

Reiseplan bestellen und verteilen!

Sie können über den Attac Webshop weitere Exemplare dieses Reiseplans bestellen und selbst verteilen:

shop.attac.de

Preise inkl. Versand: 10 Stück = 4,75 € 25 Stück = 5,95 €
100 Stück = 15,75 € 1000 Stück = 76,30 €

Bitte beachten Sie: Dieser Reiseplan darf **nicht** in Zügen der Deutschen Bahn AG ausgelegt werden!

Befürworter und Befürworterinnen eines Bahnbörsengangs und/oder von Stuttgart 21, die einen solchen Reiseplan in einem Zug auffinden oder gar ein Subjekt, das ein solches Reisebegleiter-Pamphlet verteilt in flagranti erwischen, sollten umgehend Dr. Rüdiger Grube anrufen unter 030 - 297-61480 (bitte zu Dr. Grube durchstellen lassen!).

Unterstützen!

Wir benötigen dringend finanzielle Unterstützung, um weiterhin mobilisieren und Informationsmaterialien anbieten zu können.

Spenden per Überweisung:

Grüne Liga e.V., GLS Gemeinschaftsbank, BLZ 430 609 67,
Konto-Nr.: 802 567 69 00, Verwendungszweck: »Bahn für Alle«

Alle Einnahmen kommen der Kampagne Bahn für Alle zugute. Die Spenden sind steuerlich absetzbar.

Online spenden: www.bahn-fuer-alle.de/pages/aktionsspende.php

Kontakt zu Bahn für Alle:

www.bahn-fuer-alle.de, ✉ kontakt@bahn-fuer-alle.de

Buchtipps und Informationen zu Stuttgart 21

Bücher zu Stuttgart 21:

Wenn Sie sich weiter informieren möchten: Es gibt inzwischen eine Reihe von Büchern, die sich mit dem Thema befassen.

- Stuttgart 21 - oder: Wem gehört die Stadt (PapyRossa Verlag)
- Stuttgart 21 (Kiepenheuer & Witsch)
- Oben bleiben!!! (Verlag Kein & Aber)

Weitere Informationen im Internet:

www.kopfbahnhof-21.de

www.bei-abriss-aufstand.de

www.parkschuetzer.de

▼ 1835 • Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth

Erste öffentliche Eisenbahn in Deutschland. Schneller Bau des Eisenbahnnetzes mit überwiegend privaten Eisenbahnen.

Netzlänge 1873: 26.000 km. Den Eisenbahn-Gesellschaften wird das Gelände für Bahnhöfe und Strecken meist geschenkt oder preiswert überlassen, da es dem öffentlichen Schienenverkehr dienen soll.

▼ 1845/1846 • Erste Bahn Württembergs

Erster Stuttgarter Kopfbahnhof

Am 22. Oktober 1845 wird die erste württembergische Eisenbahnstrecke zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim eingeweiht.

Am 12. September 1846 wird der erste Stuttgarter Kopfbahnhof (in der Schlossstraße; der heutigen Bolzstraße) in Betrieb genommen. Bereits 1868 muss ein größerer Kopfbahnhof an der selben Stelle errichtet werden.

▼ 1907-1922 • Neuer Kopfbahnhof / Bonatz-Bau

Der wachsende Eisenbahnverkehr macht den Bau eines dritten Hauptbahnhofs erforderlich. Nach Debatten über einen Kopf- oder Durchgangsbahnhof fällt die Entscheidung zugunsten eines neuen Kopfbahnhofs am Standort des heutigen Arnulf-Klett-Platzes.

Den Architektenwettbewerb gewinnt 1911 das Büro von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer. Die Bauzeit des Bahnhofs dauert – bedingt durch den Weltkrieg – bis 1928. Paul Bonatz ist in der Bauzeit überwiegend vor Ort engagiert.

