

Kommentar

Die Bürgerinitiativen sind von den Regierungsstellen und dem Bahnsektor zunehmend enttäuscht. Mit allgemeinen Hoffnungen und Versprechungen (Veranstaltungen, Gespräche, Schriftwechsel etc.) wird getröstet, verzögert, oft genau das Gegenteil entschieden (Schall 03, der Staatssekretär von Dobrindt stellt in einer Bahn-Lobbyisten-Tagung den GroKo-Vertrag wegen leiserer Bremen in Frage, die Verkehrsminister-Konferenz der Länder lehnt den GroKo-Vertrag insoweit ebenfalls ab etc.) und alles bleibt auf der Strecke.

Die Bahn hat eine ungewöhnlich starke Lobby, die die Politik unterwandert hat und beeinflusst.

Hauptargument, dem sich die Politiker kritiklos angeschlossen haben, ist die Mär, dass die Bahn umweltfreundlich und aus Klimaschutzgründen notwendig sei. Es dürfe Verkehr nicht von der Bahn auf die Straße verlagert werden, sondern der Straßen-Güterverkehr müsse sich auf die Bahn verlagern.

Kritiklos wird ignoriert, dass die Bahn-Infrastruktur absolut marode ist. Eine Unzahl von Eisenbahnbrücken ist nicht mehr sicher und muss dringend saniert werden. Das Schienennetz ist marode. Die Menschen werden durch zunehmenden Lärm (zunehmender Verkehr) weiter krank, die Gebäude werden durch Erschütterungen beschädigt und entwertet, der Flugstaub ist eben auch nicht umweltfreundlich.

In den Bürgerinitiativen wächst nach den Erfahrungen die Erkenntnis, dass die bisherige Vorstellung, man könne im Konsens mit Politik und Bahnsektor eine Lärminderung erzielen, irrig ist. Die Initiativen tauschen sich über eine neue Strategie aus. Denn es zeigt sich auch hier: Wer den Sumpf trocken legen will, darf die Frösche nicht fragen. Wer die Frösche entscheiden und ungehindert wirken lässt, wird den Sumpf niemals trocken legen.

Die Bürgerinitiativen sind inzwischen gut vernetzt und tauschen sich kontinuierlich aus. Wir bringen hier den Auszug aus dem Kommentar einer Initiative, mit dem wir uns identifizieren:

„Die Bahnlobby wird zwar nimmer müde, mit vielen Worten zu behaupten, dass sie eigentlich ja auch für die Minderung des Bahnlärms ist - tatsächlich tut sich aber alles, um dieses Ziel zu hintertreiben und zu sabotieren.

Hauptinstrument der Bahnlobby ist die Behauptung, dass die Bahn umweltfreundlich wäre, dass eine Ausweitung der Bahnverkehrs aus Klimaschutzgründen angeblich notwendig wäre und daher alles unterlassen werden müsse, was eine Rückwanderung von Güterverkehren von der Schiene auf die Straße zur Folge haben könne. Die von ALLEN politischen Parteien gezogene Schlußfolgerung daraus ist, dass Bahn und Bahnindustrie mit keinerlei (Umwelt)kosten belastet werden dürfen, m.a.W. Lärmschutz darf nichts kosten und wenn er was kostet, dann ist kein Geld dafür da und er wird nicht realisiert.

Und so geht es Jahr für Jahr seit 40 Jahren so und es wird ewig so weitergehen, solange diese angeblich zwingenden Kausalketten nicht durchbrochen werden. Dies ist die eigentliche Aufgabe und Herausforderung, vor der die Antibahnlärmbewegung steht, denn es bedeutet auch eine Abkehr von bisherigen Glaubenssätzen.

1. Die Bahn ist nicht umweltfreundlich ! Wer Orte durch hohe Mauern trennt, wer Menschen zwingt, sich in ihren 4 Wänden einzusperren und den Kontakt zum Nachbarn zu verringern, wer Menschen vertreibt und Siedlungen veröden läßt, wer ständig mehr Lärm- und Suizidopfer produziert, wer Immobilien entwertet, kurzum, wer lärmbedingte Schäden in Milliardenhöhe pro Jahr produziert (d.h. die Schäden sind

höher als die "Gewinne" der DB AG!), der ist nicht umweltfreundlich, sondern der zerstört Orte, Siedlungen, Menschen und damit auch die Umwelt

2. Die Bahn ist nicht unersetzlich ! Ein Verkehrssystem, das nicht mal 10% der Personenbeförderung und nicht mal 20% der Gütertransportleistung erbringt, ist nicht das Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Wenn die Bahn unersetzlich wäre, wäre die Volkswirtschaft bei den vergangenen Streiks längst kollabiert.

3. Die Bahn ist nicht mehr bezahlbar ! Ein Verkehrssystem, das nicht mal die eigenen Wegekosten erwirtschaftet, sondern jedes Jahr 4 Mrd. Steuermittel, die u.a. von den Autofahrern gezahlt werden, braucht, um überhaupt sein Streckennetz unterhalten zu können, kann sich auch eine starke deutsche Volkswirtschaft nicht auf Dauer leisten. Die "Sumpfbüthe", die die Eisenbahn in Deutschland - im übrigen im Gegensatz zu vielen anderen EU-Staaten - erlebt, ist nur eine Folge der massiven staatlichen Subventionen. Diese Gelder wären wesentlich sinnvoller in eine umweltfreundliche Umgestaltung des Straßenverkehrs investiert, z.B. in eine Elektrifizierung.

4. Die Bahn ist nicht sicher ! Ein Verkehrssystem, das Millionen Tonnen Gefahrgüter nur wenige Meter neben vielen deutschen Häusern vorbeitransportiert, ohne dass Vorsorge für die Bekämpfung von Unfällen getroffen wurde (falls das überhaupt möglich ist) , ist nicht mehr verantwortbar. Ein Verkehrssystem, das radioaktive Gefahrgüter auf maroden Schienen, mit einem inhärent unsicheren Signalsystem und mit Fahrzeugen, die ein inhärent unsicheres Bremssystem aufweisen, transportiert, ist auf dem Stand des vorletzten Jahrhunderts, aber nicht sicher.

5. Die Bahn hat keine Zukunft ! Ein Verkehrssystem, das die Betroffenen mit immer mehr staatlichen Repressionen (aktuelles Beispiel ist die unsägliche Schall03-201x) unterdrückt und ihrer Grundrechte beraubt, darf in einer freiheitlichen demokratischen Grundordnung keine Zukunft haben. Ein Verkehrssystem, dessen Lobby alle Verwaltungs- und Regierungsstrukturen unterwandert hat, um dieses Repressionssystem zu perpetuieren und ständig weitere Subventionen in das Eisenbahnsystem fließen zu lassen, steht im Widerspruch zu einer demokratischen Grund- und Werteordnung."

Weiter heißt es, dass das „Eisenbahn-Credo“ nicht weiter „unreflektiert weiter nachgebetet werden kann“, sondern alle Beteiligten einmal inne halten müssen, „die Realität betrachten, die von einer kindlichen Eisenbahnromantik meilenweit entfernt ist“, und aus fiskalischen und demokratischen Gründen die gebotenen politischen Schlussfolgerungen zu ziehen sind.

Ein solches Nachdenken wird auch den Anti-Bahn-Lärm-Initiativen nahegelegt, „denn sonst sind wir auch in 20 Jahren keinen Schritt weiter als heute“.