

Rede zur Tunnelbohrmaschinenaktion in Mannheim

17. August 2013

Liebe Freundinnen und Freunde eines guten öffentlichen Verkehrs, liebe Gegnerinnen und Gegner des Tunnelbahnhofs in Stuttgart.

Vielleicht werden wir gefragt, ob diese Aktion heute hier in Mannheim gegen den Bau von S 21 eine Verzweiflungstat ist.

Wir setzen dem entgegen: der Widerstand gegen S 21 wird noch Erfolg haben!

Das wurde in den letzten Tagen und Wochen nochmals sehr deutlich. Der eigentliche Bau von Stuttgart 21 hat ja noch gar nicht wirklich begonnen.

Das Projekt ist auch heute – 17 Jahre nach der ersten Machbarkeitsstudie und sechs Jahre nach der Planfeststellung – noch nicht durchgehend planfestgestellt. Bei strategisch entscheidenden Streckenabschnitten des Projekts tauchen regelmäßig neue ungelöste technische Probleme auf. Darüber wird in keiner Zeitung berichtet. Über die bekannten enormen Risiken brauche ich hier nicht zu reden.

Die Kosten für das gesamte Projekt Stuttgart 21 werden weiter explodieren und sich bald der 10-Milliarden-Euro-Marke annähern. Dies wurde von den Gegnern von S 21 schon lange treffend prognostiziert.

Vor der Landtagswahl 2011 und vor der Volksabstimmung im November 2011 haben viele politisch Aktive in Mannheim intensiv gegen S21 geworben. Ich bin Betriebsratsvorsitzender bei einem großen Unternehmen der Bahnindustrie. Wir Betriebsräte der Bahnindustrie haben uns im Branchenausschuss der IG Metall zusammengeschlossen.

Seit vielen Jahren haben wir uns eindeutig gegen dieses unsinnige Projekt S 21 ausgesprochen.

Was sind unsere Gründe:

1. S 21 verhindert andere dringend notwendige Ausbauprojekte des Schienenverkehrs
2. Der Kellerbahnhof ist ein Rückbau von Bahnverkehr und kein Ausbau.

Seit 1994 seitdem die Bahn als eigenwirtschaftliches Unternehmen geführt wird, schaltet und waltet der Bahnvorstand wie er will. Jegliche demokratische Kontrolle ist ausgesetzt oder wird nicht wahrgenommen obwohl die Bahn zu 100 % im Besitz der öffentlichen Hand ist.

Wie hat sich die Bahn in den letzten 20 Jahren entwickelt?

- Seit 1994 wurde die Betriebslänge des Schienennetzes in Deutschland um 17% verkürzt.
- Die gesamte Gleislänge wurde noch stärker verkürzt Ausweichstellen oder Überholgleise wurden demontiert.
- Mehr als die Hälfte, nämlich 57 % aller Weichen und Kreuzungen wurden ersatzlos herausgerissen.
- Die Anzahl der Bahnhöfe wurde um 36 % verringert,
- Über 70 % der Gleisanschlüsse zu Firmen wurden entfernt.

Die Bahn zieht sich mehr und mehr aus der Fläche zurück. Heute befördert die Bahn weniger Fahrgäste im Fernverkehr als 1994 und das, trotz Milliarden von Investitionen in Neubaustrecken.

Die DB hat kein Konzept für einen deutschlandweiten Fernverkehr. Es gibt nur ein Ziel: Kohle machen!

An diesem Prinzip scheitert auch die Einführung eines integrierten Taktverkehrs. Die DB betreibt eine angebotsorientierte Bereitstellung von Zügen ausschließlich nach eigenen betriebswirtschaftlichen Interessen.

Das gesamte Schienennetz ist inzwischen weniger leistungsfähig. Das bringt Verspätungen unter denen die Bahnfahrer heute alltäglich leiden, weil es weniger Ausweichstellen gibt, bzw. Nahverkehrszüge oder Güterzüge dem ICE Vorrang gewähren müssen, aber auch der ICE hinter Güterzügen her zuggeln muss.

Bei der Fahrplangestaltung fehlt bereits die Möglichkeit ausreichend Puffer einzubauen.

Die Folge sind nicht nur die bereits erwähnten Verspätungen, sondern auch eine **Verlängerung der Fahrzeiten.**

Großprojekte wie S 21 verschlingen die Finanzmittel für einen Erhalt oder Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche. Alle weiteren Kostensteigerungen von S21 werden nicht von der Bahn getragen werden, sondern von den öffentlichen Kassen.

Stuttgart 21 gefährdet den Erhalt und Ausbau des Schienenverkehrs in der gesamten Republik. Das betrifft den Personenverkehr und den Güterverkehr.

Wie sieht es im Rhein-Neckarraum aus?

