

Rede von **Dr. Winfried Wolf**, Verkehrsexperte, Journalist und Herausgeber von ‚LunaPark21‘, auf der 615. Montagsdemo am 13.6.2022

Der Grundkonflikt Straße gegen Schiene mit den drei Beispielen: Infrastruktur, Panoramabahn und Bahnunglück in Bayern

Am vergangenen Samstag, dem 11. Juni 2022, brachte die *Stuttgarter Zeitung* einen ganzseitigen Artikel mit der Überschrift: „Kommen im Zug noch alle mit? Bahnfahren hierzulande kann gerade billig sein. Ein Vergnügen ist es selten. Das System hat die Krise.“ Die Erwartungen bei diesem Artikel konnten kaum hoch genug sein. Hieß es dort doch beispielsweise: „Es geht“ – bei der Krise der Bahn – „um eine Art Kipppunkt, der nun erreicht scheint, ein Umkippen von Quantität in Qualität.“ Allerdings verbleibt der Artikel, trotz des ganzseitigen Formats, weitgehend im Allgemeinen. Der Autor beschwert sich über Unpünktlichkeit, darüber, dass „der ICE nach Hamburg statt auf Gleis 5 auf Gleis 7 abfährt“, dass es „statt eines ICE ein Interregio“ sei“ – ganz schön grotesk, wo doch diese Zuggattung 2002 definitiv abgeschafft wurde und nur in Baden-Württemberg der Zwitter „Interregio Express“ verkehrt. Weiter heißt es, dass dann dieser „Interregio statt nach Hamburg nach Homburg fährt“ – wobei es ebenfalls eher unwahrscheinlich ist, dass ein als IR verkehrender ICE anstelle in die Hansestadt an der Elbe nach Homburg im Saarland oder nach Bad Homburg im Hochtaunus rollt. Oder gibt es inzwischen Zuggattungen?

Doch beenden wir das kleinliche Meckern. Denn richtig ist: Es gibt diesen Kipppunkt – die Krise der Bahn implodiert förmlich. Das kann man an den folgenden Beispielen sehen: am Abbau von Infrastruktur – nicht zuletzt mit Stuttgart 21, bei der Gäubahn bzw. Panoramabahn. Und nicht zuletzt an dem Unglück in Buchrain, Bayern.

Beispiel 1: Infrastruktur und Stuttgart 21

In dem zitierten Artikel heißt es, die Krise der Schiene würde sich „einreihen in die Krise anderer Gemeingüter“. Der Autor mit Namen Felix Heidenreich verweist dabei auf „die Verlotterung von Schulen“, auf „die hemmungslose Kommerzialisierung öffentlichen Raums und die Degradierung der Stadt zur bloßen ‚City‘“.

Gut gebrüllt! Möchte man da sagen. Und es liegt doch hier JEDEM Stuttgarter und JEDER Stuttgarterin auf der Zunge, zu sagen: Genau, so ist es in dieser Stadt! Das Gemeingut Bonatzbau, das Gemeingut Kopfbahnhof Stuttgart lässt man „verlottern“. Was hier auf dem Gleisvorfeld dann, wenn es mal abgerissen und in den Untergrund verlegt ist, passieren soll, ist nichts anderes als eine „hemmungslose Kommerzialisierung des öffentlichen Raums“, führt zur „Degradierung der Stadt zur bloßen City.“

Doch kein Wort dazu in dem Artikel. Die Worte „Stuttgart 21“ und „Bonatz-Bau“ werden peinlichst vermieden. Dazu muss es nicht, wie in früheren Zeiten, eine Vorgabe der Chefredaktion geben; da reicht die sprichwörtliche Schere im Kopf.

Wir fragen:

Warum wird in einem derart grundsätzlichen Artikel nicht konkret erwähnt, dass das Schienennetz seit 1994 um 20 Prozent abgebaut wurde?