▼ 1938 • NS-Pläne für Bahnhofsverlegung

Adolf Hitler wird bei einem Stuttgart-Besuch das Modell zur autogerechten Umgestaltung der Stadt vorgelegt. Unter anderem soll der Hauptbahnhof in den Rosensteinpark verlegt werden, um Platz für Straßen zu schaffen.

▼ 1952 • Mercedes-Stern auf Bonatz-Turm

Nach dem Zweiten Weltkrieg beginnt der Umbau der Stadt Stuttgart zur Autostadt. Auf dem Bahnhofs-Turm wird der Mercedes-Stern montiert.

Vor dem Bahnhof wird in den 70er Jahren eine sechsspurige Autostraße gebaut. Der Bonatz-Bau verliert damit die Funktion als Eingangstor zur Stadt: Die Fahrgäste können fortan den Bahnhof nur noch durch das Tiefgeschoss, die Klett-Passage, erreichen.

▼ 1969 • Bisherige Höchstleistung des Kopfbahnhofs

Im Sommerfahrplan 1969 zählt der Stuttgarter Kopfbahnhof 809 Zuggbewegungen pro Werktag. Hinzu kommen einige Hundert Rangierfahrten wegen Lokwechsel.

Mit dem Bau des S-Bahn-Tunnels (1975) entfallen die Vorortzüge im Kopfbahnhof. Die Zuggbewegungen reduzieren sich drastisch (2010: 650 pro Tag). Deswegen hat der Bahnhof heute eine Kapazitätsreserve von 40 Prozent.

▼ 1993/1994 • Bahnreform und Bahnprivatisierung

Bundestag und Bundesrat beschließen mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD, FDP und Grünen die „Bahnreform“ als erste Stufe der Bahnprivatisierung. Dazu muss das Grundgesetz geändert werden. Aus staatlicher Bundesbahn und Reichsbahn wird die privatwirtschaftliche Deutsche Bahn AG.

Alter und neuer Bahnchef ist Heinz Dürr. Dürr war zuvor Daimler-Vorstand. Er ist und bleibt Eigentümer der Dürr AG, einem der weltweit größten Autozulieferer.

▼ 1993-1996 • Bahn & Immobilienspekulation

Das Eisenbahn-Neuordnungsgesetz sieht vor, dass alle nicht bahnotwendigen Bahngrundstücke – darunter ein Großteil des Stuttgarter Bahngeländes, das später zur Finanzierung von Stuttgart 21 eingesetzt wird - Bundeseigentum bleibt.

Nach heftigem Gerangel setzt die DB AG durch: auch nichtbahnotwendiges Gelände bleibt Eigentum der DB AG. Die Bahn setzt diese Immobilien seitdem für spekulative Grundstücksgeschäfte ein.

▼ 1994-1995 • Präsentation von Stuttgart 21

Das Projekt Stuttgart 21 wird im April 1994 erstmals öffentlich vorgestellt von Ministerpräsident Teufel, Bürgermeister Rommel, Bahnchef Dürr und Bundesverkehrsminister Wissmann, heute Chef-Lobbyist der Deutschen Automobilindustrie.

Im Januar 1995 wird die „S21-Machbarkeitsstudie“ der Bahn präsentiert. Im Dezember 1995 wird durch Bahn, Bund, Land und Stadt bereits der Rahmenvertrag zum Bau von S21 unterzeichnet und beschlossen.

▼ 1995 • Früher Widerstand

Im November 1995 gründet u.a. Gangolf Stocker die Initiative Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21. Die Gruppe sammelt 15.000 Unterschriften für einen Antrag zum S21-Bürgerentscheid.

▼ Juni 1996/97 • Bundesweite Bahnspekulationsprojekte

22 „21er-Projekte“ wie „Frankfurt 21“ und „München 21“ werden vorgestellt. Die meisten müssen später aufgegeben werden. Auch der Kopf- und Inselbahnhof Lindau soll aufgegeben und die Insel komplett von der Schienenanbindung getrennt werden. Bisher gibt es dort wie in Stuttgart einen erfolgreichen Widerstand.

