

Nicht nur der Zustand der Deutschen Bahn (DB) ist desolat, wie selbst der Bundesrechnungshof festgestellt hat. Auch bei den Bürgerinitiativen, die sich für eine an den Interessen der Bürger orientierte Bahnpolitik einsetzen, liegt manches im Argen. Das bedauert der Verkehrs- und Bahn-Experte Winfried Wolf. Im Interview erklärt er Ursachen und mögliche Auswege, damit Bahn und Initiativen nicht aus der Spur geraten. Mit **Winfried Wolf** sprach **Tilo Gräser**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/230417_Entgleist_die_Bahn_im_Autoland_DS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Herr Wolf, Sie haben kürzlich auf die desolante Lage der Deutschen Bahn (DB), belegt vom Bundesrechnungshof, [aufmerksam](#) gemacht. Wie reagieren denn die Fahrgastverbände, die „Allianz pro Schiene“ und die anderen Pro-Bahn-Initiativen darauf?

Winfried Wolf: Die Reaktionen auf die Kritik des Bundesrechnungshofs sind faktisch nicht existent. Das ist schon krass. Der Bundesrechnungshof ist eine in der Verfassung verankerte - und anders als das Eisenbahn-Bundesamt - unabhängige Institution. Die 36 Seiten umfassende Analyse, vorgelegt am 15. März, ist mit Fakten belegt und ernsthaft. Doch sie wird in der Öffentlichkeit, seitens der Deutschen Bahn AG und bei den angeführten Fahrgastverbänden ignoriert. Die wahre Misere der Deutschen Bahn wird - bewusst oder unbewusst - ausgeblendet. Die jüngsten Beschlüsse der Ampel, der DB auf Basis der Entscheidungen des Koalitionsausschusses weitere 45 Milliarden Euro zukommen zu lassen, werden seitens der „Allianz pro Schiene“ und „PRO BAHN“ begrüßt.

Ich kann das nicht positiv sehen: Da fließen weitere 45 Milliarden Euro in bahnerstörerische und das Klima massiv belastende Vorhaben wie die sogenannte „Generalsanierung“ und in alte und neue Betonprojekte wie „Stuttgart 21“, die zweite S-Bahn-Stammstrecke München, Fernbahntunnel Frankfurt/M., drei neue Hochgeschwindigkeitsstrecken und den Brenner-Nordzulauf. Es gibt keinerlei Plan zur Sanierung des Gesamtnetzes, zum Abbau der Langsamfahrstellen, zur Beseitigung der Flaschenhälse oder zur Elektrifizierung. Selbst so ein neues, 2022 aus der Taufe gehobenes Zwei-Milliarden-Euro-Wahnsinnsprojekt wie der sog. „Pfaffensteigtunnel“ in Stuttgart, mit dem eine seit 100 Jahren bestehende durchgehende Schienenverbindung Zürich-Stuttgart

ab 2026 für ein Jahrzehnt unterbrochen wird, damit dann irgendwann 2038 oder 2040 die Fahrgäste aus Zürich über den Stuttgarter Flughafen und danach erst zum Hauptbahnhof Stuttgart gelenkt werden sollen - das wird einfach so durchgewunken.

Die vom Bundesrechnungshof festgestellte Negativentwicklung der Bahn mit den Folgen für die Fahrgäste ist kein Einzelfall, wie der Blick in andere Länder zeigt. Dort ist die Ursache die Privatisierung der einst staatlichen und öffentlichen Eisenbahnen. Die Deutsche Bahn gehört immer noch dem Bund und damit den Bundesbürgern. Warum wird die Bundesregierung hier nicht ihrer Verantwortung gerecht?

