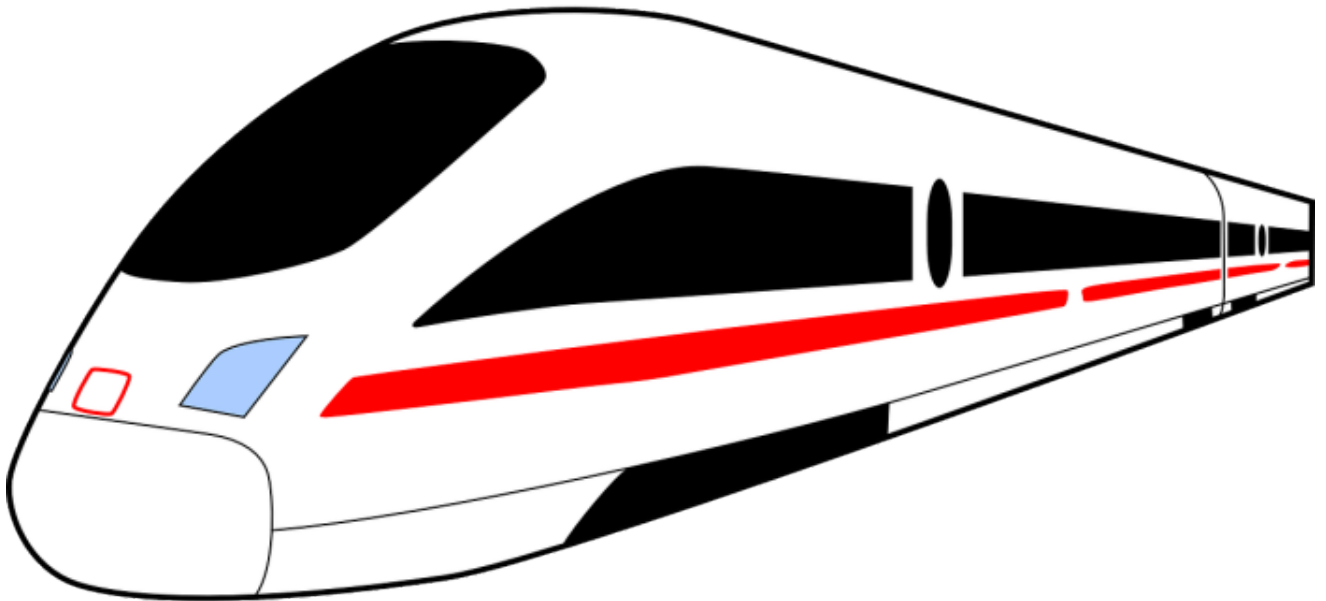


# Die Klimabahn – Chance und Risiko für die Grünen

Posted on 27. Dezember 2021 by Hendrik Auhagen





Vor 42 Jahren bin ich Grüner in Baden-Württemberg geworden, um die sich abzeichnende ökologisch-ökonomische Katastrophe, die „Selbsterstörung unserer Zivilisation“ zu verhindern. So formulierte es ein damaliger schwäbischer Mitstreiter, der aufrechte, damals sehr selbstkritische Winfried Kretschmann. Mich bewegte schon in den 1980er-Jahren die Verkehrspolitik. Mein Motiv: Das Schattendasein der Bahn zu beenden, die Vernachlässigung dieser eigentlich tollen Alternative zum Auto nicht länger hinzunehmen.

Zwanzig Jahre lang kreiste mein Leben um grüne Politik, in verschiedenen Funktionen in Baden-Württemberg und auch als Mitglied der ersten Grünen Bundestagsfraktion. 1998 kam es zu meiner Realo-Wunsch-Koalition nämlich Rot-Grün. Neben der Steuer- und Sozial-Politik dieser Regierung war es die reale Bahnpolitik, die mich innerlich mit den Grünen brechen (aber nicht austreten) ließ. Die erste Enttäuschung war schon die Ressort-Verteilung: Die Entscheidung fürs Prestige statt für strukturelle Weichenstellung - nämlich Joschka Fischer als Außenminister statt Übernahme des Verkehrsministeriums. (Wie aktuell!) Dann wurde mit Grüner Billigung am Kabinetttisch der Bahn-Killer Mehdorn als Bahnchef eingesetzt - mit dem klaren Auftrag der Regierung, die Substanz der Deutschen Bahn auszupressen, um daraus einen Global-Player und Börsenkonzern machen.

