

Klaus Gietinger (Bürgerbahn statt Börsenbahn):
Unten durch - Unter die Erde kommen wir noch früh genug''
Künkelnhalle Schorndorf, Mittwoch, 28. März 2011

Gedächtnisprotokoll von Ernst Delle

Einführung durch Andreas Kleber, Schorndorf

Der Titel des Vortrages bezieht sich auf ein belauschtes Gespräch von zwei älteren Damen, die vor einigen Jahren, als die Pläne für den unterirdischen Durchgangsbahnhof in Frankfurt bekannt wurden, dies so kommentierten: "Wir brauchen keinen unterirdischen Bahnhof. Unter die Erde kommen wir noch früh genug".

Zur Neubaustrecke Stuttgart - Ulm (NBS)

Die bisherigen Schnellbahnstrecken der DB wurden alle wesentlich teurer wie veranschlagt:

Würzburg - Hannover, von 2,2 auf 6 Mrd. Euro

Frankfurt - Köln, von 2,0 auf 6,02 Mrd. Euro

München - Nürnberg, von 1,2 auf 8 Mrd. Euro. Das ist eine Steigerung von 667%

Daraus folgend, die Kosten pro gebautem Kilometer Schiene

Würzburg - Hannover: 18 Mio Euro

Frankfurt - Köln: 35 Mio Euro

München - Nürnberg: 45 Mio Euro

Nürnberg - Erfurt (noch im Bau): ca. 50 Mio Euro

Wendlingen - Ulm: 48,3 Mio Euro pro km. So die Zahlen der DB. Viereggs und Rößlers gehen von Kosten von 166 Mio Euro/km aus.

Das ergibt Kosten von 483 Euro pro cm!

S21 und NBS

1994 sprach die Bahn noch von Gesamtkosten von 1,0 + 2,45 Mrd. = 3,45 Mrd Euro für beide Projekte. Inzwischen rechnet das Umweltbundesamt (UBA) mit 5 + 6,0 = 11 Mrd. Euro.

Nach Schätzungen von Bodack sind es 12 Mrd., Viereggs und Rößlers gehen von 18,7 bis 19 Mrd. Euro aus.

Fahrzeiten

1995 fuhr der IC von Stuttgart nach München in 2.01 Stunden.

2011 fährt der ICE von Stuttgart nach München in 2.24 Stunden, also 23 Minuten länger.

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm soll gegenüber heute eine Zeitersparnis von insg. 26 Minuten bringen, das heißt, der Zug wäre damit um 3 Minuten schneller wie 1995.

Rechnen wir mit den Zahlen des UBA, dann kostet somit jede Minute Fahrzeitverkürzung mind. 2 Mrd. Euro!! Warum ist der Zug von Stgt. nach München heute langsamer? Weil die DB aus Kostengründen systematisch die Bahninfrastruktur zerstört hat, z.B. notwendige Weichen rausgerissen, den Unterhalt der Strecken vernachlässigt. Deshalb gibt es immer mehr Langsamfahrstrecken im Streckennetz.

Dazu muss man wissen, dass **nur 5% aller Transportbewegungen der Eisenbahn auf den Fernverkehr entfallen. 95% sind Nah- und Regionalverkehr.**

Der Nah- und Regionalverkehr wird aber systematisch ausgedünnt, die Bahn setzt auf ihre Rennstrecken mit 300 km Spitzengeschwindigkeit. Die NBS sind aber so teuer, dass sie nie im Leben wirtschaftlich betrieben werden können.

Entscheidend beim Bahnfahren ist aber nicht die Höchstgeschwindigkeit, sondern die sog. **Netzgeschwindigkeit**. Das heißt, wie schnell komme ich insg. von Punkt A nach Punkt B. Die Netzgeschwindigkeit in der Schweiz ist wesentlich höher wie in der BRD, obwohl dort fast keine Hochgeschwindigkeitszüge fahren.

Güterverkehr

Auf der Strecke Würzburg-Hannover hat die Bahn vor dem Bau täglich 120 zusätzliche Güterzüge versprochen. Tatsächlich fahren aber nur 60. Ähnlich sieht es auf den anderen Strecken aus.

In den letzten Jahrzehnten wurden von insg. 9.000 Güterzuganschlüssen bei Firmen insg. 6.000 abgebaut.

Schienenetz

1920 gab es in Deutschland noch 70.000 km Schienenetz, 2010 waren es nur noch 33.000 km. Seit der Bahnreform 1993 wurden in Deutschland 6.000 km Schiene abgebaut.

Seit 1999 wurden, insbesondere durch die Abschaffung der IR - Interregio-Züge insg. 110 deutsche Groß- und Mittelstädte vom Fernverkehr abgehängt.

Die Elektromobilität der Zukunft ist die Bahn, keine Elektroautos!

Seit der Bahnreform wurden immer Auto- und Flugzeugmanager zu Bahnchefs ernannt, die keinerlei Interesse am Ausbau der Bahn hatten. Die Bahn ist heute - obwohl sie juristisch immer noch ein Staatsbetrieb ist - ein eigener Staat im Staate, der von der Politik nicht mehr kontrolliert wird. Mehdorn hat in seiner Amtszeit alleine 170 MitarbeiterInnen für die Lobbyarbeit eingestellt.

Im EBA war für die Planungen von Stuttgart 21 eine einzige Frau zuständig.

Das Auto

Globale Verteilung von Motorfahrzeugen

25 Länder (Westeuropa, USA, Japan, Australien) besitzen 65% aller Autos

170 Länder teilen sich den Rest. Das beginnt sich allerdings dramatisch zu verändern.

Weltweit gibt es jährlich 1,3 Millionen Tote im Straßenverkehr, und 40 Millionen Verletzte.

Seit Erfindung des Auto wurden ca. 45 Millionen Menschen getötet, 1,5 Mrd. wurden verletzt. Das ist organisierter Massenmord.

Diese Zahlen sollten immer mitgedacht werden, wenn der VW-Konzern vom besten Verkaufsjahr seiner Geschichte spricht, mit 8 Millionen verkauften Autos, davon über 2 Mio alleine in China. Die Motorisierung nimmt zu, der Schienenverkehr nimmt ab. Je weniger Schienen wir haben, desto mehr Verkehrstote gibt es.

Zurückgelegte Wege pro Person

Die Mobilitätsforschung hat nachgewiesen, dass die AutofahrerInnen 1950 durchschnittlich 3,5 Wege pro Tag zurücklegten und 75 Minuten unterwegs waren.

In 2008 wurden 3,6 Wege zurückgelegt, bei durchschnittlich 76 Minuten.

Dabei haben aber die zurückgelegten Kilometer und die gefahrene Geschwindigkeit erheblich zugenommen.