▼ 2000 • Zweiter Daimler-Bahnchef aktiviert S21

Hartmut Mehdorn (Ex-Daimler- & Ex-Airbus-Manager) wird im Januar 2000 neuer Bahnchef. Im Juli 1999 hatte der Kurzzeit-Bahnchef Johannes Ludewig einen Planungsstopp verhängt: „S21 ist unwirtschaftlich“.

Mehdorn re-aktiviert unter der rot-grünen Regierung die S21-Pläne. Parallel verfolgt er das Ziel, die DB AG an die Börse zu bringen – und zwar als „integrierten Konzern“, mit allem Bahngelände.

▼ 2001-2007 • Heimliche S21-Kofinanzierungen

2001 schließt das Land BaWü mit DB Regio einen zehnjährigen Nahverkehrsvertrag. Dieser ist für die DB AG extrem vorteilhaft (u.a. bezahlt BaWü deutlich überhöhte Trassenpreise).

Im Dezember 2001 kauft die Stadt Stuttgart der Bahn für 459 Mio Euro Grundstücke am Stuttgarter Hauptbahnhof ab.

2007 überweist die Flughafen Stuttgart GmbH (Eigentum der Stadt Stuttgart und des Landes BaWü) an DB Netz 112 Mio Euro. Das Land BaWü beschließt im gleichen Jahr die Kofinanzierung für die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm in Höhe von 950 Mio Euro. Im Juli 2007 einigten sich Bahn, Bund, Land und Stadt über die Finanzierung für S21. Als Gegenleistung gab BaWü im Bundesrat den Widerstand gegen die Bahnprivatisierung auf.

▼ Nov./Dez. 2007 • Zweite Initiative Bürgerentscheid

Ein breites Bündnis sammelt 67.000 Unterschriften für einen S21-Bürgerentscheid. Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt mit 45 zu 15 Stimmen die Petition auf Zulassung eines Bürgerentscheids ab.

▼ Sommer 2008 • Bahnbörsengang platz

Der Börsengang der DB AG wird abgesagt, vordergründig wegen der Finanzkrise. Andere wichtige Gründe: Mit Bahn für Alle entwickelte sich zwischen 2005 und 2008 ein breites Bündnis gegen die Bahnprivatisierung; der SPD-Parteitag im Oktober 2007 kippte in der Frage der Bahnprivatisierung.

Doch CDU/CSU und SPD sichern sich ab: Im Mai 2008 beschließt der Bundestag, dass die neu gebildete DB Mobility Logistics AG (mit Nah-, Fern-, Güterverkehr, S-Bahnen und Logistik) jederzeit bis zu 24,9 Prozent privatisiert werden kann. Dieser Bundestagsbeschluss ist bis heute gültig.

▼ Sommer 2008 • BRH: S21 ist Bundesprojekt

Der Bundesrechnungshof (BRH) stellt in einer ausführlichen Stellungnahme fest: S21 ist ein Bundesprojekt und muss damit im Bundestag entschieden werden.

Die Bundesregierungen und die Mehrheiten im Bundestag ignorieren den BRH, weil anderenfalls S21 im Verkehrs- und Haushaltsausschuss auf seine Wirtschaftlichkeit überprüft werden müsste.

▼ April 2009 • 3. Bahnchef aus Daimler-Kaderschmiede

Rücktritt von Bahnchef Mehdorn wegen flächendeckender Bespitzelung von Bahnbeschäftigten und Journalisten. Nachfolger wird Rüdiger Grube. Er war 1990-92 Büroleiter Mehdorns bei Airbus und danach Top-Manager bei Daimler. Im Frühjahr 2009 war er Verwaltungsratsvorsitzender beim Rüstungshersteller und Flugzeugbauer EADS/Airbus (und vertrat dort den Großaktionär Daimler).

