



**SABINE LEIDIG** (HRSG.)

**LINKS-**

**VERKEHR**

PROJEKTE UND GESCHICHTEN,  
BETON UND BEWEGUNG

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	8
<b>PERSÖNLICHES</b>	
Ich ließ mich überzeugen.....	9
<i>Bärbel Romanowski</i>	
Als Quereinsteigerin in die Vollen.....	10
Solidarisch mobil.....	12
<i>Ulrich Brand</i>	
<b>PROGRAMMATISCHES</b>	
Solidarische Mobilität & Verkehrspolitik mit links.....	14
Vermachtetes Gelände.....	20
Kuscheln mit Auto-Konzernen .....	26
<i>Nina Katzemich</i>	
Koalitionen für Kapitalismus versus Klima.....	28
Wir brauchen neue Bilder für die Zukunft der Mobilität .....	32
<i>Anton Brokow-Loga</i>	
Spürbar frischer Wind ... of Change .....	34
Fridays for Future in der Autofabrik .....	40
<i>Cedric Büchling</i>	
Kompetenz der Vielen: Demokratisierung tut Not.....	41
Mit mehr Demokratie zu Tempolimit und Verkehrswende .....	47
<i>Ralf-Uwe Beck</i>	
Kampfplatz Verkehr.....	48
AfD: Autofanatisten.....	50
<i>Gerd Wiegel</i>	
Die imperiale Lebensweise auf den Straßen überwinden.....	52
Rohstoffpolitik geht jede*n an.....	57
<i>Merle Groneweg</i>	
<b>INFRASTRUKTUR &amp; SUBVENTIONEN</b>	
Wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten .....	58
Aus guten Gründen aktiv gegen Privatisierung .....	64
<i>Laura Valentukeviciute und Carl Waßmuth</i>	
Autobahn-Baustopp – der „Mietendeckel der Mobilität“ .....	66
Wald statt Asphalt.....	69
<i>Torsten Felstehausen</i>	
Makro-Ökonomie: Kolossale Kosten.....	70
<i>Axel Troost</i>	
Verkehrswende lohnt sich für Kommunen.....	72
Mit Turbo in die falsche Richtung.....	74
<i>Jörg Cezanne</i>	

## ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Die Öffis treten aus dem Schatten.....	78
ÖPNV braucht Zukunft, braucht Klimaschutz, braucht gute Arbeit.....	84
<i>Mira Ball und Knut Steinkopf</i>	
Besser verkehren.....	86
<i>Rika Müller-Vahl</i>	
Ohne eigenes Auto mobil – nicht nur in der Großstadt .....	87
<i>Ingrid Remmers und Bastian Kettner</i>	
Nahverkehr für alle .....	91
<i>Violetta Bock</i>	
Nulltarif ist nicht umsonst .....	92
Hier und überall: Lasst uns mehr Straßenbahn wagen.....	98
<i>Fritz R. Viertel</i>	

## FUSS UND FAHRRAD

Fuß und Fahrrad vor! .....	100
Fahrradrevolution .....	102
<i>Isabell Eberlein</i>	
Fahrradlust und Straßenfrust <sup>01</sup> .....	106
<i>Doroteja Jakovic</i>	
Fahrradlust und Straßenfrust <sup>02</sup> .....	107
<i>Karl-Heinz Ludewig</i>	
Per Pedes für alle – preiswert, aber nicht umsonst.....	110
<i>Stefan Lieb</i>	
Die Macht des Verkehrsrechts brechen.....	112

## BAHN (NOCH) BESSER

Bahn: Borniertheit und Bewegung im Bundestag.....	116
Kooperation statt Wettbewerb und Integration statt Spaltung.....	122
Ein Besuch bei mobifair lehrt uns das Fürchten.....	126
Züge statt Flüge: Leuchtendes Beispiel LunaLiner .....	129
Wir wollten nach Paris und nicht an die Börse .....	134
<i>Joachim Holstein</i>	
LOKbuch – lehrreiches Praktikum bei der Güterbahn.....	138
Eisenbahn – da ist Musik drin .....	141
<i>Dirk Flege</i>	

## VIELERLEI VERKEHRTER VERKEHR

Wachstumswahn im Sinkflug .....	142
Wir geben kein Ruhe.....	146
<i>Eric Ludwig</i>	
Streiflicht Lärm und Lebensgefahr .....	148
Die Last mit den Lastern und die Lust am/auf Protest .....	152
Logistikzentrum, mach dich vom Acker!.....	158
<i>Achim Lotz</i>	
Vereint gegen Amazon.....	162
<i>Hamid Mohseni</i>	
Seeverkehrt.....	167
<i>Martin Wegner</i>	
Wachstumskritik konkret .....	172
Solidarische Mobilität als Teil der Postwachstumsökonomie .....	176
<i>Nina Treu</i>	
Mein Extra zu Stuttgart 21: Oben bleiben! .....	177
Auch in schwierigen Zeiten: Oben bleiben!.....	180
<i>Tom Adler</i>	

## AUTOKORREKTUR

#Autokorrektur für Carmany.....	182
Sand im Getriebe der Automobilindustrie.....	186
<i>Janna Aljets</i>	
Technik ist nicht a-sozial.....	188
Elektroautos sind auch Autos.....	190
<i>Winfried Wolf</i>	
Autos ohne Menschen .....	194
<i>Gerrit Schrammen</i>	
Wunderwaffe Wasserstoff?.....	198
<i>Lorenz Gösta Beutin</i>	
Abgasbetrug ohne Ende.....	200
<i>Herbert Behrens</i>	
Gemeinsam umbauen.....	202
<i>Olaf Bandt</i>	
Vom Bohren dicker Bretter.....	203
<i>Mario Candeias und Stephan Krull</i>	
Bewegung in globalen Lieferketten.....	209
<i>Michel Brandt</i>	

## POLITIK (BESSER) MACHEN

Ein linker grüner neuer Deal.....	210
<i>Bernd Riexinger</i>	
Feministische Mobilität.....	214
<i>Elsa Koester</i>	
Das Private ist politisch – und umgekehrt.....	217
Attac lässt grüßen.....	220
<i>Stephanie Handtmann</i>	
Wie geht Verkehrswende, wenn Partei-Linke mitregieren?.....	222
Nachhaltig links.....	226
<i>Heike Sudmann</i>	
Reichweite durch Konflikt .....	227
<i>Pedram Shahyar</i>	
Das Institut Solidarische Moderne .....	230
<i>Andrea Ypsilanti</i>	
Beweglich im Parlament .....	232
<i>Bernd Brouns, Corinna Genschel</i>	
SoliMob – auf ein Neues?.....	233
Digital und auf Papier.....	235

# Vorwort

## **Liebe Leser\*innen und Neugierige,**

jedes Buch hat einen Charakter. Um es gleich vorwegzusagen: Dies ist kein wissenschaftliches Fachbuch, sondern ein politisches Lesebuch.

Im Frühling 2020 machte ich mich ans Werk, zuerst mit einem Exposé. Darin benannte ich Ziele, die ich hier nun voranstelle, in der Hoffnung, dass sie erfüllt werden: Das Buch soll Interesse an der Verkehrswende wecken und die wichtige Verknüpfung mit neuen sozialökologischen Bewegungen darlegen und fördern: Klimagerechtigkeit, Degrowth, Changing Cities ... Es soll engagierte Einsteiger\*innen unterstützen und verkehrspolitische Hintergründe beleuchten. Es soll Erfahrungen und Erzählungen aus zwölf Jahren Verkehrspolitik im Bundestag und im ganzen Land transportieren. Es soll linke Verkehrspolitik und solidarische Mobilität verständlich machen. Und es soll meinen Enkelkindern einmal nahebringen, was ihre Oma tut, wenn sie „bei der Arbeit“ ist.

Die Texte sollen gut lesbares Wissen vermitteln und Mut machen für eine solidarische Umwälzung unserer Gesellschaft. „System Change, not Climate Change“ gilt auch für Mobilität und Verkehr.

Dieses Buchprojekt war mir ein Herzensanliegen. Es steht auch als Abschluss einer Lebensphase: Zwölf Jahre Bundestag sind genug. Nun freue ich mich, dass etwas davon hier aufbereitet ist, sichtbar bleibt und unter die Leute kommt.

„Das wird ein besonders schönes Andenken“, sagte Doroteja – und da hat sie recht. Ich wünsche allen Leser\*innen viel Freude damit.

Sabine Leidig

## **Herzlichen Dank!**

Ein großes Dankeschön an meine wissenschaftlichen Mitarbeiter, von denen ich viel lernen durfte. Wir arbeiteten intensiv und freundschaftlich zusammen: Winnie Wolf (bis 2017), Bernhard Knieirim, Dominik Fette, Karl-Heinz Ludewig und Ludwig Lindner (ab 2017). Danke auch an Doroteja Jakovic, die als Büroleiterin im Trubel gut alle Teller jonglieren kann. Und danke an die „guten Geister“ im Social-Media-Hintergrund und in Hessen, die mich über die Jahre unterstützt und bereichert haben.

Es war mir ein besonderes Anliegen, dass politische Freund\*innen und Weggefährt\*innen an diesem Buchprojekt mitwirken, auch um Verbundenheit zu stärken und Vernetzung anzuregen. Für die inspirierenden Gastbeiträge bedanke ich mich herzlich bei Achim Lotz, Andrea Ypsilanti, Anton Brokow-Loga, Axel Troost, Bärbel Romanowski, Bastian Kettner, Bernd Brouns, Bernd Rie-xinger, Carl Waßmuth, Cedric Büchling, Corinna Genschel, Dirk Flege, Elsa Koester, Eric Ludwig, Fritz Viertel, Gerd Wiegel, Gerrit Schrammen, Hamid Mohseni, Heike Sudmann, Herbert Behrens, Ingrid Remmers, Isabell Eberlein, Janna Alljets, Joachim Holstein, Jörg Cezanne, Knut Steinkopf, Laura Valentukeviciute, Lorenz Gösta Beutin, Mario Candeias, Martin Wegner, Merle Groneweg, Michel Brandt, Mira Ball, Nina Katzemich, Nina Treu, Olaf Bandt, Pedram Shahyar, Ralf-Uwe Beck, Rika Müller-Vahl, Stefan Lieb, Stephan Krull, Stephanie Handtmann, Tom Adler, Torsten Felstehausen & Kröte, Ulrich Brand, Violetta Bock.

Für die feine Gestaltung danke ich Marco Heinig, Katrin Kusche für das hilfreiche Lektorat und Clemens Hermann für die Ermunterung, im oekom verlag zu publizieren.

# Aus guten Gründen aktiv gegen Privatisierung

... auch wenn es um Autobahnen geht

*Am Freitag, dem 19. Mai 2017, knirschte es im Getriebe der Großen Koalition. Für das Parlament war es ein besonderer Tag, denn die Pläne der Bundesregierung sollten nicht aufgehen.*

**Laura Valentukeviciute und Carl Waßmuth**

Eigentlich sollte der Bundestag am 19. Mai 2017 über eine umfangreiche Grundgesetzänderung abstimmen. Stattdessen erhielten die Abgeordneten vor der Plenarsitzung nur eine grobe Übersicht über Änderungen zu Änderungen am geplanten Gesetz. Was war passiert? Die Abstimmung war von der Tagesordnung abgesetzt worden, weil sich die Große Koalition der zugehörigen Mehrheiten nicht mehr sicher war. Das Grundgesetz hätte an dreizehn Stellen geändert werden sollen, eine zentrale Änderung zielte auf die Privatisierung der Autobahnen. Dabei ging es nicht um einen Verkauf im Sinne einer Veräußerung von Asphaltstrecken und Betonbrücken. In ganz Europa werden seit Jahren Autobahnen privatisiert, ohne dass ein einziger Streckenkilometer per se verkauft werden muss. Das zugehörige Privatisierungsmodell heißt öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP). Dabei baut, saniert und betreibt ein privater Konzern Autobahnabschnitte 30 Jahre lang und erhält dafür Geld vom Staat. Der Bundesrechnungshof hat schon 2014 gerügt, dass für fünf Autobahn-ÖPP-Projekte mit einem Gesamtvolumen von 5,1 Milliarden Euro Mehrkosten von 1,9 Milliarden Euro entstehen. Also 38 Prozent mehr Steuergeld aus dem Bundeshaushalt. Dennoch sollte ÖPP nun flächendeckend zum Einsatz kommen. Größtes Problem: Die Verwaltung der Autobahnen lag laut Grundgesetz bei den Bundesländern. Die Länder aber wehrten sich zunehmend gegen ÖPP. Deshalb sollte das Grundgesetz geändert und die Zuständigkeit auf den Bund übertragen werden. Der Privatisierung sollte die Zentralisierung vorgeschaltet werden. Dazu war das Zusammenziehen aller Kompetenzen auf eine formal private Autobahn GmbH vorgesehen.

Gegen das Vorhaben hatte sich ab 2015 Widerstand gebildet – in der parlamentarischen Opposition und außerhalb des Parlaments.

## **Umweltschutz verträgt keine Autobahnprivatisierung**

Eine maßgebliche Akteurin an der Schnittstelle zwischen parlamentarischer Opposition und Nichtregierungsorganisationen war Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Linken im Bundestag, die als erste zu einem Treffen von Abgeordneten und Verbänden wegen der Autobahn-Privatisierungspläne einlud. Daraus entwickelte sich ein Bündnis, im dem Ver.di, der Bund für Umwelt und Naturschutz, die NaturFreunde, Attac, Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) und weitere ebenso aktiv waren wie Bundestagsabgeordnete der Linken, der Grünen und sogar der mitregierenden SPD. Die Umweltverbände schlossen sich dem Bündnis an, weil ÖPP Autobahnneubau befördert und Ausstiege erschwert. Im Zeitraum von 2007 bis 2016 waren schon mehr als die Hälfte aller neu gebauten Autobahn-Kilometer im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften umgesetzt worden. Jüngstes Beispiel von Autobahn-Neubau per ÖPP ist die A49 durch den Dannenröder Forst: Der im Sommer 2020 unterzeichnete ÖPP-Vertrag wird von der Bundesregierung auf ein Volumen von 1,45 Milliarden Euro beziffert. Der Neubau soll durch Schutzgebiete führen und die Rodung von 100 Hektar eines 300 Jahre alten Laub- und Mischwalds erfordern. Gegen das Vorhaben gibt es heftigen Protest.

**Mit vereinten Kräften das Schlimmste verhindert**

Gemeingut in BürgerInnenhand will verhindern, dass Entscheidungen wie zur A49 der parlamentarischen Steuerung entzogen und privaten Investoren übertragen werden. Deshalb organisierten wir eine Kampagne gegen die Gründung der geplanten Autobahn GmbH. Dazu betrieben wir Aufklärungsarbeit mit vielen Beiträgen im Internet, einem Video-Clip, mit Flyern und Unterschriftensammlungen, Kundgebungen und E-Mail-Aktionen. Der Bundestagspräsident Norbert Lammert (CDU) erhielt an einem einzigen Tag mehr als 2.000 Protestmails – und kündigte danach tatsächlich an, gegen die Privatisierungspläne zu stimmen. Die ZDF-Sendung „Die Anstalt“ verarbeitete die Argumente unserer Bündnis-Kampagne; darauf meldete sich ein Spender und bezahlte eine halbseitige Anzeige in der Süddeutschen Zeitung. Im Stile eines Autobahnschildes erschien samstags: „Liebe Abgeordnete, Ihr habt am 19. Mai die Wahl: Autobahnprivatisierung – Ja oder Nein.“ Es gab ein Sternchen hinter „Ihr habt die Wahl“. Unten stand dazu: „Wir auch. Am 24. September“, das war das Datum der damals anstehenden Bundestagswahl.

Eine von GiB in Auftrag gegebene repräsentative Meinungsumfrage hatte ergeben, dass 63 Prozent der Menschen in Deutschland es nicht gut finden, wenn private Unternehmen Bau und Betrieb von Autobahnabschnitten übernehmen.