Warum wird nicht konkret belegt, dass die Zahl der Weichen im Netz sogar halbiert wurde? Warum kein Wort dazu, dass die Gleisanschlüsse um 80 Prozent – auf ein Fünftel des Bestand von 1994 – gekappt wurden? Warum wird nicht erwähnt, dass das Jahr für Jahr so geht; dass allein im vergangenen Jahr 2021 erneut 41 Kilometer Gleise, erneut 182 Weichen und erneut 15 Gleisanschlüsse abgebaut wurden?

Warum kein Wort darüber, dass in Stuttgart mit Stuttgart 21 ein exemplarischer Abbau der Kapazität um 30 Prozent stattfindet – und dass dafür dann noch Steuergeld in Höhe von mehr als 10 Milliarden Euro ausgegeben wird?

Beispiel 2 – die Gäubahn und die Panoramabahn

In dem Artikel heißt es: „Wer von Zürich nach Stuttgart reist, erlebt einen drastischen Kontrast: Kurz nach der Grenze“, also in Basel, „beginnt das Chaos“. Und was kommt dann? Der Autor beklagt sich über „Zugdurchsagen“, die die Reise „zum Vabanque-Spiel werden“ lassen.

Man muss den Mann am Schlawittchen packen und ihm zurufen: „Aber Herr Heidenreich, warum vermeiden Sie dann die Worte „Gäubahn“ und „Panoramabahn“? Beides sind doch im Verbreitungskreis der Stuttgarter Zeitung und in diesen Tagen DAS POLITIKUM in Sachen Bahn.

Wir fragen:

Warum wurde und wird das Gutachten der Stadt Stuttgart zur Gäubahn, datiert auf November 2020, bis heute geheim gehalten? Kannte OB Kuhn, der diese Studie ja in Auftrag gab, das Ergebnis des Gutachtens? Immerhin scheint diese Studie in den letzten Wochen seiner Amtszeit fertig gestellt worden sein. Auf alle Fälle kennt OB Nopper das Gutachten. Warum, so fragen wir weiter, wird das Gutachten als geheimes behandelt und nicht umgehend in Gänze veröffentlicht? Finanziert wurde sie doch immerhin mit Steuergeldern.

Wenn das stimmt, was dazu im SWR und bei KONTEXT veröffentlicht wurde, dann sind die Pläne zur Aufgabe der Panorama-Bahn rechtswidrig. Dann gibt es auf dieser Strecke weiterhin eine Betriebspflicht der Bahn, die nur aufgehoben werden kann, wenn es offiziell ein Stilllegungsverfahren gibt. Dann muss der Verkauf dieses Bahngeländes an die Stadt Stuttgart möglicherweise rückgängig gemacht werden. Dann ist aber auch der neue „Pfaffensteig-Tunnel“ von Vaihingen zum Flughafen, der die Panoramabahn ja ersetzen soll, unnötig. Zerstörerisch und sinnlos ist er ja ohnehin. Wie bei Stuttgart 21 will man etwas Bestehendes und Gut-Funktionierendes kaputt machen, durch etwas Schlechteres ersetzen – und dafür viel Steuergeld einsetzen. Im Fall des Tunnels will man dann noch zulassen, dass ein gutes Jahrzehnt lang auf der Bahnverbindung Zürich – Stuttgart Hunderttausende Fahrgäste oben in Vaihingen stranden und dann per S-Bahn ins Stuttgarter Zentrum bummeln.

Und wir fragen weiter: Warum wird in dem *Stuttgarter-Zeitung*-Artikel nicht darauf hingewiesen, dass gerade dies ein Paradebeispiel für einen „nicht-pfleglichen“ Umgang mit Allmende, mit Gemeingut darstellt. Zumal es bei der Panoramabahn ja nicht um *irgendeine* Allmende geht.

Diese Bahn ist eine ingenieurtechnische Glanzleistung, ist eine touristische Vorzeigestrecke, die in der wunderbaren Fernseh-Serie der „Eisenbahn-Romantik“ von Hagen von Ortloff – übrigens ein Stuttgart-21-Gegner – ganz oben steht. Bei der Panoramabahn sollte es, ich wiederhole mich, einen Antrag im Gemeinderat in Stuttgart geben, diese in das *Weltkulturerbe der Vereinten Nationen* aufnehmen zu lassen.