Ja, die Bahnprivatisierung ist auch hierzulande Ausgangspunkt der Misere. Sie fand formell 1994 mit Bildung der Deutschen Bahn als Aktiengesellschaft statt. Das hat sich fortgesetzt, indem inzwischen 45 Prozent im Nahverkehr und noch etwas mehr im Schienengüterverkehr von Nicht-DB-Gesellschaften (privaten Unternehmen oder Töchtern staatlicher Nachbarbahnen) bestimmt wird - und nicht zuletzt indem inzwischen mehr als 50 Prozent des DB-Umsatzes im Ausland und mit Nicht-Bahn-Geschäften (Luftverkehr, Schifffahrt, Spedition, Lkw-Verkehren) getätigt werden.

Wenn die Bundesregierung als hundertprozentige Eigentümerin der DB da nicht einschreitet, ja, wenn sie diese DB-Entwicklung selbst noch aktiv unterstützt, dann tut sie dies aus drei Gründen: Erstens ist die Privatisierung öffentlichen Eigentums die DNA der Politik aller Bundesregierungen seit den 1980er Jahren. Siehe Post. Siehe Energie. Siehe Telekommunikation. Siehe Gesundheitssektor. Siehe Treuhand. Die DB-Entwicklung fügt sich logisch ein in diese Grundorientierung, die letzten Endes immer zum Nutzen des privatkapitalistischen Sektors ist.

Zweitens ist die Bundesrepublik das westliche Land mit der stärksten Autoindustrie. Der Niedergang der Schiene ist logischerweise ein Sieg des Straßenverkehrs - und auch des Luftverkehrs. Der ehemalige Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Benedikt Weibel, wurde jüngst in einem Interview mit Blick auf die deutsche Bahn-Misere gefragt, ob der Grund dafür vielleicht darin liegen könne, dass Deutschland ein „Autoland“ sei. Seine Antwort: „Natürlich, gerade im Vergleich mit der Schweiz. Wir sind ein Bahnland. [...] Und wir haben keine Autoindustrie.“

Drittens ist die Entwicklung des DB-Konzerns hin zu einem „Global Player“ eng mit der deutschen Außenpolitik verbunden. Als das deutsche Kapital und die Schröder-Bundesregierung gut mit der russischen Oligarchen-Wirtschaft konnten, da kuschelte die DB mit der russischen Staatsbahn. Als das deutsche Kapital und die Merkel-

Bundesregierungen auf die autoritären Staaten im Nahen Osten setzten, da engagierte sich die DB in Kuwait, Katar, VAE und Saudi-Arabien - im Gegenzug floss nahöstliches Kapital unter anderem zu VW und Daimler. Heute, wo wieder ein enges transatlantisches Bündnis gefragt ist, da erwarb die DB 2022 in den USA eine große Lkw-Spedition mit dem erklärten Ziel, in den USA zum führenden Logistiker auf der Straße zu werden. Als Scholz 2022 im ägyptischen Scharm El-Scheich in Sachen Klimapolitik weilte und dabei das autoritäre Sisi-Regime umwarb, da war die DB zur Stelle mit dem Projekt zum Bau einer Hochgeschwindigkeitsbahn in Ägypten. Die DB ist wesentlicher Begleitfaktor der deutschen Außenpolitik.

Es gibt eine Reihe von Initiativen und Verbänden, die sich für eine schienenorientierte Verkehrspolitik und für die Interessen der Bürger als Fahrgäste einsetzen. Dazu gehört das Bündnis „Bahn für alle“ (BfA), das sich gegen die Privatisierung der Bahn wendet. Doch von diesem ist aktuell kaum Kritik an der DB zu vernehmen. Warum ist das so?

„Bahn für Alle“ hat enorme Verdienste bei der Verhinderung des Bahn-Börsengangs 2005 bis 2008 und bis 2021 an dem engen Bündnis mit den Aktiven, die gegen bahnerstörerische Großprojekte in Lindau, Frankfurt/M., München, Hamburg und vor allem in Stuttgart kämpften. Diese Grundorientierung hieß zugleich, dass wir als „Bahn für Alle“ - neben den jeweiligen Bundesregierungen - den Hauptgegner im Konzern Deutsche Bahn AG sahen und die Ausrichtung dieses Unternehmens auf fortgesetzte Privatisierung, auf Hochgeschwindigkeit, auf Vernachlässigung des Gesamtnetzes und damit auf Fahren auf Verschleiß und auf Unterminierung der Sicherheit im Schienenverkehr - mit den fatalen Unglücken in Eschede 1998, Brühl 2001, Bad Aibling 2016 und Burgrain 2022 - im Zentrum unserer Kritik hatten. Diese Orientierung wurde zum Jahreswechsel 2021/2022 weitgehend aufgegeben.