**Ein kleiner Erfolg auf einem langen Weg**

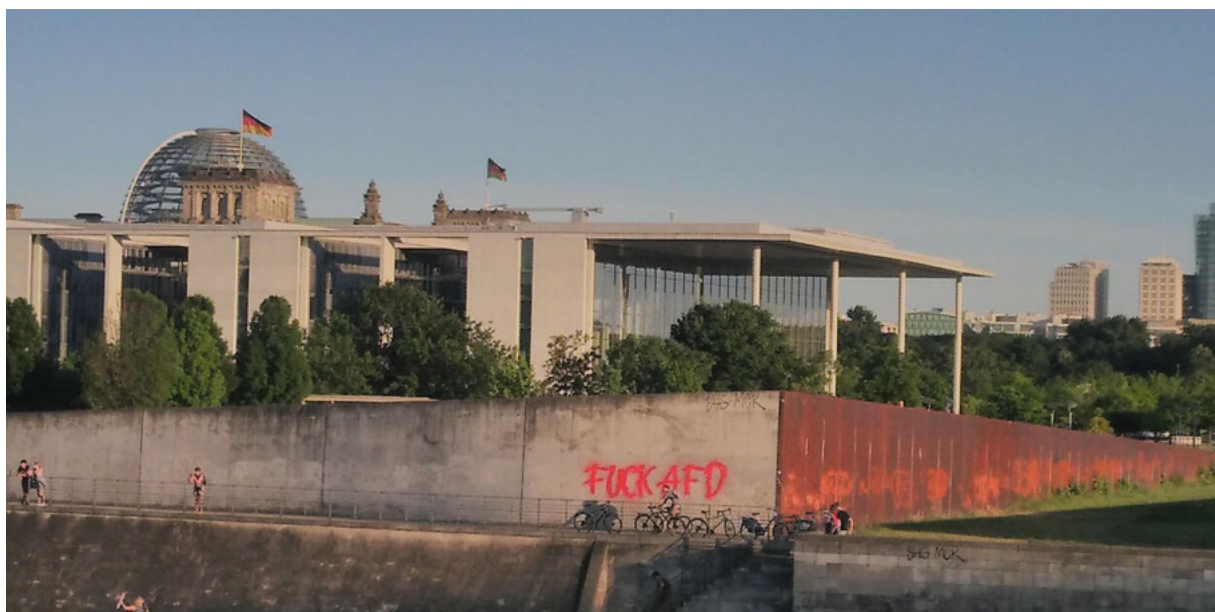
Es ist schwer zu sagen, was genau die Rädchen im Getriebe der Bundesregierung durcheinandergebracht hat: die Zeitungsanzeige, die Fernseh-

sendung, die E-Mail-Kampagne oder alles zusammen. Im Jahr 2017 hatte die Große Koalition eine komfortable Mehrheit von 80 Prozent der Abgeordneten – und damit deutlich mehr als die für eine Grundgesetzänderung erforderliche Zweidrittelmehrheit. Aber in nichtöffentlichen Probeabstimmungen zeigten sich unerwartet viele Bundestagsabgeordnete kritisch gegenüber der Autobahnprivatisierung. So wurde die geplante Abstimmung ausgesetzt, und der Gesetzentwurf eilig noch einmal verändert. Dabei wurde der vorgesehenen Möglichkeit, die Autobahn GmbH ganz oder teilweise zu verkaufen, ein Riegel vorgeschoben. Außerdem wurde eine Obergrenze für öffentlich-private Partnerschaften ins Grundgesetz aufgenommen. Das so geänderte Gesetz wurde dann am 1. Juni 2017 zur Abstimmung gestellt und mit 72,2 Prozent der Stimmen angenommen. Die Bürger\*innen wählten am 24. September 2017 den Bundestag neu – die Große Koalition verlor an dem Tag ihre Zweidrittelmehrheit.

Sabine Leidig ist Gründungspatin von GiB und unterstützt die Organisation seit mehr als zehn Jahren kontinuierlich im Kampf gegen Privatisierungen – politisch und finanziell. Vielen Dank, Sabine!

“ **Laura und Carl sind treibende Kräfte von Gemeingut in BürgerInnenhand.**

<https://www.gemeingut.org/>



# Autobahn-Baustopp – der „Mietendeckel der Mobilität“

Was der „Hambi“ für den Kohleausstieg ist,  
kann der „Danni“ für den Ausstieg aus dem  
Autobahnbau sein

*Der Bau neuer Autobahnen stellt das Rückgrat der Schneller-schwerer-weiter-Ideologie dar. Ein Baustopp für Autobahnen ist die rote Linie gegen die Fortsetzung falscher Verkehrspolitik in der Klimakrise. Es müssen alte Verbindlichkeiten und Verträge aufgekündigt werden, damit neue Abkommen nicht gebrochen werden, und zwar jetzt.*

21. November 2020. Ich schreibe diesen Text, während Räumung und Rodung im Dannenröder Wald mit zunehmender Brutalität vorangetrieben werden. Während ein offener Brief namhafter Akteur\*innen unverzügliches Innehalten fordert, und die evangelischen Pröbste darum bitten, wenigstens am Sonntag den Polizeieinsatz zu unterbrechen, schweigten die schwarze und die grüne Landesspolitikprominenz dröhnend. Während Solidaritätsaktionen vor Parteizentrale oder Landtag abgeräumt werden, verkündet Robert Habeck, der Co-Vorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen, beim Online-Parteitag, dass der Bundesverkehrswegeplan gestoppt werden müsse. Derweil lässt der grüne Landesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem CDU-Innenminister den Bau der anachronistischen A49 vorantreiben. Als Linkspartei in Hessen sind wir seit Jahren gut begründet gegen dieses fossile Infrastrukturprojekt aufgestellt und seit Monaten an der Seite der Widerstandsbewegung aktiv: mit Initiativen im Parlament, mit Öffentlichkeitsarbeit und mit Parlamentarischen Beobachter\*innen im Wald<sup>1</sup>.

## **Bus & Bahn statt Autobahn**

Fünf Jahre nach dem Paris-Abkommen ist es ein fatales Signal, dass für noch mehr Autobahn und damit noch mehr Kfz-Verkehr wertvoller Mischwald verstümmelt und ein Natur- und Wasserschutzgebiet gefährdet werden. Der Bundesverkehrswegeplan 2030, der auch der A49 höchste Priorität einräumt, ist auf Zuwachs von Pkw- und Lkw-Verkehr ausgerichtet. In fast jedem Straßen-

bauprojekt werden örtliche Verkehrsprobleme zur Begründung benutzt, obwohl es im Kern um die transeuropäischen Verbindungen der „Exportnation“ geht. Beim „Lückenschluss“ der A49 sollen mehr als 1,4 Milliarden Euro in ein ÖPP-Projekt gepumpt werden. Die öffentlich-private-Partnerschaft (ÖPP) verspricht dem Kapitalinvestor Gewinne – zulasten der Allgemeinheit. Dabei geht es wie bei allen neuen Autobahnen gar nicht um Unterstützung für eine Region, sondern vor allem um den transeuropäischen Transportverkehr in wachsenden Lastwagenkolonnen, um Ausweichrouten für die „rollenden Lagerhallen“ und für die fortgesetzte „Amazonisierung“ der Warenwelt. Folgerichtig ist auch an diesem Autobahnabschnitt weitere Flächenversiegelung für den „Logistikstandort“ vorgesehen.

Für die Region liegen gute Alternativkonzepte vor. Mit ihnen könnten die Verkehrsprobleme schneller gelöst, Hunderte Millionen Euro gespart und die Umwelt geschützt werden. Verbände und Bürgerinitiativen machen sich für drei Bahnprojekte stark, die regionale Verbindungen schaffen, Gütertransporte auf der Schiene erleichtern, vielen Pendler\*innen Staustrecken ersparen und eine Alternative zur Autofahrerei bieten können. Dabei müsste relativ wenig neu gebaut werden, weil stillgelegte Gleise reaktiviert werden können.

## **Bemerkenswerte Bewegung**

Im Herbst 2019 begannen Aktivist\*innen, erste Baumhäuser und eine Mahnwache zu errichten. Rasch gelang die Vernetzung mit den „alten“ Bürgerinitiativen gegen den bevorstehenden Baubeginn. Mit der gegenseitigen Unterstützung nahm die Auseinandersetzung schnell Fahrt auf: Im Juni urteilte das Bundesverwaltungsgericht gegen die Klage des Bund für Umwelt und Naturschutz

<sup>1</sup> Unseren Bericht haben wir am 20. Dezember 2020 fertiggestellt. Er ist unter anderem auf [www.nachhaltig-links.de/mobilität](http://www.nachhaltig-links.de/mobilität) unter dem Titel „Sicherheit vor Schnelligkeit – eine zweifelhafte Lösung“ zu finden.



(BUND), dass dem wachsenden Verkehr ein höheres öffentliches Interesse zukomme als dem Natur-, Klima- und Wasserschutz. Innerhalb weniger Wochen entwickelte sich der Kampf um den „Danni“ von einer lokalen Protestaktion zu einem bundesweiten Bezugspunkt der Klimagerechtigkeitsbewegung. Die Strukturen des zivilen Ungehorsams zeigten im Zusammenspiel mit lokalen Bürgerinitiativen, betroffenen Dörfern und Verbänden wie BUND, Campact, Greenpeace oder Attac beachtliche Vernetzungskompetenz und zivilgesellschaftliche Größe. Ähnlich breite und zugleich radikale Zusammenarbeit gab es auch für den „Hambi“, den Hambacher Wald, vor dem (faulen) Kohleausstieg. Mit der Erfahrung und dem Können von Baumbeschützer\*innen – auch aus anderen europäischen Ländern –, mit der gewaltfreien Blockadeübung von Ende Gelände oder Sand im Getriebe und mit der Dynamik von Fridays for Future, gelang der Sprung in die bundesweite Medienberichterstattung deutlich schneller, als das beim „Hambi“ der Fall war.

Allerdings sind die Bündnisgrünen hier nicht „natürliche Verbündete“. Zu tief ist die Kluft zwischen dem Bekenntnis zur sozialökologischen Verkehrswende und dem tatsächlichen Handeln unter grüner Regierungsbeteiligung. Die Enttäuschung in Teilen der Klimagerechtigkeitsbewegung ist zu Recht groß: Mit Verkehrsinfrastruktur wird zukünftige Entwicklung im wahrsten Sinne in Beton gegossen. Deshalb müssen die 850 zusätzlichen Autobahnkilometer, die im Bundesverkehrswegeplan bis 2030 vorgesehen sind, nicht nur auf den Prüfstand, sondern diese widersinnige Verschwendung muss schnellstens gestoppt werden.

Derzeit entwickelt sich eine Vernetzung, die auch an anderen Stellen den Neu- oder Ausbau von Autobahnen mit neuem Schwung in Frage stellt: Tausende radeln wieder gegen die A100 in Berlin, neue Bündnisse bilden sich in Oberhausen, Hamburg oder Kiel, in Niedersachsen oder Sachsen-Anhalt erstarkt der Widerstand ebenso wie im Rhein-Main-Gebiet. Der „Danni“ markiert schon jetzt einen Wendepunkt, den wir den „Wald statt Asphalt!“-Aktivist\*innen verdanken.

Ein im Oktober 2020 vom Wuppertal Institut vorgelegtes Papier beantwortet Frage, was bis 2035 bei uns geändert werden müsste, damit die weitere Erderhitzung auf maximal 1,5 Grad begrenzt werden kann. Die Autor\*innen treffen für den Verkehrssektor eine klare Ansage: Der Autoverkehr muss halbiert und der Lkw-Verkehr reduziert werden. Während die politische Rechte den

Automobil- und Logistikstandort sowie wachsende (transnationale) Verkehrsströme als Sinnbild des Wohlstandes zementieren will, steht die Forderung nach einem Baustopp neuer Autobahnen für einen Richtungswechsel in der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. Für die Hoffnung auf klimagerechte (Verkehrs-)Verhältnisse. Der „Autobahnausbaudeckel“ kann zu einem wichtigen Kristallisationspunkt der sozialökologischen Verkehrswende werden und hat das Potential zum „Mietendeckel der Mobilität“<sup>2</sup>.

### Ein Dreh- und Angelpunkt für solidarische Perspektiven

Der Autobahndeckel zeigt wie der Mietendeckel an: Ein „Weiter so“ darf es nicht geben! Wer weiter Autobahnen baut, ist im Unrecht! In diesem Zusammenhang ist der Beitrag von Carola Rackete und Luisa Neubauer im Spiegel vom 12. November 2020 bemerkenswert. Sie stellen fest, dass es nicht möglich sein wird, zugleich den völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzvertrag und die bereits geschlossenen Verträge im Bereich fossiler Rohstoffe und Infrastrukturen einzuhalten: „On paper [auf dem Papier] haben wir den globalen ökologischen Zusammenbruch schon längst vertraglich besiegelt. Wenn man alle Verträge zusammenzählt, die wir Menschen zum heutigen Zeitpunkt schon unterschrieben haben, kommen wir bei einer vertraglich abgestimmten globalen Erwärmung von weit mehr als zwei Grad Celsius an.“ Mit Blick auf den Koalitionsvertrag in Hessen und den ÖPP-Vertrag zum Bau der Autobahn schreiben sie: „Wir werden in den nächsten Jahren immer weiter, immer mehr Verträge brechen müssen. Die Frage ist nur, welche das sein werden – und wer die Macht hat zu entscheiden welche. Systemfragen halt.“ Damit haben die beiden Frauen eine zentrale Herausforderung formuliert, vor der sich kein\*e Politiker\*in hinter Verwaltungsgerichtsurteilen oder selbstgeschmiedeten Ausbaugesetzesketten verstecken kann. Die Zeit des „Abarbeitens“ alter Pläne ist vorbei.

2 Der Begriff „Mietendeckel der Mobilität“ stammt von Mario Candeias, Leiter der Abteilung Politikanalyse bei der Rosa-Luxemburg-Stiftung: <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/mietendeckel-der-mobilitaet/>.



Im Feld der Wohnungspolitik ist der Stopp für Mieterhöhungen, der „Mietendeckel“, ein Dreh- und Angelpunkt für linke Perspektiven geworden. Die ganze soziale Misere einer von Kapitalinteressen getriebenen Mietenpolitik wird damit kritisiert; plötzlich kommen die Interessen auf den Tisch, wird die „Gesetzmäßigkeit“ von Immobilienrendite in Frage gestellt. In der Diskussion um diese rote Linie, werden viel weitergehende Veränderungen gefordert und Konzepte entwickelt. Auch in diesem Feld steht die gesellschaftliche Linke deutlich erkennbar gegen die gesellschaftliche Rechte. Mobilisierung entsteht dabei aus konkreter Betroffenheit, aus Solidarität und dem Wunsch nach gerechten (Wohn-)Verhältnissen.

Eine ähnliche Rolle kann der „Autobahndeckel“ spielen. Auch hier sind es zunächst meist direkt Betroffene, die ihr Anliegen politisieren und sich gegen die Zerstörung ihrer Lebensräume vor Ort einsetzen. Auch der Autobahndeckel ist eine Basis, von der aus weitergehende gesellschaftliche Veränderungen gedacht, diskutiert und erungen werden können. Das Umsteuern öffentlicher Investitionen zur Stärkung von Bahn, Öffis, Fuß- und Fahrradmobilität ist naheliegend. Die Unterstützung regionaler (Land-)Wirtschaft und Transparenz über die Frage, was eigentlich warum transportiert wird und wer darüber entscheidet, kommen auf die Tagesordnung. Solche Themen gehen kommunal-, landes- und bundespolitisch Hand in Hand, bieten Chancen für kleinere und größere Aktionen und viel Raum für Bündnisarbeit. Auch in die Betriebe hinein – zu Gewerkschaften und Betriebsrät\*innen. Wir sollten Städte und Gemeinden für soziales Leben umgestalten, statt den Durchgangsverkehr zu verwalten.

Die neue Allianz der Gewerkschaften Ver.di und EVG mit Fridays for Future, BUND, BUND-Jugend, Attac, VCD, Changing Cities, NaturFreunden und Campact veröffentlichte im September 2020 ein gemeinsames Forderungspapier. Anlass war der Tarifkampf für bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr. Ein wesentlicher Punkt darin ist, „dass die autozentrierte Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte beendet und die Mittel aus dem Fernstraßenneubau zu Gunsten des Umweltverbundes umgewidmet werden“<sup>3</sup>. Immerhin geht es um zig Milliarden Euro, die nach den jetzigen „Bedarfsplänen“ des Bundes in den Bau zusätzlicher Fernstraßen gesteckt werden sollen. Mittel, die für sozial und ökologisch gerechte Verkehrskonzepte gebraucht werden, für Auswege aus imperialen Verkehrsverhältnissen und für solidarische Mobilität.

