

Winfried Wolf

***Der Widerstand gegen Stuttgart 21 und der Kampf zum Erhalt der Nachtzüge
Oder: Über das Spannungsfeld zwischen Realismus und Vision***

Rede auf der Montagsdemo in Stuttgart, 8. September 2014

Wenn man so, wie ihr – so wie diese Bewegung gegen Stuttgart 21 – durchhält, und im fünften Jahr an bislang 237 Montagen Präsenz zeigt, dann mag man von den Medien als STURköpfe und WUTbürger bezeichnet werden.

Es wird sich allerdings etwas ganz Anderes erweisen. Montag für Montag versammeln sich hier KLUGE Köpfe und MUTbürger.

Es handelt sich *einerseits* um Leute, die fest verwurzelt in der Realität sind – und genau wissen, dass Woche um Woche, manchmal fast Tag um Tag – neue Fakten auftauchen, weswegen Stuttgart 21 nie zu Ende gebaut werden, weswegen diese Bewegung am Ende Recht bekommen wird. Die heute veröffentlichte „S21-Mängelliste“, erstellt von den Ingenieuren 22, ist hierfür ein neuer überzeugender Beleg. Ich spottete einmal, Stuttgart sollte für den Zeitraum 2014 bis 2025 als „Stuttgart – a. bl. R.“ umbenannt werden, als „Stuttgart am blauen Rohre“. Nach den neuesten Enthüllungen wäre das abzuändern in „Stuttgart z. d. r. W. – Stuttgart zu den rostigen Wassern“

Und es handelt sich *andererseits* um Leute, die bei allem Realismus auch *träumen* können – und träumen können *müssen*, um diesen langen Atem zu beweisen. Um diese in Europa mittlerweile wohl einmalige Stuttgarter Protestkultur zu entwickeln und aufrechtzuerhalten.

So wie der Architekt, der Anfang des 20. Jahrhunderts diesen beeindruckenden Stuttgarter Hauptbahnhof plante und der das Projekt in 17 Jahren Bauzeit begleitete ebenfalls *Realist und Träumer* war. Paul Bonatz war im Krieg und in Krisenzeiten *Realist* und passte seine Planungen diesen Krisen an – auch hinsichtlich der Verwendung des Materials. Er blieb aber zugleich seiner Vision treu. Der Bau sollte sein:

Umbilicus Sueviae - Der Nabel Schwabens.

Diesen Namen wählte Bonatz aus zwei Gründen: *Erstens*, um die zentrale Bedeutung des Bahnhofs in wirtschaftlicher und verkehrlicher Hinsicht zu dokumentieren.

Zweitens um den Charakter des Bahnhofs als einen *Kopfbahnhof* plastisch zum Ausdruck zu bringen: Der NABEL als Anfangs- und Zielpunkt von Leben – von Verkehrs- und Wirtschafts-Leben. Im englischen wird Kopfbahnhof auch sehr aussagekräftig benannt als „Terminus“.

Und Bonatz sollte ja Recht bekommen – sein Traum wurde wahr: Der Stuttgarter Hauptbahnhof entwickelte sich zu dem zentralen Verkehrs*nabel* im deutschen Südwesten. Zu einem Eisenbahnverkehrsknoten, aber auch zu einem Kommunikationsort, der von dem pulsierenden Leben von Fußgängern und Flanierenden erfüllt ist. Das war in besonderer

Weise zu den Zeiten der Fall, als die Königsstraße noch direkt und ebenerdig auf einem prächtigen Bahnhofsplatz vor dem Hauptbahnhof endete und die Fußgänger nicht in eine Keller-Klett-Passage gezwängt wurden.¹ Weswegen dieser Bau auch Millionen Postkarten zierte und zum Wahrzeichen dieser Stadt wurde. Schließlich erwies sich der Stuttgarter *Kopfbahnhof* als derjenige Großbahnhof in Deutschland, der bis vor kurzem – bis Baubeginn von Stuttgart 21 – die geringsten Verspätungen unter allen vergleichbaren Bahnhöfen aufwies.

Ein Projekt mit Vision und ein Bahnhof mit Köpfchen eben.

