

Wohin fährt die Deutsche Bahn?

Kategorie: Meinungen

Veröffentlicht: Dienstag, 07. Dezember 2021 00:09



07.12.2021: Die Bahn spielt eine zentrale Rolle im Konzept einer umweltverträglichen Verkehrswende. Doch die neue Bundesregierung widmet der Bahn nicht mal eine Seite im Koalitionsvertrag. Die Bahn ist "am Ende", es ist zu viel zerstört worden und es wird weiterhin viel zerstört, schreibt *Arno Luik* in der Berliner Zeitung. "Eine andere Bahn ist möglich", meint **Sabine Leidig** und entwirft eine Utopie für eine DB*B (Deutsche Bürger*innen Bahn): wie könnte es im Jahr 2035 sein, wenn linke Verkehrswendepolitik Wirklichkeit würde.

Die Bahn spielt eine zentrale Rolle im Konzept einer umweltverträglichen Verkehrswende. Doch die neue Bundesregierung widmet der Bahn nicht mal eine Seite im Koalitionsvertrag. Neben einer zusammenhangslosen Aneinanderreihung all jener nicht eingehaltenen Versprechungen, die auch die Bundesregierungen vor ihr machten - "Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln", "das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden", ... – heißt es dann auch gleich einschränkend: "Sofern haushälterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken."

Das Schienennetz, die DB Station und Service sollen in eine neue Unternehmenseinheit zusammengelegt werden, die sogenannte "Infrastruktursparte", die sich "zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern" befindet und "gemeinwohlorientiert" arbeiten soll. Und weiter im Koalitionsvertrag: "Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt." Diese so harmlos erscheinende Konstruktion könnte (so war es in Großbritannien) das Einfallstor für private Investoren und für die weitere Privatisierung und Zersplitterung des Fern-, Regional- und Güterverkehr werden.

Die FDP will eine Privatisierung der Deutschen Bahn, und da die Grünen zugunsten der FDP auf das Verkehrsministerium verzichtet haben, wird die Politik des künftigen Verkehrsministers auf dieses Ziel ausgerichtet sein. Dabei leiden Kund*innen und Beschäftigte der Deutschen Bahn noch heute unter den vielen Stilllegungen, Kürzungen und Servicewüsten, die Folge der letzten versuchten Bahnprivatisierung sind. Die dringend nötige Verkehrswende weg vom individuellen Autofahren wird in den kommenden vier Jahren mit dieser Koalition und diesem Verkehrsminister nicht kommen.

Ehrlicherweise kommt das Wort »Verkehrswende« im Koalitionsvertrag nicht ein einziges Mal

Wohin fährt die Deutsche Bahn?

Kategorie: Meinungen

Veröffentlicht: Dienstag, 07. Dezember 2021 00:09

vor.

Die Deutsche Bahn ist "am Ende"

Die Versprechungen der Koalition seien "ohne Bezug zur Realität", denn die Lage bei der Bahn sei "hoffnungslos", schreibt **Arno Luik** in der Berliner Zeitung. [\[1\]](#) "Der Bahn, die in den vergangenen Jahrzehnten so konsequent wie unverantwortlich demontiert worden ist, fehlt es heute an allem: an Gleisen, an Land für Gleise, an Lokomotiven, an Zügen, an Personal. Vor allem aber an Know-how.

Wie hoffnungslos die Lage ist, zeigt sich an ein paar Zahlen: Um auf den Standard der Schweiz zu kommen, was das Minimum für den so oft bejubelten Hochtechnologiestandort Deutschland wäre, müssten die Aufwendungen für die Bahn je Einwohner auf das Niveau der Schweiz angehoben – also etwa verdreifacht werden; müsste das Schienennetz augenblicklich um 25.000 Kilometer erweitert werden – ein Ding der Unmöglichkeit. Es ist zu viel zerstört worden, wird weiterhin viel zerstört. Wo früher Gleise und Rangierbahnhöfe waren, stehen heute Einkaufszentren, Büro- und Wohngebäude. Oder gar nichts."