▼ Februar-Oktober 2010 • Baustart und Massenproteste

Am 2. Februar ist offizieller S21-Baustart. Im März präsentiert die DB AG ihre 2009er Bilanz mit einem Milliarden-Gewinn. Dabei konnte erstmals der Erlös aus dem S21-Geländeverkauf aktiviert werden (verzinst mit 650 Mio Euro).

Seit November 2009 gibt es „Montagdemos“ gegen S21 mit immer mehr Menschen. Im Herbst 2010 wuchsen die Demos auf bis 100.000 Menschen.

▼ Sommer 2010 • Sauna-ICE und Bonatzbau-Abriss

Fahrgäste kollabieren bei mehr als 50 Grad in ICE-Zügen, die Klimaanlage schalteten sich bei den hochsommerlichen Temperaturen automatisch ab.

Der Abriss des Nordflügel des Bonatz-Baus beginnt. Die Proteste werden sprunghaft massenhaft und heftig.

▼ September 2010 • S21 wird Bundespolitik

Als Folge der Massenproteste und der desaströsen Umfrage-Werte rückt die SPD von ihrer S21-Unterstützung teilweise ab.

Bundeskanzlerin Merkel erklärt, sie stehe voll hinter S21. Das „Plebiszit zu S21“ sei die Landtagwahl am 27. März 2011.

▼ 30. September 2010 • Polizeiaggression

Polizei-Einheiten aus mehreren Bundesländern greifen Schülerdemo und „Parkschützer“ im Schlossgarten brutal mit Wasserwerfern und Pfefferspray an. Mehr als 100 Demonstranten werden verletzt; der Rentner D. Wagner erblindet auf einem Auge.

In der Nacht zum 1. Oktober werden die ersten Bäume gefällt. 100.000 Menschen protestieren am Abend gegen das Bahnprojekt.

▼ 15. Oktober - 30. November 2010 • S21-„Schlichtung“

In acht Runden zu einzelnen Sachthemen können die S21-Gegner überzeugen. Der Faktencheck wird von bis zu 1,5 Millionen Zuschauern live an den Fernsehbildschirmen verfolgt.

▼ 30. November 2010 • „Schlichterspruch“

Geißler verkündet seinen „Schlichterspruch“ zugunsten von S21, was mit Nachbesserungen ein „S21 plus“ werden soll. Nach repräsentativen Umfragen gibt es in Baden-Württemberg einen deutlichen Stimmenzuwachs für die CDU und erstmals seit längerer Zeit eine Mehrheit im Bundesland (nicht in Stuttgart!) für S21.

▼ Dez. 2010 - März 2011 • Neue Massenmobilisierungen

An den Montags-Demos gegen S21 nehmen wieder Tausende teil. Zwei weitere Großdemonstrationen im Dezember 2010 und Januar 2011 bringen trotz der Kälte jeweils rund 50.000 Menschen auf die Beine. Die Rechnung, mit dem Schlichterspruch zugunsten von S21 die Bewegung zu stoppen oder zu spalten, scheint nicht aufzugehen. Weitere Großdemonstrationen folgen am 19.2. und am 19.3. 2011.

▼ Winter 2010/11 • Winterchaos und S-Bahn-Misere

Während die Bahn die Arbeiten an S21 wieder aufnimmt, dokumentiert sie gleichzeitig ihre grundsätzlich falsche Ausrichtung: In den letzten Wochen des Jahres 2010 und Anfang 2011 erlebt die Bahn ihr zweites Winterchaos: Dutzende Züge fallen aus; tausende Züge fahren mit zehntausenden Stunden Verspätungen.

Die S-Bahn in Berlin, ein Tochterunternehmen der DB AG, erlebt 2011 das dritte Jahr der Dauerkrise. Im Dezember 2010 muss sie einen Notfahrplan vom Notfahrplan einführen, auf einigen Strecken verkehren keine Züge mehr. Massive Sparmaßnahmen hatten zu einem erheblichen Wartungsrückstau geführt.

