

**BETONBAHN
oder
KLIMABAHN**

**Große Chance für
KLIMA-BAHN nutzen!**

Zum Erreichen des 1,5 Grad Ziels im Verkehr – zur Bewältigung der drohenden Transportkrise im nächsten Winter!

Hendrik Auhagen

Mit dem russischen Angriff auf die Ukraine hat das Thema Energiekonsum einen Riesensatz mitten hinein in unseren Alltag gemacht: Wie gestalten wir unseren Ressourcenverbrauch sowohl klimagerecht als auch ohne Erpressung durch Despoten? Der Verkehrsbereich hat bisher eine besonders schlechte Energie- und damit CO₂-Bilanz. Ähnlich verheerend wie die Gas-Abhängigkeit von Russland wirkt sich nun die Öl-Abhängigkeit des Transportsektors aus. Falsch wie die einseitige Abhängigkeit bei der Gasversorgung ist die E-Auto-Orientierung: Weil das Abhängigkeit von Seltenen Erden und den sie fördernden Staaten in Asien und Afrika bedeutet. Dabei gibt es eine ausgereifte und ökologische E-Mobilität: die Klima-Bahn!

Was eine konsequent-ökologisch ausgerichtete Klima-Bahn alles könnte – im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG mit ihrer am 31. März vorgelegten Desaster-Bilanz (siehe dazu S. 2):

- Mit vergleichsweise geringem Ressourceneinsatz sehr große Mengen an Menschen und Gütern transportieren.
- Sogar auf dem schon vorhandenen Bestandsnetz innerhalb weniger Jahre die Bahnkapazität verdoppeln! (siehe Seite 3)
- Diese Kapazität bis 2030 verdreifachen – zum Beispiel durch Streckenneubau entlang und sogar auf zukünftig funktionslos werdenden Autobahntrassen
- CO₂-sparsam sein durch Verzicht auf neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, auf Tunnelbauten, auf Prestige-Bahnhöfe.

Der drohenden Verkehrskrise im nächsten Winter muss durch schnelle Schritte in die richtige Richtung entgegenwirkt werden – durch ein **Notprogramm** zur spritsparenden Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene!

Element 1: Sofortige Tempolimits – Durch Geschwindigkeitsbeschränkungen 30/80/120 wird der Spritverbrauch insgesamt erheblich gesenkt – auch bei denjenigen, die sich jeden Preis leisten können. Außerdem wird das Spaßfahren (z.B. Squads) für die Dauer des Verkehrsnotstands verboten. Auch Sonntagsfahrverbote sind zu diskutieren.

Element 2: Verlagerung von Teilen des motorisierten Personenverkehrs auf die Schiene, um auch bei Treibstoff-Verknappung akzeptable Alternativen anbieten zu können. Und zwar in dem Bereich, in dem der Löwenanteil des motorisierten Straßenverkehrs stattfindet – also im Entfernungsbereich unter 200 Kilometern! Bis zum nächsten Fahrplan müssen diejenigen Strecken identifiziert werden, bei denen es den größten Umsteigeeffekt von der Straße auf die Schiene gibt. Also dort, wo viele Pkw parallel zu vorhandenen Bahnlinien unterwegs sind. Um auf diesen Strecken ein dichtes Angebot mit Halb- bis Viertel-Stunden-Takt in den Stoßzeiten anzubieten, könnten die vielen abgestellten Waggons und Lokomotiven bis zum nächsten Fahrplanwechsel einsatzfähig gemacht werden. Damit dieses Bahnangebot tatsächlich genutzt wird, muss es ergänzt werden durch ein entsprechendes Zubringer- bzw. Abholangebot mit normalen und auch Kleinbussen.

Element 3: Güter-Fern-Transport auf der Schiene – Je nach Wichtigkeit beziehungsweise Systemrelevanz werden Güter vorrangig auf der Schiene befördert. Und zwar im sogenannten „Kombinierten Verkehr“ (KV). Das sind Fahrgestelle und Tiefladewaggons, auf denen Lkw oder Container auf langen Strecken per Bahn transportiert werden und nur auf den ersten und letzten Kilometern auf der Straße. Ziel: Den Bahntransport von dringenden Gütern zu maximieren und von Sprit unabhängig zu machen!

Element 4: Abflugabgabe. Der Luftverkehr bedeutet extreme Energieverschwendung und Klimaschädlichkeit. Dieser muss auf seine Rolle als Ausnahme-Verkehrsmittel zurückgestutzt werden – insbesondere im Kurzstreckenbereich. Bis es eine adäquate Besteuerung von Kerosin gibt, wird eine Abflugabgabe von 50 Euro pro Erwachsenen und Flug erhoben. Damit würden die Bahnalternativen auch im grenzüberschreitenden Verkehr attraktiv gemacht.

Mit einem solchen Notprogramm kann notwendiger Verkehr auf ökologische Weise gewährleistet werden. Wir erhalten, vor allem in den Städten, mehr Lebensqualität. Überall deutlich weniger Lärm. Erheblich weniger Straßenverkehrstote. Und vor allem wird viel Treibstoff eingespart. Dieser steht dann denjenigen zur Verfügung, die auf das Auto dringend angewiesen sind! Der Druck zur Steigerung der Energiepreise wird deutlich abgesenkt. Insgesamt wird aus der Not wird eine Tugend gemacht.