Beispiel 3 – das Unglück in Buchrain in Bayern

In dem *Stuttgarter-Zeitung*-Artikel ist zu lesen. „Der tragische Unfall einer Regionalbahn bei Garmisch-Partenkirchen zeigt unter anderem, dass es bei der Krise der Bahn nicht bloß um Bagatellen geht. Hier werden Menschen nicht nur genervt, sondern auch gefährdet.“ PUNKT.

Das war es aber auch bereits. Man findet in der *Stuttgarter Zeitung* und allgemein in den übrigen Medien wenig systematische Recherche zu diesem neuen Bahnunglück, das fünf Tote und viele Schwerverletzte forderte.

Und es sind unabhängige Fachleute außerhalb der offiziellen Strukturen, die die aufschlussreichen Fakten zusammentragen – so unsere Freundinnen und Freunde von „Prellbock Altona“, die am 14. und 15. Mai im Stuttgarter Gewerkschaftshaus mit dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 und mit Bürgerbahn statt

Börsenbahn zusammen den „Klimabahn-Kongress“ ausrichteten. Und die am heutigen Tag zu dem Unglück eine ausführliche Presseinformation veröffentlichten, an der ich mitwirken durfte.

Das Ergebnis, das sei auch hier öffentlich kundgetan, besagt: Erneut geht es bei diesem Unglück um Systemversagen. Erneut geht es um den fahrlässigen Umgang mit dem Gemeingut Bahninfrastruktur oder Allmende. Und erneut geht es um den Zielkonflikt Straße versus Schiene.

Erneut zielt man zur Ablenkung fälschlich, wie so oft bei vergleichbaren vorausgegangenen Unfällen, darauf ab, die Fehler im Bereich „menschliches Versagen“ zu verorten und das Versagen im oberen Management im Bahnkonzern bzw. bei DB Netz – und damit den systemischen Charakter dieses Versagens – zu verdecken.

Konkret sind es drei Ebenen, die unsere Kritik an der unzureichenden Aufarbeitung dieses Unglücks unterstreichen:

Ebene 1. Es gab eine Straßenzusammenführung, die dazu führte, dass die Breite des bestehenden Bahndamms abgebaut, eine spätere Zweigleisigkeit ausgeschlossen und ein gefährlicher Steilhang geschaffen wurde.

Konkret wurden im Jahr 2000 die Bundesstraßen 23 und 2 im Zuge des Baus des Farchant-Tunnels zu einer autobahnähnlichen Straße zusammengeführt und näher an den bestehenden Bahndamm herangeführt. Gleichzeitig wurde ein Gewässer, der Katzenbach, näher an den Bahndamm verlegt. Beides zusammen führte dazu, dass der Bahndamm auf der östlichen Seite erheblich steiler angelegt werden musste. Bekanntlich stürzten beim Unglück Waggons den Abhang herunter und verkeilten sich zwischen Bahndamm und dem höher gelegenen Betonrand der B23. All das trug zur hohen Zahl an Schwerverletzten bei.

Im Übrigen wurde mit dem Straßenausbau und dem Bahndamm-Abbau auch für die Zukunft ausgeschlossen, dass diese viel frequentierte Bahnstrecke zweigleisig ausgebaut werden kann.

Ebene 2. Es fehlt an der Unglücksstelle eine Fangschiene, die das Unglück weitgehend ausgeschlossen und die Tote und Schwerverletzte verhindert hätte.

Durch die beschriebenen Veränderungen bei Straße, Bach und Bahndamm wäre der Einbau einer sogenannten Fang- oder Führungsschiene erforderlich gewesen. Die Fangschiene ist eine dritte Schiene im Abstand von 180 Millimetern zur bogeninneren Schiene des Gleises, die auch ein entgleistes Fahrzeug sicher im Gleis hält. Fangschiene werden vor allem auf und unter Brücken und Viadukten eingesetzt. Sie sind gerade in Bayern auf Bahndämmen mit steilen Flanken weit verbreitet. Nach der Veränderung des Bahndamms im Zuge der Verbreiterung und Teilverlegung der Straße hätte also das Gleis zumindest im Bogenbereich vor und hinter der Unfallstelle durch eine Fangschiene ergänzt werden müssen.