<sup>3</sup> Das ganze Bündnis-Positionspapier zum Beispiel unter [www.attac.de/kampagnen/verkehrswende/verdi-attac-tvn2020/positionspapier-verkehrswende/](http://www.attac.de/kampagnen/verkehrswende/verdi-attac-tvn2020/positionspapier-verkehrswende/).

# Wald statt Asphalt

Die Waldbesetzung ist mehr als Protest gegen eine Autobahn

*Neben dem Widerstand von Bürgerinitiativen, Umweltverbänden und Kirchen entstand im Herbst 2019 eine neue Protestform gegen den Weiterbau der A49.*

## **Torsten Felstehausen**

In schwindelerregender Höhe von zum Teil über 20 Metern haben sich gut 100 Aktivist\*innen in mehreren Baumhausdörfern entlang der geplanten Trasse eingerichtet und mit Plattformen, Seilen, Hängebrücken im wahrsten Sinne des Wortes vernetzt. Ich sprach mit Kröte<sup>1</sup>, einem der Aktivist\*innen über die Motivation der Waldbesetzer\*innen:

*Ihr kommt aus unterschiedlichen Bereichen und Regionen – was verbindet euch, und was sind eure Ziele?*

**Kröte:** Na, den Wald zu erhalten und den Weiterbau der A49 zu verhindern. Aber es gibt noch mehr. Wir nutzen den Freiraum hier, um ein anderes Zusammenleben Wirklichkeit werden zu lassen. Herrschaftsstrukturen abzubauen, gegen den täglichen Sexismus und den allgegenwärtigen Rassismus anzugehen gehört dazu. Der Autobahnbau ist für uns ein Symbol für die ungerechte Wirtschaftsordnung. Wir brauchen einen Systemwechsel.

*Und wenn 100 Menschen aus dem System aussteigen, bleibt das Eis an den Polkappen erhalten ...*

**Kröte:** Selbstverständlich ist das Leben in Baumhütten ohne fließendes Wasser nicht das Ziel. Aber wir wollen uns nicht einfach einbinden lassen in das „Weiter so“, in eine Gesellschaft, die aufgebaut ist auf Kinderarbeit, Umweltzerstörung und Unterdrückung. Wir haben mehr, als wir essen können, wir haben mehr, als wir anziehen können, aber die Industrie will uns weismachen, dass wir mehr konsumieren müssen, mehr brauchen. Wir wollen erleben, dass es anders gehen kann.

*Und, geht es?*

**Kröte:** Ja, vor allem mit Solidarität. Wir essen hier vegan, nutzen viele Dinge, die wir gebraucht gespendet bekommen haben. Aber wir retten auch weggeworfene Lebensmittel durch Containern, was nach geltendem Recht eine Straftat ist. Wir wollen uns unserer Verantwortung stellen und etwas gegen die weltweite politische und wirtschaftliche Ungerechtigkeit tun.

*Es wurde behauptet, ihr würdet Drahtseile spannen, um berittene Polizei zu verletzen. Was ist dran an den Vorwürfen?*

**Kröte:** Das ist Blödsinn. Wir laden alle ein, sich hier selbst ein Bild zu machen. Es gibt eine Menge Seile im Wald, aber alle Konstruktionen dienen ausschließlich der Sicherung unserer Blockadestrukturen. Zum Glück gibt es Parlamentarische Beobachter\*innen hier. Es wird immer wieder versucht, den Widerstand zu kriminalisieren und zu spalten – wir halten mit unserer Offenheit dagegen. In den letzten Wochen waren über 1.000 Menschen hier im Wald; sie können aus erster Hand berichten, was sie gesehen haben.

“**Torsten Felstehausen ist Mitglied der Linksfraktion im hessischen Landtag und ein toller Genosse in Nordhessen.**”

## **Lesetipp**

Die Homepage: [wald-statt-asphalt.net](http://wald-statt-asphalt.net)

Die TV-Doku von arte (im Auftrag des hr): „Re:Generation Waldbesetzer – im Baumhaus gegen die Klimakrise“  
Zu finden in der arte-Mediathek.

<sup>1</sup> Die Namen von Kröte, Hase, Charly Linde, Lola Löwenzahn, Scully und all den anderen Waldbeschützer\*innen im zivilen Ungehorsam sind vorübergehende, wie auch die Namen der Barrios im Wald. Unterwex, Zwischendurch, Morgen oder Flying Angel und weitere Baumsiedlungen im Danni, Mauli und Herri wurden von Polizei und Rodungstrupps zerstört und dem Erdboden gleichgemacht.

# Makro-Ökonomie: kolossale Kosten

Die wahren Kosten des Verkehrs werden abgewälzt und totgeschwiegen

*Für Arbeit, Freizeit und Handel werden immer größere Entfernungen zurückgelegt. Was eine Tankfüllung, die Kfz-Versicherung oder ein Flugticket kostet ist bekannt. Und Unternehmen wissen, wie viel sie für die Fracht kalkulieren müssen. Aber das ist längst nicht alles. Viele Verkehrsfolgen haben die Verursacher\*innen gar nicht auf dem Zettel. Aber es sind gigantische Summen.*

**Axel Troost**

Das Abwälzen negativer Folgen des eigenen Verhaltens auf andere nennt man Externalisierung. Sie durchzieht inzwischen so viele Lebensbereiche, dass der Soziologe Stephan Lessenich von einer Externalisierungsgesellschaft spricht. Dabei hat er vor allem das westliche Wohlstandsmodell vor Augen, das Ausbeutung und Umweltzerstörung im Globalen Süden in Kauf nimmt. Auch der Verkehr hat längst ein Ausmaß angenommen, das die Lebensqualität und unseren Planeten ernsthaft bedroht. Wenn die Pole schmelzen, Lärm und Abgase die Gesundheit bedrohen und die Landschaft durch Straßen, Parkplätze und Schienen zerschnitten und versiegelt wird, dann liegt dies auch daran, wie wir uns fortbewegen. Wobei „wir“ den Kern der Sache nicht trifft, denn individuell gibt es große Unterschiede: Wer reich ist, kann sich nicht nur mehr Verkehrsaufwand leisten, sondern sich meist auch besser vor den negativen Folgen des Verkehrs schützen. Die Forschung hierzu ist unterbelichtet, aber Recherchen des Umweltbundesamts zur Umweltgerechtigkeit in Deutschland haben gezeigt, dass Haushalte mit hohem ökonomischem Status deutlich mehr Autos besitzen und auch die Unterwegszeiten mit dem Einkommen wachsen. Hingegen sind sozial benachteiligte Familien überproportional von Lärm, Schadstoffen und dem Straßenbau betroffen, mit drastischen Folgen für Gesundheit und Lebenserwartung. Besonders betroffen sind einkommensschwache Haushalte, Ältere, Kinder, Behinderte und Menschen mit Migrationshintergrund.

Um das Problem besser greifbar zu machen, versuchen Ökonominnen und Ökonomen die Externalisierung zu messen. Jeder Schaden muss dazu in die gleiche Maßeinheit überführt werden,

typischerweise in Geld, und die Gesamtschäden werden dann addiert. Dies ist leichter gesagt als getan: Wie will man erfassen, welche Klimaschäden durch eine bestimmte Menge an Autoabgasen in den nächsten Jahrzehnten beziehungsweise Jahrhunderten verursacht werden? Welcher Wert wird einem Verkehrsunfallopfer zugewiesen, und soll es dabei einen Unterschied machen, ob ein Kind, ein Rentner oder eine Bankdirektorin zu Schaden gekommen ist? Es ist daher unvermeidlich, jede Menge Annahmen zu treffen. Entsprechend werden die Kostenschätzungen auch immer wieder mit guten und schlechten Argumenten in Frage gestellt. Doch klar ist: Die externen Kosten sind real und werden nicht etwa dadurch fiktiv, dass sie von den Verursacherinnen und Verursachern nicht getragen werden.

Dem aktuellen, von der EU-Kommission herausgegebenen Handbuch über die externen Kosten des Verkehrs<sup>1</sup> zufolge werden in der gesamten Europäischen Union durch den Verkehr jährlich externe Kosten von 987 Milliarden Euro verursacht, davon 83 Prozent durch den Straßenverkehr<sup>2</sup>. Von den Gesamtkosten entfallen 70 Prozent auf den Personenverkehr, der Rest auf den Güterverkehr. Auf den Kilometer bezogen schneiden im Personenverkehr Motorräder wegen ihrer hohen Lautstärke und der hohen Unfallkosten mit 24,5 Cent pro Personenkilometer (Pkm) besonders schlecht

1 European Commission (2019): „Handbook on the external costs of transport“, Version 2019, als PDF abrufbar unter <https://ec.europa.eu>.

2 Inklusive Staukosten, bei denen umstritten ist, ob es sich tatsächlich um externe Kosten handelt, weil die Verursachenden auch die Geschädigten sind.

ab, gefolgt von Pkw mit 12 Cent/Pkm (ohne Staukosten 7,8 Cent/Pkm) mit weitem Abstand vor Bus (3,6 Cent/Pkm) und Bahn (1,3 Cent/Pkm für elektrische Hochgeschwindigkeitszüge bis 3,9 Cent/Pkm für Dieselzüge). Flüge weisen durchschnittlich 3,4 Cent/Pkm und auf Kurzstrecken mit 4,2 Cent/Pkm etwa dreimal so hohe externe Kosten pro Personenkilometer auf wie Hochgeschwindigkeitszüge. Dass der Unterschied nicht noch größer ist, liegt an den vergleichsweise geringen Kosten für Unfälle und Flächenverbrauch. Sie müssen jedoch in Verbindung mit hohen Kilometerzahlen gesehen werden, die Flugreisen in absoluten Zahlen zu echten Klimakillern machen.

Das Umweltbundesamt kommt für den deutschen Verkehr zu ein wenig anderen Kosten – Pkws und Motorräder schneiden etwas besser ab –, die hohen externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs kommen dort aber gleichfalls zum Ausdruck<sup>3</sup>. Ebenfalls nur auf Deutschland bezogen errechnet eine Studie im Auftrag der Allianz pro Schiene jährliche externe Kosten in Höhe von 149 Milliarden Euro (ohne Staukosten), auch hierbei entfällt der Großteil auf den Straßenverkehr<sup>4</sup>. Der größte Teil entsteht durch Unfälle. Aber auch Klimaschäden und vor- und nachgelagerte Prozesse, also die Produktion und Entsorgung von Fahrzeugen, Verkehrswegen und Treibstoffen, schlagen mit 21 Prozent erheblich zu Buche. Im Unterschied zu den Zahlen der EU-Kommission werden (inländische) Flugreisen mit externen Kosten von 12,8 Cent/Pkm als schädlicher angesehen als Pkw-Fahrten (10,8 Cent/Pkm) und schneiden deutlich schlechter ab als die Bahn (3,2 Cent/Pkm). Grund ist der höhere Klimakostensatz von 180 statt 100 Euro pro Tonne Kohlendioxid.

Was folgt aus diesen Zahlen? Das Handbuch der EU-Kommission belegt, dass die Verkehrsteil-

nehmenden durch zweckgebundene Steuern und Abgaben nur zu einem geringen Anteil für die von ihnen verursachten Kosten (externe Kosten und Infrastrukturkosten) herangezogen werden. Für die meisten Fahrzeugkategorien sei höchstens ein Viertel dieser Gesamtkosten dadurch gedeckt. Viele sehen den Ausweg aus dem Externalisierungsdilemma in der vollständigen Internalisierung der externen Kosten in die Marktpreise: Spritpreise und Nutzungsentgelte wie Maut müssen soweit erhöht werden, dass mit den eingenommenen Geldern die Schäden vermieden, behoben oder kompensiert werden können. Das entspricht dem Verursacherprinzip, beseitigt die unfaire Privilegierung umweltschädlicherer Fortbewegungsvarianten und ist insofern auch berechtigt. Abgesehen von den vielen praktischen Problemen, die der Internalisierungsansatz mit sich bringt, leidet er aber auch an einem verengten Blick auf die Wirklichkeit. Denn Ziel der Verkehrspolitik muss ein maßvoller und jeder und jedem offenstehender Zugang zu Mobilität sein. Hingegen interessiert bei der Internalisierung über Marktpreise vor allem die Tatsache, wie zahlungskräftig jemand ist. Sicher führt kein Weg daran vorbei, die Nutzung von Autos und Flugzeugen deutlich teurer zu machen, zum Beispiel durch eine stetig steigende Kohlendioxid-Steuer oder -Abgabe. Dies darf aber nicht dazu führen, dass ärmere oder in ländlichen Regionen wohnende Menschen vom gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen werden. Preissteuernde Maßnahmen müssen daher stets auch in ihrem sozialen Kontext gesehen werden und durch einen Instrumentenmix aus Ge- und Verboten, Förder- und Strukturpolitik und eine Stadtplanungspolitik der kurzen Wege ergänzt werden, um soziale Schieflagen zu vermeiden und trotzdem die notwendige Verkehrswende zu meistern.

3 Umweltbundesamt: „Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten“, Kostensätze, Stand 02/2019, erstellt von Astrid Matthey und Björn Bünger, Dessau-Roßlau 2019.

4 Infrac: „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017“, Studie im Auftrag von Allianz pro Schiene e. V., 2019.

“ **Axel Troost ist seit einer kleinen Ewigkeit Weggefährte, Geschäftsführer der Memorandum-Gruppe für Alternative Wirtschaftspolitik und Mitgründer des Institut Solidarische Moderne ISM**

### Lesetipp

**Stephan Lessenich:** „Neben uns die Sintflut. Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis“, Hanser, Berlin 2016.

**Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik:** „Nachhaltige Mobilität aktiv gestalten“, in: Memorandum 2020: Gegen Markt- und Politikversagen – aktiv in eine soziale und ökologische Zukunft“, PapyRossa, Köln 2020. (kostenlos auf: [alternative-wirtschaftspolitik.de](http://alternative-wirtschaftspolitik.de))

**Umweltbundesamt:** „Umweltgerechtigkeit – Umwelt, Gesundheit und soziale Lage“, Dessau-Roßlau 2019, unter: [umweltbundesamt.de](http://umweltbundesamt.de).

# Bahn: Borniertheit und Bewegung im Bundestag

Von der Börsenbahn zur Bürger\*innen-Bahn  
– ein lohnender Weg

*Mit der Bahnreform wurde aufs falsche Pferd oder Gleis gesetzt. Die neue Deutsche Bahn AG wandelte sich zu einer gewinnorientierten Schrumpfbahn und gleichzeitig zu einem globalen Konzerngeflecht. Dieser Kurs wird nun verlassen. Doch damit die Richtung stimmt, muss die DB demokratisch umgesteuert werden.*

Wem gehört die Bahn? Diese Frage ist Gegenstand einer MDR-Dokumentation, die am 4. Februar 2021 ausgestrahlt wurde. Darin heißt es: „Bis 1989 rollte die Deutsche Reichsbahn als das Transportmittel Nummer eins durch die DDR. Sie bewältigte achtzig Prozent aller Gütertransporte und die Hälfte des ostdeutschen Personenverkehrs. Zur Deutschen Reichsbahn gehörten 14.000 Gleiskilometer, 1.800 Bahnhöfe, 7.000 Lokomotiven, mehr als 170.000 Waggons und mindestens 46.000 Hektar Grundstücke sowie Tausende Eisenbahnerwohnungen. Wem gehört all das heute? Denn das alte Reichsbahn-Netz wurde mit der Bahnreform 1994 von der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft ausgedünnt, und viele Immobilien wurden verkauft. Der Leipziger Hauptbahnhof war einer der ersten verkauften Bahnhöfe und ging an die Deutsche Bank. Tausend weitere Bahnhöfe bekam ein britischer Immobilieninvestor.“

Was wäre wohl geschehen, wenn die Bahnreform von 1993/94 nicht den Weg bereitet hätte für diese gewaltige Privatisierungswelle? Was wäre gewesen, wenn nicht eine Kommission aus Wirtschaftsvertretern über die Zukunft der Eisenbahn im vereinten Deutschland beratschlagt hätte, sondern wenn die Bahnnutzer\*innen und die Eisenbahner\*innen aus Reichsbahn und Bundesbahn mit ihrer Kompetenz ein Bahnsystem der Zukunft entwickelt hätten? Vielleicht wäre der Leipziger Hauptbahnhof nicht zur Shopping-Mall mit Gleisanschluss mutiert? Vielleicht wäre nicht in jedem Großstadtbahnhof der Kommerzteppich ausgerollt und für Billigflüge geworben worden? Vielleicht wäre ein Programm dabei herausgekommen, wie die technischen Standards und der Service bei der künftigen Deutschen Bürgerbahn Schritt für Schritt verbessert werden können, wie

auch im Westen wieder alle Städte ans Bahnnetz angeschlossen werden und alle Großbetriebe auch. Bestimmt hätten sie nicht vorgeschlagen, den größten Teil der über 100.000 Eisenbahnerwohnungen an Immobilienhaie zu verkaufen. Und bestimmt hätten sie nicht 3.500 der 5.200 Bahnhöfe als „nicht betriebsnotwendige Empfangsgebäude“ deklariert und verscherbelt.