INHALT

KlimaBahn – die Zeitung
Die große Chance KLIMA-BAHN nutzen!

BetonBahn – so nicht
„Es herrscht Blendwerk vor“

KlimaBahn – Bingo!
Was bedeutet „KlimaBahn“?

KlimaBahn – Konferenz
KlimaBahn – die Konferenz und der Film



Ganz ehrlich: Unsere Beziehung zur Deutschen Bahn ist ein Fall für die Paartherapie. Immer wieder versetzt sie uns und lässt uns warten, aber am Ende stehen wir trotzdem wieder hoffnungsvoll an einem ihrer Gleise. Und unser Geld nimmt sie auch.

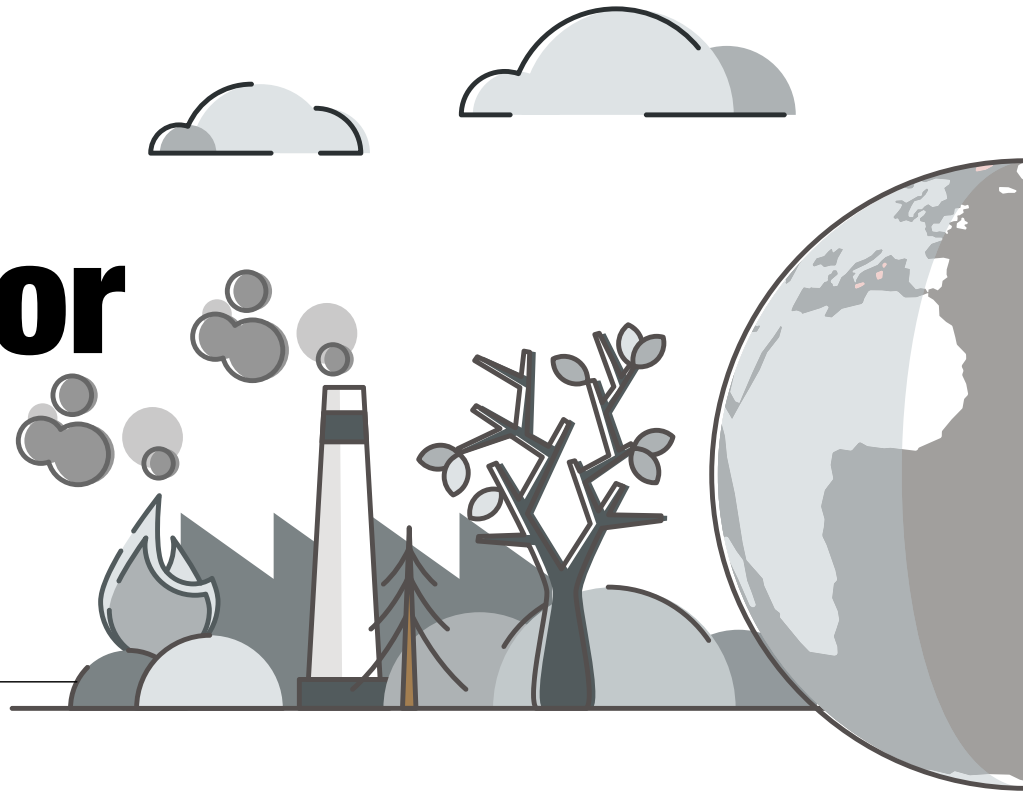
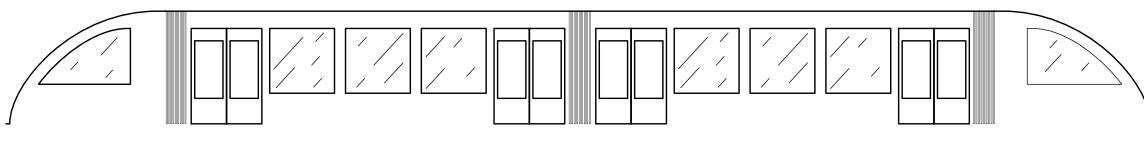


Jan Böhmerrmann

**Beton
Bahn**
ungeil :-(

Es herrscht Blendwerk vor

Bilanz 2021 der Deutschen Bahn AG: Immer tiefer in der Krise



Winfried Wolf

Die Bilanz, die am 31. März 2022 auf der Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG vorgestellt wurde, ist ausgesprochen düster: Ein 2021er Verlust von 2 Milliarden Euro; in den beiden Pandemie Jahren 2020 und 2021 sogar Verluste in Höhe von mehr als 5 Milliarden Euro. Fahrgastzahlen, die 2021 immer noch deutlich unter dem Niveau von 2019 lagen. Tiefrote Zahlen bei DB Cargo, im Schienengüterverkehr. Ein Schuldenberg des Gesamtkonzerns, der mit 30 Milliarden Euro so hoch liegt wie die addierten Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn Ende 1993, direkt vor Gründung der (dann komplett entschuldeten) Deutschen Bahn AG. Was eine Debatte über eine neue, notwendige Entschuldung auslöst, sprich: eine Übernahme der Bahnschulden durch den Bund. Und ein neu in Gang gesetztes Personalkarussell: Ronald Pofalla, bislang starker Mann im Bahnvorstand, lange Zeit als möglicher neuer Bahnchef gehandelt, verlässt den Konzern. Um den blassen Bahnchef Richard Lutz wird es einsam.

