Seit Gründung der NachDenkSeiten ist die Entwicklung der Deutschen Bahn eines unserer wichtigsten Themen. Auch der Journalist **Arno Luik** beschäftigt sich seit vielen Jahren kritisch mit der Deutschen Bahn. Nun hat er seine Recherchen in einem Buch veröffentlicht. Im Interview mit den NachDenkSeiten betont Luik, dass die desolate Situation der Bahn nicht auf unglückliche Fehlentscheidungen zurückzuführen ist. Unter Schützenhilfe der Politik haben, wie er sagt, „Täter“ die Bahn schwer beschädigt. Das milliardenschwere Projekt Stuttgart 21 „mit seinen explodierenden Kosten“, sagt Luik, „gefährdet nun faktisch die Existenz der tief verschuldeten Bahn.“ Von **Marcus Klöckner**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/190923_Das_Desaster_der_Deutschen_Bahn_ist_kein_Versehen_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Herr Luik, wenn man sich die Werbeplakate und die Imagefilme der Bahn anschaut, dann gewinnt man den Eindruck: Alles ist in bester Ordnung. Wie sieht die Realität aus?

So gut wie nichts ist in Ordnung. Ich sitze gerade im Zug. Falsche Wagenreihung, das Bordrestaurant fällt aus, der Zug ist überfüllt, die Reservierungen gelten nicht, wir haben eine halbe Stunde Verspätung, Aggression liegt in der Luft. Wie desolat der Zustand der Bahn ist, dokumentiert diese Zahl: 140 000 Züge fielen 2017 komplett aus, wahrscheinlich werden es dieses Jahr noch mehr. Nur in einem ist diese Bahn richtig gut. In der Werbung. Vulgo: Propaganda. Die Bahn könnte ohne Schwierigkeiten dem Papst ein Doppelbett andrehen. Die Versprechungen der Bahn haben eine so lange wie unselige Tradition: 1995 versprach Bahnchef Dürr, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen – „auch aus ökologischen Gründen“. Zwei Jahre später schaffte er die Postzüge ab und die Post kaufte deswegen 6000 LKWs, ließ plötzlich auch viel Post mit Flugzeugen transportieren. Dürr versprach mit Milliarden Mark die Bahnhöfe zu verschönern, „Empfangssalon der Städte“ sollten sie werden, und mit seinem Programm „Freundlicher Bahnhof“ versprach er, gerade auch die Bahnhöfe auf dem Land ordentlich zu sanieren. Wenn Sie heute auf dem Land unterwegs sind – was sehen und erleben Sie da?

Den Ausnahmezustand?

Sie sehen und erleben: versiffte, verdreckte, verkommene Stationen. Ohne Personal, ohne

Service. Tausende Bahnhöfe wurden dichtgemacht, verscherbelt, verhökert. Es ist wie bei Bert Brecht: Wenn die Herrschenden von Frieden reden, gibt es Krieg.

Das hört sich jetzt aber sehr zugespitzt an. Auch die NachDenkSeiten thematisieren die Probleme bei der Bahn schon seit langem und stehen da auch im Dialog mit unseren Lesern, die uns zwar auch immer wieder von Missständen berichten, die Bahn aber insgesamt längst nicht so “versifft, verdreckt und verkommen” wahrnehmen, wie Sie es andeuten. Ist dieser Ausnahmestand wirklich die Regel?

Soll ich Ihnen Bilder des Zerfalls zukommen lassen? Ich bin – als Bahnfreund – ja auch zutiefst erschüttert, was da, vor allem auf dem Land, abseits der Prestigebahnhöfe, geschehen ist.

Die Bahn war doch mal ziemlich solide, oder?

Ich will nichts verklären. Aber es ist einfach tatsächlich so, dass man früher die Uhr nach der Bahn stellen konnte. Vorbei. Komplett aus dem Bewusstsein der Bevölkerung ist auch verschwunden (worden), was für einen heute unfassbaren Komfort die Bahnhöfe selbst auf dem Land boten: Es waren noch echte Bahnhöfe – mit Wartesälen, im Winter beheizt und jedem zugänglich, mit ordentlichen Sitzbänken, mit sauberen und kostenlosen Toiletten, mit Fahrkartenschaltern und echten Menschen, bei denen man spontan Fahrkarten selbst zu Zeiten des Kalten Kriegs bis nach Wladiwostock kaufen konnte, falls man das wollte.

1994 wurde die Bahn AG gegründet. Es ging an die Börse. Aufbruch in eine neue, bessere Zukunft. So wurde es zumindest der Bevölkerung vermittelt.