## Das bahnpolitische Versagen der rot-grünen Schröder-

## Regierung



Hartmut Mehdorn (Foto: Bigbug 21 auf wikimedia commons)

Unter Assistenz der neoliberalen EU-Politik (Wettbewerb und Privatisierung) wurde innerhalb kurzer Zeit ganze Zerstörungsarbeit geleistet: Zwei-Drittel aller Güteranschlussgleise wurden gekappt (von 12.000 auf 4.000) und damit die LKW-Lawine noch zusätzlich vergrößert. Der Interregio als komfortabel-zuverlässiges Direktverbindungsnetz in der Fläche wurde abgeschafft, Dutzende von Mittelstädten wurden vom Fernverkehr abgeschnitten. In Schnellverschrottungs-Aktionen wurden Tausende von betriebsfähigen Waggons und E-Loks zerstört oder in ferne Länder verhöckert, viele Auslandsverbindungen gekappt. Das Streckennetz wurde um Tausende Kilometer verkleinert, 50% der Weichen wurden herausgerissen, was einen wesentlichen Faktor für die heutigen Großverspätungen darstellt. Gleichzeitig verlagerte die DB-AG ihr Geschäft weitgehend außerhalb Deutschlands und auch außerhalb des Bahnbereichs.

Wohl gemerkt - all das geschah (oder wurde eingeleitet) mit den Grünen IN der Bundesregierung!

Und nicht nur das: Die Grünen gaben ihren Segen zum geplanten Verkauf der Deutschen Bahn an internationale Investoren. Ein vom Bundesrechnungshof geschätztes Bahnvermögen von 186 Milliarden Euro sollte für 13 Milliarden Erlös unter die Kontrolle von Hedge-Fonds gestellt werden. Ein Projekt, das auch nach 2005 von den Grünen zumindest toleriert wurde und für das SPD-Führungsfiguren, darunter auch Olaf Scholz, gestimmt haben.

## Bündnis gegen die Privatisierung

Ich war darüber so empört, dass ich, bei Attac engagiert, 2004 ein Bündnis gegen die Privatisierung der DB, nämlich „Bahn-für-Alle“ mitgründete, das bis 2007 sehr breit wurde (Gewerkschaften, Umweltverbände etc.). Es löste durch den Druck in die SPD hinein heftige Diskussionen während der ersten Großen Koalition aus. Zwar billigte im Oktober 2007 ein SPD-Bundesparteitag auf den weinerlichen Appell von Kurt Beck hin dann doch diesen Plünderungsplan gegen eine fulminante Rede des Ex-Abgeordneten Peter Conradi. Aber durch die heftigen Diskussionen verzögerte sich die Umsetzung des Börsengangs um ein Jahr bis in den November 2008, mitten in den Höhepunkt der Finanzkrise, und wurde dann - abgesagt!

Seitdem gibt es einen, aus vielen Dutzend Tochtergesellschaften bestehenden Konzern DB-AG, der riesige Mittel aus dem Bundeshaushalt erhält (ein Mehrfaches dessen, was die alte Bundesbahn bekam) und der große Summen ins Auslands- und Übersee-Geschäft investierte und dabei lange Zeit das deutsche Netz vernachlässigte. Während Netz und Betrieb in der Fläche immer schlechter wurden, investierte der Konzern in extrem teure Hochgeschwindigkeits- und Bahnhofspojekte. Besonders dramatisch dabei das Projekt „Stuttgart 21“, das immer neue Kostenrekorde bricht: für eine BahnhofsVERKLEINERUNG.

## Neue Lage mit der Klimabewegung



Mahnwache gegen Stuttgart 21 (Foto: Fyrtaam auf wikimedia commons)

Mit Fridays For Future (FFF) ist ein neuer Faktor entstanden. Das 1,5 Grad-Ziel ist zum Leitmotiv geworden - der Grünen, der gesamten Bundesregierung und großer Teile der Gesellschaft. Nach und nach gerät ein Bereich nach dem anderen auf den Prüfstand. Und ganz besonders problematisch ist der Verkehrsbereich.

