

Rede von **Dr. Bernhard Knierim**, „Bahn für Alle“, auf der 580. Montagsdemo am 20.9.2021

Wohin fährt die Bahn nach der Wahl?

Liebe Freundinnen und Freunde einer besseren Bahn!

Heute in sechs Tagen ist es so weit: Wir wählen einen neuen Bundestag. Was dabei herauskommt, wissen wir noch nicht. Es zeichnet sich aber schon ab, dass es nicht ganz einfach sein wird, aus dem Ergebnis eine funktionierende Regierungskoalition zu zimmern. Ich will heute aber vor allem darauf schauen, wie es mit der Bahn und überhaupt der Verkehrspolitik weitergeht. Der Verkehr ist eine riesige Baustelle, spielt aber im Wahlkampf leider nur eine untergeordnete Rolle.

Dass eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene absolut überfällig ist, soweit sind sich zumindest alle demokratischen Parteien einig. Wir brauchen im Sinne des Klimaschutzes, aber auch im Sinne einer selbstbestimmten Mobilität für alle Menschen – unabhängig von Alter oder körperlichen Einschränkungen – eine echte Mobilitätswende: das heißt weniger Autoverkehr, weniger Lkw-Verkehr, weniger Flugverkehr und dafür mehr öffentlicher Verkehr, mehr Fahrrad- und mehr Fußverkehr. Und die Bahn muss das Rückgrat einer solchen zukünftigen Mobilität sein!

16 Jahre Merkel und drei CSU-Verkehrsminister haben leider nichts in diese Richtung bewegt – übrigens genauso wenig wie 10 Jahre grün geführte Landesregierungen in Baden-Württemberg. Denn das Auto bleibt eine heilige Kuh – zumal hier in der Auto-Hauptstadt Stuttgart. Und auch dem Flugverkehr will man auf keinen Fall weh tun, obwohl er bekanntlich die mit Abstand klimaschädlichste Art des Reisens ist.

Aber sind nicht viele Milliarden in das Schienennetz investiert worden? Ja, aber nicht immer in sinnvoller Weise! Trotz der Investitionen ist das Bahnnetz über die Zeit älter und störungsanfälliger geworden. Es ist viel zu wenig in die bestehenden Strecken investiert worden – weshalb die Infrastruktur an vielen Orten genauso verrottet aussieht wie hier um den Stuttgarter Hauptbahnhof. Stattdessen sind viele Milliarden Euro in Hochgeschwindigkeitsstrecken mit teilweise sehr fragwürdigem Nutzen geflossen. Hätte man statt der Neubaustrecke Halle/Leipzig – Nürnberg die bestehende Strecke weiter östlich – die sogenannte Sachsen-Franken-Magistrale – ausgebaut, wäre man heute auf diesem direkteren Weg fast genauso schnell zwischen Berlin und München unterwegs. Der Ausbau hätte aber nur einen Bruchteil der 10 Milliarden Euro gekostet, die in die Neubaustrecke quer durch den Thüringer Wald geflossen sind. Gleichzeitig hätte man die vielen übrigen Milliarden in den Ausbau der Flächenbahn investieren können. Die gleiche Rechnung kann man für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm aufmachen: Auch hier wäre ein Ausbau der Bestandsstrecke sehr viel effizienter gewesen und hätte zu unwesentlich längeren Fahrzeiten geführt. Von der Fahrzeiterparnis im Minuten-Maßstab durch die Stuttgart-21-Tunnels will ich hier gar nicht anfangen!

Abgesehen davon haben die Hochgeschwindigkeitsstrecken mit den vielen Tunnels und Brücken und den dafür notwendigen tausenden Tonnen Beton und Stahl eine – im wahrsten Sinne des Wortes – unterirdische Klimawirkung. Nicht jede Investition in die Schiene ist automatisch klimafreundlich, sondern wir müssen immer genau hinschauen, was wirklich sinnvoll ist für einen besseren Schienenverkehr. Tiefbahnhöfe anstelle von funktionierenden Bahnhöfen gehören definitiv nicht dazu!

Zu kurz gekommen ist dagegen immer wieder der Ausbau in der Fläche, der aber so viel mehr bringen würde: Reaktivierungen von Regionalstrecken, auf denen jeden Tag viel mehr Menschen unterwegs sind als auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken! Der Bau neuer Oberleitungen zur Abschaffung des Diesels auf der Schiene! Die Modernisierung des Netzes und der Ausbau von Knoten, wo wirklich

Engpässe bestehen. All das würde sehr viel mehr für den Bahnverkehr bringen als alleine die teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Die Folgen dieser Politik: Die Bahn ist leider ein Nischenprodukt geblieben – mit gut 8 Prozent im Personenverkehr und knapp 19 Prozent im Güterverkehr, während weiter fast der ganze restliche Verkehr über die Straßen und Autobahnen rollt. Und in den letzten Jahren – bis zur Corona-Krise – hat auch der hoch subventionierte Flugverkehr den Personenverkehr auf der Schiene fast eingeholt.