Luik kritisiert, dass die Bahn Abermilliarden in "gigantische, unökonomische, aber vor allem unökologische Großprojekte versenkt", "die dem Bahnverkehr sehr wenig bringen, dem Klima jedoch sehr schaden". Mit einem Schuldenberg von fast 35 Milliarden Euro sei die Deutsche Bahn "am Ende".

Doch es ginge auch anders, meint Arno Luik: "Man könnte – wäre es nicht ein Fortschritt? – auf diese Prestigebauten verzichten und stattdessen Regionalstrecken ausbauen, Industrieanschlüsse für den Güterverkehr installieren und reaktivieren, die erfolgreichste Zugart der Bahn wieder einführen: den Interregio; man müsste Bahnhöfe vor allem auf dem Land attraktiv gestalten – allein für Stuttgart 21 und die dazugehörige Neubautunnelstrecke nach Ulm ließen sich 1500 kundenfreundliche Bahnhöfe à 10 Millionen Euro bauen.

Ja, es könnte gut werden, mit dieser Bahn. Vernünftig. Ökonomisch. Ökologisch. Wenn man es denn will. Wollen würde."

Eine andere Bahn ist möglich



Mit dieser Perspektive befasst sich auch **Sabine Leidig**. Sie entwirft eine Utopie für eine DB*B (Deutsche Bürger*innen Bahn): wie könnte es im Jahr 2035 sein, wenn linke Verkehrswendepolitik Wirklichkeit würde.

Wohin fährt die Deutsche Bahn?

Kategorie: Meinungen

Veröffentlicht: Dienstag, 07. Dezember 2021 00:09

Heute können wir sagen: seit 10 Jahre läuft unsere Bahn wirklich auf dem richtigen Gleis. In der gesamten Republik sind wir auch ohne Auto mobil. Wer hätte das 2021 gedacht? Dass es in 15 Jahren in jeder Kleinstadt, in jedem Dorf möglich sein würde, einfach in Bus oder Bahn zu steigen, und wie schnell das zur Gewohnheit wird? Vom Bahnhof können wir jede halbe Stunde in den Zug umsteigen – in den entlegensten Orten wenigstens jede Stunde. Endlich fährt die DBB im Takt mit allen Öffis – das kannten wir damals nur aus der Schweiz!

Den Halbstundentakt für Öffis gibt es in den Orten ab 200 Einwohnenden, in den Ballungsräumen natürlich dichter. Dort sind auch viele neue Tram-Linien errichtet worden – oft auf Grasbetten, wo zuvor Fahrbahnen entsiegelt wurden. Es hat sich bewährt, den Menschen autofrei-Prämien anzubieten: So wurde der Platz für Trams geschaffen, aber auch für viel mehr Fuß- und Radwege, für Spielplätze, mehr Bäume, mehr Bänke – und: mehr Ruhe.

Noch während der Ampel-Regierung Anfang der 20er war es turbulent geworden in der Republik – auch in der Verkehrspolitik. Das Netzwerk „FutureMob“ verband die Aktivist*innen von Wald-statt-Asphalt und Sand-im-Getriebe mit NGOs, Bürgerinitiativen und Gewerkschaften. FutureMob entfaltete enorme politische Kraft. Keines der großen Fernstraßen-Neubauprojekte konnte gegen diesen Widerstand durchgesetzt werden. De facto war der umstrittene Bundesverkehrswegeplan da schon vom Tisch, das Bundesmobilitätsgesetz fand seine Anfänge. Zehn Milliarden Euro Investitionsmittel waren in den zügigen Ausbau der überlasteten Bahnverkehrsknoten geschoben worden.

Mobilität und Versorgung für alle, aber mit halb so viel Verkehr: Mit diesem Ziel ist die erste radikal demokratische Klimaregierung 2025 angetreten. Wesentliche Säule der sozial-ökologischen Wende wurde ein erneuertes Eisenbahnsystem, das Auto- Flug- und Lkw-Verkehr substanziell ersetzte. Diese entschlossen Verkehrswende war nur durch den Druck aus der Bevölkerung möglich geworden.