In einer solchen Lage sind eigentlich drei Dinge angesagt: Erstens Demut vor dem Herrn, dem Eigentümer. Zweitens ein Entgegenkommen vor König Kunde, dem Fahrgast. Drittens ein einvernehmliches Verhältnis mit denjenigen, die den Konzern tragen, den Bahnbeschäftigten.

Doch auf allen drei Gebieten agiert das Top-Management entgegen dem, was eigentlich angesagt ist. In umgekehrter Reihenfolge.

Beschäftigte: 2021 setzte das Top-Management auf die Anwendung des gewerkschaftsfeindlichen Tarifeinheitsgesetzes und auf einen harten Kurs in der Tarifaufeinandersetzung mit der GDL. Das endete mit einem Erfolg der Gewerkschaft und einem Desaster für den Bahnvorstand. Anstatt nun vor allem mit langfristiger Orientierung auszubilden und in Deutschland neues Personal zu gewinnen, erklärte Personalvorstand Martin Seiler im Handelsblatt (22.2.): „Wir haben ein eigenes Cross-Border-Recruiting-Team aufgebaut und suchen gezielt im Ausland.“ Es gehe um „Lokführer aus Spanien, Busfahrer aus Rumänien und Oberleitungsbauer aus der Ukraine (!)“. Bilanz: Die Deutsche Bahn AG erhält bei Untersuchungen zu den Qualitäten als Arbeitgeber regelmäßig ein schlechtes bis miserables Ergebnis (zuletzt Stern vom 19.1.2022).

Fahrgäste & Service: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wurden erneut die Fahrpreise erhöht. Bei den Normalpreisen liegt das Niveau im Fernverkehr inzwischen um 38 Prozent über demjenigen von 2003; im Nahverkehr liegt es um 59 Prozent über dem Stand von 2003. Das sind Anstiege, die jeweils deutlich höher sind als die Inflation. Die BahnCard50 wurde im Dezember 2021 um fünf Euro teurer und kostet nun 234 Euro. 2002 kostete sie 138 Euro. Exakt am Tag der Bilanzpressekonferenz, am 31. März 2022, lief das Angebot der Partner-BahnCard aus. Bislang konnte man zu einer BahnCard eine ermäßigte Partner-BahnCard erwerben. 100.000 Stammkundinnen und Stammkunden verloren damit ein für sie günstiges Angebot. Hinzu kommt: Die Pünktlichkeit hat sich 2021 erneut deutlich verschlechtert. Im vergangenen Jahr kamen nach DB-Angaben nur 75,2 Prozent aller ICE- und IC-Züge



Zwischen 1994 und 2019 wurden nach Angaben des Lobbyvereins „Allianz pro Schiene“ Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von 3.600 km* stillgelegt, nahezu 10 % des Netzes.

Jan Böhmermann

***Hey Jan, besser immer uns fragen! Es sind echt 7.901 km und 18,1% Abbau!**



pünktlich ans Ziel. Auch neu seit Januar 2022: Fernreisende können nach dem Einstieg in einen ICE oder IC/EC kein Papierticket mehr kaufen. Bilanz: Das Top-Management arbeitet erfolgreich an der Verallgemeinerung der Servicewüste.

Verhältnis zum Eigentümer: Im Dezember 2021 legte der Bundesrechnungshof (BRH) einen Bericht vor, in dem er der DB (und dem Bundesverkehrsministerium) ein vernichtendes Zeugnis ausstellte. Festgestellt wird, dass „die Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ (DB Netz, DB Station & Service und DB Energie) in den Jahren 2015, 2018 und 2019 „höher waren als das, was die DB an den Bund abführte. Damit dienten Infrastrukturgewinne der „Finanzierung anderer Bereiche des DB-Konzerns“, was vertragswidrig ist. Doch Bahnkonzern und das (damalige) Bundesverkehrsministerium (unter A. Scheuer) widersprachen dem BRH kühl. Und ließen durchblicken, dass sie die vertragswidrige Querfinanzierung fortsetzen. Im genannten BRH-Bericht wird auch eine kreative Buchführung des Bahnkonzerns moniert. Der mit Tricks „bereinigte Gewinn vor Steuern und Zinsen“ weise seit 2011 durchgängig bessere Ergebnisse aus als tatsächlich erwirtschaftet wurden. Bilanz: Der Bahnkonzern arbeitet weitgehend so wie seit Mehdorns Zeiten. Demut vor dem Herrn? In Wirklichkeit wackelt der Schwanz mit dem Hund. Die Konzern-Obernen werkeln wie sie wollen. Eine Kontrolle findet nicht statt. Oder, in den Worten des Manager-Magazins (3/2022): „In den Geschäftsberichten herrscht Blendwerk vor.“

Wobei der Eigentümer des Bahnkonzerns ja nicht die Bundesregierung und schon gar nicht das FDP-geführte Bundesverkehrsministerium ist. Eigentümer ist der Bund, der wiederum die gesamte Bevölkerung vertreten soll. Und die Deutsche Bahn ist laut Verfassung, wie dies erfreulicherweise von Jan Böhmermann prominent bekannt gemacht wurde, „der Allgemeinheit“ verpflichtet; sie soll sich an „den Verkehrsbedürfnissen“ und nicht an Gewinnen orientieren.

