

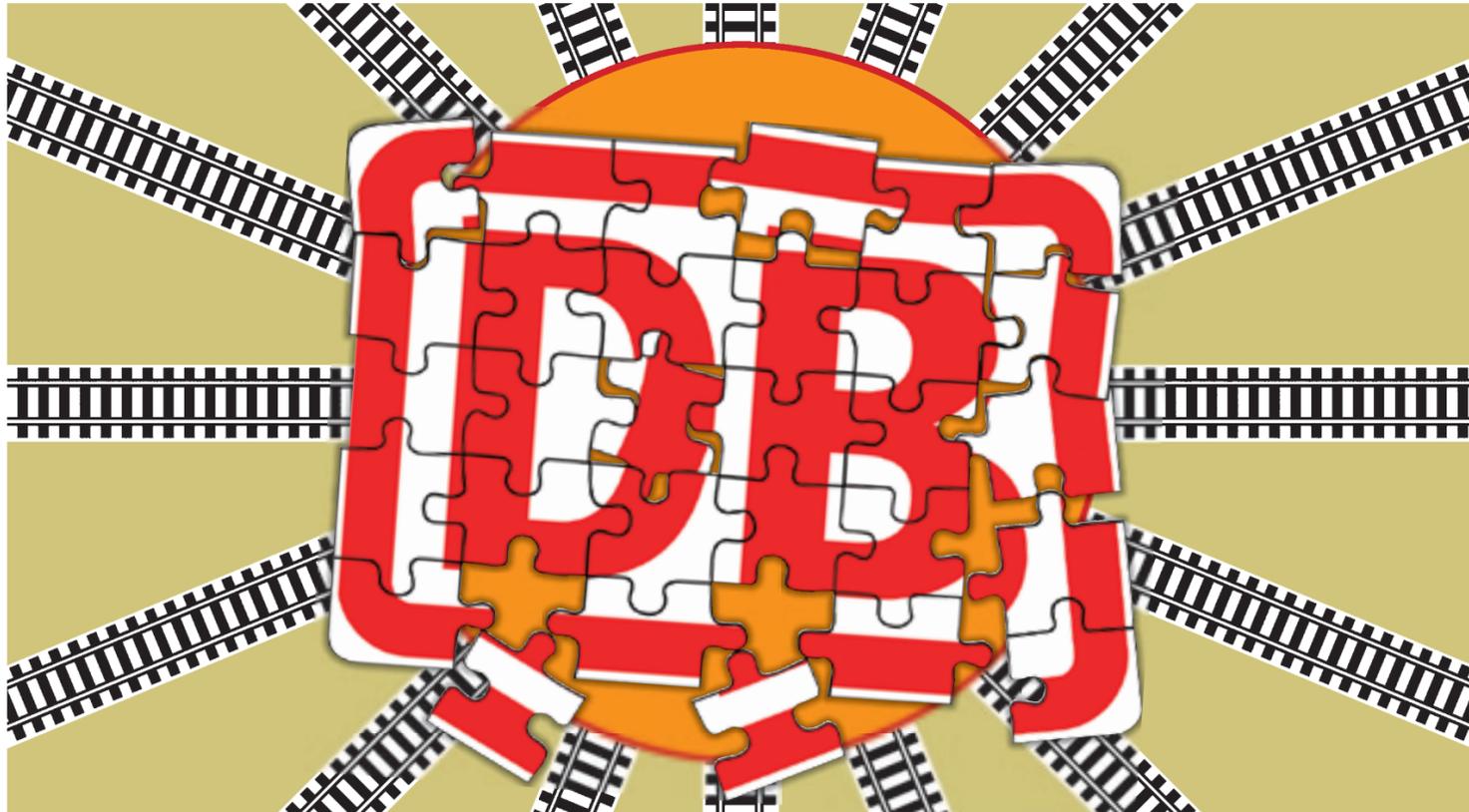


# Bündnis Bahn für Alle

Sommer 2021

## Teile und verkaufe

### Wohin fährt die Bahn im Wahljahr?



Von Bernhard Knierim  
und Katrin Kusche

**M**an reibt sich die Augen: Zum ersten Mal ist die Bahn ein Wahlkampfthema. Die Politik kann das Aufgabenfeld nicht weiter ignorieren, zu massiv ist die Krise des größten Staatsunternehmens. Und zu weit klaffen Anspruch und Wirklichkeit auseinander: Die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, die Umsetzung des Deutschlandtakts und eine erhebliche Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene scheinen mit der heutigen Struktur kaum machbar. 27 Jahre nach der Bahnreform mit der Orientierung auf Bilanzgewinne und Aufstellung der Bahn als „Global Player“ werden die Rufe nach einer „Bahnreform 2.0“ lauter. Die von den Noch-Regierungsparteien im Koalitionsvertrag angekündigte neue Unternehmenssatzung ist leider versandet, eigentlich sollten statt der bisherigen Profitorientierung „volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene“ festgeschrieben werden. Was nun?

Über das Ziel einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene als wichtiges Element des Klimaschutzes sind sich alle einig, nicht jedoch über den Weg dorthin. CDU/CSU setzen auf massiven Ausbau von Verkehrswegen und Infrastruktur, ansonsten versprechen sie blumig, man wolle „mit einem attraktiven Angebot der Deutschen Bahn maximale Synergien bei Güter- und Personenverkehr in unserem Schienensystem nutzen“. Europaweite

Tages- und Nachtverbindungen sollen unterstützt werden, von eigenen Angeboten ist aber nicht die Rede. Die SPD hingegen will bis „2030 das modernste und klimafreundlichste Mobilitätssystem Europas aufbauen“. Die Deutsche Bahn AG ist für sie „ein Garant verlässlicher Mobilität“. Immerhin will sie die DB als integrierten Konzern in öffentlichem Eigentum erhalten und ihn auf gemeinwohlorientierte Ziele ausrichten. Die Linke verspricht eine „integrierte öffentliche Bürgerbahn“ nach Schweizer Vorbild, demokratisch kontrolliert und mit politischen Zielen. Die in hunderte Tochterfirmen zersplitterten Strukturen möchte sie wieder stärker zusammenführen. Die Grünen und die FDP hingegen wollen den Deutsche-Bahn-Konzern zerschlagen und den Fernverkehr auf einem staatlichen Netz im Wettbewerb vieler Bahnunternehmen organisieren.