Als erstes wurden die über 100 regionalen Bahnstrecken reaktiviert, die längst warteten. 4.000 Kilometer! Der Unterschied machte sich schnell bemerkbar: viele Pendler*innen kommen staufrei zur Arbeit und viel mehr Züge kommen pünktlich an.

Auch die Struktur der Deutschen Bahn AG war ein Streitthema gewesen, als Bündnis90/Die Grünen und FDP die Trennung von Netz und Betrieb mit mehr Wettbewerb auf der Schiene wollten. Doch das Bündnis „Bahn-für-alle“, Jusos, Linke und die Eisenbahn Verkehrs Gewerkschaft (EVG) konnten breit gegen diese Pläne mobilisieren. Netz und Betrieb der DB-AG blieben schließlich zusammen in der Hand des Bundes. Dies konnte gelingen, weil sich in dieser Zeit auch gesamtgesellschaftlich die Erkenntnis durchsetzte, dass für sozialökologischen Umbau wesentliche Bereiche der Wirtschaft besser öffentlich sind. Denn wenn Wohnblocks, Krankenhäuser oder Buslinien erst mal im Korsett privatwirtschaftlicher Gewinnmaximierung stecken, steht das Gemeinwohl hinten an.

Allerdings steckte die Deutsche Bahn 2021 auch in einem solchen Korsett, das es aufzubrechen galt. Als Zwitter aus Privat- und Staatsunternehmen war die DB-Aktiengesellschaft kein Erfolgsmodell; die Aufteilung des Konzerns in hunderte teils konkurrierende Gesellschaften war dysfunktional und die Ausrichtung an betriebswirtschaftlichem Bilanzgewinn insgesamt schädlich. Deshalb wurde das zweitgrößte Unternehmen der Republik neu ausgerichtet: Wie die öffentliche Wasserwirtschaft arbeitet die Deutsche Bahn inzwischen gemeinwohlorientiert entlang politischer Zielvorgaben, die

Wohin fährt die Deutsche Bahn?

Kategorie: Meinungen

Veröffentlicht: Dienstag, 07. Dezember 2021 00:09

klimagerechte Verkehrsverhältnisse ermöglichen sollen. Unternehmensbereiche wurden wieder zusammengeführt, Konzernteile im Ausland abgegeben, verkauft oder in kooperative Strukturen überführt. Heute ist die Deutsche Bahn eine Anstalt öffentlichen Rechts mit demokratischer Kontrolle und gesellschaftlicher Steuerung.

Die Schritte dazu waren in einem Format entwickelt worden, das die praktische Kompetenz und Erfahrung der Bahn-Beschäftigten in den Mittelpunkt stellte. Auch die „Allianz pro Schiene“ spielte dabei eine wichtige Rolle. Ein Bahnrat, der zur Hälfte mit Vertreter*innen von Fahrgästen, Beschäftigten, Umweltverbänden, Landesbahnen, Güterverkehrsunternehmen und Verkehrsexpert*innen und zur anderen Hälfte mit repräsentativ ausgewählten Bürger*innen besetzt ist, hat Mitsprache- und Kontrollrechte über wesentliche Unternehmensentscheidungen und kann eigene Initiativen einbringen.

Alle Bundesländer sind dem Beispiel von Thüringen und Baden-Württemberg gefolgt und haben landeseigene Bahnunternehmen gegründet, die unter dem Dach unserer Deutschen Bürger*innen Bahnen (DBB) zusammen arbeiten – flächendeckend, in den Ballungszentren gestärkt mit Bahn-Tram-Linien und bestens vernetzt mit dem Öffentlichen Personen Nahverkehr.

Auch auf Europäischer Ebene hat das Prinzip der Kooperation gewonnen. Die unproduktive Konkurrenz um Marktanteile auf der Schiene ist schon fast vergessen. Seit 2030 sind die »United Railways of Europe« am Start und bieten ein wirklich europäisches Bahnnetz von Tages- und Nachtzügen, das innereuropäische Flüge weitgehend ersetzt. Vor allem der „Luna-Liner“ erfreut sich nachts großer Beliebtheit.