Nicht nur wegen der ungebrochenen Dominanz des Autos (das auch in Form von Massen E-Autos keine Lösung darstellt). Sondern auch wegen der eben genannten Tunnel- und Hochgeschwindigkeitsprojekte. Klima-Technisch sind die nichts anderes als gigantische Anleihen beim Klima, indem erst einmal ungeheure Mengen an CO<sub>2</sub> durch die Herstellung von Beton und Baustahl sowie die Bauaktivitäten entstehen. Dieses Mehr an CO<sub>2</sub> dürfte erst nach vielen Jahrzehnten - wenn überhaupt je - durch Verkehrsverlagerung „abgezahlt“ sein.

Bisher gelingt es der Beton- und Tunnel-Lobby noch, diese ungeheure CO<sub>2</sub>-Belastung zu verstecken - hinter einer verlogenen Öko-Inszenierung. Aber in dem Maße, indem ein Bewusstsein für diese „Graue Energie“ entsteht, werden solche gigantomanen Projekte immer mehr in Frage gestellt.

## Klimabahn – das revolutionäre 200%-Plus-Bahnkonzept

Das Konzept der „Klimabahn“ ist von einem Physiker und Bahnexperten aus radikaler Klimasicht entwickelt worden, nämlich aus der Gegenüberstellung von CO<sub>2</sub>-Schaden zu CO<sub>2</sub>-Nutzen. Letzterer entsteht dann, wenn eine große Verlagerung auf die Schiene hilft, im großen Stil CO<sub>2</sub> einzusparen. Das gelingt aber nur mit einer Klimabahn, also einer, die möglichst auf dem Bestandsnetz und ohne große Bauten viel Bahnverkehr abwickeln kann. Viele Strecken sind aber heute so überlastet, dass insbesondere der Güterverkehr stockt. Neubauten kosten dagegen sehr viel und brauchen viele Jahre für die Realisierung - Zeit die wir nicht haben.

Das Konzept der Klimabahn bietet da eine faszinierende Lösung: Nämlich billiger und schneller bei nur mäßigem Ausbau die Kapazitäten zu verdoppeln und bis 2030 sogar zu verdreifachen. Durch eine Harmonisierung des Tempos auf den überlasteten zweigleisigen Strecken könnten im Fünf- Minuten-Rhythmus abwechselnd Güterzüge, Regionalzüge und Fernzüge verkehren - wenn auf diesen Abschnitten alle das gleiche Tempo fahren, also ca. 120km/h. Auf den reinen ICE-Strecken könnten auch weiterhin höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Diese Harmonisierung des Tempos verlangt organisatorisch eine integrierte Bahn, bei der Qualität der Züge und Motivation sowie Bezahlung des Personals gut sein müssen. Dumping-Bahnen, die wegen schlecht gewarteter Billigzüge Pannen verursachen, behindern dagegen das Konzept. Das auch nur funktioniert, wenn es, anders als heute, genug Reserven an Material und Personal gibt, was sich für eine einzelne knapp kalkulierende Wettbewerbsgesellschaft nicht lohnen würde.

## Die große Gelegenheit – gerade für die Grünen



Stuttgart, 9. Juli 2011 (Foto: GRÜNE Baden-Württemberg auf wikimedia commons)

Wenn sich die Grünen und die mit ihnen sympathisierenden Umweltverbände vom falschen Dogma, „*Bahn an sich*“ sei *ökologisch*, und damit auch von den Großprojekten verabschieden würden, dann könnten sie durch die Klimabahn einen riesigen praktischen Erfolg auf ihrem Konto verbuchen. Da wäre zum einen die Befreiung vom Katastrophenprojekt Stuttgart 21 durch eine Kompromisslösung in Richtung des einst von Heiner Geißler unterbreiteten Vorschlags: Sowohl den unterirdischen Tunnelbahnhof fertig bauen und gleichzeitig den oberirdischen Bahnhof verbessert weiterentwickeln und weiter betreiben, (aber auf einen unterirdischen Kopfbahnhof und einen neuen 10 Kilometer langen Bilgertunnel verzichten.) Gleichzeitig sollte so beim Frankfurter Tiefbahnhof verfahren werden und auch beim „Stuttgart 21 des Nordens“, also dem Ersatz des Bahnhofs Hamburg-Altona durch eine neue Betonstation weit außerhalb. Ebenso muss auf die irrsinnigen Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Bielefeld und Hannover und durchs Erzgebirge verzichtet werden.