**Bündnis
Bahn für Alle**

Ihr Reiseplan Your Travel Guide

Höchste Eisenbahn - Stoppt Stuttgart 21-Wahn

Gültig ab Februar 2011 / Valid from February 2011

DB Tipp: Fordern Sie von Ihrem Verkehrsminister eine bessere Bahn in öffentlicher Hand. Postkarte unter www.bahn-fuer-alle.de



Bahnprivatisierung und Stuttgart 21

Das Bündnis Bahn für Alle (BfA) entstand 2005. Es argumentiert und mobilisiert gegen die geplante Privatisierung der Bahn in Deutschland. BfA wendet sich gegen alle Formen einer Bahnprivatisierung – sei es ein Börsengang als „integrierter Konzern“ (wie bis 2008 verfolgt), sei es die Privatisierung des Bahnbetriebs bei Beibehaltung des staatlichen Eigentums an der Infrastruktur. Stattdessen treten wir ein für eine bessere Bahn in öffentlichem Eigentum - auch mit dezentralen Formen dieses öffentlichen Eigentums - und für eine Flächenbahn mit Integriertem Taktfahrplan. Als Vorbild sehen wir die Schweiz und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Wir verstehen das Projekt Stuttgart 21 (S21) auf drei Ebenen als Teil des Projekts Bahnprivatisierung:

- Erstens soll der Stuttgarter Bahnhof unter der Erde verschwinden. Fahrgäste werden als Kellerkinder gesehen. Oberirdisch gibt es noch mehr Autoverkehr.
- Zweitens entsteht für gut zehn Jahre eine Großbaustelle im Stadtzentrum und am Ende mit dem Kellerbahnhof ein Nadelöhr. S21 ist ein Bahnverkehrsverhinderungsprojekt.
- Drittens zielt die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm (NBS) auf Höchstgeschwindigkeit von A nach B. Entscheidend ist jedoch die Netzgeschwindigkeit. S21 und NBS binden 10 bis 15 Milliarden Euro mit keinem Nutzen (und teilweise Schaden) für die Schiene. Damit werden sinnvolle Bahnprojekte nicht realisiert und ein Integraler Taktfahrplan verhindert.

2008 konnte die Bahnprivatisierung gestoppt werden. Das Ziel der schwarz-gelben Bundesregierung ist nach wie vor eine Privatisierung des Bahnbetriebs (der DB Mobility Logistics AG) – „sobald die Marktlage es zulässt“. Das Engagement gegen Stuttgart 21 ist zugleich eines gegen die Bahnprivatisierung.

Das Bündnis Bahn für Alle wird getragen von:

Globalisierungskritisches Netzwerk Attac • Autofrei Leben • Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland • Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V. • Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) • Bahn von Unten in der EVG • Gemeinut in BürgerInnenhand • Grüne Jugend • Grüne Liga - Netzwerk ökolog. Bewegungen • Industriegewerkschaft Metal • Arbeitsgemeinschaft der Jungsozialistinnen und Jungsozialisten in der SPD • Gewerkschaft Nahrung Genuß Gaststätten • Naturfreunde Deutschlands • Robin Wood e.V. - Gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt • Linksjugend Solid • Arbeitskreis Verkehr und Umwelt Umkehr e.V. • Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg • Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. Bahn für Alle wird unterstützt vom Betriebsrat der S-Bahn Berlin.



Argumente gegen Stuttgart 21



Mitte der 1990er Jahre sollten S21 und die Neubaustrecke nach Ulm 9 Mrd. kosten. Ende 2010 sind es auch 9 Mrd. Damals DM, heute Euro – einfach umgerubelt. Und das vor Baubeginn.