Die Allianz von „Stay grounded“ mit der Internationalen Transportgewerkschaft ITF setzte die volle Besteuerung von Flugbenzin und ordentliche Arbeitsverhältnisse durch. Dies und der Wegfall öffentlicher Zuschüsse war das Ende der Billigfliegerei auf Kosten von Klima und von Arbeiter*innen. Das hat sicher dazu beigetragen, dass sich immer mehr Bürger*innen in „Bahn for Future“-Gruppen engagierten und den Ausbau der Bahn so beschleunigten.

Sicher, es war dann ein hartes Stück Arbeit, die widersinnigen Milliardensubventionen für Dieseltreibstoff, Dienstwagen und den motorisierten Individualverkehr abzuschaffen; so konnte aber Auf- und Ausbau der Bahn mit 50 Milliarden Euro jährlich finanziert werden. Und es war auch nicht einfach, Planer*innen und Ingenieur*innen, die zuvor mit neuen Autobahnen beschäftigt waren, für ihre neuen Aufgabenbereiche zu qualifizieren. Für sie und für die vielen Beschäftigten aus der Automobilindustrie hat das Fair-Wandel-Programm gegriffen: Ihnen wurden gute berufliche Alternativen geboten. Gestützt vom Recht auf bezahlte Weiterbildung, auf selbst gewählte Arbeitszeitverkürzung, auf Initiativ- und Veto-Rechte der Betriebsräte und Gewerkschaften, ist der größte Transformationsprozess im Verkehrssektor auch für die Arbeitnehmer*innen erfolgreich verlaufen.

Anders wäre es kaum möglich gewesen, die vielen zusätzlichen Hände, Hirne und Herzen zu gewinnen, die heute im Bahnsektor arbeiten. „Am beschde bei der Bahn un net beim Daimler“ wurde zum geflügelten Wort im Schwabenland, während in Niedersachsen „was fürs Volk wagen“ kursierte. Allein für die Infrastruktur und den Fahrbetrieb gibt es heute 400.000 Stellen – eine Verdoppelung zu 2020. Dazu kommen viele in den Forschungs- und Entwicklungsbereichen, beim Fahrzeugbau und natürlich im ÖPNV. Ein Gewinn für die Menschen und für die Volkswirtschaft, denn der Umbau zahlt sich auch in den öffentlichen

Wohin fährt die Deutsche Bahn?

Kategorie: Meinungen

Veröffentlicht: Dienstag, 07. Dezember 2021 00:09

Haushalten aus.

Und obwohl Preise gesenkt wurden, sprudeln die Ticketeinnahmen, weil die Zahl der Fahrgäste so emporgeschneit ist. Außerdem haben die Bahnräte die super teuren Hochgeschwindigkeits- und Tunnel-Projekte beerdigt, weil das gute Angebot in der Fläche viel gewichtiger ist, und um Ressourcen zu sparen. Ein Paradebeispiel ist der gelungene „Umstieg21“ in Stuttgart.

Auch der Cargo-Bereich bringt erhebliche Einnahmen. Seit der Güterverkehr zum Schutz von Menschen und Umwelt re-reguliert werden konnte, wird insgesamt deutlich weniger transportiert, und davon schon 60 Prozent per Bahn – mit steigender Tendenz. Die Lkw-Flotte von DB-Schenker ist mittlerweile auf ein Viertel abgebaut, die Beschäftigten sind in Rente oder auf geeigneten Stellen bei der DBB. Wir haben technologische Erneuerungen aufgeholt, es wurden Gleisanschlüsse gelegt und neue City-Logistik-Konzepte umgesetzt. Derzeit werden neue Hauptstrecken von Nord nach Süd und von Ost nach West verlegt „Güterzüge auf die Autobahn“ heißt das Programm.

Das alles wäre nie möglich gewesen ohne „Bahn for Future“, das aus dem groß angelegten Begleitprogramm für gute Bürger*innenbeteiligung hervorgegangen ist. Ein großer Schwerpunkt ist die „Kommunisierung“: In unzähligen Städten und Gemeinden gibt es Initiativen von „Bahn for Future“. Oft sind Bahnhöfe in ein lebendiges, barrierefreies Zentrum verwandelt worden. Hier treffen sich die Menschen im Bahn-Café, das immer über das beste WLAN im Ort verfügt, hier holen ihre Pakete ab, hier können sie sich das Lastenrad leihen, das E-Auto oder ihren Roller, hier haben sich Co-Working-Spaces gegründet, Reparaturwerkstätten, Restaurants und kleine Läden.