Anstelle einer bestehenden Betonbahn, die weder den Interessen der Fahrgäste entspricht, noch die Bedürfnisse der Beschäftigten wahrt, ist eine ganz andere Bahn notwendig: Eine Bürgerbahn. Eine Flächenbahn. Eine Klimabahn.

Der Deutschlandtakt verkommt zum Greenwashing-Takt

Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg in Niedersachsen. Unser besonderer Augenmerk liegt auf der Bahnstrecke Hannover – Bielefeld. Wir sind für einen optimal-maximalen Ausbau der Bestandsstrecke und wehren uns gegen den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Wir setzen uns dafür ein, dass die Bahn für alle besser wird! Gelder für die Schiene müssen ökologisch und ökonomisch eingesetzt werden. Neben der Instandsetzung und Modernisierung der Bahninfrastruktur fordern wir die Überarbeitung des Zielfahrplans. Netzstabilität, Klima- und Umweltaspekte spielen beim 3. Zielfahrplan keine Rolle! Die Beschleunigungsgesetze gehören auf den rechtlichen Prüfstand. Alle Vorhaben des BWP müssen auf ihre ökologisch-ökonomische Sinnhaftigkeit und ihren CO₂-Fußabdruck in allen Phasen überprüft werden. Die Neuberechnung des Zielfahrplans unter Mitarbeit eines unabhängigen wissenschaftlichen Beirats und unter Vorgabe einer ressourcensparenden Umsetzung ist Pflicht. Ein Moratorium aller Bauvorhaben zur Überprüfung und Nachberechnung ihrer ökologisch-ökonomischen Sinnhaftigkeit ist ein Muss. Ein Stop von Prestigeprojekten zugunsten einer Neukonzeption ist erforderlich. Klimaschutz-Urteile müssen umgesetzt, rechtlich bedenkliche Gesetze überarbeitet werden. Der Deutschlandtakt muss dem Schutz von Mensch, Natur und Klima dienen.

Fazit: Die DB, der Deutschlandtakt, der 3. Zielfahrplan in der jetzigen Form dienen NICHT dem Klimaschutz!



www.pro-ausbau.de

S21: Tunnelbauwahn mit nächster Runde

Die neuen Eckdaten für Stuttgart 21 (S21): Kosten mehr als 10 Mrd. Euro; Fertigstellung Ende 2025 fraglich. Mittlerweile setzt sich die Erkenntnis durch: S21 ist für den Deutschlandtakt ungeeignet, kann selbst das heutige Betriebsprogramm nicht störungsfrei abwickeln, mit bundesweiten Auswirkungen. Daher sollen zusätzliche Tunnelröhren für den Nordzulauf (20 km) sowie von Böblingen zum Flughafen (24 km) für 5,5 Mrd. Euro gebohrt werden. Auch ist laut Landesregierung zusätzlich eine unterirdische „Ergänzungsstation“ notwendig – zusätzlich zum S21-Tiefbahnhof. Kosten völlig unklar, Erstellung vor 2035 nicht vorstellbar. Aber auch diese klimafeindlichen und milliarden schweren Zusatzbauwerke werden die Grundfehler von S21 nicht beseitigen: zu klein, nicht barrierefrei, nicht erweiterbar, kein funktionierendes Brandschutzkonzept. Die Ergänzungsprojekte sind das Eingeständnis des planerischen Scheiterns von S21. Sie werden die bestehenden Probleme nicht lösen. Es bleibt nur eins: Sanierung des jetzigen Kopfbahnhofs und Nutzung der S21-Infrastruktur für Alternativen. Etwa für ein vollautomatisiertes City-Güterlogistikkonzept. Dies ist das Konversionsmodell „Umstieg 21“ des Aktionsbündnisses gegen S21.

www.umstieg-21.de



Schließung und Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona nach Diebsteich

Mit einem Investitionsvolumen von rund 1 Mrd. Euro eine Zehnerpotenz kleiner als Stuttgart 21, weist in Hamburg das Diebsteichprojekt dieselben Strukturmerkmale auf: Der gut funktionierende Kopfbahnhof in Altona, der keinen Engpass im Netz darstellt, wird abgerissen und durch einen zu kleinen Durchgangsbahnhof ersetzt, der die geplanten Zugverbindungen im Deutschlandtakt nicht störungsfrei abwickeln kann. Gleichzeitig werden ein wichtiger Verkehrsknoten zwischen Fern-, Regional- und fünf S-Bahn- und 19 Buslinien zerschlagen und der einzige voll barrierefreie Fern- und Regionalbahnhof mit kürzesten ebenerdigen Wegen von der Straße zum Gleis, der für knapp 70.000 Anwohner fußläufig erreichbar ist, aufgegeben. Aufgegeben wird auch die bestehende Autoreisezugverladeanlage, die fünf Kilometer nördlich von Diebsteich für zusätzliches Geld neu errichtet werden muss. Treiber des Projektes sind reine Immobilieninteressen. Es winken Spekulationsgewinne von 300-400 Mio. Euro. Die erforderliche Sanierung der technischen Anlagen am jetzigen Bahnstandsstandort hätte die DB weitgehend bezahlen müssen. Den Neubau zahlt der Bund. Mit dem Diebsteich-Projekt verbaut sich die Stadt zudem wichtige Erweiterungsprojekte des S-Bahn-Netzes.