2016 wurde ein neuer Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Er ist der Wegweiser für die Verkehrsinvestitionen des nächsten Jahrzehnts. Das wäre die Chance gewesen, der Verkehrspolitik eine grundsätzlich neue Ausrichtung zu geben – die leider verpasst worden ist: Noch immer wird deutlich mehr in den Neu- und Ausbau von Straßen und Autobahnen investiert als in das über Jahrzehnte zusammengekürzte Schienennetz. Für über 130 Milliarden Euro werden weiter Autobahnen und Fernstraßen ausgebaut. Und während im Zuge der Klimakrise überdeutlich ist, dass der motorisierte Individualverkehr nicht das Verkehrssystem der Zukunft sein kann, werden weiter – wie in Hessen für den umkämpften Neubau der A49 – intakte Wälder für den Bau von Autobahnen abgeholzt!

Keine Spur von einem Umsteuern auch bei den umweltschädlichen Subventionen: Noch immer lässt sich unser Land das Dieselsteuerprivileg 7,4 Milliarden Euro jährlich kosten, das Dienstwagenprivileg 3,1 Milliarden, die Kerosinsteuerbefreiung 7,1 Milliarden und die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge 4,8 Milliarden. All dies hält den besonders klimaschädlichen Verkehr, der eigentlich massiv schrumpfen müsste, weiterhin billig. Immerhin ist die Mehrwertsteuer auf Bahn-Fernverkehrstickets ebenfalls reduziert worden, gleichzeitig gibt es aber am laufenden Band neue Milliarden für die Automobilindustrie, wie die Abwrackprämie oder die Elektroauto-Kaufprämie. Der direkte Draht der Automobilindustrie ins Kanzleramt ist legendär. Nicht umsonst gibt es Großspenden der Autoindustrie an fast alle großen Parteien, und immer wieder gibt es die direkten Seitenwechsel wie den des CDU-Politikers Eckart von Klaeden zum Daimler-Cheflobbyisten. Dies erklärt wohl die große schützende Hand, die die Bundesregierung immer wieder über die deutsche Automobilindustrie hält.

Die Bilanz dieser Verkehrspolitik: Es wurden völlig falsche Prioritäten gesetzt – sowohl im Sektor Verkehr im Ganzen als auch nochmal innerhalb des Schienenverkehrs. 16 Jahre Verkehrspolitik unter Angela Merkel waren weitere 16 Jahre verschleppte Mobilitätswende!

Kommen wir zum Konzern Deutsche Bahn AG, immerhin dem größten Unternehmen im Bundesbesitz. Mit der Bahnreform von 1994 war die DB AG auf Profit getrimmt worden, und noch 2008 wollte der damalige Bahnchef Mehdorn sie mit Unterstützung fast aller Bundestagsfraktionen an die Börse bringen. Inzwischen herrscht jedoch Erleichterung, dass dieser Plan damals an unseren heftigen Protesten und an der Finanzkrise gescheitert ist. In Anbetracht der zunehmenden Überschuldung würden wir sonst gerade vermutlich über einen teuren Rückkauf diskutieren, wie er beispielsweise in Großbritannien nach der gescheiterten Privatisierung des Schienennetzes notwendig wurde.

Dennoch bleibt unklar, wohin es mit der DB gehen soll. Noch immer agiert sie als „Global Player“ in der weltweiten Logistik und betreibt hunderte Subunternehmen, die mit dem eigentlichen Kerngeschäft nicht das Geringste zu tun haben. Das von der Großen Koalition großspurig versprochene neue Steuerungskonzept für den Staatskonzern ist jedoch versandet. Dabei ist es dringend notwendig, die riesige Diskrepanz der Profitorientierung und der gemeinwirtschaftlichen Erwartungen endlich aufzulösen – und zwar zugunsten des Gemeinwohls!