In Europa gibt es einige Erfahrungen mit unterschiedlichen Organisationsmodellen. Kein Land hat den Wettbewerb auf der Schiene so konsequent umgesetzt wie Großbritannien – und ist dabei so gescheitert: Das Bahnnetz musste schon nach wenigen Jahren für viel Geld rückverstaatlicht werden, weil der private Betreiber die Instandhaltung vernachlässigt hatte. Auch die Züge sollen nun als „Great British Railways“ wieder unter staatlichem Dach zusammengeführt werden, nachdem ein Bericht der Regierung gezeigt hatte, wie teuer und kundenunfreundlich die zersplitterten Strukturen die britische Bahn gemacht haben.

Der Betrieb soll allerdings teilweise noch in der Hand privater Anbieter bleiben.

Die Erfahrungen mit dem bestehenden Wettbewerb auf deutschen Schienen sind ebenso bestenfalls durchwachsen: Immer wieder kommt es im Nahverkehr zu Problemen bei der Betriebsübernahme durch neue Betreiber, es gibt Zugausfälle wegen Personalengpässen. In einem Fall hat bereits eine Unternehmenspleite den Zugverkehr gestoppt, aktuell steht mit Abellio ein großer Betreiber knapp vor dem Konkurs. Die Bundesländer, die den Nahverkehr beauftragen, gehen immer weiter in Vorleistung, kaufen oft selbst die Züge, und Baden-Württemberg stellt sogar schon selbst Lokführer ein, um Zugausfälle zu verhindern. Wofür braucht man dann aber noch die Unternehmen; wäre es nicht einfacher, die Züge direkt in öffentlicher Hand zu betreiben? Eine Studie von Ökonomen der Universität Weimar schlägt genau dies vor, weil es günstiger ist und Innovationen deutlich einfacher umgesetzt werden können.

Auch im Fernverkehr spricht vieles für einen Betrieb aus einer Hand, denn die Bahn funktioniert nur als Netz von aufeinander abgestimmten Zügen gut. Dies gilt umso mehr, wenn zukünftig mit dem Deutschlandtakt die Umsteigezeiten minimiert werden, was hohe Anforderungen an die Pünktlichkeit stellt. Der heute bestehende Wettbewerb im Bahn-Fernverkehr funktioniert nach dem Prinzip „Rosinenpickerei“: Der private Betreiber Flixtrain etwa fährt nur auf stark

nachgefragten Strecken. Wer aber betreibt dann künftig die Verbindungen abseits der Metropolen, wo sich kein Geld verdienen lässt und von denen wir für eine Verkehrswende wieder viel mehr benötigen? Muss dann der Staat den Privaten mit Subventionen beibringen oder bleiben die Fahrgäste weiter auf der Strecke? Und die Corona-Pandemie hat ein weiteres Problem von privaten, rein gewinnorientierten Betreibern gezeigt: Während die Flixtrain-Züge aus Kostengründen im Depot geblieben sind, hat die Deutsche Bahn als öffentliches Unternehmen die Mobilität aufrechterhalten.

Es gibt also viele gute Argumente, die Deutsche Bahn nicht weiter zu zerschlagen, sondern als integriertes Unternehmen neu aufzustellen: gemeinwohl- statt profitorientiert und auf ihr Kerngeschäft konzentriert, in guter Zusammenarbeit mit Bundesländern und Landesbahnen für den Nahverkehr. Eine solche Struktur kann man in der Schweiz schon heute erleben, wo die Bahn wie ein präzises Uhrwerk funktioniert und Rekord-Fahrgastzahlen erreicht. Kooperation statt Konkurrenz ist auch der Schlüssel auf europäischer Ebene, wo wir wesentlich mehr und bessere Bahnverbindungen benötigen, um den Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern. Daher streiten wir von Bahn für Alle für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand, damit die Bahn in der Politik endlich zum Zug kommt und wirklich zum Verkehrsmittel der Wahl für alle Menschen und Güter werden kann.

## Klimabahn statt Betonbahn

Von Hendrik Auhagen

Gern wird geschimpft, dass die Bundesregierung nicht genug im Bahnbereich tut. Dabei hat sie große Pläne und stellt Milliarden Euro für Veränderungen bereit. Aber leider sind das Mittel für Verkehrsprojekte, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber heute massiv erhöhen, statt ihn zu senken. Mit der Formel „Mehr Bahn ist ökologisch“ werden Millionen klimabewusster Menschen geködert – um den Wandel der Bahn zur Betonbahn mit gigantischen Tunnelprojekten tatenlos zuzulassen (siehe Seite 2).

Eine wirklich ökologisch ausgerichtete Bahn kann das Klima entlasten – in großem Umfang und vor allem schnell. Das vorhandene Bahnnetz könnte mit wenigen punktuellen und vor allem intelligenten Ausbauten schnell das Doppelte und 2030 schon das Dreifache leisten und jährlich viele Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> durch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene einsparen. Im Personen- und im Güterverkehr.

Um das vorhandene Netz besser auszunutzen, müssten auf den vielen heute überlasteten zweispurigen Strecken alle Züge konsequent im engen Takt fahren. Dazu gibt es Konzepte, wie mit harmonisierten Geschwindigkeiten viel mehr Züge als heute auf den selben Gleisen rollen können. Güterzüge müssten nicht stundenlang auf freie Fahrt warten, sie könnten die Lastkraftwagen auf den Autobahnen überholen und vor allem ersetzen. Noch bestimmt der Tempowahn die Bahnkultur. Damit ICEs zwischen Hamburg und Hannover 15 Minuten Fahrzeit sparen, wird das Netz für alle anderen Züge ausgebremst und die Kapazität beschränkt.