Infos siehe: www.prellbock-altona.de



Prellbock Altona e.V.
Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!



Was bedeutet „Klimabahn“?

**Klima
Bahn**
bingo :-)

Oder: Das überholte Konzept der Deutschen Bahn

Hendrik Auhagen

Klimatickets

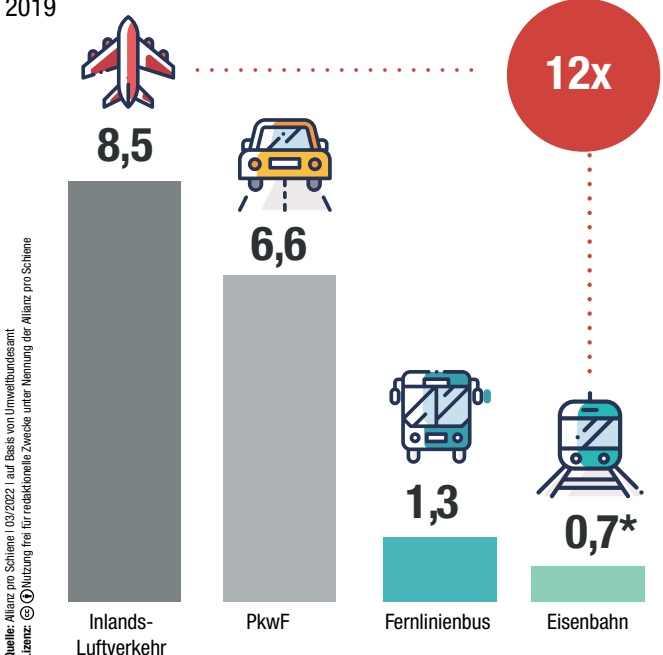
Im Februar 2018 teilte die Bundesregierung mit, man plane in „fünf ausgewählten Städten die Einführung eines ÖPNV-Nulltarifs“. Was ist darauf geworden? Exakt null beim Nulltarif. Nicht einmal 365-Euro-Tickets – 1 Euro pro Tag im ÖPNV – gibt es. Obgleich es ein solches in Wien seit dem 1. Mai 2012 mit großem Erfolg gibt.

Oder nehmen wir das Klimaticket. Unser Nachbarland Österreich hat seit Oktober 2021 ein solches. Es kostet für ein Jahr 1065 Euro. Bis zum 25. Lebensjahr und ab dem 65. Lebensjahr kostet das Klimaticket nur 821 Euro. Mit diesem Ticket kann der Besitzer ein Jahr lang alle Bahn- und alle ÖPNV-Angebote in ganz Österreich nutzen. Für einen Zuschlag von 110 Euro können dann bis zu vier Kinder mitreisen. Das Klima-Ticket ist ein Renner. Bei den Ösis. Bei uns: nicht mal in der Diskussion. Oder nehmen wir die Schweiz. Da haben 439.000 das Generalabonnement, was der BC100 (Netzkarte) entspricht. Umgerechnet auf die deutsche Bevölkerung müsste es hierzulande 4,1 Millionen BC100 geben. Warum gibt es aber in Deutschland nur 41.000? Weil die DB eine zu teure Karte mit einem unzureichenden Angebot auf den Markt bringt und schlicht schlafmüchtig ist.



Energieverbrauch des Personen-Fernverkehrs

in Liter Benzinäquivalent pro 100 Personenkilometer
2019



Das Konzept der DB AG geht von der ewigen Selbstverständlichkeit bezahlbarer Spritpreise und der Dominanz des motorisierten Straßenverkehrs als universalem Hauptverkehrsmittel aus. Darüber hinaus wird die unbeschränkte Flugzeugnutzung als gegeben angenommen. In dieser Welt des ungebremsten Wachstums von Verkehr und Ressourcenverbrauch soll der Schienenverkehr als Ergänzungsmittel Nischen erobern: durch Hochgeschwindigkeitszüge mit einem weiterhin hochsubventionierten Luftverkehr konkurrieren, Zubringerdienste für einen wachsenden Luftverkehr erbringen, im Umfeld der Großstädte verstopfte Autobahnen durch Regionalexpress und ICEs entlasten und den Verkehrsinfarkt in den Ballungsgebieten verhindern. All das verlangt gigantische Investitionen in zusätzliche Hochgeschwindigkeitsstrecken, Tunnelbauten und Bahnhofsneubauten ohne nennenswerte Einsparung von CO₂-Emissionen.