1994 bis Ende 2010 wurden 10.000 km des Schienennetzes stillgelegt. Streckenstilllegungen sind die Kehrseite der Konzentration auf Hochgeschwindigkeit. Ein Integraler Taktfahrplan hingegen würde Umsteigezeiten minimieren und damit das Netz als Ganzes stärken. Der Kopfbahnhof in Stuttgart mit seinen 16 Gleisen eignet sich optimal als Knoten für einen solchen Fahrplan.



Fahren auf Verschleiß: 1995 dauerte die Fahrt Stuttgart–München 121 Minuten, 2010 sind es 144 Minuten. Jetzt soll sie durch die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm beschleunigt werden – anstelle einer Sanierung und Optimierung der bestehenden Strecke.



Wenn man die aktuelle Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm nur um 3-4 Minuten (auf 50 Minuten) reduzieren würde, wäre Ulm ein optimaler Stunden-Taktknoten. Man benötigt keine Neubaustrecke. Die bisher geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke kann wegen der extremen Steigung von herkömmlichen Güterzügen gar nicht und nur von speziellen Fernverkehrszügen befahren werden. Damit ist die Neubaustrecke extrem unwirtschaftlich und fördert den LKW-Verkehr.



1993 wurde der Stuttgarter Kopfbahnhof bei einem Vergleich, den das Wochenmagazin „Focus“ durchführte, als der „übersichtlichste Großstadtbahnhof“ gerühmt. Der Kellerbahnhof S21 wird aufgrund von acht statt 16 Gleisen, bei engen Bahnsteigen und niedriger Hallenhöhe (3,75 m) extrem unübersichtlich und kundenfeindlich.



Der gegenwärtige Stuttgarter Kopfbahnhof hat freie Kapazitäten von rund 40 Prozent (1969 gab es 40 Prozent mehr Zugbewegungen als heute). S21 dagegen wird - so das Umweltbundesamt – ein „Nadelöhr“.



**Bündnis
Bahn für Alle**

Impressum: Fotos: Barbara Straube, Text: Winfried Wolf, Layout: Bernhard Knierim.

Stuttgart 21 – Ein Projekt und sieben Lügen

Seit mehr als 15 Jahren sind die Gegnerinnen und Gegner von Stuttgart 21 (S21) aktiv, um die Argumente gegen S21 einer breiten Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen. Inzwischen – nicht zuletzt mit der Schlichtung – gelingt dies zunehmend. Das Projekt fußt auf sieben Lügen:

Lüge 1: „Der Kopfbahnhof ist ein Hindernis für effizienten Schienenverkehr“. Tatsächlich bietet ein Kopfbahnhof wichtige Vorteile wie ebenerdige Verbindungen; die Stadt wird nicht durchschnitten. Der Stuttgarter Kopfbahnhof verfügt nachgewiesenermaßen über 40 Prozent freie Kapazitäten; er ist mit 16 Gleisen deutlich leistungsfähiger als der achtgleisige Untergrundbahnhof.

Lüge 2: „Stuttgart 21 ist ein grünes Projekt“. Tatsächlich soll mit S21 ein großer Teil des bisherigen Gleisvorfelds zugebaut werden – u. a. mit einem großen Einkaufszentrum. „Grün“ an S21 ist allein die Hoffnung auf private Gewinne. Dabei verliert Stuttgart seit Jahrzehnten Einwohner. Es gibt einen großen Bestand von nicht genutzten Büroflächen und viele Geschäftspleiten. Vor allem behindert jede weitere Bebauung im Talkessel die Luftzirkulation und trägt dazu bei, das Stadtklima im Sommer weiter anzuheizen.