Wenn wie in der Schweiz hingegen alle an einem Strang ziehen, ist eine Klimabahn als zentraler Mobilitäts-pfeiler keine Utopie. Das Netz muss mit Blick auf sinnvolle Erweiterungen ausgebaut werden statt für wenige Minuten Fahrzeitverkürzung (siehe Seite 3). Innovative und gut gewartete Fahrzeuge, ein gepflegtes Netz sowie qualifiziertes und erstklassig bezahltes Bahnpersonal sind zusammen mit der integrierten Bahn der Schlüssel zum Klima-Erfolg. Im deutschen Bahnsystem kämpfen viele Akteure nur für ihre eigenen Interessen und blockieren sich gegenseitig. Dadurch wird die Bahn unzuverlässig und verpasst die vorhandenen großen CO<sub>2</sub>-Einsparchancen. Bahn für Alle tritt für das Schweizer Erfolgsmodell einer Bahn ein, bei der Netz und Betrieb in einer, in öffentlicher Hand sind.

### Inhalt

**Die Betonbahn: kein Licht am Ende der Tunnel**

Carl Waßmuth Seite II

**Die Klima- und Bürgerbahn ist möglich und nötig**

Wolfgang Hesse Seite III

**Aufruf unterschreiben: Wir wollen unsere Bahn zurück!**

Seite IV

# Die Betonbahn: kein Licht am Ende der Tunnel



Von Carl Waßmuth

**Wer Bahn fährt, schützt die Umwelt. Dieser Satz ist richtig. Allerdings nur dann, wenn die Bahn ökologisch ist. Und das ist nicht selbstverständlich. Es stimmt, dass in den letzten Jahrzehnten Autos, Lastkraftwagen, Flugzeuge und Schiffe 99,5 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in der Europäischen Union verursacht haben. Aber man kann die Bahn auch so gestalten, dass sie Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert, ohne dabei zusätzlich nennenswerte Anteile am Personen- und Gütertransport zu übernehmen. Dann wird der Öko-Vorteil wesentlich kleiner. Das ist keineswegs eine reine Hypothese. Es ist bedauerlicherweise der Kurs, auf den die Deutsche Bahn in Deutschland zugesteuert wird. Und der nach der Bundestagswahl im Wortsinn zementiert werden könnte.**

**G**enerell lohnt es sich, in den Zug zu steigen oder ihn für den Gütertransport einzusetzen, denn die Bahn ist eine Klimaschützerin: Güterzüge sind sechs- bis siebenmal klimaschonender als Lkw. Im Personenverkehr ist die Treibhausgasbilanz ähnlich: 55 Gramm pro Personenkilometer im Nah- und 29 Gramm pro Personenkilometer im Fernverkehr. Das Auto liegt bei 143 Gramm pro Personenkilometer, das Flugzeug bei 214 Gramm pro Personenkilometer.

Aber: Im Bahnbetrieb ist nicht alles umweltfreundlich: Dieselzüge auf elektrifizierten Strecken verbrauchen Erdöl, Hochgeschwindigkeit im Personenverkehr ist energiehungrig. Der Windwiderstand steigt mit der Geschwindigkeit im Quadrat an, bei Tempo 250 beträgt er im Vergleich zu Tempo 160 das Zweieinhalbfache, gegenüber Tempo 120 sogar mehr als das Vierfache. Vor allem gilt aber: Wird viel gebaut und wenig gefahren, verliert die Bahn ihren

Öko-Bonus rapide. Der Schienenausbau müsste daher dazu dienen, die bestehenden Kapazitäten besser auszunutzen. Die Bautätigkeit der Deutschen Bahn AG, finanziert durch den Bund, erhöht die Kapazitäten im Verhältnis zum eingesetzten Geld jedoch nur wenig und führt oft sogar zum Gegenteil. Im ganzen Netz wurden Strecken stillgelegt und Bahnhöfe geschlossen und verkauft, Weichen herausgenommen und Überholgleise abgebaut. Beim Projekt Stuttgart 21 wird der 16-gleisige oberirdische Bahnhof durch einen 8-gleisigen Tiefbahnhof ersetzt, die Kapazität wird um mindestens 30 Prozent verringert. Weitere Tunnelbauten und ein zusätzlicher Rumpfkopfbahnhof sollen diese Zerstörung nun kaschieren, tatsächlich wird damit von Stadt und Landesregierung der Kapazitätsrückbau offiziell eingestanden.

In Hamburg wird der leistungsfähige Bahnhof Altona durch den leistungsschwachen Bahnhof Diebsteich ersetzt.

In Frankfurt am Main ist man sich seit 20 Jahren einig, dass das Gleisvorfeld saniert und ausgebaut werden muss, um die Kapazität des Bahnhofs zu steigern. Stattdessen wird auch dort neuerdings wieder ein Tunnel geplant, 35 Meter unter der Erde. Überhaupt hat es die Deutsche Bahn mit den Tunneln: Tunnel durch den Thüringer Wald, Tunnel für die zweite Stammstrecke in München, Tunnel durchs Erzgebirge – jegliche Hemmung für weitere Tunnel scheint gefallen. Es gibt bereits Vorschläge für Strecken, die zu 80 Prozent nur im Tunnel verlaufen.

