn wir wieder auf dem Schlossplatz, vor dem Bahnhof und mit einer neu belebten Mahnwache Präsenz zeigen.

In diesem Sinn wünsche ich Euch alles Gute! Bitte unbedingt gesund bleiben! Bitte unbedingt engagiert bleiben! Was ja nichts anderes heißt als:

OBEN BLEIBEN!

Winfried Wolf, Mitglied im KoKreis von Bahn für Alle. Jüngste Veröffentlichung: „Tempowahn – vom Fetisch Geschwindigkeit zur Notwendigkeit der Entschleunigung“, Promedia; Mai 2021.

Persönliche Website: www.winfriedwolf.de / Website Film: www.klimabahn-film.de

Dort, auf der KlimaBahn-Website findet ihr auch den Link zum ersten Modul des erwähnten Gietinger-Films.

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.