Wie wir wissen, lief es anders. Auf dem Höhepunkt neoliberaler Marktgläubigkeit beschloss der Bundestag die Bahnreform: Das größte öffentliche Unternehmen wurde in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft umgewandelt wie ein kapitalistischer Konzern und sollte sich künftig rentieren. So hatte es der Bundestag im Dezember 1993 mit 558 Ja-Stimmen, 13 Gegenstimmen und 4 Enthaltungen beschlossen und dafür das Grundgesetz geändert (Artikel 87e). Die Deutsche Bahn AG wurde gegründet, die Aufgaben der staatlichen Daseinsvorsorge wurden von den unternehmerischen Aufgaben der Bahnen getrennt, der Schienenpersonennahverkehr ging über in die Verantwortung der Bundesländer (Regionalisierung) und wurde mit der nötigen finanziellen Ausstattung versehen. Das Schienennetz öffnete sich „diskriminierungsfrei“ für andere europäische Bahnen – eine Anforderung der Europäischen Union.

Die Bahnreform hatte drei explizite Ziele: besserer Service, höhere Marktanteile und weniger Subventionen. 20 Jahre später musste der Bundesrechnungshof allerdings richtigerweise feststellen: „Die beabsichtigte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist nicht eingetreten.“ Und: „Das Ziel, den Bundeshaushalt zu entlasten, ist nicht erreicht worden.“

### Auf Börsenkurs mit Mehdorn

In der zweiten Stufe der Bahnreform wurden zum 1. Januar 1999 fünf eigenständige Aktiengesellschaften unter dem Dach der Deutschen Bahn AG gegründet: DB Reise & Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Netz AG und DB Station & Service AG. Damit war schon vorgezeichnet, wohin die Reise gehen sollte: an die Börse. Jede Konzerntochter bekam einen eigenen Vorstand, ein eigenes Gewinnmanagement. Jede wurde auf Kostenreduzierung getrimmt und sollte Gewinne an die Holding abführen – auch auf Kosten der anderen Töchter. Eine Fehlkonstruktion, die sich noch rächen sollte.

Statt sich ein Beispiel an der Schweiz zu nehmen, eiferte die Regierung unter Kanzler Gerhard Schröder (SPD) dem britischen Modell der Zerschlagung und Privatisierung des Bahnsystems nach. Schröder holte Hartmut Mehdorn als Bahnchef an Bord, einen Mann, der 20 Jahre lang (Spitzen-)Manager der Luftverkehrsindustrie (Airbus) gewesen war und danach als Vorstandsvorsitzender der Heidelberger Druckmaschinen AG das Unternehmen durch eine Expansionsstrategie zu einem Universalanbieter umgebaut und es an die Börse gebracht hatte.

Den Job sollte er nun auch bei der DB AG machen. Mehdorn konzentrierte die Investitionen auf wenige Großprojekte der Hochgeschwindigkeit. Die Bahn in der Fläche interessierte ihn nicht. Damit private Anleger Bahnaktien kaufen würden, musste der Konzern Profit versprechen. Zugleich expandierte die DB AG ins weltweite Logistikgeschäft und kaufte ein: 2002 das Lkw-Speditionsunternehmen Stinnes-Schenker für 2,5 Milliarden Euro, 2006 den US-Logistiker Bax Global für knapp eine Milliarde, 2007 die britischen Güterbahn EWS und die spanische Güterbahn Interfesa, 2008 die Eisenbahngesellschaft Chiltern Railways in Großbritannien. Und Mehdorn verkündete den Einstieg in den polnischen Güterbahnmarkt. Während die DB als Konkurrent andere im europäischen Eisenbahnmarkt verdrängte, verschwanden daheim 9.500 Gleisanschlüsse für die Verladung von Gütern auf die Schiene. Postzugverkehr oder Stückgutverkehr wurden gestrichen.

### Widerstand regt sich

Der Börsenkurs war von Anfang an umstritten. Vor allem aus der Zivilgesellschaft und von Seiten der Beschäftigten regte sich Widerstand. Das Expertenbündnis Bürgerbahn statt Börsenbahn argumentierte in Richtung Schweizer Vorbild für Bahnausbau in der Fläche, für vertaktete öffentliche Verkehre und „schwarze Null“ statt Bilanzgewinn. Vergeblich. Weil sich die größte Eisenbahngewerkschaft Transnet damals nicht gegen den Privatisierungskurs aufgestellt hatte, entstand mit Bahn von unten ein widerständiger Zusammenschluss in der Belegschaft. Und das Bündnis Bahn für Alle stellte viel Gegenöffentlichkeit her. Mit Hermann Scheer, dem „Vater“ des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes, war auch ein prominenter SPD-Politiker auf der Seite der gesellschaftlichen Opposition. Die öffentliche Meinung drehte sich und kippte schließlich auch in der SPD gegen Privatisierung.

Der Verkauf von letztlich 24,9 Prozent der Bahnaktien an der Börse wurde buchstäblich in letzter Minute abgesagt. Offizieller Grund war die Finanzkrise, aber auch die öffentliche Meinung spielte in Anbetracht der 2009 anstehenden Bundestagswahl eine erhebliche Rolle.

Eine der üblen „Nebenwirkungen“ des geplanten Börsengangs betraf die Berliner S-Bahn, die im Mai 2009 ins Chaos rollte: Nach einem Radbruch konnte die S-Bahn die technische Überprüfung der Fahrzeuge nicht sicherstellen und musste deshalb 380 Züge der neuesten Bauart aus dem Verkehr nehmen. Es stellte sich heraus, dass die S-Bahnzüge nicht nur technische Probleme mit Achsen und Rädern hatten, sondern darüber hinaus auch mit den Bremsen. Zeitweise konnte nur noch ein Viertel der Züge eingesetzt werden. Eine fast hundertköpfige Task-Force mit Bahnspezialist\*innen aus ganz Deutschland wurde nach Berlin beordert, um die Probleme zu beheben. Hartmut Mehdorn hatte die Berliner S-Bahn mit drastischen Einsparungen „börsenfein“ machen wollen. Die Zahl der S-Bahnwerkstätten war von sieben auf vier und die Zahl der Mitarbeiter\*innen von 3.766 auf 2.870 reduziert worden. Verkürzte Zeiten in der Instandhaltung und eine Reduzierung der Zugflotte von 740

Wageneinheiten auf 632 prägten diese Jahre der Berliner S-Bahn.

Reserven wurden gestrichen, die S-Bahn sollte dem Bahnkonzern mehr Gewinn einbringen. Im Jahr 2008 betrug er 56 Millionen Euro; 2009 hätten es 87,7 Millionen Euro sein sollen, und für 2010 war eine satte Gewinnsteigerung auf 125 Millionen Euro geplant. Die schweren Betriebsstörungen brachten der S-Bahn Berlin aber ein Millionendefizit ein. Und eineinhalb Millionen Menschen, die täglich mit der S-Bahn unterwegs sind, zahlten mit Ärger, Stress und Zeit.

Nach 10 Jahren musste Hartmut Mehdorn im April 2009 als Bahnchef zurücktreten. Anlass war, dass ein massives Überwachungssystem aufflog, das er geschaffen hatte, um Bahn-Mitarbeiter\*innen zu kontrollieren, aber auch um gegen Kritiker\*innen des Bahn-Börsengangs vorzugehen.

### **Der „Global Player“ fährt weiter auf Verschleiß**

Im November 2009 waren vom neuen Verkehrsminister Peter Ramsauer kritische Äußerungen zu lesen: „Man sieht am Beispiel der Berliner S-Bahn, wohin es führt, wenn ein Unternehmen zur kurzfristigen Gewinnmaximierung ausgepresst wird“, Privatisierung sei kein Allheilmittel.<sup>1</sup>

Allerdings fällt die Botschaft – ebenso, wie die „smartness“ des neuen Bahnchefs Grube<sup>2</sup> – unter die Rubrik Nebelkerzen. Im Koalitionsvertrag der neuen CDU/FDP-Regierung stand eindeutig: „Sobald der Kapitalmarkt dies zulässt, werden wir eine schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn einleiten.“ Bahnchef Grube erzählte, dass es zu diesem Zweck jetzt darauf ankomme, das „Brot-und-Butter-Geschäft“ in Ordnung zu bringen.

Aber unter seinem Vorsitz kaufte die DB ein Verkehrsnetz im Nordosten Englands und machte große Deals in Abu Dhabi und in Katar. Im Juni

2010 dann der große Grube-Coup: Die Deutsche Bahn kauft Europas größten Busbetreiber Arriva. Für 1,8 Milliarden Euro. Im Verkehrsausschuss des Bundestages verteidigt Grube die Expansionsstrategie des bundeseigenen Unternehmens: Im Inland sei die Deutsche Bahn zunehmendem Wettbewerb ausgesetzt, deshalb müsse sie woanders wachsen. Die Regierung ist zufrieden.

### **(K)eine Bilanz nach 20 Jahren Bahnreform**

Es war die Linksfraktion, die mit einer großen Anfrage<sup>3</sup> den Bundestag dazu zwang, sich mit den konkreten Ergebnissen der Bahnreform zu beschäftigen. Die Standard-Aussage bei früheren und weiteren Versuchen, politische Verantwortung zu wecken, lautete, dass die DB ein „eigenwirtschaftliches Unternehmen“ sei und die Politik sich rauszuhalten habe, man wolle nicht „zurück zur Behördenbahn“. Man glaubte dem „Bahnreform-Pabst“ Professor Gerd Aberle. Der schrieb 2013 in der Fachzeitschrift Verkehrsmanager, durch die Bahnreform habe sich „das deutsche Eisenbahnsystem zu einem effizienten und international beispielhaften Vorbild entwickelt“.

Ob damit gemeint war, dass durch das Kaputtsparen der Bahnsysteme die Autos aus Deutschland noch bessere Exportchancen hätten? Als 2012 erhoben wurde, wie viel Geld europäische Staaten in ihre Eisenbahninfrastruktur stecken, war die Schweiz Spitzenreiter mit 349 Euro pro Bürger\*in, gefolgt von Österreich mit 258 Euro. Beide Alpenländer sehen für ihre Schienennetze seit Jahren höhere Summen vor als für ihre Straßeninfrastruktur. Doch auch in anderen Ländern wird ausgebaut: Schweden brachte 151 Euro pro Bürger\*in auf, die Niederlande 129 und Großbritannien 110, Italien 79 und Frankreich 63 Euro. Deutschland gehörte mit 51 Euro pro Bundesbürger\*in zu den Schlusslichtern.

Die DB AG hatte die Eisenbahninfrastruktur in 20 Jahren stark geschwächt: Das Netz war um

1 Interview in der Super Illu, 49/2009

2 Rüdiger Grube gilt als Mehdorns „Ziehsohn“. Er kommt ebenfalls aus der Flugzeugindustrie und war ab 1996 in leitender Funktion beim Daimler-Konzern tätig. Er wurde auf Empfehlung von Bundeskanzlerin Angela Merkel zum Bahnchef gekürt.

3 Große Anfrage der Linksfraktion: „20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014“: 136 Fragen, zu denen die Bundesregierung auf 163 Seiten ihre Antworten lieferte: Bundestagsdrucksache 18/3266.



7.000 und die Gleislänge um 16.000 Kilometer reduziert. Das Streckennetz der Bahn von 41.000 auf 34.500 Kilometer geschrumpft. Es gab 60.000 weniger Weichen – und damit viel weniger Flexibilität im Netz. Die Hälfte der Bahnhöfe war verkauft; mehr als 80 Prozent waren in schlechtem Zustand, und seit 2003 veraltete die ganze Infrastruktur, viele Eisenbahnbrücken waren marode. Doch damit nicht genug: Die erfolgreiche Zuggattung Interregio fiel ersatzlos dem Rotstift zum Opfer, womit die DB viele Städte und ganze Regionen vom Fernverkehr abhängte. Tourismuszüge gab sie komplett auf, Nachtzüge strich sie rigoros zusammen. Der Spar- und Schrumpfkurs hatte die Zahl der Beschäftigten im Schienenbereich seit 1994 halbiert! 175.000 Arbeitsplätze hatte die DB AG im Inland abgebaut. Die Wartungsintervalle der Fernzüge waren verlängert worden und beim (Zug-)Material wurde gespart „bis es quietscht“. So häuften sich die Pannen, erinnert sei an den Ausfall von Klimaanlage und die Sauna-ICE im Sommer 2011 sowie an das Winterchaos 2011/12 mit defekten Heizungen und vielen Betriebsstörungen.

Im August 2013 war der Hauptbahnhof einer Landeshauptstadt wochenlang weitgehend vom Fernverkehr abgeschnitten, weil das Stellwerk nicht besetzt werden konnte. Die französische Zeitung *Le Soir* kommentierte verwundert die Vorgänge: „Man muss sich das einmal vorstellen: Der Bahnhof von Liège – geschlossen für den Eisenbahnverkehr wegen Personalmangel! Und das ein paar Tage vor Ende der Ferienzeit! Just dies passierte soeben in Mainz ...“

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr<sup>4</sup> stellte fest: „Bei der Infrastruktur beschränkt sich die Rolle des Bundes derzeit auf die des Zahlmeisters. Die Orientierung an betriebswirtschaftlichen Kriterien hat dazu geführt, dass zwischen 1995 und 2007 die Fahrgastzahlen im Fernverkehr um 20 Prozent gesunken sind.“ Sie empfiehlt einen deutschlandweiten Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild und legt konkrete Vorschläge für mehr Nutzerfreundlichkeit, Quali-

tät und Barrierefreiheit vor. Sie fordert klare Entwicklungsziele und politische Vorgaben für die Schieneninfrastruktur, eine langfristige Strategie zum Ausbau des Netzes und ausreichende Finanzierung. Kaum verhohlen wird die Abkehr vom Börsenkurs der Bahn verlangt.

Im Bundestag wurde auf Antrag der Linksfraktion über die Bilanz von 20 Jahren Bahnreform geredet. Wir begründeten, warum der Kurs auf Aktiengewinn falsch und eine Neuausrichtung der DB nötig ist – weg vom „Global Player“ hin zur Beförderung von Menschen und Gütern überall im Land.<sup>5</sup> Matthias Gastel (Bündnis 90/Die Grünen) sah zwar keinen Grund zur Selbstzufriedenheit, aber als gescheitert sah er die Bahnreform nicht an und zeigte sich erfreut, dass im Nahverkehr der Wettbewerb funktioniere. Martin Burkert (SPD) meinte: „Die Deutsche Bahn steht absolut gut da.“ Er verwies auf die drei Hauptziele der Bahnreform: mehr Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung des Haushalts. Für alle drei Bereiche vermeldete er Erfolge. Insgesamt verfüge Deutschland über „das beste Eisenbahnsystem der Welt“. Der zuständige Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) tonte: „20 Jahre Bahnreform sind eine Erfolgsgeschichte. ... Die Umsatzerlöse sind deutlich gestiegen, die Produktivität ist deutlich gestiegen, die Jahresergebnisse sind deutlich besser, und die DB AG ist ein internationales Unternehmen geworden, einer der größten Logistikkonzerne weltweit ...“ Ulrich Lange (CSU), damals verkehrspolitischer Sprecher der Unionsfraktion, eskortierte: „Die Bahnreform ist eine Erfolgsgeschichte. Wir wollen sie fortsetzen.“ Das war im Dezember 2014.