- Der Mannheimer Hauptbahnhof muss dringend modernisiert werden. Die Neugestaltung des Gleisfelds und der Bau neuer Bahnsteige werden auf die lange Bank geschoben. Weil das Geld fehlt! Der geplante Bahnsteig F kann deswegen nur als verkürzter Bahnsteig gebaut werden und der Bahnsteig 10 muss gekürzt werden.
Der Ausbau des Umsteige – Knotenpunkts Mannheim – Hauptbahnhof findet nicht statt.
- Die Ausbaustufe 2 der S-Bahn im Rhein-Neckar Raum soll eine Verbesserung der Verbindung Mannheim-Heidelberg, Heidelberg-Bruchsal und nach Hessen bringen.
Es heißt zwar, für die 2. Ausbaustufe der S-Bahn sollen die Ausschreibungen jetzt erfolgen und der Betrieb soll in 2017 aufgenommen werden. Allerdings ist lediglich vorgesehen, überwiegend den bestehenden Regionalverkehr in S-Bahnverkehr umzuwidmen. Ein mehr an Verkehr ist von der Landesregierung nicht vorgesehen und warum? Weil das Geld fehlt.
Aber selbst für diesen reduzierten Ausbau des S-Bahnverkehrs gibt es keinen gesicherten Finanzplan. Unter Ausbau des S-Bahnverkehrs verstehen wir etwas anderes. Wir wollen ein Mehr an Verkehr, mehr Strecken, mehr Fahrzeuge, mehr Haltepunkte, dichtere Takte.
Jetzt ist es so, dass zusätzliche Bahnsteige von den Gemeinden finanziert werden müssten, ohne gesicherte Gegenfinanzierung. Die Stadt Mannheim plant überhaupt keine zusätzlichen Bahnsteige für die S-Bahn. Eine bessere Verknüpfung zwischen dem lokalen Verkehr – der Straßenbahn und dem S-Bahnverkehr wird absehbar nicht umgesetzt werden. Auch hierzu fehlt das Geld.
- Der dringend notwendige Ausbau des Bahnknoten Friedrichsfeld wird nicht vorangetrieben und ein Abschluss ist nicht in Sicht. Notwendig wäre der Bau einer kreuzungsfreien Schienenführung um ein Mehr an Verkehr möglich zu machen. Das gilt für den Personen- und Güterverkehr.

- Für die dringend notwendige Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim insbesondere für den Güterverkehr gibt es keine technische Planung, geschweige denn einen Finanzplan. Selbst der für den Güterverkehr notwendige Ausbau der Rheintalbahn und anderer Zubringerstrecken in Richtung Alpen wird zeitlich hinausgeschoben wegen fehlender Finanzen, obwohl bereits teilweise internationale Verträge abgeschlossen wurden, oder Finanzierungshilfen aus der Schweiz angeboten wurden. Ein Ausbau der Bestandsstrecke der Riedbahn würde ausreichen den Taktverkehr an den Knoten Frankfurt Hbf. und Mannheim Hbf sicherzustellen. Auch dafür gibt es keine aktuelle Planung oder bestehende Planungen wurden nicht weiterverfolgt.
- In Rheinland-Pfalz wird der Regionalverkehr ausgebaut auch mit Regional-Expresslinien. Aber all diese Linien werden an der rheinland-pfälzischen Landesgrenze enden oder spätestens in Mannheim. Der Rheinland-Pfalz takt wird nicht in Baden-Württemberg fortgeführt. Es fehlt am Geld und an einer gemeinsamen Planung über die Landesgrenzen hinweg. Das ist auch eine Folge der Bahnreform von 1994. Die Regionalisierung des Verkehrs fördert die Kleinstaaterei.

Natürlich sind nicht nur Bahnprojekte in Baden-Württemberg betroffen von dem Moloch S 21.

S 21 frißt die Finanzen für den zwingend notwendigen Ausbau des Schienenverkehrs in der gesamten Republik.

Der SPD Verkehrsmnister von NRW forderte einen nationalen Bahngipfel zu S 21, weil S 21 zunehmend „zu einem Faß ohne Boden wird, das auch internationale Schienenprojekte in NRW mit in die Tiefe reiße“.

Doch die SPD ist im Bann der Schmiedel/Schmidt Connection verfangen. In diesem Bann verfangen sind auch der OB von Mannheim und hochrangige Funktionäre und der MDB aus der Mannheimer SPD.

Kommt man mit denen in die Diskussion über S 21 und redet über Fakten, dann endet das Gespräch regelmäßig sehr rasch, weil der SPD – Vertreter sich entschuldigen muss, so tief im Thema nicht drin zu stecken, sie versuchen sich damit rauszureden keine Zeit zu haben, sich mit diesem

Thema so intensiv zu befassen. Trotzdem bleiben sie bei ihrer Nibelungentreue zu Schmiedel und Schmidt.