Ebene 3. Die Deutsche Bahn beziehungsweise deren Tochter DB Netz waren sich bewusst, dass es sich bei dem fraglichen Streckenabschnitt inzwischen um eine kritische Stelle handelte. Doch aus dieser Erkenntnis resultierten keine Maßnahmen zum Schutz des laufenden Bahnbetriebs.

Laut Bericht der *Süddeutschen Zeitung* vom 8. Juni gab es eine Baustelleninformation der Deutschen Bahn. Danach stand unter anderem eine Gleiserneuerung auf Höhe von Farchant an und eine Gleislageberichtigung bei Oberau und Farchant. Diese Arbeiten hätten Ende Juni – also nur vier Wochen nach dem Unglück – beginnen sollen.

In der Summe zu diesen Fakten auf drei Ebenen stellen wir an die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn AG und bei DB Netz die folgenden Fragen:

Wer hat in den vergangenen Jahren veranlasst, dass der Bahndamm zu Gunsten einer Straßenbau-Maßnahme geschwächt wurde? Wer hat damit auch verhindert, dass der geplante zweigleisige Ausbau dieser Strecke für alle Zeiten verhindert wurde? Gab es dazu eine Genehmigung seitens des Eisenbahnbundesamtes? Hat die Deutsche Bahn für die vorgenannte Straßenbau-Maßnahme Bahngelände verkauft und

dadurch Einnahmen generieren können? Wenn ja, wann erfolgte dies und wie hoch waren die Einnahmen?

Weiter fragen wir:

Wurde nach den Hochwasser-Ereignissen von 2013 und 2021 der Bahndamm auf Schäden untersucht? Kam es zu Erosionen durch den dicht an den Bahndamm verlegten Katzenbach?

Wann fand die letzte Messfahrt zur Überprüfung der Gleislage und zur Einhaltung der entsprechenden Toleranzen statt und welche Ergebnisse wurden dabei festgestellt?

Ist es zutreffend, dass Triebfahrzeugführer schon vor dem Unglück Gleislagefehler bemängelt haben? Wenn ja, was wurde aufgrund der Beschwerden zur Streckensanierung veranlasst? Wenn ja, warum wurde keine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit veranlasst bzw. warum wurde keine Langsamfahrstelle (La) eingerichtet?

Und wir fragen:

Wer hat veranlasst und genehmigt, dass nach dem Unfall die verunglückten Waggons für den Abtransport zerlegt wurden? Man nennt so etwas „Beseitigung von wichtigen Beweismitteln“. Es sei hier darauf verwiesen, dass die Deutsche Bahn auch 1998 bei der Eisenbahn-Katastrophe von Eschede versucht hatte, das Unglücksrad, das ursächlich für das Unglück war, verschwinden zu lassen.

Es waren Verantwortliche der Fraunhofer-Gesellschaft, darunter der stellvertretende Chef der Darmstädter Niederlassung, Professor Vatroslav Grubisic, die das verhindern konnten.

Bei dem ICE-3-Achsbruch in Köln im Juli 2008 hatte die DB ebenfalls das entscheidende Beweismittel, die entsprechende Achse einschließlich des Drehgestells, vom Unglücksort entfernt und eigenmächtig nach Berlin verbracht. Es wurde erst mehr als eine Woche später in Berlin der Bundesanstalt für Materialprüfung übergeben. Und die stellte dann in einer Untersuchung fest, dass alle Achsen der ICE-3 „nicht dauerfest“ waren und in den nächsten Jahren ausgetauscht werden mussten.