Dabei ist Tunnelbau die mit großem Abstand klimaschädlichste Form des Bahnausbaus. Es gibt weitere Nachteile, wie das Risiko von Brandkatastrophen und der hohe Energieverbrauch bei der Tunneldurchfahrt. Gigantisch aber sind vor allem die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Tunnelbau selbst. Pro gebohrtem Tunnelkilometer werden bis zu 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente freigesetzt. Über hundert Jahre lang wurden im Schienenverkehr

in Deutschland nur im äußersten Zwangsfall Tunnel gebaut, im Durchschnitt weniger als ein Tunnelkilometer pro Jahr. Seit etwa dreißig Jahren hat sich die Tunnelbautätigkeit im Schienenverkehr verzehnfacht. Und zahlreiche Pläne steuern auf eine weitere Verdoppelung hin. Stürzt Deutschland sich in diese Tunnelbauorgie, drohen allein dadurch bis 2040 bis zu 15 Millionen weitere Tonnen CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre zu gelangen. Der Klimaschutz bleibt auf der Strecke beziehungsweise verliert sich im Tunnel.

Wenn das 1,5-Grad-Ziel aus dem Pariser Klimaabkommen eingehalten werden soll, darf die Menschheit bis 2040 noch etwa 400 Gigatonnen (Gt) CO<sub>2</sub> aussto-

ßen, davon stehen Deutschland bei einer Pro-Kopf-Verteilung rund 4,2 Gt CO<sub>2</sub> zu. Derzeit stößt der deutsche Verkehr circa 160 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr aus, vor allem der Straßenverkehr.

Es ist Konsens bei CDU/CSU, SPD, Linken und Grünen, dass wir drastisch umsteuern müssen, andernfalls würde allein der Verkehr bis 2040 drei Viertel von Deutschlands CO<sub>2</sub>-Budget aufbrauchen. Dabei müssen wir nicht mehr auf eine neue Technologie hoffen, die uns aus der Patsche hilft. Die Zeit ist zu kurz, um auf weitere industrielle Revolutionen zu warten. Wir müssen das massenhaft einsetzen, was sich bewährt hat: die Bahn. Es ist jedoch nicht gleichgültig, welche

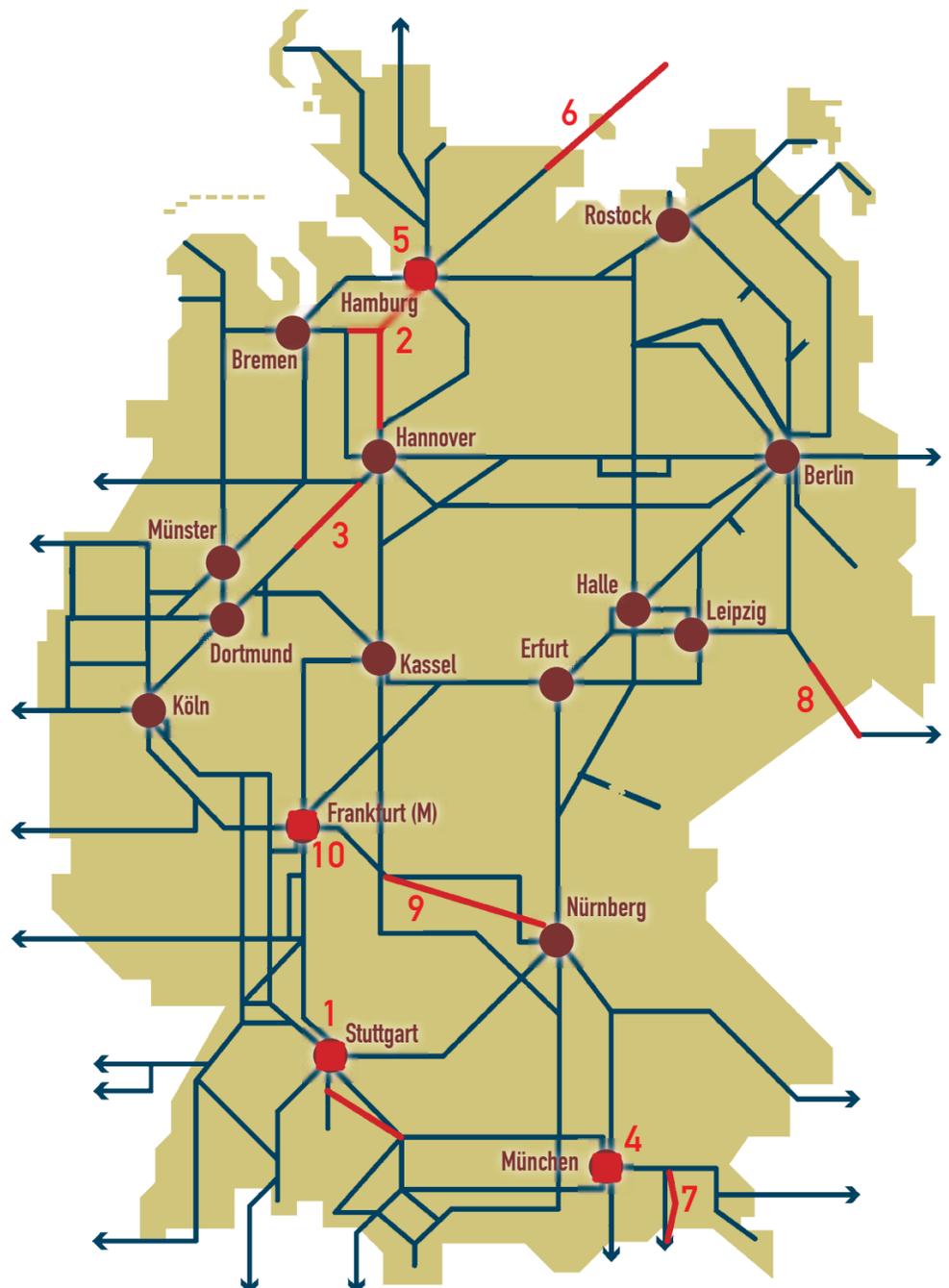
Bahn: Bei der Betonbahn bremsen Hochgeschwindigkeitsstrecken den Regionalverkehr aus, Tunnel-Nadelöhre verhindern den Taktverkehr. Vor allem aber wird die Chance für den Umbau zur Flächenbahn verspielt: Das knappe CO<sub>2</sub>-Budget wird verbraten, ohne dass dadurch zukünftig nennenswerte Einsparungen entstehen. Milliarden Euro werden für sinnlose oder sogar zerstörerische Projekte ausgegeben, Ingenieurleistungen, Bau- und Planungskapazitäten für die Betonbahn gebunden. Das bedeutet: Betonbahn schlägt Klimabahn, weitere 20 Jahre mit Autos verstopfte Städte, tausende Unfalltote und zehntausende Feinstaubopfer pro Jahr – eine dunkle Zukunft. Nur leider genau das, was derzeit geplant ist.