Derselbe Ulrich Lange am 10. Januar 2020 in der Augsburgener Zeitung: „Es ist Zeit für eine neue Bahnreform. ... Wir müssen die Modellfrage offen diskutieren. Es ist nicht in Stein gemeißelt, dass die Bahn eine Aktiengesellschaft sein muss. Sie muss sich künftig wieder auf ihr Kerngeschäft konzentrieren. Das ist die Beförderung von Passagieren und Gütern in Deutschland.“ Schade, dass diese Einsicht so spät kam.

4 DIE BAG SPNV ist ein Zusammenschluss der Verkehrsgesellschaften von Städten, Regionen und Bundesländern.

5 Bundestagsdrucksache 18/3560

## Weiter auf Talfahrt zum Tiefpunkt 2018

Zusammen mit anderen engagierten wir uns dafür, den weiteren Ausverkauf von Bahnimmobilien zu stoppen oder die Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken zu beschleunigen, den Deutschlandtakt zu verankern, einen Interregio-Ersatz zu schaffen, Stuttgart 21 zu stoppen, die Bahn demokratisch zu steuern und auf das Gemeinwohl auszurichten und so weiter. All das prallte an bornierten Regierungspolitikern ab. Enak Ferlemann als Wortführer der Union: „Sie haben Bahnpolitik bis zuletzt eben nicht verstanden. ... Die Bahn ist auf einem guten Weg, sie ist gut aufs Gleis gesetzt. Insofern kann man die Anträge der Opposition nur in Bausch und Bogen ablehnen.“ Das war im Dezember 2016.

Wenige Monate später verkündet die Bahntochter DB Engineering & Consulting, „neue Büros in China, Indien, Malaysia, Singapur und Australien“ zu eröffnen. Da gehe es um eine Metro in Katar, um den Kohletransport von südafrikanischen Minen zu einem Hafen am Indischen Ozean, um ein Hochgeschwindigkeitsprojekt zwischen Mekka und Medina oder den Ausbau einer Güterverkehrsstraße im Nordosten von Indien. Zur selben Zeit werden mehr als 100 ICE-Wagen abgesperrt, weil Klimaanlage ausgefallen sind. Im Jahr 2017 fielen in Deutschland 140.000 Züge komplett aus. 20.000 mehr als im Jahr davor und im Schnitt 384 pro Tag. Im Januar 2017 hatte Bahnchef Grube aus fadenscheinigen Gründen vorzeitig gekündigt. Das Monsterprojekt Stuttgart 21 hatte längst die Obergrenze für die Kostensteigerung gerissen – gewaltige Risiken lauern noch immer in dem unterirdischen Bauwerk. Ein verheerendes Gutachten lag vor, aber noch unter Verschluss. Keiner der ursprünglichen Planer und Projektbetreiber war jetzt noch in verantwortlicher Position.

Offenbarungseid der Börsenbahn – System vor dem Kollaps

Im Juli 2018 fuhren weniger als 70 Prozent der ICE und IC nach Plan. Ein Rekordtief bei der Pünktlichkeit im Fernverkehr, aber ein Rekordhoch bei den Bahnschulden von 20 Milliarden Euro. Netz und Züge wiesen massive Instandhaltungsmängel auf. Jeder fünfte Fernzug der Deutschen Bahn war gar nicht einsatzbereit. Gedrückte Stimmung in großen Teilen der Bahnbelegschaft. Rekordverdächtige Forderungen des Bahn-Vorstands nach zusätzlichen staatlichen Unterstützungszahlungen in Höhe von 4 Milliarden Euro.

Im September 2018 trat der Bahnchef Richard Lutz die Flucht nach vorn an und schrieb in einem

Brandbrief an die Führungskräfte im Unternehmen: „Die aktuelle Situation zeigt, wie breit und tief unsere operativen Schwächen gehen und wie grundlegend wir uns als DB verändern müssen, um die notwendige Leistungsfähigkeit im Sinne unserer Kunden zu erreichen.“ Er beklagt „Geschäftsfeld-egoismen“ und fordert, dass die DB-Töchter damit aufhören, gegeneinander zu arbeiten.

## Besser ist noch lange nicht gut

Da drehten sich die Fahnen: „Wir sind besorgt darüber, wie der DB-Vorstand das System Bahn fährt. Mit der Leistung kann man nicht zufrieden sein“, sagte Enak Ferlemann (CDU) der Welt am Sonntag im Dezember 2018. „Die Bundesregierung plant eine grundlegende Reform des Staatsunternehmens.“(!)

Mittlerweile gibt es einen Bahnbeauftragten mit einer kleinen Abteilung im Ministerium (Enak Ferlemann), der vertaktete Bahnverkehr (Deutschlandtakt) wird angestrebt, und es werden stillgelegte Strecken reaktiviert, oft mit überwältigendem Erfolg und weit höheren Fahrgastzahlen als erwartet. Ende 2019 vermeldete die DB sogar eine Sondereinheit, die prüfen soll, welche alten Bahnstrecken reaktiviert werden könnten, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu unterstützen. Auch das Interregio-Konzept feiert ein Comeback: Der neue Doppelstock-IC soll auch die kleineren Städte wieder an den Fernverkehr anbinden. Und im zukünftigen Deutschlandtakt ist ein ganzes Netz solcher Züge vorgesehen. Das System Bahn erhält vor allem für die Infrastruktur mehr Geld. Für einen wirklichen Wandel genügt das allerdings längst nicht. Vor allem nach der jahrzehntelangen Vernachlässigung.

## Unsere konkrete Utopie: eine demokratische Bürger\*innenbahn

Es ist höchste Zeit, auch die Bahn zu „re-kommunalisieren“, also unseren Schienenverkehr nicht länger als kapitalistisches Geschäft zu betreiben. Das Gemeinwohl muss im Mittelpunkt stehen, Bilanzgewinne können nicht das Ziel sein. Die Bahn soll sich volkswirtschaftlich lohnen.

Die Bahn muss basisnah und demokratisch werden. Mehr Kompetenz und Handlungsfähigkeit an die Basis zu den Eisenbahner\*innen und weniger Einfluss von Projektmanager\*innen, Jurist\*innen oder Betriebswirtschaftler\*innen! Wir wollen die Börsen-Behörden-Bahn überwinden.

Für die umfassende Auf- und Ausbauplanung wollen wir einen Bahnrat, in dem die Allianz pro



Schiene eine maßgebliche Rolle bekommen muss. Außerdem sollen Kommunen und Verbände ein Initiativrecht bekommen, damit die Bedarfe vor Ort wirklich ernst genommen werden.

Die Bahn muss alle willkommen heißen. Das fängt an den Bahnhöfen an und hört bei den Fahrpreisen nicht auf. Dabei haben gerade die vielen kleinen Zustiege das größte Potential. Bahnhöfe sollen es leicht machen, zum Zug zu kommen. Servicepersonal, Toilette und Warteraum gehören dazu.

#### **Die Bahn muss wirklich zum Ersatzverkehr werden**

Die Bahn soll nicht einfach zusätzlich zum Bestehenden ausgebaut werden. Sie soll Lkw-, Flug- und Autoverkehr ersetzen. Deshalb müssen auch Ressourcen (Geld, Planungskapazität, Personal) umverteilt werden. Die Losung „Güterzüge auf die Autobahn“ ist nicht nur eine Provokation. Neue Güterzugstrecken müssen nicht überall durch Städte und Gemeinden gezwängt werden oder kostspielig

in Tunnel. Nicht nur am Oberrhein wird parallel zur Bahnstrecke die Autobahn ausgebaut. Mit diesem Widerspruch muss endlich Schluss sein. Und wir bestehen auf den „Umstieg 21“, damit Stuttgart 21 nicht noch mehr Schaden anrichtet.

Es geht darum, eine demokratische Bahn der Zukunft aufs Gleis zu setzen: als *Bürgerbahn* mit dezentralen Strukturen, die Fahrgäste, Bevölkerung und Beschäftigte in Entscheidungsprozesse einbezieht; als *Flächenbahn*, die den Mobilitätsbedürfnissen der großen Mehrheit gerecht wird; als *Klimaschutz-Bahn*, die weitgehend elektrifiziert ihren Strom aus erneuerbaren Energiequellen gewinnt; als *Sozialbahn*, die dafür sorgt, dass Mobilität kein Privileg der Bessergestellten ist; als *Gute-Arbeit-Bahn*, die noch mehr gesellschaftlich sinnvolle Arbeitsplätze bietet; als *Europabahn*, die Anschluss und Zusammenarbeit mit den Eisenbahnunternehmen der Nachbarländer sucht.

*Co-Autor: Bernhard Knierim*

#### **Lesetipp**

Das Buch „Abgefahren. Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen“ von Winfried Wolf und Bernhard Knierim, PapyRossa, Oktober 2019. Und immer wieder empfehlenswert: [bahn-fuer-alle.de](http://bahn-fuer-alle.de).

# Kooperation statt Wettbewerb und Integration statt Spaltung

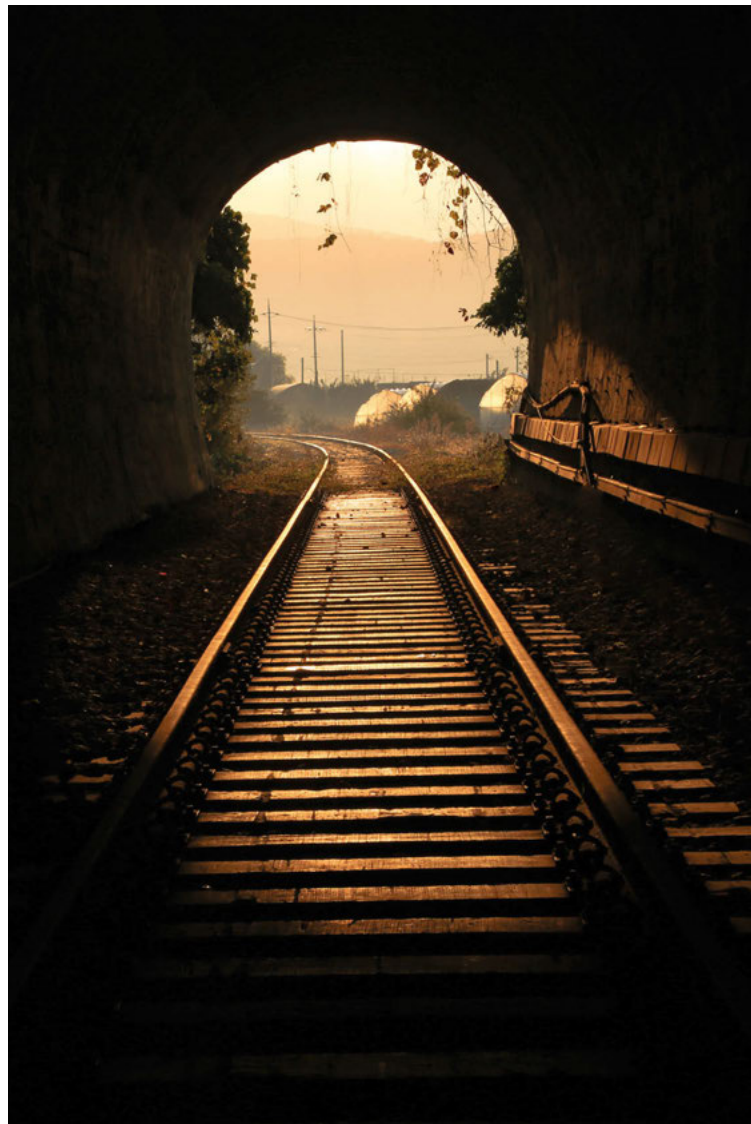
Das gilt auch auf der Schiene

*Konkurrenz auf der Schiene ist ein Relikt aus der Blütezeit neoliberaler Politik. Die Ursache für das Kränkeln im Eisenbahnbetrieb ist nicht zu wenig, sondern zu viel privatwirtschaftliche Ausrichtung.*

In Berlin treibt die grüne Verkehrssenatorin Regine Günther mit aller Macht eine Ausschreibung der S-Bahn voran, die die Zerschlagung des einheitlichen Systems und die Vergabe an unterschiedliche private Betreiber zum Ziel hat. Im schlimmsten Fall würden 15 Jahre lang drei verschiedene private Eisenbahnunternehmen den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Stadtstaat betreiben. Beschaffung und Instandhaltung von 1.300 Wagen sollen zudem im Rahmen der Ausschreibung künftig per öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) abgewickelt werden. Vertragslaufzeit: 30 Jahre. Mit einem Volumen von über 8 Milliarden Euro wäre das eines der größten Privatisierungsprojekte der letzten Jahrzehnte.

**Ein Protest-Slogan lautet: „Wir bewerben uns: Die S-Bahn uns Berliner\*innen!“**

Die Berliner Zeitung schreibt: „Für die Fahrgäste der Berliner S-Bahn ist es keine gute Nachricht.“<sup>1</sup> In einem offenen Brief der Students for Future Berlin vom 18. Dezember 2019 heißt es: „Wir fordern Sie dazu auf, die aktuelle Ausschreibung der S-Bahn zurückzunehmen. Ein sozial- und klimafreundliches S-Bahnkonzept soll stattdessen unter Bürgerbeteiligung mit Ihnen neu entwickelt werden.“ Das Bündnis Eine S-Bahn für Alle<sup>2</sup> fordert den Abbruch der Ausschreibung sowie transparente Verhandlungen. Das Ziel: ein integrierter S-Bahn-Betrieb in öffentlicher Hand, bei dem die Länder Berlin und Brandenburg die Mehrheit an einer Betreibergesellschaft haben.



<sup>1</sup> 17. Juni 2020: „Bund befürchtet Probleme nach Betreiberwechsel bei S-Bahn“

<sup>2</sup> Die Homepages lohnen einen Besuch: [bahn-fuer-alle.de/eine-s-bahn-fuer-alle](http://bahn-fuer-alle.de/eine-s-bahn-fuer-alle) und [www.eine-s-bahn-fuer-alle.de](http://www.eine-s-bahn-fuer-alle.de)

Als Folge der S-Bahn-Krise ab 2009 hatte die S-Bahn Berlin GmbH, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, vier Jahre lang Verluste gemacht – insgesamt 364 Millionen Euro. Seit 2013 werden aber wieder Gewinne abgeführt – bis 2019 insgesamt 395 Millionen Euro. Diese Überschüsse könnten für den Ausbau der S-Bahn, für preiswerte Tickets oder auch für gemeinnützige Wohnungen verwendet werden. Warum sollten sie privaten Bahnunternehmen zufließen?

### Grüne Privatisierung der Bahn?

Unter der Überschrift „Grüne wollen Deutsche Bahn zerschlagen“ berichtet der Berliner Tagesspiegel im Januar 2021 über die Bahnstrategie, mit der sich Bündnis 90/Die Grünen im bevorstehenden Bundestagswahlkampf positionieren. Die Grünen wollen die Deutsche Bahn AG aufspalten. Dabei soll die Infrastruktur der Bahn als natürliches Monopol öffentlich gepflegt und ausgebaut werden. Der Betrieb aber – auch der Fernverkehr – soll zukünftig wettbewerblich ausgeschrieben werden.

Nun gibt es wahrlich gute Gründe genug, das Geschäftsgebaren der DB AG zu kritisieren. Es ist ein gravierendes Problem, dass der DB-Konzern Gewinne erwirtschaftet (hat), indem die Infrastruktur kaputtgespart wurde. Und es ist ein gravierendes Problem, dass die Potentiale einer Bahn in der Fläche sträflich vernachlässigt wurden. Aber ursächlich ist nicht der Bahnbetrieb aus einer Hand, sondern die betriebswirtschaftliche Ausrichtung der konzerneigenen Tochter-Aktiengesellschaften, die untereinander und gegen andere Bahnunternehmen konkurrieren.

Es spricht vieles gegen die Zerteilung des Bahnkonzerns in Infrastruktur und Betrieb und gegen den systematischen Wettbewerb auf der Schiene.