Grundsätzlich anders ausgerichtet: Klimabahn

Das Klimabahn-Konzept orientiert sich dagegen an den Herausforderungen einer Ökosphäre, die nur dann überleben kann, wenn auch die Verkehrsbedürfnisse mit möglichst niedrigem Einsatz (auch von regenerativen) Energien und Rohstoffen (die für jede Art Verkehrsmittel und jede Art von Autos gebraucht werden) befriedigt werden. Das hat drei zentrale Konsequenzen: 1. Notwendig ist eine deutliche Reduktion von motorisiertem Verkehr – insbesondere was den Ferngüterverkehr angeht. 2. Die Bahn ist das zukünftige Hauptverkehrsmittel bei weitgehendem Ersatz der anderen motorisierten Verkehrsträger. 3. Die unverzichtbaren Schienenverkehrsleistungen müssen auf möglichst ressourceneffiziente Art und Weise erbracht werden.

Verdreifachung der Kapazität bis 2035

Der heutigen Güterverkehrsanteils der Bahn liegt bei knapp 20 Prozent; beim Personentransport liegt der Anteil der Schiene bei weniger als 10 Prozent. Die DB AG strebt bis 2035 eine Verdoppelung der Personen-Verkehrsleistungen an. Für das Konzept Klimabahn ist diese Zielsetzung völlig unzureichend. Stattdessen erfordern die Ziele Klimaschutz und Verringerung der Ressourcenabhängigkeit (also auch von knappen Erzen und Seltenen Erden für E-Autos) tendenziell eine Verdreifachung der Bahnkapazitäten bei gleichzeitiger Senkung des Gesamtverkehrsvolumens.

„Takt vor Tempo“ als Sofortmaßnahme

Im ersten Schritt bedeutet das die Konzentration der knappen finanziellen und vor allem der Baukapazitäten auf die schnelle und zielgenaue Erhöhung des Bestandsnetzes – anstelle weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken, Prestigebahnhöfe und gigantische Tunnelbauten, die auch langfristig gesehen eine extrem schlechte Klimabilanz haben.

Das Konzept „Takt vor Tempo“ bietet in diesem Zusammenhang einen Weg an, wie auf den überbelasteten Nadelöhr-Strecken die Kapazität schnell und kostengünstig gesteigert werden kann – nämlich durch Harmonisierung des Tempos bei Mischverkehr. Das heißt: Auf solchen, heute völlig überlasteten Strecken (z.B. Lüneburg-Celle) fahren alle Güter-, Regional- und Fernzüge in einem vergleichbaren Tempo. Damit erhöht sich die Durchlässigkeit enorm. Die dort langsamer fahrenden ICEs holen die Zeitverluste auf den folgenden reinen ICE-Strecken weitgehend wieder auf. Dieses Konzept könnte bei schnellen kleinen Ausbauten die Kapazität des Gesamtnetzes innerhalb weniger Jahre verdoppeln! Im nächsten Schritt bietet sich parallel zum unvermeidlichen Rückgang des Fernstraßenverkehrs der Neubau von Bahnstrecken entlang und zum Teil auch auf Autobahntrassen an. Damit würden langfristige Genehmigungsverfahren ohne Einschränkung der Bürgerbeteiligung verkürzt werden.

Revision DB-Deutschland-Takt

Insbesondere mit Steigerung des Personenfernverkehrs wird die Herstellung von Direktverbindungen zwischen entfernten Regionen innerhalb und außerhalb Deutschlands sinnvoll – zum einen weil dadurch das Bahnfahren für viele Reisenden-Gruppen per Bahn wieder attraktiv

wird (kein Umsteigezwang mehr für Familien, mobilitätseingeschränkte Personen und Fahrradtouristen) und zum anderen, weil dann überbelastete Knoten wie Frankfurt und Hannover großflächig umfahren werden können.

Wiederinbetriebnahme europäischer Direktverbindungen

Zum Personen-Verkehrskonzept einer Klimabahn gehört selbstverständlich die Schaffung von komfortablen und das heißt durchgehenden internationalen Zugverbindungen. Einmal durch die Wiederherstellung des europäischen Nachzugnetzes mit Angeboten deutlich unter den Preisen des Luftverkehrs (unbürokratisch schnell durch eine Abflugabgabe zu erreichen, siehe Seite 1). Aber auch schnelle Tagesverbindungen zwischen deutschen und europäischen Ballungsgebieten müssen statt abgebaut zu werden (Stuttgart-Zürich-Milano) wieder hergestellt werden (Dresden-Wroclaw, Nürnberg-Prag).

Güterverkehrs-Revolution

Im Güterverkehr heißt Klimabahn die Verwirklichung eines engmaschigen Schienengüterverkehrs, insbesondere mit Containerzügen, die im Takt auf dem deutschen zweigleisigen Kernnetz verkehren. Eine Voraussetzung für die Maximalverlagerung auf die Schiene ist langfristig die technisch mögliche Lärmreduktion der Güterzüge. Durch die neuentwickelten Schnellverlade-Systeme könnten die Container auf und von Regional-LKWs verladen werden. Straßenverkehrs-Abgaben und mit Fahrer-Löhnen auf deutschen Niveau (um der asozialen Selbstverständlichkeit des Lohn-Dumpings entgegenzuwirken) müssen dazu führen, dass der durchgehende Fern-LKW zur besonders zu begründenden Ausnahme wird.