Aus all dem – dem, was ich zur Infrastruktur und Stuttgart 21 sagte, dem, was ich zur Panorama-Bahn ausführte, und aus dem, was ich zum Bahnunglück in Buchrain erläuterte – folgt:

Die Deutsche Bahn AG ist ein Monster, das mit der Allmende Infrastruktur, mit den Fahrgästen und nicht zuletzt auch mit ihren Bahnbeschäftigten absolut verantwortungslos umgeht. Dieser Konzern handelt nach der Devise, die der vorletzte Bahnchef, Rüdiger Grube, offen ausgab: „Cash in the Däsch / is the name of the game“. Sie setzt diese Infrastruktur nur als Geldmaschine ein, nicht zuletzt um die exorbitanten Boni der Bahn-Oberen zu ermöglichen.

Diese Infrastruktur der Schiene muss geschützt werden. Sie darf nicht weiter der Holding als ausbeutbare Ressource zur Verfügung stehen. Eine Zusammenlegung der drei Bahntöchter Netz, Bahnhöfe und Energie, deren Zusammenführung in einer einheitlichen und gemeinnützigen Infrastrukturgesellschaft ist sinnvoll und notwendig.

Und vor allem gilt:

Die Deutsche Bahn bzw. dann die Infrastrukturgesellschaft Schiene müssen ihre Hausaufgaben machen. Alle Großprojekte gehören auf den Prüfstand oder gestoppt. Letzteres gilt zuallererst für Stuttgart 21. Hauptaufgabe muss sein, die unzähligen Schäden an Gleisen und begleitender Infrastruktur systemgerecht zu beseitigen. Die Deutsche Bahn AG muss alle Kräfte darauf fokussieren, die Tausende Langsamfahrstrecken, die es inzwischen im gesamten Netz gibt und die immer ein Sicherheitsrisiko darstellen, bis Ende 2023 zu beseitigen.

Und damit bin ich zum Schluss wieder bei dem Artikel in der *Stuttgarter Zeitung*. Dort heißt es: Noch „in diesem Sommer droht (bei der Bahn) ein Systemkollaps.“ Das sehen und erleben in den 9-Euro-Ticket-Zeiten hunderttausende Fahrgäste Tag für Tag.

Der Autor vergleicht dabei unsere Bahn mit der Schiene in der Schweiz – und schreibt: „Es scheint kein Zufall, dass dort (in der Schweiz) ganz anders auf die Bahn geschaut wird. Hier hat man viel Erfahrung mit sogenannten Allmende-Gütern, also beispielsweise den Gemeindewäldern, die allen Dorfbewohnern gehören und daher gemeinsam und pfleglich und nachhaltig bewirtschaftet werden müssen. Könnten wir nicht auch (wie in der Schweiz) die Bahn in diesem Sinn als Gemeingut verstehen?“

Wie recht hat der Autor mit diesen Aussagen. Schade halt, dass er sich die Konkretisierungen zu Stuttgart verkneift. Und hier gibt es in dem viel zitierten Artikel eine zutreffende Verallgemeinerung mit einer noch trefflicheren Konkretion für die Schiene. Dort heißt es: „Der Klimakrise werden Demokratien nur erfolgreich begegnen können, wenn der Staat und die Bürgerinnen und Bürger gemeinsam und nicht gegeneinander agieren. [...] Eine funktionierende, zuverlässige, ja – was für eine verrückte Idee! – angenehme Bahn wäre das perfekte Symbol dafür, dass kollektives Handeln gelingt.“

Wunderbar, kann man dazu nur sagen! Denn gäbe es dieses kollektive Handeln und würde man die Bahn als Gemeingut behandeln, mit ihr pfleglich umgehen, dann gäbe es keine Pläne zur Zerschneidung der Insel Fehmarn. Es gäbe keine Pläne zur Zerstörung des Kopfbahnhofs Altona mit dem Bau des Nadelöhrs eines kleineren Bahnhofs in Diebsteich. Es gäbe keinen Plan für eine neue Höchstgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Bielefeld. Und natürlich gäbe es vor allem kein Stuttgart 21 und keine Pläne zur Aufgabe der Panoramabahn.

Dann könnten wir alle: OBEN BLEIBEN.

Nähere Infos siehe: www.klimabahn-initiative.de

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