„Bahn für Alle“ hat bis 2021 einen „Alternativen Geschäftsbericht zur Deutschen Bahn“ [veröffentlicht](#). Das [macht](#) nun der Verein „Bürgerbahn“. Können Sie den Unterschied und die Ursachen erklären?

Es ist sinnvoll, da etwas auszuholen, weil es schon längere Kontinuitäten gibt. Ich veröffentlichte 1986 das Buch „Eisenbahn und Autowahn“, was der „Spiegel“ als „Standardwerk“ der Verkehrsgeschichte bezeichnete und ich als Standard-Plädoyer für eine integrierte Bahn im Rahmen einer nachhaltigen Umwelt- und Klimapolitik sehe. Ab 1990 war ich maßgeblich an Initiativen gegen die Bahnprivatisierung und für eine integrierte Bahn - wie weitgehend in der Schweiz noch existent - beteiligt. So gründete ich - zusammen mit meinem Freund Professor Heiner Monheim - 1990 die „Initiative für eine

bessere Bahn (fbb)“ und 1995 als Bundestagsabgeordneter die Gruppe „Manifest der 1435 Worte“. Beide Initiativen waren bereits direkt gegen die Bildung einer Aktiengesellschaft Deutsche Bahn gerichtet. 2000 war ich maßgeblich an der Bildung von „Bürgerbahn statt Börsenbahn - BsB“ beteiligt - damals bereits mit Prof. Monheim, Prof. Hesse, Prof. Bodack, dem Regisseur Klaus Gietinger, dem ehemaligen Bundesbahndirektor Eberhard Happe und dem Hotelier und Bahnexperten Andreas Kleber als wichtige Mitglieder. Das ist exakt die Gruppe und sind dieselben Personen, die heute - ergänzt um ein Dutzend andere Bahnfachleute - als „Bürgerbahn - Denkfabrik für eine starke Schiene“ fungieren. Die Erweiterung des Namens und die teilweise Umbenennung fanden am 2. Oktober 2022 statt, weil das Thema „Börsenbahn“ als solches nicht mehr im Zentrum steht.

Als dann 2005 im Koalitionsvertrag der neu gebildeten schwarz-roten Großen Koalition die Bahnprivatisierung als festes Ziel in Form eines Börsengangs festgelegt wurde, wurde - unterstützt von wichtigen anderen Playern wie „Attac“ und zeitweilig „BUND“ und „Ver.di“ - das breitere Bündnis Bahn für Alle gebildet. BsB war immer mit dabei. Als der Börsengang 2008 abgesagt werden musste, fiel dieses Bündnis faktisch in sich zusammen - es gab nur noch ein kleines Team im Zentrum, das personell vor allem von dem Tandem Bernhard Knierim und mir getragen und das immer von BsB unterstützt wurde. Damals entwickelten wir das Projekt „Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG“, der bislang 15-mal erschien, immer im Vorfeld der Bilanzpressekonferenz der DB AG, zuletzt am 26. März 2023. Ich war immer, zusammen mit Bernhard Knierim, maßgeblicher Autor dieser Berichte, mit ergänzenden Beiträgen aus „Bürgerbahn“.

Warum kam es im Frühjahr 2022 zur Trennung zwischen „Bahn für alle“ und denjenigen, die den Verein „Bürgerbahn“ nun aktiv vertreten und in die verkehrspolitischen Debatten einbringen?