## Rote Projekte

- 1 Stuttgart 21 (ohne Zusatzprojekte, 5,5 Mrd. Euro bereits verbaut)
- 2 Neubaustrecke Hannover – Hamburg
- 3 Neubaustrecke Bielefeld – Hannover (300 km/h)
- 4 Zweite S-Bahn-Stammstrecke München
- 5 Hamburg: Verlegung Bhf. Altona nach Diebsteich, „Ferlemann-Tunnel“
- 6 Fehmarnbelt-Anbindung
- 7 Güterzug-Umfahrung Rosenheim
- 8 Neubaustrecke Dresden – Prag / Erzgebirgs-Basistunnel
- 9 Neubaustrecke Würzburg – Nürnberg (300 km/h)
- 10 Tiefbahnhof und Tunnel Frankfurt/M.

**Summe Kosten Großprojekte**

**4,5 bis 10,0 Mrd. Euro**  
**4,0 bis 6,0 Mrd. Euro**  
**4,8 bis 6,0 Mrd. Euro**  
**5,0 bis 10,0 Mrd. Euro**  
**5,0 bis 8,5 Mrd. Euro**  
**1,0 bis 1,5 Mrd. Euro**  
**ca. 7,0 Mrd. Euro**  
**4,0 bis 7,0 Mrd. Euro**  
**4,0 bis 6,0 Mrd. Euro**  
**5,0 bis 8,0 Mrd. Euro**  
**44,3 bis 70,0 Mrd. Euro**



# Die Klima- und Bürgerbahn ist möglich und nötig

Von Wolfgang Hesse

„Die traurigsten Zugerfahrten waren die beiden Fahrten durch Deutschland. ... Scham auf dich, Andi Scheuer. Und auf alle deine Vorgänger, dafür, dass ihr 40 Jahre lang die Bahn kaputtgespart und das Verkehrsministerium als Autolobbyzentrale missbraucht habt.“

So resümiert der Journalist Alex Rühle in der Süddeutschen Zeitung eine dreiwöchige Zugreise durch Europa. Treffender kann man den Zustand der Bahnen in Deutschland kaum charakterisieren. Zahlen belegen das Desaster: Der Verkehrsanteil der Bahn lag 2019 im Personenverkehr immer noch bei mickrigen 8,6

Prozent, im Güterverkehr waren es 18,9 Prozent, in der Schweiz dagegen 28 beziehungsweise knapp 40 Prozent. Was Wunder, denn die Streckenlänge sank von 53.000 Kilometern (1950) auf 38.400 Kilometer heute – ein Schwund von 27,5 Prozent trotz ein paar spektakulären Zubauten in der gleichen Zeit stieg die Länge der Autobahnen von 2.130 auf 13.200 Kilometer (2020), das heißt um 520 Prozent.

Mit einem aus Wirtschaft und Verbänden geschmiedeten „Zukunftsbündnis Schiene“ versucht das Bundesverkehrsministerium (BMVI) nun seit Herbst 2018 mit dem Deutschlandtakt gegenzusteuern: Endlich – mit 30 Jahren Verspätung gegenüber der Schweiz – sollen die Fahr-

pläne deutschlandweit besser abgestimmt und die Reisezeiten verkürzt werden – bei gleichzeitig signifikanter Angebotsausweitung. Ziel ist es, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln. Dazu hat das beauftragte Schweizer Unternehmen SMA drei Zielfahrpläne entworfen. Der dritte, vom Juni 2020, wird vom Ministerium als final bezeichnet.

„Viel hilft viel“ – das scheint die neue Devise des BMVI zu sein. Jedenfalls legt das die Länge der geplanten Tunnelstrecken und Betonpisten nahe. Zwar ist es richtig, das in den letzten Jahrzehnten sträflich vernachlässigte und gekappte Schienennetz wieder auszubauen. Die Frage ist nur: Wie?

Neben einigen positiven Aspekten wie Halbstundentakten



## Grüne Projekte

- 1 Stuttgart, Sanierung und Ertüchtigung Kopfbahnhof
  - 2 Hannover – Hamburg, Ausbau nach Bundesverkehrswegeplan 2016
  - 3 Hannover – Bielefeld, Variante 1 laut Schüßler-Plan
  - 4 München, S-Bahn-Ausbau ohne Tunnel
  - 5 Hamburg: Ausbau Harburg plus zweite Elbquerung
- Alternativen zu den weiteren Großprojekten 6 bis 10

### Gesamtsumme Alternativen zu den Großprojekten

Für die gesparten 24 Mrd. Euro kann die Flächen- und Klimabahn ausgebaut werden, unter anderem mit den folgenden Projekten:

5000 km Elektrifizierung zu 1,5 Mio. Euro pro km

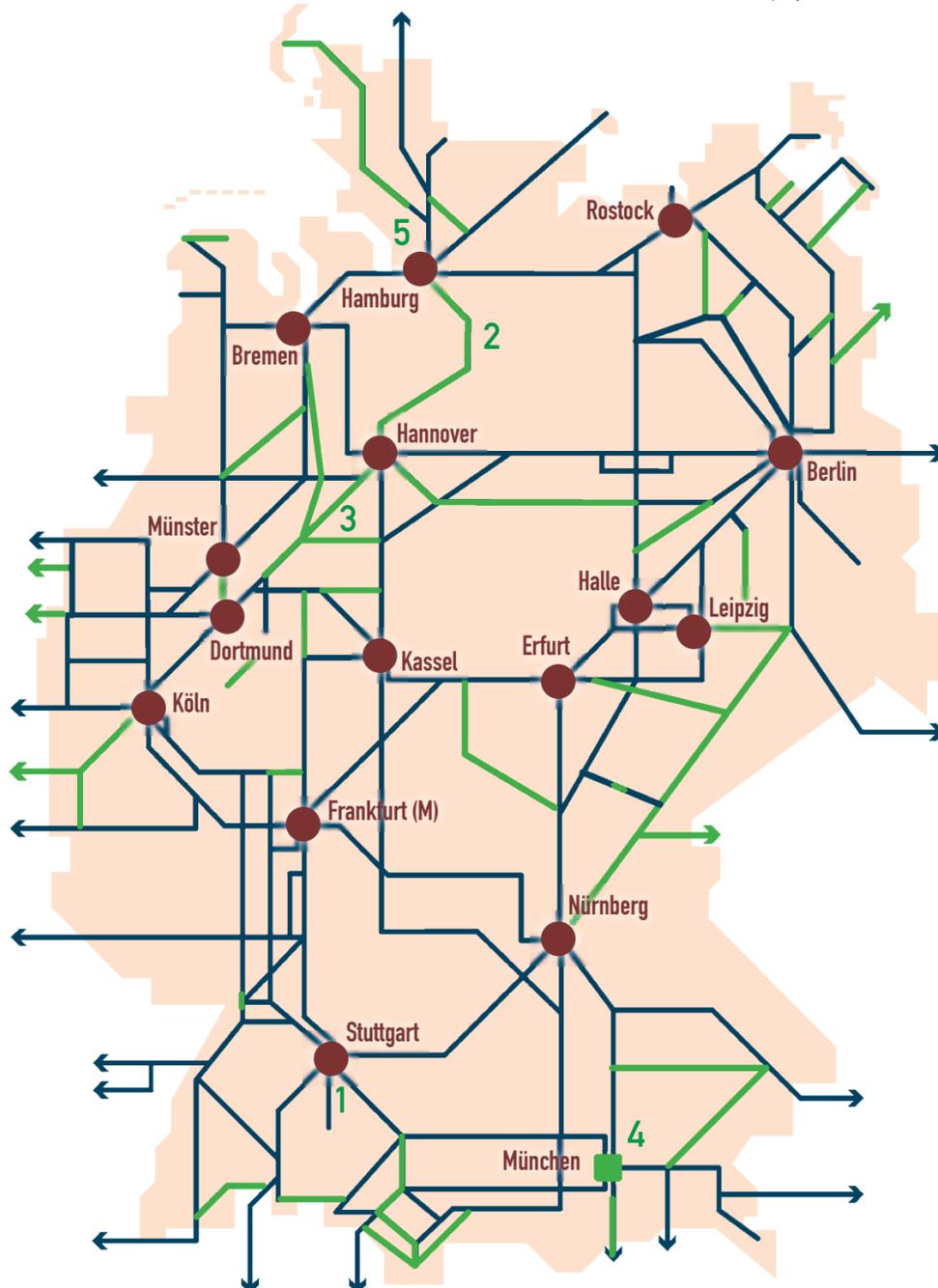
6500 km Streckenreaktivierung zu 1,0 Mio. Euro pro km

40 Projekte Knoten- und Streckenausbauten zu durchschnittlich 250 Mio. Euro pro Projekt

Liste der Einzelprojekte: [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)

2,5 Mrd. Euro  
3,0 Mrd. Euro  
2,0 Mrd. Euro  
2,5 Mrd. Euro  
3,0 Mrd. Euro  
7,0 Mrd. Euro  
20,0 Mrd. Euro

7,5 Mrd. Euro  
6,5 Mrd. Euro  
10,0 Mrd. Euro



im Fern- und Regionalverkehr, Beschleunigungen, Knoten-Ertüchtigungen und der Rückkehr des InterRegio-Zugsystems als „FR“-Linien deuten die Zielfahrpläne vor allem auf eine Fortführung der alten selektiven Hochgeschwindigkeitsstrategie hin. Zu Recht längst begrabene Projekte sollen wiederbelebt werden, so zum Beispiel die 300-km/h-Rennstrecken von Hannover nach Bielefeld, von Hannover nach Hamburg über die „Y-Trasse“, von Würzburg nach Nürnberg und als Ladenhüter der 21er-Projekte der Untergrundbahnhof Frankfurt 21. Dazu kommen neue „Ergänzungsbauten“ und Tunnelstrecken, welche die desaströse Fehlplanung von Stuttgart 21 kaschieren sollen sowie neuestens eine Güterumfahrung von Rosenheim mit mindestens 30 Kilometer langen Tunnelstrecken.

Fasst man diese ehrgeizigen, oft kontraproduktiven Projekte in einer Liste zusammen (siehe Karte „Rote Projekte“), so kommt man auf Kosten von insgesamt 44 bis 70 Milliarden Euro, wobei die schädlichen Umwelt- und CO<sub>2</sub>-Folgen noch nicht einmal einberechnet sind. Dem gegenüber präsentiert Bahn für Alle eine Liste von Projekten, die eine Wiederherstellung des Bahnnetzes und die Erschließung der Fläche ermöglichen (siehe Karte „Grüne Projekte“). Damit könnten in Deutschland Standards erreicht werden wie in der Schweiz – dem einzigen Land, das tatsächlich Bahnverkehr in dem vom BMVI herbeigewünschten Maße abwickelt.