Klimabahn heißt wissenschaftliche CO₂-Evidenz statt modischer Ideologie

Grundsätzlich heißt Klimabahn: Nicht die modische Ideologie („Bahn an sich ist ökologisch“) zählt, sondern die wissenschaftlich überprüfte Evidenz. Und zwar ohne die Ausblendung von Kosten und Schäden auch durch überdimensionierte Bahnbauten und extreme Energieverschwendung durch Maximalgeschwindigkeiten. Für das Konzept der Klimabahn sind Rechenexempel völlig unakzeptabel bis geradezu obszön wie dasjenige des Hamburger Verkehrssenators im Fall des Weiterbaus der U-Bahn-Linie 5 anstelle einer Tram: Da die CO₂-Emissionen im Fall der Herstellung von benötigtem Stahl und Beton nicht in Hamburg anfielen, bräuchte diese nicht in die CO₂-Bilanz einzufließen. Für die Klimabahn kann nur diejenige Bilanz zählen, in die alle weltweit anfallenden Emissionen Berücksichtigung finden.

Tempolimit

Es waren die Nazis, die 1933 jedes Tempolimit aufhoben. Mit dem absehbaren „Erfolg“ von sprunghaft gestiegenen Verkehrstoten. Es sind hierzulande rechte Parteien und rechte Ideologien („freie Fahrt für freie Bürger“), die Tempolimits ausbremsen. Seit November regieren SPD und Grüne zusammen mit der FDP. SPD und Grüne sind verbal für ein Tempolimit. Warum wackelt jetzt der Schwanz mit dem Hund? Warum setzt sich die FDP gegen SPD und Grüne durch? Ganz offenkundig ist es erneut die Autolobby, sind es die Autokonzerne, die die Macht ausüben. So wie es bei der rot-grünen Koalition 1998–2005 war, als beide Regierungsparteien auf dem Papier für ein Tempolimit eintraten, aber sieben Jahre lang ein solches nicht im Bundestag verabschieden ließen. Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 überall im Stadtgebiet, 120 auf Autobahnen und 80 auf allen anderen Fernstraßen reduzieren den Kraftstoffbedarf und die CO₂-Emissionen sofort und beträchtlich. Das rettet Menschenleben. Und hat enormen kulturellen Effekt mit Entschleunigung und Beruhigung auf vielen Ebenen. Wann, wenn nicht jetzt?

Klima-Bahn statt Beton-Bahn

Aufruf zu einem Bahn-Kongress der Initiativen am 14./15. Mai 2022 in Stuttgart

**Klima
Bahn
Konferenz**

Alle spüren es: Die Klima-Krise bedroht uns alle. Und alle wissen es: Gerade auch im Verkehrsbereich ist eine Wende überfällig. Dazu brauchen wir eine Klima-Bahn, die durch große Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sehr große Mengen an CO₂ einspart. Das bisherige Management der Deutschen Bahn aber verfolgt das Konzept einer Beton-Bahn: Mit den Argumenten „Deutschland-Takt“/„Verbesserung des Schienenverkehrs“ werden Beton-Orgien geplant, die mehr CO₂ produzieren als sie vermeiden können. So werden bundesweit Hochgeschwindigkeits- und Tunnel-Strecken vorangetrieben, wie die „Ergänzungs“-Projekte zu Stuttgart 21 (mit zusätzlichen 47 Kilometer Tunnelstrecken) das Riesen-Betonprojekt Fernbahnhof-Verlegung Hamburg Altona oder die 40 Kilometer Bahntunnel zwischen Dresden und Prag.

Klima-wissenschaftlich ist aber klar: Es kommt auf die große Netto-Einsparung an CO₂ in möglichst kurzer Zeit an – nicht auf aus der Zeit gefallene Prestigeprojekte, die viel Geld kosten, aber wenig Verkehr verlagern und mindestens 10 bis 20 Jahre dauern. So viel Zeit haben wir nicht. Es muss vorrangig um eine Optimierung des Bestandsnetzes mit Augenmaß und Blick fürs Ganze gehen. Dafür gibt es z. B. ein Konzept einer Klima-Bahn, die durch dichten „Takt vor Tempo“ in wenigen Jahren die Bahnkapazität verdoppeln und bis 2030 verdreifachen kann.

Klima-Bahn oder Beton-Bahn, das ist die aktuelle Frage, über die in den nächsten Monaten in und mit der Ampel-Koalition heftig gestritten und gerungen werden wird. Hierbei geht es um eine tiefgreifende klimapolitische und verkehrspolitische Entscheidung, die wir nicht mächtigen Lobbys und fehlorientierten Bahnmanagern überlassen dürfen. Es gibt bundesweit viele Initiativen, die sich dagegen wenden. Sie brauchen bundesweit ein gemeinsames Forum, um in diesem Streit Gewicht zu haben.