Mit den frei werdenden (knappen) Mitteln könnte der Ausbau mit Augenmaß für die Kapazitätsrevolution des „200%-Plus-Bahnkonzepts“ umgesetzt werden und könnten schnell sehr spürbare Erfolge erzielt werden. Mit einem Halbstunden-Takt auf allen Hauptlinien (bis hin zum Viertelstunden-Takt) kann auf die hochgradig problematische Deutschland-Takt-Variante der alten Bundesregierung verzichtet werden.

## Scheuers Deutschlandtakt, ein CO2-gigantisches, pannenlastiges Prestigeprojekt

Die Problematik dieses alten Konzepts liegt unter anderem darin, die großen Bahnhöfe extrem aufwendig so umzubauen, dass jede Stunde in einem engen Zeitrahmen aus allen Richtungen Züge ankommen und nach kurzer Umsteigezeit wieder abfahren.

Für Nicht-Bahnbenutzerinnen ist das ein tolles Projekt, für mich als erfahrenen Bahnfahrer nicht. Im nahen Zürich ist es ganz praktisch zu erleben. Der Hauptbahnhof ist optimal ausgebaut mit vielen Gleisen. Wenn das in allen größeren Bahnhöfen Deutschlands so geschehen soll, muss eine gigantische Betonorgie veranstaltet werden und 15 Jahre lang Bahnausnahmestatus herrschen, bis anschließend das Takt-Paradies kommt. Was aber - und das ist der zweite Negativpunkt - kein Paradies ist.

In Zürich sind die Taktzeiten so knapp, dass auch ich, als sehr beweglicher Bahnerfahrener mit zumeist leichtem Gepäck, mich sehr beeilen muss, um die Anschlüsse noch zu erreichen. Selbst bei der tollen Pünktlichkeit der Schweizer Züge ist das aber für Menschen mit viel Gepäck, leichten Bewegungseinschränkungen oder Kindern ein extremer Stress, der dann doch wieder zum Auto verleitet. Im viel unzuverlässigeren Deutschland würde der Deutschland-Takt wahrscheinlich in 30-50% der Fälle ein 50 Minuten-Warte-Takt bedeuten. Da ist das „200%-Plus-Bahnkonzept“ mit dichter Zugfolge billiger, klimaschonender und zuverlässiger: Bei Umstiegszeiten von 15-30 Minuten kann der Stress aus dem System genommen und auf die Betonorgie für viele neue Parallelgleise verzichtet werden.

## Konventionelle Direktverbindungen durch Deutschland und ins nahe Ausland

Vor 22 Jahren noch konnte ich (als in Polen arbeitender Konstanzer) jeden Abend mit nur einmal Umsteigen nach Legnica nahe der polnischen Metropole Breslau/Wroclaw fahren. Heute müsste ich auf dieser Strecke mindestens viermal umsteigen und hätte zumeist keinerlei Komfort. Für Einzelreisende unangenehm, für Familien unmöglich! Also der Umstieg aufs Auto oder den billigen Horror-Direktbus. Dies ist keine unglückliche Ausnahme, sondern systematische Regel. Nur zwischen einigen Metropolen und zwischen den Flughäfen hat sich der FERNverkehr verbessert - aber zwischen den meisten Mittelstädten und Regionen verschlechtert.