Lüge 3: „Die Risiken beim Bau von S21 sind beherrschbar“. Tatsächlich ist der Untergrund in Stuttgart (u.a. Gipskeuper) kaum berechenbar. Bei einem Projekt wie S21 mit 60 km Tunnelröhren sind Gefahren wie Kraterbildung, unkontrollierbare Quellvorgänge und Wassereintrüche außerordentlich groß. Die wertvollen Mineralwasservorkommen Stuttgarts sind gefährdet. Die Standsicherheit der Gebäude und des neuen Untergrundbahnhofs ist gefährdet. Das „Grundwassermanagement“ für den Tunnelbau war ursächlich für den Einsturz des Kölner Stadtarchivs 2009. Am Beginn der S21-Bauarbeiten steht erneut ein solches „Grundwassermanagement“. Verantwortliche Baufirma ist dieselbe, die in Köln so kompetent engagiert war.



Lüge 4: „Von S21 und NBS profitieren die Fahrgäste“. In der Schlichtung konnte belegt werden, dass der Fahrplan für S21 in den Stoßzeiten zwischen 7 und 8 Uhr morgens nicht einmal die aktuelle Zahl der Züge des jetzigen Kopfbahnhofs möglich macht. S21 bietet nicht die erforderlichen zusätzlichen Kapazitäten. Die NBS hat Steigungen von 31 Promille, was deutlich steiler ist als die bisherige Strecke (Geislinger Steige; max. 21 Promille). Damit können nur wenige Fernverkehrszüge und keine herkömmlichen Güterzüge verkehren. S21 verhindert die Realisierung eines Integralen Taktfahrplans.



Lüge 5: „S21 und NBS rechnen sich.“ Schon vor Baubeginn haben sich die offiziellen Kosten verdoppelt, Gutachter rechnen mit bis zu 18 Milliarden Euro. Alles spricht dafür, dass die Steuerzahlenden am Ende viele Milliarden Euro nachschießen müssen.

Lüge 6: „Es gibt keine Alternative zu S21“. Die S21-Gegner haben überzeugende Alternativen vorgelegt. Die wichtigste Alternative ist, das Bestehende – und seit Jahrzehnten funktionierende - zu erhalten und zu optimieren.

Lüge 7: „Es wurde alles demokratisch beschlossen.“ Bahnchef Dürr erklärte 1994 stolz, mit S21 sei ihm „ein Überraschungscoup gelungen“. Tatsächlich war das Projekt im Dezember 1995, nur eineinhalb Jahre nach der ersten Vorstellung, in ein Vertragswerk gegossen, das Bahn, Bund, Land und Stadt weitgehend zum Bau von S21 verpflichtete. Zwei Initiativen für einen Bürgerentscheid – 1995 und 2007 – erhielten breite Unterstützung; sie wurden jedoch im Gemeinderat und vor Gericht abgewiesen – unter Verweis auf die Rahmenvereinbarung von Ende 1995. Seit langem gibt es in der Stuttgarter Bevölkerung eine deutliche Mehrheit gegen S21. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke können gestoppt werden, wenn das politisch gewollt wird. Im Fall des Verzichts auf S21 würden Kosten zwischen Bahn, Bund, Land und Stadt schlicht von einer öffentlichen Hand zur anderen verschoben. Aus verkehrspolitischen, finanziellen und ökologischen Gründen müssen die beiden Projekte gestoppt und die frei werdenden Gelder in sinnvolle Projekte zum Ausbau der Schiene investiert werden.

Bahnverkauf – Da steht man in der Pampa

Argentinien: Bahn wegprivatisiert

1991 begann in Argentinien die Bahnprivatisierung. Sie wurde von der Weltbank massiv unterstützt. Im Ergebnis wurden 85.000 Arbeitsplätze zerstört und fast das gesamte Netz – das den gewaltigen Umfang von 25.000 Meilen hatte – stillgelegt. Bahnzerstörungen nach diesem Vorbild gab es in der Folge in Mexiko, Brasilien, Neuseeland und vielen afrikanischen Staaten.