Derzeit plant das Unternehmen Grube, Kefer & Co KG ja nicht nur ihr zerstörerisches Werk hier vor Ort mit Stuttgart 21. Diese Chaos-Truppe ist im deutschen, ja im europäischen Schienennetz flächendeckend in zerstörerischer Absicht unterwegs.

Da soll z. B. endlich, mit einhundert Jahren Verspätung, die *Verbindung München – Zürich* elektrifiziert und damit deutlich beschleunigt werden. Die Schweizer drängen darauf seit Jahrzehnten. Und sie wollen diese Investition auf deutschem Boden sogar vorfinanzieren. Doch was macht die Deutsche Bahn AG? Sie setzt seit einigen Wochen auf der Verbindung München – Zürich eigene Fernbusse, sogenannte IC-Linienbusse, ein. Die Fahrt kostet dann – in den *bahneigenen!* – IC-Bussen halb so viel wie die Reise in den noch bestehenden – *bahneigenen!* – Eurocity-Zügen. Das klammheimliche Ziel ist: Wenn die Elektrifizierungsarbeiten beginnen, wird es in den Eurocity-Zügen so wenig Fahrgäste geben, dass es heißt: „Lohnt sich nicht! Wir können ja in 100 Jahren vielleicht nochmals nachsehen“. Also dann, wenn, wie überwiegend in den USA (nachdem die Greyhound-Busse der Schiene den Rest gaben), nicht nur die Eisenbahnverbindungen gekappt, sondern auch die Schienenstränge herausgerissen sind.

Jüngst hat die Deutsche Bahn AG das Aus für die Autoreisezüge beschlossen. Auch die Nachtzugverbindungen sollen radikal ausgedünnt werden. Der Nachtzugverkehr wird im Wortsinn „Zug um Zug“ abgeschafft.

Und warum wird das gemacht? Offensichtlich weil die Angebote *zu gut* angenommen werden. Denn immerhin sind diese Züge im Autoreisezugverkehr ebenso wie im Nachtzugverkehr meist ausgebucht. Sie haben einen rund doppelt so hohen Auslastungsgrad wie die normalen Züge im Schienenpersonen-Fernverkehr. Und dieser Auslastungsgrad ist in jüngerer Zeit noch gestiegen.

¹ „Im Lauf der Jahre nimmt die ästhetische Geschlossenheit des Hauptbahnhofs durch Krieg, Wiederaufbau, Renovierung, Klettpassage und S-Bahn bis zur Unkenntlichkeit ab. Der ursprüngliche Fahnenmast auf dem Turm weicht nach dem Krieg 1952 einem großen, drehbaren Mercedes-Stern. Würden wir hier nicht, wenn schon Werbung, eher das Logo der Deutschen Bahn erwarten. Die Pfeilerhalle hat durch eine ungezügeltere Möblierung ihre klassische Ausstrahlung verloren. Und innen beherrschen die Kioske und Werbeflächen in der Kopfbahnsteighalle und der Großen Schalterhalle das Gesamtbild und lassen den ursprünglichen Raumeindruck selbst für den Eingeweihten kaum mehr erahnen.“ Matthias Roser, *Der Stuttgarter Hauptbahnhof – vom Denkmal zum Mahnmal*, Stuttgart 2010, Schmetterling-Verlag, S. 99.

Die letzten Nachtzüge ab Berlin, Hamburg und München nach Paris fahren zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2014. Die zunächst für diesen Termin vorgesehene Einstellung der Nachtzüge ab Amsterdam, Basel und Prag nach Kopenhagen wurde von der DB kurzfristig auf Ende Oktober 2014 vorverlegt. Das heißt: Diese Züge werden im laufenden Fahrplan, ohne Rücksicht auf bereits getätigte Buchungen und auf Stammgäste, von der Schiene genommen.² Selbst die Verbindung München – Berlin steht auf der Abschlusliste. Um dies dann gut begründen zu können, hat dieser letztgenannte Zug seit rund drei Jahren fast regelmäßig Verspätung und dann oft extrem hohe Verspätungszeiten.