Die Bahn sollte an die Börse. Das war der irre Privatisierungswahn der rot-grünen Regierung unter Gerhard Schröder und Joschka Fischer. Die rotgrüne Bahnpolitik war verheerend. Denn dank dieser Regierung kam ein Mann an die Spitze der Bahn, der sich sehr mühte, ihr Totengräber zu werden: Hartmut Mehdorn. Ein überbezahlter Bahn-Azubi, von dessem Wirken sich die Bahn möglicherweise nicht mehr erholen kann. Er hat der Bahn fast irreparablen Schaden zugefügt.

Sie sprechen in Ihrem Buch im Zusammenhang mit der Bahn von „Tätern“. Wen meinen Sie?

Eben dieser Mehdorn. Als er 1999 an die Macht kam, machte die Bahn noch 95 Prozent ihrer Geschäfte in Deutschland, heute macht sie über 50 Prozent ihres Umsatzes im

Ausland. Groß sind die Umsätze, aber die Rendite ist gering, die Investitionen amortisieren sich nicht. Die Deutsche Bahn AG ist in 140 Ländern unterwegs, zu Luft, zu Wasser, auf dem Land. Das ist ein Reich, in dem die Sonne nicht untergeht. Sie agiert zum Beispiel in Aserbaidschan, Malediven, Aruba, Nepal. Sie betreibt Wein- und Minenlogistik in Australien, macht in Großbritannien Krankentransporte, ist Marktführer im Schiffsverkehr zwischen China und den USA.

In Deutschland sieht es aber eher nach einem „schmalen Fuß“ aus.

In der Tat. Hierzulande hat die Bahn AG, was Fahrpläne durcheinander brachte und Kunden verärgerte, ihre Schiffe, die auf dem Bodensee und nach Dänemark im Einsatz waren, längst veräußert. Dieser imperiale Größenwahn hat über zehn Milliarden Euro gekostet – sehr viel Geld, das hierzulande fehlt. Dies ist ein Grund, weshalb die Bahn so zerfallen ist, dass sie zu einer Schande für einen Hochtechnologiestandort geworden ist. Ein anderer Grund, mein Buch zu schreiben, war ein Lachanfall.

Ein Lachanfall?

Im Januar 2018 war ich auf der Fahrt von Königsbronn, meinem Heimatort auf der Schwäbischen Alb, nach Ulm, auf der Brenztalstrecke. Beim Halt in der Kreisstadt Heidenheim krächzte es aus den Lautsprechern, der Zugchef meldete sich zu Wort. Im breiten Schwäbisch sagte er: „Sie haben es wahrscheinlich schon bemerkt, dass unsere Klos defekt sind. Ich weiß auch nicht, warum das so ist. Aber auf Gleis 3 steht ein Zug, dort funktionieren die Klos. Wenn Sie also unbedingt müssen – gehen Sie durch die Unterführung rüber, wir warten auf Sie!“ Ich meine, wir leben im 21. Jahrhundert! Deutschland ist stolz darauf, nicht nur Land der Dichter und Denker zu sein, sondern auch der Techniker und Ingenieure. Und die Bahnmanager schwärmen von der Digitalisierung, aber analog, faktisch, rumpeln ihre Züge mühsam dahin.

Ihr Buch heißt „Schaden in der Oberleitung“. Sprechen wir hier von einem reinen Problem auf Management- und politischer Führungsebene? Und: Sind die vielen Mitarbeiter der Bahn selbst Opfer dieser Politik?

In meinem Buch gehe ich sehr dezidiert auf die Situation der Bahn-Mitarbeiter ein, sie kommen ja auch selbst zu Wort. Diese Mitarbeiter sind nicht Opfer, aber sie müssen ausbaden, was ihre Chefs (und damit meine ich: die Bahnchefs, aber auch die Regierenden, die die Richtung vorgeben) an Unheil anrichten. Tagtäglich bekommen sie den Frust der Reisenden mit, Tag für Tag müssen sie viel erdulden, sich Beleidigungen anhören, Anpöbeleien hinnehmen, Hohn und Spott ertragen, sie müssen dies alles körperlich

aushalten und mental verarbeiten – übrigens für Löhne, für die die Herren und Damen im Berliner Bahn-Turm sich nicht mal aus den Sesseln erheben würden. Und dies führt dazu, dass viele von ihnen in die innere Emigration gehen – verheerend für das Unternehmen. Die Mitarbeiter der Bahn haben in den vergangenen 25 Jahren einfach viel zu viel mitgemacht, zu viel erlebt: Fast 200 000 Kollegen und Kolleginnen haben ihre Jobs verloren, sie sind – zu Mehdorns Zeiten – bespitzelt worden, überwacht und kontrolliert. In ihnen stecken viel Wut und viel Verzweiflung und viel Misstrauen. Frust. Und etwas, das habe ich bei meinen Recherchen erfahren, wurmt sehr viele Mitarbeiter ganz besonders: Dass unerfahrene, völlig bahnunkundige, dafür aber total überbezahlte Bahn-Azubis wie etwa Kanzlerinnen-Intimus Ronald Pofalla, der wohl mächtigste Mann bei der Bahn, das Sagen. Das beleidigt sie zutiefst.