Auch Projekte für nachhaltiges nachbarschaftliches Wohnen sind aufgeblüht. Viele der ehemaligen Eisenbahnerwohnungen kamen nach dem Erfolg der Kampagne „Deutsche Wohnen & co enteignen“ in die Obhut von Kommunen oder Genossenschaften. Gerade in kleinen Gemeinden in den östlichen Bundesländern wurden Menschen durch Bahn for Future ermutigt: In Sachsen-Anhalt, wo zwischen den Jahren 2000 und 2020 insgesamt 336 Bahnhöfe stillgelegt worden waren, gibt es heute einen regelrechten Wettbewerb um die beste sozial-ökologische DBB-Idee. Vom Praxisnetzwerk für sparsamen Umgang mit Strom und Rohstoffen bis zur Berufsbegleitung für geflüchtete Menschen oder Volxküche mit Mittagstisch für das ganze Dorf. Toll auch die Bahn-Bussi-Kombis, die auf Wunsch fahrplanmäßig Zeitungen, Brötchen oder Medizin aus den Oberzentren in die Dörfer bringen und nicht nur Menschen, sondern auch Möbelstücke im Gepäckteil transportieren können.

Und es sind ganz neue Projekte im Aufbau rund um die Themen konstruktive Kommunikation, globale Rohstoff-Kooperation oder Suffizienz-Konzepte. Die wurden von den demokratischen Bahnräten initiiert und sollen die DBB zu einer Zugmaschine für die weitere solidarische Demokratisierung machen.

Ganz ehrlich: Ich war vor 15 Jahren im Zweifel, ob der Autoverkehr wirklich halbiert wird. Und ich hätte nicht gedacht, dass die Öffis so beliebt sind oder dass die Bahn zu einer Zugmaschine für sozialökologische Demokratisierung wird – sogar mit globaler Perspektive. Neuerdings sind Projekte für faire Rohstoff-Kooperation im Aufbau und das ist bestimmt noch nicht das Ende der Reise. Bitte einsteigen!

Wohin fährt die Deutsche Bahn?

Kategorie: Meinungen

Veröffentlicht: Dienstag, 07. Dezember 2021 00:09

Personen

Arno Luik war Chefredakteur der taz, Vizechef der Münchner Abendzeitung und langjähriger Autor der Zeitschrift Stern. 2019 erschien sein Bestseller "Schaden in der Oberleitung – Das geplante Desaster der Deutschen Bahn" (Verlag Westend).

Sabine Leidig ist bewegungslinke Verkehrspolitikerin. Als Bundestagsabgeordnete der Partei DIE LINKE von 2009 bis 2021, als Vorstandsmitglied der marxistischen linken, zuvor Geschäftsführerin von Attac und hauptberufliche Gewerkschafterin publiziert sie zur sozialökologischen Verkehrswende, zu Globalisierungskritik und radikaler Realpolitik. Sabine Leidig: "Dass ich nach drei Legislaturperioden nicht mehr für ein Bundestagsmandat kandidierte, hat auch inhaltliche Gründe. Die Musik für eine sozial-ökologische Verkehrswende spielt nicht im Bundestag."



Im Sommer erschien ihr neues Buch:

Linksverkehr. Projekte und Geschichten, Beton und Bewegung
oekom-Verlag München 2021. Softcover, 240 Seiten, 20 Euro.

Zur Buchbesprechung, einer Leseprobe und zur Bestellmöglichkeit [hier](#)

Anmerkungen

[1] Arno Luik, Berliner Zeitung, 1.12.2021: "Warum die Lage bei der Deutschen Bahn hoffnungslos ist"

<https://www.berliner-zeitung.de/open-source/warum-die-lage-bei-der-deutschen-bahn-hoffnungslos-ist-li.197349>