Nun organisieren seit ein paar Monaten Kolleginnen und Kollegen der Deutsche Bahn-Tochter ERS – European Rail Service, die für den Nachtzug- und Autozug-Verkehr zuständig ist, eine Kampagne zum Erhalt der Nachtzüge. Dazu wird es am 24. September eine größere Protestaktion vor dem Bahntower in Berlin geben.

Auch diese Kolleginnen und Kollegen sagen sich: Wenn man eine solche Kampagne plant, muss man *Realist und Träumer zugleich* sein.

Realistisch ist, dass es uns gelingen kann, kurzfristig den verkündeten Stopp *einzelner* Nachtzugverbindungen zu verhindern. So gibt es derzeit vier Petitionen für den Erhalt der Nachtzugverbindungen nach Paris bzw. nach Kopenhagen.³ In den Zügen verteilen die Kolleginnen und Kollegen von ERS Nacht für Nacht Infoblätter, um über die selbstzerstörerischen Absichten der Deutschen Bahn zu informieren und die massive Empörung über diese Kahlschlagpolitik per Protest-Postkarten zu dokumentieren. Das ist übrigens neu – dass eine solche Kampagne im Bereich des Eisenbahnverkehrs maßgeblich von Kolleginnen und Kollegen bei der Bahn – und nicht vor allem „von außen“ – getragen wird.⁴

Aber auch *das Visionäre* ist erforderlich und Teil unserer Kampagne. Gerade Nachtzüge sind ideal, um Eisenbahn und Träume – im direkten und im übertragenen Sinn – in einer Symbiose zu vereinen. Daher zielt die Kampagne nicht nur auf den Erhalt von Nachtzügen. Es soll auch eine Initiative sein, um *ein flächendeckendes Programm europaweiter komfortabler Nachtzüge und grenzüberschreitender Züge zu entwickeln* – auch als ein Beitrag zur Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene, also als ein Beitrag gegen den Lärmterror des Flugverkehrs, gegen die Umweltbelastung und gegen die Klimaveränderung, zu denen der Flugverkehr in enorm hohem Umfang beiträgt.

² Die Mitglieder in den DB ERS-Arbeitnehmervertretungsgremien erfuhren über Facebook von dieser vorgezogenen Einstellung des Nachtzugangebots. Das ist einerseits kennzeichnend für den Umgang der DB AG mit der Belegschaft. Andererseits deutet es darauf hin, wie kopflos und perspektivlos die Deutsche Bahn AG diese Kahlschlagpolitik betreibt.

³ Siehe die Website <http://www.autoreisezuege-haben-zukunft.de/>

⁴ Im Bereich ERS ist die DGB-Gewerkschaft NGG zuständig, was mit der Mitropa- und DSG-Vergangenheit dieses Bahnsegments (Schlaf- und Speisewagen) zusammenhängt. Die Gewerkschaft EVG ist diejenige DGB-Gewerkschaft, die mehrheitlich im Bahnbereich vertreten ist. Die EVG unterstützt die Aktivitäten der ERS-Kolleginnen und Kollegen leider nicht aktiv.

Dazu zwei höchst praktische Beispiele.

Einige von Euch kennen sicher den Roman „*Nachtzug nach Lissabon*“ von Pascal Mercier – oder ihr habt die Verfilmung mit gleichem Titel gesehen. Da entschließt sich ein 57-jähriger Gymnasiallehrer in Zürich aufgrund einer flüchtigen, zufälligen Bekanntschaft mit einer Portugiesin und einem Schmökern in einer portugiesischen philosophischen Schrift, sein Leben völlig neu zu beginnen. Er fährt von Zürich über Paris nach Irún und von dort mit dem Nachtzug nach Lissabon.