Weil im neoliberal ausgerichteten europäischen Binnenmarkt<sup>3</sup> Privatisierung und Wettbewerb um jeden Preis gewollt waren, müssen die Länder und Kommunen den öffentlichen Verkehr schon längst per Ausschreibung „bestellen“ und dann

3 Die Einführung des Wettbewerbs auf der Schiene markiert zwischen 1990 bis 2008 einen Höhepunkt der neoliberalen Meinungsführerschaft. Ausdruck dafür war der neu geschaffene gemeinsame Binnenmarkt der Europäischen Union. Die Mitgliedstaaten wurden auf marktliberale Wirtschaftspolitik verpflichtet. Vormalige öffentliche Sektoren sollten für privates Kapital geöffnet und nach betriebs- und marktwirtschaftlichen Regeln umgebaut werden. Der Bahnverkehr war einer von vielen. Der „Wettbewerb auf der Schiene“ ist eine der kuriosesten Erfindungen dieser Phase.

vergeben, wenn kein eigenes (kommunales oder landeseigenes) Unternehmen beauftragt werden kann. So gibt es inzwischen einen Flickenteppich kleiner, mittlerer und großer Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Deutschland den Regionalverkehr auf der Schiene betreiben. Meist handelt es sich dabei um Tochterunternehmen ausländischer Eisenbahnkonzerne, häufig Töchter privatisierter Staatsbahnen. Alle Züge auf einer Strecke werden auch unter Wettbewerbsbedingungen meist 15 Jahre lang von derselben Firma betrieben. Ein Monopol auf Zeit also.

### Wettbewerb scheitert auf der Schiene

Die Süddeutsche Zeitung schrieb 2010 über das britische Bahnsystem: Die Briten wünschen sich sehnlichst das alte System einer rein staatlich getragenen Bahn zurück.<sup>4</sup> Grund: Insgesamt 25 private Gesellschaften und Franchisenehmer machen ein einheitliches und für den Kunden übersichtliches Preissystem unmöglich, von Koordination und Pünktlichkeit der Züge ganz zu schweigen. Auch in Deutschland zeigten sich eine Menge gravierender Probleme:

Der Druck auf Beschäftigte und Arbeitsbedingungen wächst. Mit den Ausschreibungszyklen gibt es keine langfristige Beschäftigungsperspektive. Gewerkschaftliche Erfolge werden alle 15 Jahre in Frage gestellt, weil Betriebsvereinbarungen, Arbeits- und Tarifverträge vielleicht beim nächsten Betreiber nicht mehr gelten. Oder nicht für die neu Eingestellten. Auch die Möglichkeiten der privaten Betreiberfirmen, Arbeit an Subunternehmer auszulagern, verschlechtern die Arbeitsbedingungen. Es gibt mehr Störungen im Betriebsablauf. Je mehr unterschiedliche Akteure in dem komplexen Bahnnetz unterwegs sind, desto schwieriger ist es, dass alles reibungslos funktioniert.

4 Süddeutsche Zeitung, 19. Mai 2010: „Bahn-Privatisierung in Großbritannien. Der Traum vom Staats-Express“

Das Gesamtsystem Eisenbahn wird geschwächt. Private Betreiberfirmen sind nicht darauf ausgerichtet, das System Schiene aus volkswirtschaftlicher Perspektive und im Sinne der sozialökologischen Transformation weiterzuentwickeln. Manchmal sorgen sie sogar für die Stilllegung vermeintlich unprofitabler Teilstrecken. Wichtige Synergieeffekte des integrierten Betriebs gehen verloren, zum Beispiel die Vorhaltung von Reservезügen an zentralen Knotenpunkten oder der flexible Einsatz von Personal und Lokomotiven. Kein privates Unternehmen betreibt auf Dauer den öffentlichen Verkehr, wenn es daran nicht verdient. Das sind Gewinne, die den öffentlichen Haushalten verloren gehen. Die Verkehrsverwaltungen der Bundesländer sind mit den aufwendigen Ausschreibungsverfahren häufig überfordert und geben viel Geld für spezialisierte Beratungsunternehmen und Anwaltskanzleien aus.

Die Argumente und fachkundigen Begründungen von Bahn für Alle, von Linken und Gewerkschafter\*innen sind hier nur skizziert und an anderer Stelle ausgeführt.<sup>5</sup>

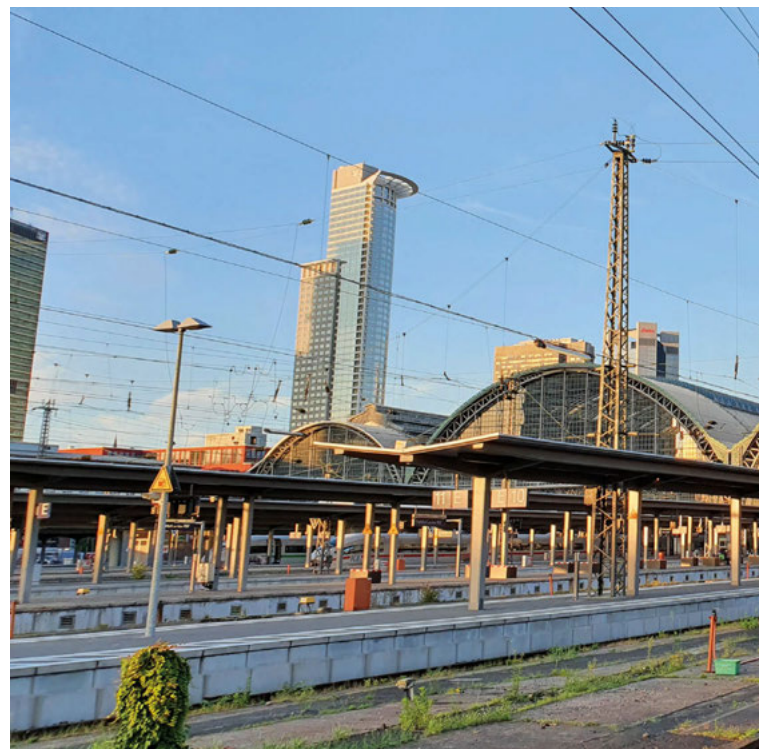
### **Das Scheitern schadet allen**

Es kommt vor, dass private SPNV-Betreiber, nachdem sie die Ausschreibung gewonnen haben, den Betrieb gar nicht aufnehmen, weil sie nicht genügend Züge und/oder Fahrpersonal bereitstellen können. Die Folge sind teure Übergangsverträge, meist mit der Deutsche-Bahn-Tochter DB Regio, die (noch) über bessere Ausstattung verfügt. Wenn die Probleme später auftreten, ist es noch problematischer, denn für Zugausfälle wird die Politik verantwortlich gemacht. Also muss nachverhandelt und mehr gezahlt werden.

<sup>5</sup> Positionspapier der Fraktion DIE LINKE im Bundestag: „Kooperation statt Wettbewerb auf der Schiene: Pläädoyer für eine integrierte öffentliche Bahn“ auf linksfraktion.de.

Der Preiskampf um den Zuschlag führt die ersten Bahnunternehmen in die Pleite.<sup>6</sup> Mit der Stadtbahn Sachsen ist bereits ein kleineres Unternehmen in Konkurs gegangen, nun steht Abellio auf der Kippe. Müsste dieser große Betreiber aufgeben, wäre keine andere Bahngesellschaft in der Lage, kurzfristig zu übernehmen. Auf vielen Linien in Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt oder Thüringen käme kein Zug mehr.

<sup>6</sup> Handelsblatt, 23. September 2020: „Deutsche Regionalbahnen stehen vor der Pleite“





### Unsere Alternative zieht

Was wir wollen, ist die integrierte Bahn in öffentlicher Hand – dem Gemeinwohl verpflichtet, demokratisch gestaltet und volkswirtschaftlich lohnenswert. Die Regionalisierung bleibt erhalten, und die Bundesländer werden befähigt, den Betrieb eigener Landesbahnen aufzunehmen. Kooperation über alle Ebenen und Beteiligten der öffentlichen Verkehre wird zum Leitbild – ebenso wie soziale und ökologische Ziele.

Momentan erwägt Thüringen, eine eigene öffentliche Landesbahn zu schaffen und zukünftig auf Ausschreibungen im öffentlichen Personennahverkehr zu verzichten.<sup>7</sup>

Dabei kommt es durchaus auf die Rechtsform an. Heute werden öffentliche Aufgaben häufig ins Privatrecht verlegt, meist in GmbHs oder Aktiengesellschaften. Die „gehören“ dann zwar dem Staat, trotzdem ist die Rechtsformprivatisierung vollzogen. Das Management kann dann beispielsweise geheime privatrechtliche Verträge schließen oder Subunternehmerpyramiden einrichten. Der öffentlichen Hand ist es nur noch über die Aufsichtsgremien zur Rechenschaft verpflichtet. Demokratisch ist das nicht. Eine Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) lässt eine Satzung zu, dem Unternehmen gesellschaftliche Ziele vorzugeben.

Bis zu öffentlich-rechtlichen Landesbahnen ist es noch ein langer Weg. Doch wenn Gewerkschaften, Klima- und Verkehrswendebewegung, Linke aus verschiedenen Parteien, lokale Bahn-Initiativen und gemeinwohlorientierte Wissenschaftler\*innen an einem Strang ziehen, kann der widersinnige Wettbewerb auf der Schiene schon bald Geschichte sein.

Co-Autor: Ludwig Lindner

<sup>7</sup> Grundlage ist eine Ausarbeitung der Zukunftswerkstatt Schienenverkehr, der Professur Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM) an der Bauhaus-Universität Weimar und der Kanzlei W2K. Der sperrige Titel: „Optionen und Empfehlungen bezüglich der Weiterentwicklung der Organisation der Leistungserbringung im Thüringer SPNV“.

# Ein Besuch bei mobifair lehrt uns das Fürchten

Wüster Wettbewerb auf Kosten der Arbeiter\*innen und der Sicherheit

*Helmut und Manuel dokumentieren Outsourcing-Wildwuchs. Der greift um sich – zum Schaden der Arbeiter\*innen und auf Kosten der Sicherheit.*

Kein Zweifel: Für Klimaschutz und weniger Lkw-Verkehr ist eine Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene notwendig. Ein Güterzug verursacht pro Tonnenkilometer nur ein Viertel so viel Kohlendioxid wie ein Lastkraftwagen.

Die Expert\*innen der Allianz pro Schiene nennen vier Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit eine Verlagerung klappt: Ausbau des Schienennetzes; Ausbau der Infrastruktur für Kombinierte Verkehre (KV) mit standardisierten Containern; Durchsetzung des Verursacherprinzips bei Umweltverschmutzung (damit würde Straßenverkehr im Verhältnis zur Bahn teurer); Auflegen eines Förderprogramms für Gleisanschlüsse und Verladestationen in Unternehmen. Die „Liberalisierung“ gehört nicht dazu. Aber gerade sie wurde auf europäischer Ebene zum Allheilmittel für den Schienenverkehr erklärt und jahrzehntelang vorangetrieben. Anstatt für neue Regeln und bessere Finanzierung zu sorgen, mussten staatliche oder gesellschaftliche Eingriffe und Vorschriften abgebaut werden. Unter der Überschrift „Bahn im Vorwärtsgang“ meldete die EU-Kommission Vollzug: „vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs ab 1. Januar 2007“.

Die negativen Folgen dieser Politik werden der Gesellschaft und vor allem den Beschäftigten aufgebürdet. Damit das nicht sang- und klanglos geschieht, hat die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) in einem Tarifvertrag die Finanzierung von mobifair durchgesetzt: Mobifair ist ein gemeinnütziger Verein, der sich für fairen Wettbewerb einsetzt. Dort arbeiten unter anderem Helmut Diener und Manuel Poblotski. Bei einem Besuch im Sommer 2020 packen sie aus:

## **Weil ihnen die Kollegen auf der Lok vertrauen, wissen sie um die Sicherheitsrisiken**

Helmut Diener recherchiert seit 2014 vor allem zu den Arbeitsbedingungen von Lokführern auf Güterzügen. Dort ist über Jahre ein gefährlicher Wildwuchs mit neuen Geschäftsfeldern entstanden: Immer häufiger wird Personal gar nicht mehr bei den Eisenbahnunternehmen (EVU) ausgebildet oder eingestellt, sondern von Personaldienstleistern eingekauft. Die folgenden Zahlen geben einen Eindruck von der neuen Unübersichtlichkeit: 450 zugelassene EVU wickeln auf unserem Schienennetz 39.000 Zugfahrten täglich ab mit 30.000 Lokführern. Diese können aus 111 verschiedenen von insgesamt 160 Leihfirmen kommen, die Eisenbahnpersonal extern anbieten. Ihren „Führerschein“ können sie in einer der 130 Lokführer-Ausbildungsschulen erworben haben. Die Qualität ist sehr unterschiedlich, weil es für den Beruf keinen verbindlichen Eignungstest, keinen vorgeschriebenen einheitlichen Lehrplan und keine unabhängige Abschlussprüfung gibt. Die vorgesehene duale Berufsausbildung zum „Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport“ wurde zurückgedrängt. Die Kontrollbehörden sind so zersplittert und unterbesetzt, dass Kontrollen kaum stattfinden und sogar konkrete Anzeigen ins Leere laufen.

Mobifair sammelt Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz: Überlange Fahrt- und Dienstzeiten, fehlende Pausen und Ruhezeiten sind keine Seltenheit. „Geliehene“ Lokführer\*innen sind oft 20 Stunden und mehr unterwegs. Nicht wenige sind schlecht ausgebildet und verfügen nicht über die notwendige Befähigung, eine sichere Zugfahrt durchzuführen. Das zeigt sich an der steigenden Zahl von Signalverfehlungen. Im Jahr 2018 beispielsweise sind Züge 614 Mal an „Halt!“ zeigenden Signalen vorbeigefahren. Dass ist gravierend, weil Entgleisungen, Zusammenstöße und schlimme Unglücke die Folge sein können.





### **Für gute neue Regeln**

Auch deshalb sind gesellschaftliche Eingriffe und staatliche Regulierungen unbedingt nötig: Gute Ausbildung für Beschäftigte in sicherheitsrelevanten Berufen muss einheitlich geregelt und geprüft werden. Wenn Unternehmen nicht selbst ausbilden, sollten sie das Anrecht auf staatliche Förderung verlieren. Verbindliche europäische Normen für Qualifikation, Arbeitszeiten und gute Arbeitsbedingungen sind dringend nötig! Und eine Kontrollbehörde, die für technische und soziale Sicherheit sorgt. Die wichtigste Forderung ist: In sicherheitsrelevanten Bereichen darf es keinen Einsatz von Leiharbeits- und Werkvertragsfirmen geben. Alle Mitarbeiter\*innen, die dort arbeiten, müssen auch in dem Unternehmensbereich direkt beschäftigt sein. Nur so kann die Verantwortung für die notwendige Qualität der Arbeit nicht abgeschoben werden.

### **Ausgerechnet der Security-Bereich ist undurchsichtig und alles andere als sicher**

Manuel Poblitzki ist auf einer weiteren „Großbaustelle“ zugange: Er befasst sich mit dem Security-Service, also dem Sicherheitspersonal auf Bahnhöfen und in Zügen. Hier sind tarifgeschützte Arbeitsplätze inzwischen weitgehend verdrängt. Die Bahn vergibt Aufträge an Werkvertragsunternehmen, und die beauftragen weitere Subunternehmen, welche wiederum ausgliedern können. Sieben „Sub-Sohlen“ hat Manuel in einem Bereich der DB Region West ausfindig gemacht. Manchmal wissen die Security-Arbeiter\*innen selbst nicht, bei wem sie eigentlich beschäftigt sind. In den oberen Ebenen der Sub-Ketten wird „mit klebrigen Fingern“ Geld geschneidelt, die Arbeiter\*innen aber werden meist mit Niedriglöhnen abgespeist und nicht selten mit dubiosen Knebelverträgen unter Druck gesetzt. Oben wird der Arbeitsmarkt „befreit“ – unten kommen Angst und Armut an. Das ist das schlimmste, aber nicht das einzige Problem. Manuel weiß, dass nicht selten die für das Sicherheitsgewerbe erforderlichen fachlichen Nachweise gefälscht oder auf dem Schwarzmarkt erworben werden – auch ein „Geschäftsfeld“. Ver-

einzelte Ermittlungserfolge der Polizei zeigen, dass das undurchsichtige Gewerbe auch von Drogenringen oder faschistischen Netzwerken genutzt wird.