Es sind meist die praktischen Schritte, die solche Ereignisse bestimmen. Im November 2021 entschied die Mehrheit von „Bahn für Alle“, den geplanten Film von Klaus Gietinger zu „Stuttgart 21“ nicht zu unterstützen. Die Folge: Klaus machte den Film; „Bürgerbahn“ hat ihn unterstützt - er läuft seit November 2022 unter dem Titel „Das Trojanische Pferd - Stuttgart 21“ ziemlich erfolgreich in Programmkinos. Anfang 2022 beschloss dieselbe Mehrheit bei „Bahn für Alle“, im März keinen Alternativen Geschäftsbericht mehr zu veröffentlichen. Also machte das „Bürgerbahn“. Ende März 2022 erschien der 14. Alternative Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG. Im Februar 2022 kündigte Bernhard Knierim seinen Wechsel zur „Allianz pro Schiene“ an. Seit dem 1. April 2022 ist er dort beschäftigt. Damit war klar, dass er nicht mehr prominent mit Kritik an der DB AG hervortreten kann. Die „Allianz pro Schiene“ ist für mich eine Vorfeldorganisation der Deutschen Bahn AG. Sie wird deutlich mehrheitlich von der DB und der Bahnindustrie

finanziert. Sie macht gute Sachen allgemein für die Schiene - kritisiert aber nie die zentralen Projekte der Deutschen Bahn AG, kritisiert also nicht dasjenige Monster, das das System Schiene systematisch zerstört.

Dazu drei Ereignisse. Im November 2021 sagte mir ein Mensch, der beruflich im Bereich Bahn prominent verankert ist: Die neugebildete Regierung werde alles tun, um DB-kritische Verbände wie „Bahn für Alle“ zu zerschlagen. Dafür werde Geld eingesetzt und Leute abgeworben. Ich antwortete, dass ich das für Quatsch und für eine Überschätzung unserer Arbeit hielte. Mein Gegenüber hielt daran fest und verwies darauf, dass vor ziemlich genau einem Jahrzehnt der führende Mann bei „Pro Bahn“, heute dort Ehrenvorsitzender, unter Einsatz eines sechsstelligen Betrags auf Pro-DB-Linie gehalten wurde, was den Fahrgastverband fast gespalten hätte. Seither ist „Pro Bahn“ in allen wichtigen Fragen auf DB-AG-Linie.

Was die inhaltlichen Differenzen betrifft, so gibt es ein einziges nennenswertes Thema. Das ist die Position, wonach in der gegebenen Situation von Bahnmisere und Zerstörung der Infrastruktur die Forderung nach einer unabhängigen, gemeinnützigen Infrastrukturgesellschaft - also die Abschottung der DB-Töchter DB Netz, DB Station und Service (Bahnhöfe) und DB Energie von der Holding - sinnvoll wäre. Die jahrzehntelange bahnerstörerische Politik der DB-Holding veranlasste mich ab dem Jahr 2017 dazu, diese Forderung als tagespolitische zu unterstützen - bei Beibehaltung des Ziels integriertes System Schiene wie in der Schweiz existierend. Es handelt sich dabei nicht um meine individuelle Position. Im Buch „Abgefahren. Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen“ stellten wir 2019 die Initiative „Rettet die Bahn“ vor. Dort heißt es: „Infrastruktur in einer Hand ... Die Infrastrukturunternehmen DB Netz, DB Station und Service und DB Energie sind in einem Unternehmen [...] zusammenzufassen. Die Nutzungsentgelte werden mit dem Ziel 'Verlagerung auf die Schiene' deutlich gesenkt. Gewinne werden in die Infrastruktur reinvestiert (keine Gewinnabfuhr an die Holding).“ Diese Position wurde von einem - dort namentlich aufgeführten - halben Hundert Leuten aus dem Bereich der Bahn-Bürgerinitiativen unterstützt, außer von Bernhard Knierim und mir unter anderem von Carl Waßmuth und Katrin Kusche (heute weiter „Bahn für Alle“), auch von Sabine Leidig, Prof. Hermann Knoflacher und Arno Luik. Explizit unterzeichnet haben diese Position auch das damalige Bündnis „Bahn für Alle“ und „Gemeingut in BürgerInnenhand“ (GiB). Es ist also absurd, diese Debatte als Basis für eine Trennung zu nennen.