Eine wunderbare Geschichte. Ich kann sie gut nachvollziehen – den Ausstieg und Neuanfang ebenso wie die Nachtzugreise in diesen neuen Lebensabschnitt, beginnend in der Traumstadt Lissabon. Und tatsächlich gab es damals, als Mercier dies schrieb – und gibt es auch heute noch – relativ gute Eisenbahnverbindungen zwischen Zürich und Lissabon. Mit nur zwei Mal umsteigen kann man die Traum-Reise zurücklegen. Allerdings kann man kein durchgehendes Ticket mehr erwerben – wie das 100 Jahre lang problemlos klappte. Für jeden der drei Züge benötigt man „Inklusivtickets.“ Besonders teuer kommt dann der Hotelzug Irún – Lissabon. Insgesamt kostet eine solche Reise heute das Drei- bis Vierfache einer Flugreise. Und bis zur Hälfte eines Monatsgehalts eines Gymnasiallehrers. Was auch daran liegt, dass die EU eine Trennung von Netz und Betrieb fordert und weitgehend durchgesetzt hat. Inzwischen müssen diese Züge immens hohe Trassengebühren für die Nutzung der Infrastruktur zahlen – während im Flugverkehr nicht einmal das Kerosin der Mineralölsteuerpflicht unterliegt.

Dieses Bild dürfte sich bald nochmals verdüstern. Wie jüngst zu lesen war, will die spanische Eisenbahngesellschaft RENFE fast ein Fünftel ihrer Eisenbahn-Verbindungen streichen. Betroffen sind auch grenzüberschreitende Verbindungen zwischen Spanien und Portugal. Der Grund: Die Eurokrise, die Sparpolitik und die Bankenkrise. Man spart ein paar lumpige Millionen für den Bahnverkehr. Und man verteilt großzügig viele Milliarden für den Bankensektor. Das wäre dann ein Treppenwitz: Ein großartiger Roman, doch einen „Nachtzug nach Lissabon“ gibt es möglicherweise bald in der Realität nicht mehr.

Das zweite Beispiel.

Einige von Euch kennen vielleicht den Namen Manolis Glezos. Das ist der Mann, der – zusammen mit seinem Freund und Genossen Apostolos Sandas – am 30. Mai 1941 als Achtzehnjähriger die Hakenkreuzfahne, das Siegeszeichen der faschistischen Besatzer, von der Athener Akropolis herunterholte. Und damit in seiner Heimat zu einem Volksheld wurde.

Manolis Glezos ist heute einundneunzig Jahre alt. Und er kämpft weiter. Er wurde jüngst bei der Europawahl über die Liste des griechischen Linksbündnisses SYRIZA ins Europaparlament gewählt. Allerdings soll Glezos auf Anraten seiner Ärzte nicht fliegen – aus gesundheitlichen Gründen.

Also würde er gerne die Bahn für die Strecke zwischen dem Wohnort in Athen und dem Arbeitsplatz in Brüssel oder Straßburg nehmen. Das geht aber nicht. Genauer gesagt: Das geht nicht mehr. Es gibt nicht einmal mehr die Möglichkeit, durchgehend mit der Bahn von Athen nach Belgien oder Frankreich zu reisen. Ab Saloniki in Richtung Norden liegen zwar noch Schienen, doch es scheint keinen Eisenbahnverkehr mehr zu geben. Jedenfalls nicht nach Fahrplan. Das ist eines der Resultate der brutalen Politik der Troika, die seit drei Jahren in Griechenland faktisch regiert. Und die als eine ihrer ersten Maßnahmen eine Privatisierung der griechischen Eisenbahn verlangte. Wenn Glezos also nicht mit dem Auto die wahnwitzige Tour hin und zurück zu jeder Sitzungswoche des Europaparlamentes zurücklegen soll, dann muss er mit einem Stückwerkfahrplan aus Bahn und Bus und nochmals Bahn die Strecke zurücklegen – und mindestens sieben Mal umsteigen. Die Fahrt dauerte dann rund drei Tage.

Und wie war das früher, als Manolis Glezos, sagen wir, knapp halb so alt war wie heute? Ein Blick in den Fahrplan des Jahres 1961 gibt die Auskunft:

Es gab mit dem F153 – dem Tauern-Express – eine *durchgehende Eisenbahn-Verbindung Athen – Brüssel*. Also mit nullkommanull Umsteigen. Die Reisezeit von Athen bis Bruxelles Midi betrug 32 Stunden und 14 Minuten. Oder ein Tag, acht Stunden und 14 Minuten. Natürlich war der Zug mit Schlafwagen ausgestattet.