Tatsächlich gibt es aber sehr unterschiedliche Ideen, wie es mit der Bahn weitergehen soll. Die CDU/CSU sagt in ihrem Programm wenig zur Bahn. Sie will es irgendwie besser, aber doch nicht anders machen als vorher. Immerhin gab Ulrich Lange, verkehrspolitischer Sprecher der Union, zu Protokoll, es sei *„nicht in Stein gemeißelt, dass die Bahn eine Aktiengesellschaft sein muss.“*¹

¹ <https://www.augsburger-allgemeine.de/politik/Interview-Ulrich-Lange-Es-ist-Zeit-fuer-eine-neue-Bahnreform-id56405391.html>

Die Grünen glauben weiter an die Kräfte des Marktes und wollen zu diesem Zweck den Zugbetrieb vom Bahnnetz trennen. Im Wettbewerb verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen à la Flixbus würden ihrer Ansicht nach die Preise sinken und die Qualität steigen – also genau das, was uns schon mit all den gescheiterten Privatisierungen der 1990er Jahre versprochen worden war. Dieses Konzept haben die Grünen zumindest im Dezember letzten Jahres veröffentlicht. Auffällig ist, dass das in ihrem Wahlprogramm nicht so deutlich drinsteht. Offensichtlich kommen sie selbst ins Zweifeln, ob eine Zerschlagung der Bahn wirklich der richtige Weg ist. Unbeirrt ist hingegen die FDP, die den Betrieb von Bahnverbindungen zukünftig paketweise in Auktionen versteigern will.

Dabei scheint es sie nicht zu stören, dass dieses Modell in Großbritannien gerade gescheitert ist. Lange wurde das britische Modell als Vorbild für den Wettbewerb zwischen vielen Bahngesellschaften gefeiert. Die Mehrheit der Fahrgäste war dort aber alles andere als zufrieden mit der mangelhaften Zusammenarbeit der Unternehmen, oft schlechter Qualität und hohen Preisen. Eines der viel kritisierten Unternehmen war übrigens Arriva – ein Tochterunternehmen der DB AG. Auch der „Williams Rail Review“ im Auftrag der Regierung ergab eindeutig: Die Strukturen sind zersplittert und ineffizient, und viel zu viel Energie fließt in gegenseitige Schuldzuweisungen zwischen Unternehmen anstatt in eine Verbesserung des Bahnverkehrs.² Daher wird nun „Great British Railways“ als staatliche Bahngesellschaft neu gegründet, die das Bahnsystem wieder zusammenführen soll. Das ist fast ein Rollback in die Zeit vor der Bahnprivatisierung – außer dass die Züge teilweise wieder von Privatunternehmen gefahren werden sollen, was wohl ein Zugeständnis an die Wirtschaftsliberalen ist.

Auch hier in Baden-Württemberg hat man ja schon durchaus Erfahrungen mit dem Wettbewerb auf der Schiene gemacht: Die Züge sind auch hier wesentlich bunter geworden – aber nicht unbedingt zuverlässiger. Am Anfang haben vielfach die neuen Züge gefehlt oder funktionierten nicht verlässlich, auch Personalmangel ist immer wieder ein Thema. Und aktuell weiß man nicht, ob Abellio – übrigens ein Tochterunternehmen der Niederländischen Staatsbahn – vielleicht ganz bankrott geht. Abellio hat wohl mit echten Kampfpreisen angeboten und dabei nicht berücksichtigt, dass einiges mit der Zeit teurer wird. Bis Ende September ist Abellio noch in einem „Schutzschirmverfahren“, bei dem der Staat zwischenzeitlich die Gehälter zahlt. Ob das Unternehmen dann die Kurve bekommt, weiß man noch nicht. Im schlimmsten Fall bedeutet das: Abellio ist weg, und die DB AG muss den Verkehr kurzfristig wieder übernehmen – wenn sie das denn kann. Oder das Land muss selbst den Verkehr betreiben. Alles ganz sicher keine billigen Möglichkeiten, und es könnte wieder erheblich ruckeln.

Das ist der Preis des Wettbewerbs auf der Schiene: Die Strukturen werden unübersichtlicher und oft auch unsicherer, denn was vorher in einer Hand war, ist nun auf viele verschiedene Unternehmen aufgeteilt. Oft arbeiten die Unternehmen eher gegen- als miteinander. Die Qualität kann gut oder schlecht sein, je nach Management des Unternehmens. Und im schlimmsten Fall kann ein Unternehmen schlichtweg ausfallen – wie vielleicht demnächst Abellio. Im Nahverkehr steht zum Glück der Verkehrsverbund für die einheitlichen Tickets ein, aber im Fernverkehr ist auch das ein Problem: Wer ein Ticket für den privaten „Flixbus“ kauft, der dem Fernverkehr der DB AG mit Rosinenpickerei Konkurrenz macht, kann damit im Falle einer Verspätung, oder wenn der Zug nicht fährt, nicht auf die Züge der DB ausweichen – und umgekehrt. Deutlich hat man die Unterschiede auch in der Coronapandemie gesehen, als die DB AG weiter die Mobilität aufrechterhalten, Flixbus seine Züge jedoch im Depot gelassen hat. Es zeigt sich immer deutlicher: Das kann nicht die Lösung für die Bahn der Zukunft sein. Wir brauchen stattdessen einen zuverlässigen und krisensicheren Bahnverkehr!