### **Werkverträge sind eine Unsitte**

Unter dem Motto „werden Sie ihr eigener Chef“ werden schon längst auch Aufgaben wie die Reinigung von Büros, Zügen und Bahnsteigen an solosebständige Arbeitskräfte vergeben. Renommiertere Unternehmen entledigen sich auf diesem Weg ganz legal ihrer sozialen Pflichten. Auch hier sammelt mobifair Beispiele, die auf die dunkle Seite des „Wettbewerbs“ verweisen. Es ist eine ganze Liste der Herabwürdigung arbeitender Menschen: fehlende Schutzkleidung, unwürdige Unterbringung, betrügerische Lohnabrechnungen, massive Arbeitszeitverstöße ... Manche Arbeiter\*innen in der Verkehrswirtschaft müssen sogar wöchentlich ein sogenanntes Besengeld an ihren Subunternehmer entrichten. Analog zum „Messergeld“ in der verbrecherischen Fleischindustrie.

Am Ende ist es egal, ob dabei die Regeln der freien Marktwirtschaft eingehalten werden oder ob die schwarzen Schafe der Branche am Werke sind: Wenn arbeitende Menschen so wenig wertgeschätzt werden, hat das System versagt. Werkverträge und Leiharbeit müssen nicht nur in Fleischfabriken verboten werden. Nur für Kleinstbetriebe oder zum Abfedern besonderer Arbeitsspitzen dürften solche ausnahmsweise möglich sein. Für den normalen Eisenbahnbetrieb jedenfalls nicht.

# Züge statt Flüge: leuchtendes Beispiel LunaLiner

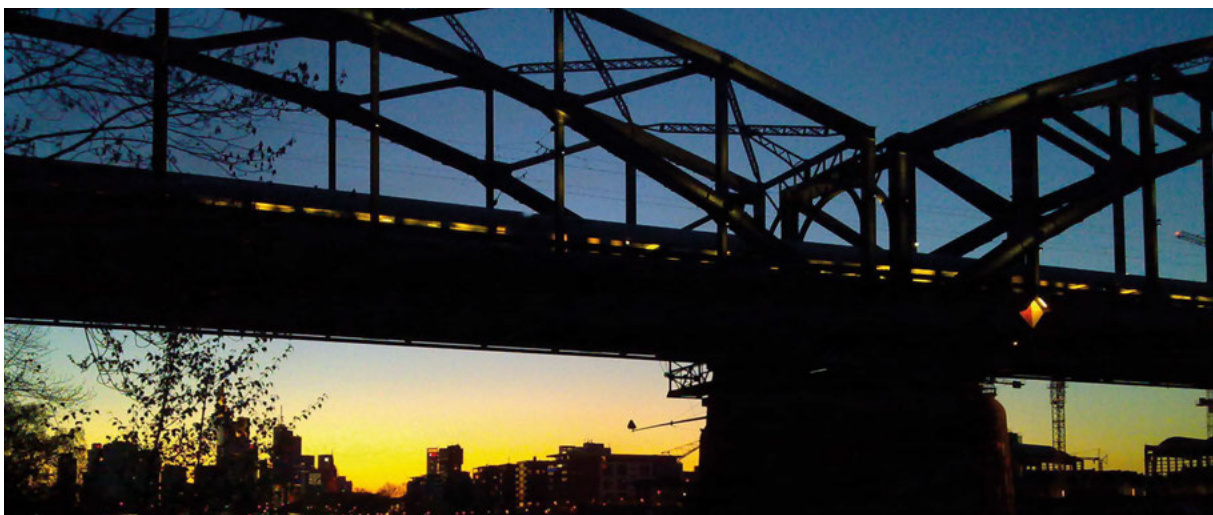
Wie beharrliche Arbeit für Nachtzüge  
langsam Früchte trägt

*Wir sind gern „Schlafwagengesellschaft“, hatten mal wieder die richtige Idee, und wenn es nötig ist, überführen wir einen Bahn-Vorstand der Lüge.*

In Berlin abends zu Bett gehen und zum Frühstück in Paris aufwachen ... kein Traum! 160 Jahre lang war die Fahrt im Schlafwagen ein besonderes Reiseangebot der Bahn. Heute erlauben Nachtzüge komfortables und gleichzeitig klimafreundliches Reisen auf langen Strecken. Sie verbinden selbst Städte und Regionen abseits der Metropolen miteinander. Günstige Plätze in Sitz- und Liegewagen sind auch für Fahrgäste mit kleinem Geldbeutel interessant, und das Verreisen mit Rollstuhl, Fahrrad oder im Familienabteil ist auf diese Weise problemlos möglich. Kurzum: Nachtzüge sind sowohl aus ökologischen als auch aus sozialen Gründen ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Trotzdem haben sie in den vergangenen 25 Jahren einen Niedergang erlebt: Mit subventionierten Billigfliegern ist zunehmende Konkurrenz entstanden, und gleichzeitig haben viele Bahnen und die zuständigen Verkehrspolitiker\*innen das Geschäftsfeld systematisch vernachlässigt. An erster Stelle die Deutsche Bahn AG (DB) als ehemals größter Nachtzugbetreiber in Europa.

Die Linksfraktion setzte das Thema Nacht- und Autozüge 2014 auf die Tagesordnung des Bundestages, um eine Kehrtwende anzustoßen und das Nachtzugangebot der DB zu retten. Zunächst wurden wir spöttisch abgeblockt. Mit dem Begriff „Schlafwagengesellschaft“<sup>1</sup> wollte man uns abwerten. Der Bundestagsabgeordnete Michael Donth (CDU) sagte: „Es kann nicht unser Ziel sein, für ein paar Nostalgiker ... ein defizitäres Angebot mit zweistelligen Millionensummen auf Kosten der anderen Reisenden zu subventionieren.“<sup>2</sup> Eine abenteuerliche Aussage angesichts zweistelliger Milliarden(!)-Subventionen für den Flugverkehr.

- 1 Vermutlich war nicht die tatsächliche „internationale Schlafwagengesellschaft“ gemeint – ein erfolgreiches Eisenbahnunternehmen, das 1877 gegründet worden war und 20 Jahre später auf fast allen wichtigeren Linien Europas „Reisen mit denkbar größtem Komfort“ anbot, unter anderem einen Orientexpress (Paris–Konstanza), einen Ostende–Wien-Express mit Anschluss nach Triest, einen Wien–Nizza-Express, einen Nordexpress zwischen Ostende, Paris und Berlin und Petersburg.
- 2 Deutscher Bundestag (2014): Wortprotokoll der 54. Sitzung am 25. September 2014. Debatte zum Antrag 18/2494 der Linksfraktion.



### **Unwahrheiten in den oberen Etagen**

Die tourismuspolitische Sprecherin Daniela Ludwig (CSU) lehnte jede politische Verantwortung ab: „Die meisten Menschen suchen sich halt den bequemsten und schnellsten Weg aus, aber nicht den Weg, der Ihnen vielleicht am besten gefällt.“ Tatsächlich behauptete das DB-Management, dass die Fahrgastzahlen massiv zurückgegangen seien. Dazu musste der damals zuständige Vorstand Ulrich Homburg am 14. Januar 2015 in einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses Rede und Antwort stehen. Wir fragten beharrlich nach, weil der Betriebsrat Joachim Holstein (siehe nachfolgendes Kapitel) uns schlaugemacht hatte; und Homburg musste zugeben: „Die erste Frage, Nachfragesituation der Nachtzüge: stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.“ Außerdem gestand er ein, dass er selbst noch nie mit einem Nachtzug gereist sei. Dennoch – oder gerade deshalb – hatte er von oben herab die Entscheidung getroffen, diese Züge zu streichen. Dabei lagen Vorschläge von den Betriebsrät\*innen vor, wie man die Sparte sanieren könnte. Auch dieser Fall ist symptomatisch für ein DB-Management, das den konkreten Bahnverkehr weder gut kennt, noch dafür brennt. Es hat vor allem betriebswirtschaftliche Kennzahlen vor Augen.

Nachdem klar war, dass es gar keine sinkenden Fahrgastzahlen gab, behauptete die DB fortan, dass die ganze Sparte trotz der bereits eingestellten Züge völlig unwirtschaftlich und deswegen nicht mehr tragbar sei. Doch die Zahlen aus dem Unternehmen belegten die Aussage nicht. Allerdings dauerte es noch eine Weile, die Behauptung faktisch zu widerlegen: Heute betreiben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) etliche frühere Züge der DB (sogar noch mit denselben Waggons), und zwar wirtschaftlich. Für den DB-Vorstand waren die Nachtzüge wohl ein aufwendiges Nischenprodukt, etwas „Altmodisches“, das nicht zum „Global Player“-Konzern passt. Die versprochenen Sanierungsbemühungen waren nicht ernsthaft, und die Einstellung der ganzen Sparte war bereits beschlossen, als 2017 eine zweite öffentliche Anhörung im Bundestag stattfand. Als die Große Koalition danach einen eigenen (zahnlosen) Antrag für die Nachtzüge in den Bundestag einbrachte, war der letzte DB-Nachtzug bereits abgefahren.

Die Spitzenmanager der Deutschen Bahn AG hätten die Nacht- und Autozüge am liebsten heimlich, still und leise aufs Abstellgleis geschoben, ohne öffentliche Diskussion. Dank der Befassungen im Bundestag und der zunehmenden Me-

dienaufmerksamkeit gelang das aber nicht. Zwei Jahre und eine „Rettet die Nachtzüge“-Kampagne später war das Thema in Fernsehmagazinen, Radioessays und in den Feuilletons großer Zeitungen präsent. Die Renaissance der Nachtzüge war eingeläutet. Allerdings zunächst ohne die Deutsche Bahn.

### **Zukunftskonzept LunaLiner: im Schlaf durch Europa reisen**

Wir wollten nicht nur das Aus verhindern, sondern eine verheißungsvolle Idee entwickeln, eine Schlafwagenzukunft für Europa. Wir luden Bahnexperten und Fahrplan-Spezialisten ein, um das Konzept LunaLiner zu entwickeln. Der konzeptionelle Ansatz dabei sind aufeinander abgestimmte Verbindungen, die sich zu bestimmten Zeiten an Knotenbahnhöfen treffen. Das entspricht einem sogenannten integralen Taktfahrplan, wie er in der Schweiz bereits realisiert ist und mit dem Deutschlandtakt angestrebt wird. Bei Tag können die Fahrgäste auf diese Weise ohne Wartezeit zwischen den Zügen umsteigen, bei Nacht sollen die Fahrgäste aber bequem in den Schlaf- und Liegewagen schlummern. Daher wechseln bei Nachtzügen nicht die Passagiere den Zug, sondern an den Knotenbahnhöfen werden die Schlafwagen an einen anderen Zug gekuppelt. So können möglichst viele Direktverbindungen angeboten werden.

Der LunaLiner-Plan zeigt, dass ein solches Konzept für ganz Europa möglich ist. Der Plan wurde gedruckt und 2016 in einer eigenen Pressekonferenz vorgestellt. Die Medienresonanz war groß. Der Ansatz könnte Blaupause für ein wirkliches europäisches Nachtzugnetz werden. Es ist eine Aufgabe der Europäischen Union (EU), Nachtzüge als klimaschonende, bessere Alternative zum Flugverkehr auf allen wichtigen innereuropäischen Routen zu etablieren. Die EU könnte eine Risiko-Bürgschaft für die ersten Jahre des Betriebs übernehmen, um das Entstehen neuer Linien zu ermöglichen. Sie könnte auch die Schlafwagen anschaffen, um den Einstieg für die Betreiber leicht zu machen, um einheitliche Qualität zu gewährleisten und nicht zuletzt um beim Kauf Kosten zu sparen. Vor Jahrzehnten gab es einen solchen europäischen Schlafwagenpool, aus dem die Bahnunternehmen ihre Nachtzüge bestückten und der gleichermaßen in allen Ländern instand gehalten werden konnte.

Das Ziel: ein vernetzter Bahnverkehr bei Tag und bei Nacht als Teil des öffentlichen Verkehrs in ganz Europa. Dazu gehört auch die Integration von

Schiffsverbindungen dort, wo es keine Landverbindungen gibt. Einige Städte werden dann – wie heute schon Wien – zu Umsteigeknoten, wo Linien aus verschiedenen Richtungen beginnen und enden. Damit können auch weite Strecken mit der Bahn zurückgelegt werden, entweder mit zwei Nachtzügen und einem Zwischenstopp oder mit der wechselseitigen Nutzung von Tages- und Nachtzügen. Außerdem ist ein europäisches Buchungssystem dringend nötig, so dass endlich durchgehende Tickets quer über den Kontinent das Buchen von Bahnverbindungen so einfach machen, wie es mit Flugtickets heute schon ist.

### Die Richtung stimmt inzwischen

Mittlerweile erlebt das Reisen mit der Bahn über Nacht eine Renaissance. Die ÖBB waren Vorreiter, als sie sich entschieden, viele gebrauchte Schlaf- und Liegewagen von der DB zu kaufen und auch Linien außerhalb Österreichs zu übernehmen. Dazu hatte auch unsere Aufklärungsarbeit beigetragen. Inzwischen hat sich der Nightjet als beliebtes Transportmittel etabliert. Neue Linien sind ins aktuelle Angebot aufgenommen worden (Berlin–Wien zum Beispiel), immer in Kooperation zweier Staatsbahnen. Weitere Linien sollen Ende 2021 wiederhergestellt werden, und neue Nachtzüge sollen ab 2022 noch zusätzliche Relationen ermöglichen. Schweden arbeitet ebenfalls an Verbindungen (Malmö–Köln–Brüssel, Stockholm–Hamburg), und auch die Schweiz will neue Linien schaffen. Das wäre ein Anfang für ein europäisches Fernbahnnetz, auch wenn noch viele weitere Linien hinzukommen müssen.

Im September 2020, während der Deutschen EU-Ratspräsidentschaft, wurde ein Konzept für den TEE 2.0 – den neuen Trans-Europ-Express – präsentiert. Die Ankündigung des Verkehrsministers fand großen öffentlichen Widerhall. Die beharrlich Aktiven für Nachzüge, die Klimaschutzbewegung, das gewachsene Selbstbewusstsein der Eisenbahngewerkschaft und der sozialdemokratischen Bahnfreund\*innen haben dazu beigetragen. Allerdings ist das vorgestellte Liniennetz noch sehr dünn, und leider ist die Hälfte der angedachten europäischen Linien mit fragwürdigen Großprojekten wie der Fehmarnbeltquerung oder Stuttgart 21 verknüpft. Aber ein solches europäisches Zugnetz lässt sich weiterentwickeln und kann eine wirkliche Alternative zum Flugverkehr werden.

Und noch etwas ist bemerkenswert: Die Vorlage aus dem Ministerium geht ganz explizit nicht davon aus, dass sich solch ein Liniennetz mit der

EU-Ideologie des „freien Eisenbahnmarktes“ umsetzen lässt. Dass es ein derartiges Netz noch nicht gibt, zeigt ja eben, dass der vielbeschworene Wettbewerb auf der Schiene ein solches nicht zustande bringt. Deshalb wird eine gemeinsame Gesellschaft der europäischen Bahnen zum Betrieb dieser Züge vorgeschlagen: gegründet von dem französisch-deutschen Duo SNCF und DB, das auch schon die ICE/TGV-Linien zwischen Frankfurt/Stuttgart und Paris erfolgreich gemeinsam betreibt. Das ist ein Positionswechsel, der von links unter der Losung „Kooperation statt Konkurrenz“ immer wieder gefordert und begründet wurde. Sinnvolle und erfolgreiche transnationale Verbindungen gibt es nur, wenn die nationalen Bahngesellschaften nicht gegeneinander arbeiten und sich gegenseitig Marktanteile abjagen. Unsere Vision sind die „United Railways of Europe“.

Auch das Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz in Europa wird weiter ausgebaut. Allerdings ist der Einsatz von Nachtzügen sehr viel ressourcenschonender: Sie können ohne milliardenschwere zusätzliche Investitionen auf dem bestehenden Bahnnetz fahren und sind mit geringerer Geschwindigkeit wesentlich energiesparender unterwegs. Es muss zumindest beides zusammen gedacht werden. Entscheidend ist, dass die Langstrecke auf der Schiene den Flugverkehr ersetzt.