Wohlgemerkt: Das war vor einem halben Jahrhundert – in einer Zeit mit teilweise noch Dampflok-, überwiegend Diesellok-Betrieb. Das war zu einer Zeit, als Europa noch nicht „vereint“ war. Als Griechenland noch nicht EWG-Mitglied war. Als es noch eine Bundesrepublik Jugoslawien gab. Als diese Föderation, in dem die verschiedenen Völker fast ein halbes Jahrhundert weitgehend in Frieden zusammenlebten⁵, noch nicht durch neu geschürten Völkerhass und mittels Nato-Bomben in sich zerfleischende Einzelstaaten zerlegt worden war. Als dieses Jugoslawien noch zur Staatengemeinschaft der „Blockfreien“, einer Art „anderen Welt“, gehörte. Trotz all diesem Trennenden gab es damals diese durchgehende Verbindung Athen – Bruxelles.⁶ Hinzu kommt: Damals zählte die Eisenbahn verkehrspolitisch zum „alten Eisen“. Heute gilt offiziell die Losung „Vorrang Schiene“. Würde man den Worten Taten folgen lassen, dann könnte es im Fall einer durchgehenden Elektrifizierung und bei einer Ausstattung mit moderner Technik hier Schienenverkehrsverbindungen mit eineinhalb Tagen geben. Ein solcher „F153-neu“ würde dann – wie bereits der historische – die folgenden Metropolen bzw. Großstädte, aufgereiht

⁵ Frieden herrschte auch aufgrund einer föderalen Struktur dieser Bundesrepublik mit weitgehenden Autonomie-Rechten der einzelnen Bevölkerungsgruppen. Dies betraf auf alle Fälle das Zusammenleben der kroatischen, serbischen und slowenischen Bevölkerungsteile. Mehrere Millionen Mischehen waren (und sind) Ausdruck dieser Situation. Allerdings gelang es dem jugoslawischen Staat nie in ausreichendem Maß, den kosovarischen Bevölkerungsteil in ähnlicher Weise zu integrieren, was sicher auch damit zusammenhing, dass nach dem Zweiten Weltkrieg Albanien nicht, wie ursprünglich geplant, Teil dieser breiter angelegten Balkan-Föderation wurde.

⁶ Im Grunde war ein durchgehendes Reisen von Istanbul bis Oostende (bzw. London) gewährleistet. Siehe Anhang.

wie auf einer Perlenkette, miteinander verbinden: Istanbul, Athen, Belgrad, Lubliana, Salzburg, München, Ulm, Stuttgart, Bonn, Köln, Aachen, Brüssel, Oostende und London.

Doch was faseln da diese Schlawiner Grube, Kefer & Co? Erst mit Stuttgart 21 würde es eine „europäische Eisenbahn-Magistrale, dann als Verbindung Paris – Bratislava geben – mit dem Kellerhalt in Stuttgart. Wir aber wissen: Das war doch alles einmal da! Das haben doch diese Bahnzerstörer und ihre Vorgänger in Amt & Unwürden kaputt gemacht! Und diese Herren machen mit jedem Fahrplan ein Dutzend weitere Fernverkehrsverbindungen kaputt.

Liebe Freundinnen, liebe Freunde! Ach ja. Ich sollte noch erwähnen: Dieser Tauern-Express-Zug fuhr über *Stuttgart*. Manolis Glezos hätte also hier Halt machen können. Und er könnte dann das, was vom *Umbilicus Sueviae* - vom *Nabel Schwabens* – noch zu sehen ist, bewundern. Beziehungsweise er könnte zusammen mit uns seine Empörung über das S21-Zerstörungswerk zum Ausdruck bringen. Er würde dann sicher auch auf einer Montags-Demo reden. Vielleicht solltet ihr ihn auch unter den gegebenen Bedingungen mit all den miesen Bahnverbindungen fragen, ob er nicht auf einer Montags-Demo spricht. Beispielsweise zum Thema der Zerstörung der Eisenbahn in Griechenland durch den Privatisierungswahn von EU und Troika.

Auf alle Fälle sollten wir die Kolleginnen und Kollegen von DB European Rail Service, die Nachtzug- und Autoreisezug-Beschäftigten, darum bitten, hier zu reden. Damit wir uns mit diesen und ihrem Kampf verbünden. Was übrigens auch für den aktuellen Kampf der Kolleginnen und Kollegen der GDL gilt. Wir sind solidarisch mit deren Kampf für eine zweistündige Arbeitszeitverkürzung.