Bahnstrecken in Argentinien: links vor der Privatisierung 1989, rechts heute nach dem Verkauf der ehemals staatlichen argentinischen Eisenbahnliesen

Börsenbahn kostet Menschenleben

Britische Bahnprivatisierung

England nach der Privatisierung: Züge sind ständig verspätet. Es fehlt ein einheitliches Fahrkartensystem. Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt und manchmal falsch. Die Tickets werden immer teurer. Und immer wieder kommt es zu tragischen Unfällen mit Toten und Verletzten. Die britische Aufsichtsbehörde entzog dem Betreiber Connex/Veolia – hierzulande wichtigster Wettbewerber der DB AG – auf einigen Strecken die Lizenz wegen massiver Qualitätsmängel. Vor allem war die Bahnprivatisierung ein gewaltiger Immobiliendeal: Strecken und Bahnhöfe wurden 1996 in ‚Railtrack‘ zusammengefasst. Die privaten Eigner investierten nicht und kassierten in 6 Jahren 10 Milliarden Pfund Gewinne mit Immobiliendeals und Trassengeldern. 2001 ging Railtrack pleite und wurde wieder verstaatlicht.



Unfall ist kein Zufall: Das Unglück von Hordorf

Am 29. Januar 2011 kam es zu einem Zugunglück bei Hordorf in Sachsen-Anhalt, 10 Menschen starben in einem Nahverkehrszug. Ursache: Die Bahn verzögert seit mehr als einem Jahrzehnt die flächendeckende Ausrüstung mit einer Sicherheitstechnik (PZB), die es seit einigen Jahrzehnten gibt und deren Einsatz im gesamten Netz nur rund 30 Millionen Euro kosten würde. Laut „Spiegel“ (7/2011) ist die „Fixierung auf den Börsengang“ der Grund, dass die Bahn die PZB-Nachrüstung immer wieder hinausschob und vom Bundesverkehrsministerium fordert, dass die Kosten vom Bund getragen werden. Die Bahn gab allein 2010 hundertmal mehr für den Aufkauf von Unternehmen im Ausland aus, als eine flächendeckende Ausstattung des gesamten Schienennetzes mit PZB kosten würde. Allein der Aufkauf von Arriva in Großbritannien im Sommer 2010 kostete 2,8 Milliarden Euro. Es gab in jüngerer Zeit mehrere Fast- und tatsächliche Unfälle wegen fehlender PZB-Technik – so am 21.7.2008 bei Heerlen unweit Aachen, an 27.9.2001 in Enzisweiler (Allgäu) und am 18.2.1999 in Immenstadt (ebenfalls Allgäu). Auch das Unglück in Brühl (b. Bonn) vom 5.2.2000 (9 Tote) wäre bei Einsatz von PZB-Technik verhindert worden.

Grüezi mitanand

Vorbild Schweiz: Öffentliches Eigentum und Halbstundentakt

Eine moderne Bahn in öffentlichem Eigentum kann pünktlich, sicher, bürgernah und überall unterwegs sein – zu einem vernünftigen Preis. Und im Halbstunden-Takt. In der Schweiz gehören die Bahnen dem Bund und den Kantonen. Damit haben die Eidgenossen die volle Kontrolle über ihre Bahn. Das zahlt sich aus. In der Schweiz fährt ein Mensch im Jahr zweieinhalb Mal so viel Kilometer mit der Bahn wie hierzulande. Dabei ist Deutschland neun Mal größer als die Schweiz. Die Bahnen kommen mit dem niedrigsten öffentlichen Zuschuss in ganz Europa aus – und das bei weit ungünstigeren Bedingungen: Trotz enormer Höhenunterschiede und weit höherer Minusgrade im Winter gilt in der Schweiz noch das Sprichwort „Pünktlich wie die Eisenbahn“. Seit 2004 sind alle größeren Städte im Halbstundentakt miteinander verbunden. Statt Topgeschwindigkeit gilt der Integrale Taktfahrplan.