Co-Autor: Bernhard Knierim

### Lesetipp

Das Lunapark21-Extraheft Nr. 12/13 „STOPPT das Nachtzug-AUS!“, 88 Seiten, 2015, [www.lunapark21.net](http://www.lunapark21.net)





Map of the European  
Night Train Network  
**LunaLiner** ©

Karte des europäischen  
Nachtzug-Systems  
**LunaLiner** ©

Carte d'Europe Système  
Nuit Réseau  
**LunaLiner** ©

Legend / *Legende* / *Légende*

- Metropolitan Region in the EU,  
Switzerland und Norway  
*Metropolraum in der EU,  
Schweiz und Norwegen*  
*Région Métropolitaine dans l'UE,  
Suisse et Norvège*
- Other Metropolitan Regions  
*Weitere Metropolräume*  
*Autres Région Métropolitaine*
- Other Towns (Selection)  
*Weitere Städte (Auswahl)*  
*Autres Villes (Sélection)*
- █** **LunaLiner** © Night Train Lines  
Core Network (with Tmetable in  
the other Map)  
***LunaLiner** © Nachtzug-Linien  
Kernnetz (mit Fahrplan in  
schematischer Karte)*  
***LunaLiner** © Trains de Nuit  
Réseau de Base (avec Horaire dans  
autre Carte)*
- Other Night Train Lines  
(Additional Networks)  
*Andere Nachtzug-Linien  
(Ergänzende Netze)*  
*Autres Lignes des Trains de Nuit  
(Réseaux Complémentaires)*
- Other Train Lines  
*Weitere Bahnstrecken*  
*Autres Lignes des Trains*

# Wir wollten nach Paris und nicht an die Börse

Der Einsatz der Nachtzug-Beschäftigten für ihre Züge

*Hätten die Regierenden nicht auf die Spitzenmanager, sondern auf die Beschäftigten gehört, dann hätten wir jetzt ein super Nachtzugnetz für klimafreundliche Fernreisen.*

*Joachim Holstein*





Wenn man 2021 auf über zwölf Jahre Einsatz für Nacht- und Autozüge zurückblickt, dann fällt auf, wie stark sich seit 2017 das Klima in Politik und Medien zugunsten der Nachtzüge verändert hat – mit zwei unrühmlichen Ausnahmen: Bundesregierung und Bahntower. Berlin steht aber auch für einige Höhepunkte beim Einsatz der Nachtzug-Beschäftigten für ihre Züge und ihre Arbeitsplätze, und in Berlin gab es wichtige Impulse zur Entstehung des europäischen Netzwerks Back on Track für mehr grenzüberschreitende Nachtzüge.

Als sich die Deutsche Bahn AG (DB) im Jahr 2006 als offizieller Carrier der Fußball-Weltmeisterschaft präsentierte, wurden die ICE entsprechend herausgeputzt und beworben. Nachtzüge aber nicht. Und das, obwohl der Paris-Zug Tausende von Fans zwischen Paris, Brüssel und den nördlichen Spielorten hin und her beförderte. Zwei Jahre später stand die Verbindung Paris–Hamburg auf der Streichliste. Dagegen regte sich Widerstand von Beschäftigten der DB European Railservice GmbH (DB ERS), die für „ihren“ Zug mit dem Slogan kämpften: „Wir wollen nach Paris und nicht an die Börse“.

Der Bahn-Vorstand reagierte mit Repression, ließ Security auf dem Bahnsteig patrouillieren und verweigerte dem NDR die Drehgenehmigung für die Abfahrt des letzten Zuges im Hamburger Hauptbahnhof. In Frankreich und Belgien erlebten wir das absolute Kontrastprogramm: Man hatte Ansichtskarten zur letzten Abfahrt gedruckt, in Paris-Nord wurde die Lok des Zuges mit einem Kranz und vier Nationalflaggen geschmückt, und am Grenzbahnhof haben Fahrgäste und Bahnbeschäftigte den Zug mit Böllerschüssen und einer ganztägigen Feier verabschiedet.

### Hässlicher Paukenschlag

Nach zwei Jahren kehrte die Verbindung Paris–Hamburg zwar zurück, aber dann verdichteten sich die Anzeichen, dass die DB beabsichtigte, ihren Nachtbereich komplett zu streichen. Als erstes traf es die Autoreisezüge – dafür hatte die DB trickreich die Werbung eingestellt. Als folgerichtig die Zahl der Reisenden zurückging, war das die Be-

gründung, Züge zu streichen. 2014 dann der Paukenschlag: Die DB gab in einem Facebook-Chat (!) bekannt, dass die Nachtzüge von Kopenhagen nach Prag, Basel und Amsterdam Anfang November 2014 wegfallen – innerhalb des laufenden Fahrplanjahres. Die Züge von Hamburg, Berlin und München nach Paris sollten im Dezember eingestellt werden. Nun waren alle Kolleg\*innen in Aufruhr. Schon vorher hatten Engagierte Postkarten entworfen, die an wartende Autozug-Reisende auf dem Parkplatz verteilt wurden: „Alle reden von Europa – die DB nicht“ hieß es in Anlehnung an den berühmtesten Bundesbahn-Werbeslogan<sup>1</sup>. Die Reisenden unterschrieben massenhaft und erklärten auf den Karten die Wichtigkeit der Autozüge.

Hilfreich für den Kampf um Arbeitsplätze und umweltfreundliche Verkehrsmittel war dabei, dass einige Beschäftigte seit längerem politisch engagiert waren und der Wirtschaftsausschuss des Gesamtbetriebsrates seine Kompetenzen nutzte, um Informationen zu beschaffen und zu verbreiten. Wir kannten die internen Zahlen und wussten, dass die DB falsche Verlustrechnungen verbreitete, die leider von den Nachrichtenagenturen und Leitmedien ohne Recherchen abgedruckt wurden.

Im Februar 2014 sprachen einige Aktive beim Europaparteitag der Linkspartei in Hamburg Sabine Leidig an, um Ideen für das weitere Vorgehen zu diskutieren. Es folgte ein Antrag der Linksfraction, der am 25. September 2014 im Bundestag debattiert wurde<sup>2</sup>. Sabine bezog sich in ihrer Rede positiv auf die Aktivitäten der Beschäftigten und brachte unsere Idee ein: Die Fußball-Europameisterschaft 2020 war an 13 verschiedene Städte Europas in 13 verschiedenen Ländern vergeben worden, „und die Fans werden vom Achtelfinale in Bilbao zum Viertelfinale nach Baku und von dort weiter nach London reisen usw. ... Kopenhagen, Glasgow, Budapest sind in der Liste. Wir

1 „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“ war der Slogan einer populären Werbekampagne der Deutschen Bundesbahn, gestartet 1966.

2 „Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern“, Drucksache 18/2494

wollen, dass nicht nur die Fluggesellschaften in jenen Sommerwochen gute Geschäfte machen, sondern dass vor allem die europäischen Bahnunternehmen und auch die Deutsche Bahn zu den Gewinnern zählen, weil grenzüberschreitende Tages- und Nachtverbindungen angeboten werden, die viel besser sind als heute.“ Diese Steilvorlage verwandelte die CSU-Politikerin Daniela Ludwig in ein argumentatives Eigentor: Sie monierte, dass das Ereignis ja vorübergehe: „Sie haben die Fußball-Europameisterschaft angesprochen. Das sind aber auch nur vier Wochen.“ Dabei war es in ihrer Heimatstadt München ein Sportereignis von nur zweieinhalb Wochen Dauer gewesen, das der Stadt ein großes S-Bahn-Netz bescherte, das heute nicht mehr wegzudenken ist! Nach dem Hinweis auf Olympia 1972 sagte sie nichts mehr zum Thema. Russland hatte als Gastgeber des Confed Cup 2017 und der Fußball-Weltmeisterschaft 2018 übrigens ein passendes Bahnkonzept: Die Eintrittskarten zu den Spielen galten als Fahrkarten für die Züge zwischen den Spielorten, man musste nur noch seinen Platz reservieren.

Da die Europameisterschaft auf 2021 verschoben worden ist, sich die Airlines im Sinkflug, die Nachtzüge aber im Aufwind befinden und selbst Verkehrsminister Scheuer von neuen Nachtzugverbindungen durch Europa spricht, ist unsere Idee noch nicht vom Tisch!

### **Wachsende Proteste, transnational**

Zurück ins Jahr 2014: Eine Kundgebung vor dem Bahntower war von uns Beschäftigten konzipiert und von Berliner Initiativen und Organisationen unterstützt worden – eine erstmalige Erfahrung für viele Kolleg\*innen, denen auch Jahre danach noch der Stolz auf die gemeinsamen Aktivitäten anzumerken ist.

Nächste Station war Kopenhagen im November 2014, wo wir die Verabschiedung des letzten Nachtzuges zu einer Protestkundgebung mit Beteiligung aus mehreren Ländern machten. Der Rat für nachhaltigen Verkehr hatte mit dem Bahnhofsmanagement vereinbart, dass in der Haupthalle ein Flashmob mit einer Tanzchoreographie zu James Browns „Night Train“ aufgeführt werden konnte, die in eine Demonstration auf dem Bahnsteig mündete.

Sechs Wochen später wurde der Pariser Gare de l'Est zur Bühne des Protests gegen die Abschaffung von Nachtzügen, organisiert vom Bündnis *Rendez-moi mon train* (Gebt mir meinen Zug zurück) und der Gewerkschaft SUD-Rail. Auf dem Weg nach Paris gab es Flashmobs, und überall brachten wir fleißig unsere Aufkleber mit dem Spruch „Kaputtrechnen gilt nicht!“ an.

Bei der ersten öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages<sup>3</sup> im Januar 2015 saßen auch Aktivist\*innen aus Schweden, Dänemark und Frankreich auf den Besucherplätzen und konnten sich von der Ignoranz der Großen Koalition überzeugen. Die Gespräche im Anschluss mündeten in einer Kundgebung vor dem Reichstag im März 2015 und in der Gründung von *Back on Track*. Dieses europäische Netzwerk für Nachtzüge und andere grenzüberschreitende

---

3 Die Linksfraktion hatte mich als Sachverständigen benannt. Am Tag der Bekanntgabe stellte die Konzernsicherheit der DB Strafanzeige wegen des Verrats von Geschäftsgeheimnissen. Wir ließen uns davon nicht abschrecken. Die Anzeige wurde niedergeschlagen mit der sinngemäßen Begründung: Wenn die DB selbst Umsatzzahlen bekanntgibt, dann können sie das dem Sprecher des Wirtschaftsausschusses nicht verbieten.

Züge organisiert seither Arbeitskonferenzen und öffentliche Veranstaltungen, ist mit Bündnissen zur Eindämmung des Flugverkehrs verbunden und führte Aktionen zur Rettung beziehungsweise Wiedereinführung von Nachtzügen in bisher über 30 europäischen Städten durch. Manche unserer Forderungen werden inzwischen von Regierungen und Bahngesellschaften aufgegriffen.

Die Beschäftigten arbeiteten derweil bis zum letzten Tag im Dezember 2016 auf „ihren“ Zügen. Auch nachdem Bahn-Vorstand Ronald Pofalla im Sonder-ICE auf dem Weg zum Pariser Klimagipfel im November 2015 das Aus für die Nachtzüge verkünden hatte – mit der verqueren Begründung, man wolle wegen der wachsenden Nachfrage künftig nachts ICE statt Schlaf- und Liegewagen einsetzen.

### **Ermutigung und Aufwind**

Die Arbeit der Kolleg\*innen auf der Schiene war in dieser Zeit geprägt von Gesprächen mit Reisenden, die sich über die Abschaffung empörten, uns Mut zusprachen, eine Petition an Bundesregierung und Bundestag unterschrieben und uns die Aufkleber „Kaputtrechnen gilt nicht!“ aus den Händen rissen. Nach dem Ausstieg der DB übernahmen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit ihren Nightjets rund die Hälfte der Linien, aber keine\*n einzige\*n Mitarbeiter\*in. Dass kein Betriebsübergang stattfand und nicht einmal die DB alle Mitarbeiter der DB ERS direkt in die Mutterfirma DB Fernverkehr oder in die DB Regio übernahm, sondern uns eine entwürdigende Prozedur aus Abwertung der Qualifikation und Androhung unzumutbarer Tätigkeiten aufzwang, gehört zu den Skandalen der DB-Konzernpolitik.


Ebenso der Umstand, dass sich die Reisendenzahlen der DB-Nachtzüge 2016 um bis zu 50 Prozent gegenüber dem Vorjahr verbesserten und das Ergebnis um rund 10 Millionen Euro besser war als zuvor, ohne dass dies an der kurzsichtigen Entscheidung zur Abschaffung der Nachtzüge etwas geändert hätte.<sup>4</sup>

Immerhin war im Februar 2017, während der zweiten Nachtzug-Anhörung im Verkehrsausschuss, eine Veränderung bei den Regierungsparteien zu bemerken. Da Kurt Bauer für die ÖBB auf ausgebuchte Züge und schwarze Zahlen verweisen konnte, blieb dem DB-Vertreter Berthold Huber nur, etwas von „Bereitschaft zur Kooperation“ zu erzählen, während die Sprecher\*innen von CDU/CSU und SPD den Einschätzungen von Sabine Leidig zum Potential der Nachtzüge prinzipiell zustimmen mussten.

Dass wir, die Beschäftigten, recht hatten und nicht für eine sterbende Industrie, sondern für ein Verkehrsmittel mit Zukunft kämpften, sehen wir ringsum bestätigt. Dafür sprechen Fridays for Future und die Klimabewegung, der Erfolg der ÖBB mit neuen Linien nach Brüssel und Amsterdam, ihre hohen Investitionen in neue Nachtzüge, der schwedische Regierungsauftrag für neue Nachtzüge, die Rückbesinnung der Schweiz auf Nachtzüge, die wachsende Aufmerksamkeit bei der Europäischen Union für das Thema, der Erfolg privater Nachtzüge wie Salzburg–Westerland und das Investitionsprogramm „France relance“, in dem 4,7 Milliarden Euro für die Bahnen in Frankreich und explizit für Nachtzüge vorgesehen sind.

“ **Joachim Holstein war von 1996 bis 2017 Zugbegleiter in Nacht- und Autozügen, von 2006 bis 2017 Betriebsrat bei DB European Railservice und im Wirtschaftsausschuss des Gesamtbetriebsrates. Er ist ein umsichtiger Aktivist und kluger politischer Freund.**

<sup>4</sup> Thomas Wüpper berichtete darüber in den Stuttgarter Nachrichten vom 18. Dezember 2016.



**WIE MENSCHEN UNTERWEGS SIND** und Güter transportiert werden, ist ein weites politisches Feld. Es erstreckt sich über die ganze Erde, und Deutschland ist ein Gravitationszentrum. Für eine gerechte Welt und für ein gutes Leben für alle sind andere Verkehrsverhältnisse nötig.

Es reicht nicht, mehr Bahn, öffentlichen Personennahverkehr oder Radverkehr zu organisieren. Wenn Lkw-, Auto- und Flugverkehr nicht reduziert werden, wächst die Verkehrsflut immer weiter – und die Klimagerechtigkeit bleibt auf der Strecke.

Es geht um Mobilität und Versorgung für alle – mit weniger Verkehr. Damit das gelingen kann, wird mehr Demokratie in Kommunen und Betrieben gebraucht. Der Markt schafft keine soziale und ökologische Verkehrswende.

Dieses Buch erklärt das Geschehen auf der verkehrspolitischen Bühne. Es versammelt konkrete Erfahrungen und große Zusammenhänge, theoretische Überlegungen und praktisches Wissen, Kritik an den herrschenden Verkehrsverhältnissen und Ideen, die über dieses System hinausreichen. Und viele Initiativen, die Mut machen.

**SABINE LEIDIG** ist bewegungslinke Verkehrspolitikerin. Als Bundestagsabgeordnete von 2009 bis 2021, zuvor Geschäftsführerin von Attac und hauptberufliche Gewerkschafterin publiziert sie zur sozialökologischen Verkehrswende, zu Globalisierungskritik und radikaler Realpolitik.