Träumen wir also. Seien wir realistisch. Was ja heißt: Versuchen wir das Unmögliche.

Steter Tropfen höhlt den Stein! Sagen wir immer wieder an den Montagen oder beispielsweise in den Reden im Stuttgarter Gemeinderat – in Anlehnung an den Römer Cato, aber ohne kriegerische Absichten:

Ceterum censeo Stuttgart viginti unum esse delendum – Und im übrigen bin ich der Meinung, dass das Projekt Stuttgart 21 gestoppt werden muss.

Damit wir alle OBEN BLEIBEN.

Winfried Wolf ist Chefredakteur von *Lunapark21* – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie und aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn und Bahn für Alle. Seine wichtigste aktuelle verkehrspolitische Arbeit: *WW.*, Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2009. Zuletzt erschien von Bernhard Knierim und Winfried Wolf das Buch „Bitte Umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“ (Stuttgart 2014, Verlag Schmetterling). *W. Wolf* ist, zusammen mit S. Leidig, V. Lösch, G. Stocker und W. Sittler Mitherausgeber der drei Bücher zu Stuttgart 21 „Wem gehört die Stadt?“ (2010), „Die Antwort auf Heiner Geißler“ (2011) und „Empört euch!“ (2013; alle drei PapyRossa, Köln).

Anhang:**1. Athen - Brüssel - die im Jahr 1961 noch vorhandene Direktverbindung**

Der **F 153 TAUERN-EXPRESS** hatte folgenden Zuglauf:

Athen (1) – Thessaloniki (401) – Gevgelija (Ex BT) – Skopje – Kaljevo – Beograd – Zagreb – Ljubljana – Jesenice (Ex 100) – Villach – Salzburg (F 153) – München – Ulm – Stuttgart – Mannheim – Mainz – Bonn – Köln – Aachen (53) – Liège/Lüttich – Bruxelles – **Oostende** (Kai) (*London*)

KURZINFO für ATHEN - BRUXELLES

ATHEN – z. B. Montag	ab	23.20 h
BRUXELLES Nord – z.B. Mittwoch	an	07.23 h
BRUXELLES Midi – z. B. Mittwoch	an	07.34 h

Fahrtzeit Athen – Bruxelles Midi: 32 Stunden und 14 Minuten (oder 1 Tag und 8 Std. und 14 Minuten)

ATHEN - BRUXELLES

BRUXELLES Midi- z.B. Freitag	ab	23.08
BRUXELLES Nord – z.B. Freitag	ab	23.19
ATHEN – z. B. Sonntag	an	07.33

Fahrtzeit Brüssel Midi – Athen: 32 Stunden und 25 Minuten (oder 1 Tag und 8 Stunden und 25 Minuten)

Einige Züge des F 153/4 fuhren bis OSTENDE, wo sie direkten Schiffanschluss nach DOVER hatten, von wo aus wiederum direkt am Hafenbahnhof ein "Boat train", also ein (ausschließlich für die Reisenden vom "Kontinent" bestimmter) Expresszug nach London Victoria bereit stand. Die Ankunft dieses Zugs in London war 1961 um 16.10 (später dann 15.43).

Darüber hinaus hatte der F 153 täglich Kurswagen von Istanbul bis München, vier Mal in der Woche einen Schlafwagen Athen-Oostende und drei Mal einen solchen Istanbul-Oostende.

2. „Nachtzug nach Lissabon“ – noch vorhandene Verbindung Zürich – Lissabon:

ZÜRICH HB	ab	07.34	TGV 9206
PARIS Gare de Lyon	an	11.37	
<i>Von da mit der R oder METRO zum</i>			
PARIS Montparnasse	ab	12.28	TGV 8537IRUN
	an	18.20	
	ab	18.50	HOT 313 (HOTELZUG)
LISBOA St. Apollonia	an	07.30	

Ich bedanke mich bei Andreas Kleber, der die Angaben zu den Zugverbindungen beisteuerte.