Wie weit deren Kenntnis reicht konnten wir selbst feststellen. Nils Schmidt hat uns Betriebsräte in einem Antwortschreiben noch wissen lassen, dass S 21 mehr Verkehr ermögliche als der Kopfbahnhof. Auf unsere Antwort darauf folgte Stillschweigen.

Vergleichbar dazu ist das Verhalten der Vertreter der Eisenbahngewerkschaft EVG

Wir IG Metall Betriebsräte schrieben im Februar an alle Vertreter der EVG im Aufsichtsrat der DBAG einen Brief wegen der Entscheidung den selbst festgelegten Deckel von 4,5 Mrd. auf 6,8 Mrd. zu erhöhen.

Wir wiesen darauf hin welche Probleme der Kellerbahnhof auch für die Beschäftigten der Bahn insbesondere für die Fahrzeugführer bringen wird. Die Herren Aufsichtsräte, die wir eigentlich als unsere Kollegen betrachten müssten, nahmen die Briefe, die mit dem IG Metall Emblem versehen waren, überhaupt nicht zur Kenntnis. Sie stopften unseren Brief wie alle andern in den Müll. Soviel zum Thema demokratisches Verständnis bei der Landes SPD und der Eisenbahner Gewerkschaft, soviel zu sachkundigen Entscheidungen.

Bei der Volksabstimmung hat die Mannheimer Bevölkerung mehrheitlich gegen eine weitere Beteiligung des Landes an der Finanzierung von S 21 gestimmt. Das waren 57,2 %. Die Wahlbeteiligung war mit 33,3% nicht besonders hoch. Das drückt aber auch aus, dass im Wesentlichen eben diejenigen die einen Bezug zum Bahnverkehr haben zur Wahl gingen. Für die Nichtbahnfahrer ging es nur um einen Bahnhof in einer fremden Stadt.

Mir ist bewusst, dass

Die Volksabstimmung hat keineswegs die Demokratiedefizite bei der Planung von Stuttgart 21 geheilt.

Spätestens nach dem Offenbarungseid, dass die vom Bahnchef selbst erklärte Bruchstelle von 4,5 Mrd. Euro erreicht ist, wurde klar, dass die Bevölkerung mit Lügen und Falschdarstellungen über die Leistungsfähigkeit von S 21 und die Ausstiegskosten vorgeführt wurde. Spätestens dann hätte die Grüne/SPD Regierung ihre Möglichkeiten nutzen müssen das Projekt zu beenden. Stattdessen versteckt sich Kretschmann und sein Verkehrsminister immer noch hinter diesem Volkentscheid.

Deshalb fordern wir: Stoppt dieses unsinnige Projekte bevor eine riesige Bauruine zurückbleibt.

Als Gewerkschafter möchte ich die Situation der Beschäftigten kurz darstellen:

Die Beschäftigten der Bahnen und der Bahnindustrie leiden unter dem extremen Konkurrenzdruck und Gewinnstreben der Unternehmen. Das betrifft die Menschen bei der DBAG, bei Privaten Anbietern und die Beschäftigten der Bahnindustrie. Privatbahnen haben oft schlechtere Tarifverträge. Bei der DB AG hat sich die Zahl der Beschäftigten im Schienenbereich seit der Bahnreform 1994 halbiert. Im Vergleich dazu hat sich der Umsatz verdoppelt. Das erklärt nur annäherungsweise, wie die Arbeitsbelastung gestiegen ist. Eine bahninterne Umfrage brachte folglich auch das Ergebnis, dass nicht einmal die Hälfte der Beschäftigten motiviert zur Arbeit geht.

Die Personalpolitik der DBAG wie sie jetzt öffentlich bekannt wurde nach dem Beinaheunfall in Mainz, kenne ich aus der Bahnindustrie. Die Personalplanung orientiert sich nur an einer Reduzierung von Kosten mit andern Worten, sie orientiert sich an möglicher Profitoptimierung. Die DBAG hat sich zum Ziel gesetzt aus der Netzsparte jährlich über 20 % Rendite zu erzielen.

Wir brauchen aber eine Bahn, die sich am Gemeinwohl orientiert. Wir brauchen eine Verbesserung des Services sowohl bezüglich der Technik als auch gegenüber den Fahrgästen. Jetzt werden wieder die Rufe nach einer Privatisierung der Bahn laut, mit einer Trennung von Netz und Betrieb. Eine Ausrichtung der Bahn am geforderten Gemeinwohl wird dadurch nicht erreicht. Das ist nur durch demokratische Kontrolle möglich.

Der Schienenverkehr ist das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel. Angesichts der drohenden Klimakatastrohe bietet er eine nachhaltige Perspektive.

Einen besseren Schienenverkehr erreichen wir nur mit „Oben-Bleiben“. Kein Stuttgart 21 und Ausbau der Bahn in der Fläche Oben bleiben.