Darum laden wir zum großen Klima-Bahn-Treffen ein

am Samstag/Sonntag 14./15. Mai 2022 in Stuttgart

Geplant sind Veranstaltungen und Workshops zu Themen wie:

- ▶▶ Was soll Vorrang haben beim Bahn-Verkehr: Takt oder Tempo?
- ▶▶ Beton-/Großprojekte – wie grundsätzlich sind sie vermeidbar?
- ▶▶ Brauchen wir Tunnelbauten für attraktiven Bahn-Verkehr?
- ▶▶ Brauchen wir Hochgeschwindigkeits-Züge, um den Flugverkehr zu reduzieren?
- ▶▶ Mehr oder weniger Güterzüge – was ist klimafreundlicher?
- ▶▶ Zerschlagung, integrierter Konzern, Konkurrenz – was dient der Klima-Bahn am besten?

Dieser Aufruf wird von folgenden Erstunterzeichner*innen unterstützt : ▶

Beginn: 14. Mai 2022
12.30h Kundgebung vor dem Hbf
14h Konferenz im Gewerkschaftshaus

Willi-Bleicher-Straße 20, 70174 Stuttgart



www.klimabahn-initiative.de



KLIMABAHN-INITIATIVE

KlimaBahn – DER FILM

Wir konnten den Regisseur Klaus Gietinger – aktiv bei Bahn für Alle (BfA) und in der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) – gewinnen, einen Film zum Thema „KlimaBahn“ zu drehen. Dieser Film entsteht zunächst in Modulen. Und immer in enger Zusammenarbeit mit KlimaBahn-Aktiven vor Ort. Ein erstes Modul hatte die geplante Zerschlagung der Berliner S-Bahn zum Thema. Dieser Film liegt seit September 2021 vor.

Er ist abrufbar über die Website: www.klimabahn-initiative.de oder direkt bei YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=A-cpaDsHAQw>



Das zweite Modul wird Stuttgart21 im Zentrum haben. Dieser Film wird seine Premiere im Rahmen der KlimaBahn-Konferenz in Stuttgart Mitte Mai haben, konkret am Samstag, dem 14. Mai abends (wohl um 19 Uhr); Ort: Gewerkschaftshaus. Weitere Module sind u. a. geplant für Hamburg (Beton-Projekt Altona-Diebstreich), Frankfurt am Main (Beton-Projekt Fernbahntunnel) und am Bodensee – letzteres Modul in Form einer filmischen Rundreise um den See, mit der die Ärmlichkeit der Bahn-Anlagen am (deutschen) Nordufer, die deutlich besseren Verhältnisse in Österreich und die bahnsinnig-schönen Zustände in der Schweiz demonstriert werden. Der gesamte Film soll im ersten Halbjahr 2023 fertig erstellt sein. Angedacht ist eine Premiere in der Top-Etage im Bahn-Tower (Berlin, Potsdamer Platz; leider nur mit begrenzter Zahl von Gästen; in der 1. Reihe natürlich die Betonköpfe H. Dürr, H. Mehdorn, R. Grube und R. Lutz).

PS: Eine Art Gründungsdokument von Bahn für Alle war der Film „Bahn unterm Hammer“, den Leslie Franke und Herdolor Lorenz, beide Hamburg, erstellten und der im Mai 2007 im Berliner Kino „Babylon“ Premiere hatte. Der neue KlimaBahn-Film steht in dieser Tradition.

Editorial & Impressum

Diese Beilage wird herausgegeben von der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), aktiv im Bündnis Bahn für Alle. Die Grundaussagen in dieser Beilage basieren auf dem neuen, 80 Seiten starken „Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2021“. Dieser Bericht blickt auf eine gewisse Tradition zurück: Er erscheint 2022 zum 14. Mal. Und wie üblich immer am Tag vor der Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG.

Der Gesamtbericht ist abrufbar auf der Website: www.klimabahn-initiative.de

Die Beilage in der Taz und der Alternative Geschäftsbericht DB AG werden ausschließlich mit Spenden finanziert; alle damit zusammenhängende Arbeit erfolgt auf ehrenamtlicher Basis.

Spenden bitte an:

BFS e. V., (Mittelbrandenburgische Sparkasse) IBAN DE04 1605 0000 3527 0018 66
Der BFS e.V. ist als gemeinnütziger Verein anerkannt. Spenden sind steuerlich absetzbar.

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Dr. Winfried Wolf, Potsdam

Postadresse: Prellbock Altona e. V., Nernstweg 32 // 22765 Hamburg



Der erste Alternative Geschäftsbericht deutsche Bahn AG erschien 2008. Da derjenige des Jahres 2020 ausfiel (die DB AG hatte, pandemiebedingt, ihre Bilanzpressekonferenz abgesagt und auch wir verzichteten auf einen solchen Gegenbericht), ist dies im Zeitraum von 15 Jahren der 14. Alternative Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG. Das Team, das den Bericht erstellte, besteht aus elf Personen, die – bis auf einen – alle aktiv bei Bahn für Alle sind.

*) Die Erstunterzeichner*innen haben in der Regel nur für sich selbst unterzeichnet, nicht für ihre in Klammern angegebenen Organisationen