Um die Bahnnutzung in absehbarer Zeit zu verdoppeln, müsste Deutschland statt der geplanten Großprojekte die vorliegenden kosten- und ressourcenschonenden Alternativen umsetzen. Dadurch würden 24 bis 50 Milliarden Euro für den Ausbau der Bahn in der Fläche frei. Bahn für Alle benennt 40 konkrete Ausbauprojekte, darunter die Beseitigung zahlreicher Nadelöhre, und schlägt die Reaktivierung von 6500 Kilometern stillgelegter Strecken sowie die beschleunigte Elektrifizierung von 5000 Kilometern vor. Dies könnte in 10 bis 15 Jahren geschafft werden – man muss es nur wollen. Blicke dagegen das Ausbautempo der letzten 20 Jahre bestehen, würde es noch etwa weitere 175 Jahre bis zur vollständigen Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes dauern.

Daneben muss in Züge investiert werden, zum Beispiel in InterRegio-ähnliche Züge, die auch mittlere Städte an den Bahn-Fernverkehr anbinden. Denn es gilt: Wer Fahrgäste auf die Bahn bringen will, muss sie vor Ort abholen! Außerdem muss die DB ihre fatale Fehlentscheidung revidieren und wieder zahlreiche Nacht- und Autozüge anschaffen und betreiben.

Großprojekte tendieren zum Übermaß, allein in Stuttgart haben sich die Kosten schon offiziell verdoppelt, de facto verdreifacht. Nicht zu reden von den fatalen Umwelt- und Klimaschäden, die von den jetzt geplanten gigantischen Tunnel- und Betonprojekten drohen.

Sollen wir weiter Hochgeschwindigkeitsstrecken durch die Landschaft fräsen oder lieber unser Netz mit Maßen, aber dafür flächendeckend ausbauen? In der Schweiz stand man 1987 vor einer ähnlichen Entscheidung, die damals per Volksabstimmung für das Programm „Bahn 2000“ getroffen wurde. Wie würde eine solche Entscheidung in Deutschland ausfallen? Würden die Menschen für den Ausbau in der Fläche stimmen, mit dichten, aufeinander abgestimmten Taktten und der Erreichbarkeit auch kleiner Orte? Oder würden sie für zehn Großprojekte optieren, die bestenfalls einem kleinen Prozentsatz aller Fahrgäste nutzen, aber dem sonstigen Ausbau und Klima schaden? Die Weichenstellung erfolgt in den nächsten fünf Jahren. Anders als in der Schweiz gibt es in Deutschland keine Volksabstimmung dazu. Stattdessen haben wir eine Bundestagswahl, nutzen wir sie zu einem Votum für die Klima- und Bürgerbahn!



## Aufruf unterschreiben: Wir wollen unsere Bahn zurück!

An die CDU, an die CSU, an die SPD,  
an Die Linke, an Bündnis 90/Die  
Grünen, an die FDP

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wollen unsere Bahn zurück!  
Bahnfahren muss klimagerecht  
und kundenfreundlich werden.

So eine Bahn brauchen wir:

- in öffentlicher Hand
- dem Gemeinwohl verpflichtet
- demokratisch kontrolliert und gesteuert
- bürger\*innennah
- als leistungsfähige Akteurin der Verkehrswende.

1994 fusionierten Reichsbahn und Bundesbahn zu einer Aktiengesellschaft. Damit wurde die Bahn auf Gewinnmaximierung ausgerichtet. 160.000 Stellen wurden abgebaut und die Kapazität des Schienennetzes stark reduziert. Brücken und Bahnhöfe verfallen. Beliebte Angebote wie den InterRegio und die Nachtzüge stellte der Konzern komplett ein. Gleichzeitig wird Bahnfahren immer teurer. Im Nah- und Güterverkehr trat Konkurrenz an die Stelle von Kooperation. DB-Management und Politik setzten auf Mega-Projekte und Firmenaufkäufe in der ganzen Welt statt auf die Entwicklung der Fläche in Deutschland.

Diese Bahnpolitik hat dem Schienenverkehr und dem Klima extrem geschadet. Wir müssen die Fehler korrigieren und die Bahn von Grund neu aufstellen: klimagerecht und kundenfreundlich. Jetzt ist der richtige Moment für diese wichtige Weichenstellung.

Die Lage des Konzerns DB AG ist katastrophal, die Schulden sind astronomisch, das Management ist orientierungslos. Die Fahrgastzahlen liegen corona-bedingt am Boden, gleichzeitig zeigt die Krise, dass ein verlässliches Mobilitätsangebot permanent unverzichtbar ist. Großbritannien hat deswegen seine privatisierte Bahn in der Corona-Krise wieder verstaat-

licht. Wenn die Corona-Krise vorbei ist, kommt die Klima- und Umweltkrise mit voller Wucht zurück. Solange Auto, LKW und Flugzeug den Verkehr dominieren, steigen auch CO<sub>2</sub>-, Feinstaubbelastung und Lärm wieder so rasant wie zuvor.

Deswegen brauchen wir eine Bahn, die klimagerecht ausgestaltet und dem Gemeinwohl verpflichtet ist. Mit einer Bahn als Aktiengesellschaft geht das nicht. Die gesamte Bahn muss zurück in das öffentliche Recht überführt werden, Gemeinwohl ist in der Satzung zu verankern. Der Einfluss der Bürger\*innen und der Bundesländer ist über die Gremien sicherzustellen. 27 Jahre lang hat uns der Gesetzgeber das im Grundgesetz vorgeschriebene Fernverkehrsgesetz vorenthalten, es wird jetzt dringend benötigt. So erreichen wir die Bahn, die wir benötigen:

Als Flächenbahn, mit dichten Takten, Nachtzügen, europaweiten Zugverbindungen, Flüsterwaggons für den Güterverkehr, einladenden Bahnhöfen, geräumigen Fahrrad- und Mehrzweckabteilen als Standard und regelmäßigen dichtgetakteten Verbindungen von allen Regionen an das bundesweite Schienennetz.