Eine Möglichkeit, SCHNELL etwas zu ändern und damit auch einen praktische Ernsthaftigkeits-Beweis

erbringen, wäre die schnelle Einführung von zumindest täglichen Direktverbindungen: Von Konstanz durch den Schwarzwald nach Norddeutschland (gab es bis 2000 alle zwei Stunden), zwischen den Metropolen Dresden und Breslau (gab es früher drei Mal und heute kein einziges Mal mehr, obwohl die EU inzwischen große Teile der Strecke aufwendig modernisiert hat) und zwischen Berlin und Südwestfrankreich.



Und zwar Züge, die den wirklichen Bedürfnissen von Menschen entsprechen, die aufs Auto verzichten wollen: Nämlich Zuverlässigkeit und Aufenthaltsqualität statt Hochgeschwindigkeit, Platz für Fahrräder und größeres Gepäck statt andauernde Monitorberammung, Speisewagen (durchaus auf Catering-Basis) statt Mikrowellen-Food. Und bei politischem Willen und organisatorischer Hemdsärmeligkeit könnte sogar das Material schnell beschafft werden: Auf Abstellgleisen in Leipzig Ost und Hamm vergammeln Hunderte von betriebsfähigen Interregio- und IC-Waggons und Lokomotiven. Bei pragmatischer Zusammenstellung (ein moderner Niederflurwagen für Mobilitätseingeschränkte und ansonsten alte Abteil- und Großraumwagen - und schon wäre bei gutem Willen und Blick fürs Wesentliche ein schneller erster Schritt getan - anstelle des Wartens auf die hochtechnologische Perfektion im nächsten Jahrzehnt. Zupackende Lösungsorientiertheit ist das, was an PolitikerInnen beeindruckt - Beispiel Helmut Schmidt in der Flutkatastrophe 1962. Und was Politik-Verdruss erzeugt ist gedrechseltes Begründen für Nicht-Handeln und stattdessen symbolische Inszenierung.

# Was den Grünen, gerade in Baden-Württemberg, beim Weiterso droht

Bei der Landtagswahl 2021 ist es den Grünen noch gelungen, die lästige Konkurrenz der Klimaliste abzuschütteln. Weil die sich selbst zerlegt hat und auch keine überzeugende inhaltliche Alternative bot. Einmal ist aber nicht keinmal!

Ohne eine klimapolitisch-versöhnliche Beendigung des S21-Konflikt und mit einem CO2-Skandal- Bilgertunnel kann der Stuttgarter Konflikt neu ausbrechen und dann mit den Grünen auf der Anklagebank. Vor allem wenn diese Ungeheuerlichkeit von den Grünen auch nur geduldet wird: Die für 2025 geplante Abhängung ganz Süd-Baden-Württembergs vom Stuttgarter Hauptbahnhof (Reisende aus dem Süden und aus der Schweiz sollen im Vorort Vahingen aus den Fernzügen aussteigen, per S-Bahn zum HBF weiterfahren und bei Bedarf wieder in Züge umsteigen.) Das würde eine Groß-Verkehrswende von der Bahn aufs Auto bedeuten und nicht nur ökologisch motivierte Menschen vor den Kopf stoßen, sondern auch Millionen aus der Region südlich von Stuttgart.

Sollte das Klimathema auch 2023/24 noch virulent sein, wäre das eine Steilvorlage für eine Klimaliste zur Europawahl, bei der entschlossene Minderheiten besonders gute Chancen haben (keine 5%-Klausel, kein Partei-Bildungszwang). Und wenn diese Liste - bei großen Enttäuschungen auch sonst mit der Ampel - einen fulminanten Sieg erringen würde, könnte das zum Grünen Absturz führen - ein Jahr vor Bundestags- und Landtagswahl. - Darum auch an die reinen Machtzyniker in den Grünen gewandt (und erst recht an die echt bemühten wie den BA-WÜ-Verkehrsminister Winfried Herrmann, der viel Positives erreicht hat): Jetzt ist noch Zeit, die Weichen ernsthaft anders zu stellen!

- [E-Mail](#)
- [teilen](#)
- [teilen](#)
- [teilen](#)
- [teilen](#)

---

## Entdecke mehr von bruchstücke

Melde dich für ein Abonnement an, um die neuesten Beiträge per E-Mail zu erhalten.

Gib deine E-Mail-Adresse ein ...

Abonnieren