Anfang 2023 wurde von „Bahn für Alle“ eine [Studie](#) zu den Nachtzügen vorgelegt. Auffallend an dieser Studie ist: In ihr wird der entscheidende Akteur zur Zerstörung der Nachtzüge, die DB AG, die im Dezember 2016 alle Nachtzüge einstellte, nur am Rande erwähnt. Auch das ist ein Beispiel für die fatale Wendehals-Politik von „Bahn für Alle“.

Anfang 2022 wurde intern mitgeteilt, dass eine von BfA zu erstellende Nachtzugstudie durch das Umweltbundesamt gefördert werden würde. Seitens der „Bahn für Alle“-Mehrheit wurde abgelehnt, dass die Studie von dem verfasst werden würde, der dafür prädestiniert ist: von Joachim Holstein – aktiv bei „Bahn für Alle“ und bei Bürgerbahn. Joachim war jahrzehntelang Nachtzugbegleiter, bis 2016 Betriebsrat und Wirtschaftsausschuss-Sprecher der DB-Nachtzugtochter ERS. Er vertrat bis 2022 die „Bahn für Alle“-Position in Sachen Nachtzüge prominent – so auch als Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages. Er ist aktiv bei der europaweit aktiven Gruppe „Back on Track“, die für das Revival der Nachtzüge wirbt und publiziert einen viel beachteten, zweisprachigen Nachtzug-Newsletter. Die im März 2023 vorgelegte Studie wurde stattdessen von Ludwig Lindner verfasst, der zum Thema Bahn noch nie publiziert hatte und bei BfA nie aktiv war. Entsprechend ist das Ergebnis: Die Studie ist ein quantitativ und vor allem qualitativ dünnes Papier. Sie wurde mit einem hohen fünfstelligen Betrag vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt finanziert.

Eine Trennung, wie bei „Bahn für Alle“ und „Bürgerbahn“ erfolgt, hat doch oft eine Schwächung des gemeinsamen Anliegens zur Folge. Wie kann das verhindert werden? Immerhin sind die Bundesbürger formelle Eigentümer der DB. Wie kann es zu einem realen Eigentum gemacht werden, das an den Interessen der Bürger orientiert ist und mit den Inhalten einer Klimabahn und Bürgerbahn gefüllt ist, wie Sie fordern?

So ist es. Die Spaltung ist unverantwortlich, sachlich nicht begründet. Sie schwächt das bis dahin gemeinsame Anliegen. Und nicht zuletzt schafft sie eine Konfusion, die bewusst dafür genutzt wird, die entscheidende Kritik am Bahnkonzern zu vernebeln – unter anderem mit der Forderung, es gelte jetzt den „integrierten Konzern Deutsche Bahn AG“ zu verteidigen, den ein böser FDP-Minister zerschlagen wolle. Es ist die Führung des Bahnkonzerns selbst, die seit mehr als 25 Jahren die Desintegration eines integrierten Systems Schiene vorantreibt und die Infrastruktur zerstört. Allein 2022 wurden erneut 465 Weichen aus dem Netz herausgenommen; seit 1994 gab es hier eine Halbierung der Weichenzahl.

Vor diesem Hintergrund bietet nur ein radikaler Neuanfang eine Perspektive. Wir schreiben dazu im Alternativen Geschäftsbericht vom 29. März: „Auf der DB-Website ist zu lesen: ‘Wir wollen über den Fortschritt der Grünen Transformation [im Bereich Schiene; d. Red.] transparent informieren, um uns das Vertrauen unserer Stakeholder zu sichern.’ Doch Stakeholder der Deutschen Bahn ist nur einer: die Bevölkerung. Es geht darum, dieses formelle Eigentum zu einem realen zu machen, es mit den Inhalten einer Klimabahn und einer Bürgerbahn zu füllen. Was allerdings heißt, dass die Bahn völlig neu aufgleist werden muss.“

Titelbild: Denis Belitsky/shutterstock.com