*Bündnis Bahn für Alle und alle  
Unterzeichner\*innen des Aufrufs*

Unterschreiben auch Sie unseren Aufruf! Und sammeln Sie Unterschriften im Freundes- und Kolleg\*innenkreis. Sie können online unter <https://bahn-fuer-alle.de/wir-wollen-unsere-bahn-zurueck/> oder analog unterschreiben.

Vogedruckte Unterschriftenlisten gibt es auf der oben genannten Seite zum Download und kostenlos zum Bestellen unter:  
**info@bahn-fuer-alle.de.**

## Klimaverträglich auf Schienenkurs Was macht Bahn für Alle?

Der Ausstieg aus der Autogesellschaft kann nur gelingen, wenn die Bahn fest auf Schienenkurs ist und sich als Teil der Daseinsvorsorge in öffentlicher Hand befindet, statt zerrieben zu werden zwischen den Mühlensteinen des Wettbewerbs oder auf der Profitspur den Boni oder der Rendite hinterherzurollen. Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die Deutsche Bahn AG zu privatisieren (»Börsengang«). Mit Aktionen und Publikationen, zum Beispiel unserem jährlichen »Alternativen Geschäftsbericht der DB AG«, machen wir uns für eine kundenfreundliche und klimataugliche Bahn stark. Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von 21 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden.

Im Bündnis sind vertreten: **Attac Deutschland** · **auto-frei leben!** · **Bahn von unten** · **Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU)** · **Bürgerbahn statt Börsenbahn** · **Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB)** · **Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG)** · **Grüne Jugend** · **GRÜNE LIGA** · **IG Metall** · **Jusos in der SPD** · **Linksjugend [solid]** · **NaturFreunde Deutschlands** · **Prellbock Altona** · **PRO BAHN Landesverband Hessen** · **ROBIN WOOD** · **Schöne Städte** · **Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken** · **Umkehr, VCD Landesverband Brandenburg** · **ver.di: Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft.**

Weitere Informationen zu unserer Arbeit finden Sie auf unserer Website unter: <https://bahn-fuer-alle.de>.

### Impressum

Bahn für Alle · c/o Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V. · Weidenweg 37 · 10249 Berlin

Telefon +49(0)30 37 30 04 42 · <https://bahn-fuer-alle.de> · [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de) · V. i. S. d. P.: Bernhard Knierim

**Redaktion** Hendrik Auhagen, Bernhard Knierim, Katrin Kusche, Carl Waßmuth, Winfried Wolf

**Gestaltung/Layout/Grafiken** Joachim Römer · **Redaktionsschluss** 15.7.2021

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses Bahn für Alle als Beilage in der taz am 29.7.2021. Unterstützt von vielen Spender\*innen sowie von der Bewegungsstiftung und der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt.

**Bündnis  
Bahn für Alle**

**Rewegungs-  
stiftung**  
Anstöße für soziale Bewegungen

**STIFTUNG  
MENSCHENWÜRDE  
UND ARBEITSWELT**

### Zeitung bestellen und verbreiten!

Bestellen Sie weitere Exemplare dieser Zeitung, und legen Sie die Publikation am Arbeitsplatz oder bei Veranstaltungen aus, geben Sie sie an Ihre Freund\*innen weiter, bringen Sie sie den Abgeordneten in Ihrem Wahlkreis vorbei. Bestellen Sie die Zeitung unter [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de). Um Druck- und Portokosten zu decken, bitten wir um eine Spende.

### Unterstützen Sie unser Bündnis mit Ihrer Spende!

Die Monate vor und nach der Bundestagswahl 2021 sind wichtig, um weitere Schritte in der Privatisierungskaskade im Bahnbereich zu verhindern. Wenn wir Klimaschutz ernst nehmen, brauchen wir eine Bürgerbahn in öffentlicher Hand, um Einfluss auf einen zentralen Akteur im Verkehrsbereich nehmen zu können. Seien Sie dabei, unterstützen Sie unser Bündnis mit einer Spende!

**Sie können schnell, sicher und bequem online spenden:** <https://bahn-fuer-alle.de/spenden/>

**Sie können Ihre Spende auch direkt auf das Konto unserer Trägerorganisation überweisen:**

Gemeingut in BürgerInnenhand · Bankverbindung: GLS Bank · IBAN: DE20 43060967 1124229100

BIC: GENODEM1GLS · Kennwort nicht vergessen: Spende Bahn für Alle

**Oder schicken Sie diesen Coupon an:** Bahn für Alle, c/o GiB e.V. · Weidenweg 37 · 10249 Berlin

## Bahn für Alle unterstützen!

Ja, ich möchte Bahn für Alle unterstützen. Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an:

Ich spende  einmalig  monatlich ..... Euro

einen Beitrag von  5 Euro  10 Euro  20 Euro ..... Euro

Ich möchte Fördermitglied werden mit einem monatlichen Betrag von  5 Euro  10 Euro  20 Euro ..... Euro

und ermächtige dazu Bahn für Alle, c/o GiB e.V. die Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen.

.....  
Kontoinhaber\*in

.....  
Bank

.....  
IBAN

.....  
BIC

.....  
Ort, Datum und Unterschrift

Wenn Sie **bis zum 31. August 2021 neues Fördermitglied** von Bahn für Alle werden, schenken wir Ihnen auf Wunsch (bitte Mail an [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de)) das Buch *Abgefahren. Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen* von Bernhard Knierim und Winfried Wolf.

GiB ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Die Spendenquittung versenden wir am Anfang des nächsten Jahres – bitte teilen Sie uns dafür Ihre Postadresse mit:

.....  
Anschrift

.....  
E-Mail