Viel besser haben das die Schweizer hinbekommen: Hier ist die Bahn weiterhin rein öffentlich, und Schienennetz und Züge werden als Einheit betrieben. Dabei spielen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Rolle des „Systemführers“, arbeiten aber gleichzeitig mit kantonalen Bahnen und allen anderen öffentlichen Verkehrsmitteln eng zusammen – inklusive Postbussen und vielen Bergbahnen. Die „Öffis“, wie die Schweizer sie nennen, haben dadurch eine unübertroffene Qualität mit einem

² <https://www.gov.uk/government/collections/the-williams-rail-review>

dichten Netz, einem landesweiten abgestimmten Taktfahrplan und durchgehenden Tickets von jeder Haltestelle im Land zu jeder anderen. Damit ist der öffentliche Verkehr in der Schweiz eine echte Alternative zum Auto – und es ist wohl kein Zufall, dass die Schweizer Europameister im Zugfahren sind, obwohl das Land ja nun wirklich klein ist. Das Schienennetz ist dabei so dicht befahren wie in keinem anderen Land – und trotzdem gibt es viel weniger Verspätungen als bei uns. Wie machen die Schweizer das? Einerseits ist das Schweizer Schienennetz gut finanziert, denn sie haben schon früh auf den Ausbau in der Fläche statt auf Hochgeschwindigkeit gesetzt. Und ebenso wichtig ist die Struktur: Denn Netz und Betrieb sind in einer Hand, und die sämtlich öffentlichen und gemeinwohlorientierten Verkehrsunternehmen kooperieren miteinander statt in Konkurrenz zu stehen.

Auch hierzulande gibt es Parteien, die ein solches Modell propagieren: Die SPD sieht den heutigen Renditedruck auf die Bahn kritisch und will die Bahn stärker am Gemeinwohl ausrichten – und zwar als Gesamtkonzern, ohne Zerschlagung. Noch deutlicher in diese Richtung ist die Linke, die für eine integrierte, gemeinwohlorientierten Bürgerbahn eintritt.

Eine einheitliche Bahn mit einem klaren politischen Auftrag wäre der erste wichtige Schritt in die richtige Richtung. Wir brauchen eine klare politische Steuerung mit dem Fokus auf das Kerngeschäft: eine attraktive, zuverlässige Bahn für alle Menschen im Land – und Güter. Ständige Umstrukturierungen und Konflikte zwischen Unternehmen blockieren diesen Prozess. Denn wenn die Ziele für mehr Verkehr auf der Schiene wirklich erreicht werden sollen, braucht es in den nächsten Jahren viele Maßnahmen in enger Zusammenarbeit:

- einen Ausbau des Netzes,
- die Reaktivierung vieler Regionalstrecken und Güterverladestellen,
- neue Verbindungen auch abseits der Metropolen,
- eine bessere Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr,
- die Umsetzung des Deutschlandtakts,
- bessere europäische Zugverbindungen inklusive vieler neuer Nachtzüge,
- die Abschaffung des Diesels durch weitere Elektrifizierungen und Umstellung auf Akku- und Wasserstoffantrieb,
- die Modernisierung der Stellwerkstechnik,
- konsequente Barrierefreiheit überall,
- attraktive Bahnhöfe als regionale Mobilitätszentren und vieles mehr.

Wenn all dies noch endlich mit einer Verlagerung der Investitionen von den Autobahnen zur Schiene und dem Abbau umweltschädlicher Subventionen verbunden wird, kann die Bahn eine echte Mobilitätsalternative für alle werden. Dafür sollten wir kämpfen – egal welche Regierung wir bekommen. Eine Mobilitätswende wird es nur mit viel Druck von uns allen geben!

Und zu einer guten Bahn gehören unbedingt gute Bahnhöfe! Und die sind an der frischen Luft, haben genügend Kapazitäten für einen wachsenden Bahnverkehr und sind sicher. Deswegen gilt weiterhin:

Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.