Nochmal zurück zu den Akteuren. Es gibt konkret handelnde Personen, die die Zustände bei der Bahn zu verantworten haben, sagen Sie immer wieder.

Ja, klar. Die Täter sitzen im Bahn-Tower, sie sitzen in der Regierung, im Verkehrsausschuss, im Aufsichtsrat der Bahn AG. Mehdorn und Grube sind Täter, sie haben die Bahn arm gemacht – heute ist die Bahn mit über 20 Milliarden verschuldet. Aber die Bahn hat diese Täter, die Volksvermögen zerstört haben, reich gemacht: Als Mehdorn wegen Bespitzelung von DB-Mitarbeitern und Journalisten gehen musste, bekam er sechs Millionen Euro Abfindung. Als Grube von sich aus den Bettel hinwarf, einfach so, Knall auf Fall, bekam er drei Millionen Euro Abfindung. Irre. Aber all diese Bahnchefs sind letztlich nur Exekutoren jener Kräfte, die die Gesellschaft – etwas überspitzt formuliert – im Sinne des neoliberalen Dogmas umformen wollen. Der Zustand der Bahn zeigt beispielhaft, dass in diesem Land etwas fundamental entgleist ist.

Nämlich?

Dass der Staat sich nicht mehr als Gemeinwesen versteht, das sich um seine Bürger wirklich kümmert – und zwar um alle, egal ob sie auf dem Land oder in der Stadt wohnen, ob sie reich oder arm, alt und gebrechlich sind. Dieser Staat hat sich in den vergangenen Jahrzehnten gewaltig verändert, er ist roh und kalt geworden – und das spiegelt sich am Zustand der Bahn wider. Es ist wohl kein Zufall, dass zeitgleich mit der Agenda 2010 und Hartz IV, diesem Putsch von ganz oben gegen den Sozialstaat, eine Demontage der Bahn stattfand. So wie der SPD-Genosse Riester die staatliche Rente rasierte und teilprivatisierte, so beschnitten die Bahnchefs die Schieneninfrastruktur, um die privatisierte Bahn AG an die Börse zu bringen und an private Investoren zu verhökern. So wie mit der Agenda 2010 soziale Errungenschaften, die Generationen von Arbeiter- und Bürgerbewegungen über ein Jahrhundert erkämpft hatten, abgebaut wurden, so wurden beim angestrebten Börsengang

der Bahn, die Generationen aufgebaut haben, Weichen, Signale und Bahnhöfe demontiert.

Nun ist seit 1994 viel Zeit vergangen. Wenn über einen sehr langen Zeitraum etwas Grundlegendes schief läuft, muss man irgendwann den Fokus auch auf die Politiker werfen, oder?

Ja, klar. Es ist so: Seit Jahrzehnten konterkariert die Bahn – ungerührt und ungestraft – das Mantra von Politikern: „Mehr Verkehr auf die Schiene!“ Fakt ist: Immer weniger Güterverkehr ist auf der Schiene. Es ist absurd, konstatierte mal die „Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung“, „wenn ein Konzern, der zu 100 Prozent im Staatsbesitz ist, sich nicht um die Gesetze des Staats kümmert“. Die Bahn hat sich verselbstständigt. Sie ist – auch unter tätiger Mithilfe vieler Politiker – zu einem Staat im Staat geworden. Die Bahn macht, was sie will. Das ist keine Polemik. Da reden nun fast alle Verantwortlichen in Berlin, dass wegen des Klimawandels nun tatsächlich mehr Verkehr auf die Schiene soll, echt, wirklich. Aber diesen Frühsommer, nur ein Beispiel, hat die Bahn eine 50 Kilometer lange Strecke in Franken, die stillgelegt war, die Steigerwaldbahn, an einen privaten Investor verhökert – schrottbillig verscherbelt, übrigens, wie es heißt an einen Schrotthändler. Die Bahn hat wertvollstes Zuggelände quasi verschenkt – obwohl die Städte Kitzingen und Schweinfurt diese Strecke erhalten wollten für eine ökologische Bahn-Zukunft.

Welche Fehler sehen Sie auf politischer Seite?

Ein paar Beispiele: Sämtliche Regierungen haben es geduldet, erlaubt, forciert, dass die Bahn AG in den vergangenen 25 Jahren ihr Schienennetz von über 40 000 Kilometern auf 33 000 kastriert hat – um 20 Prozent. Sie haben es akzeptiert, dass in den vergangenen 25 Jahren über 100 Mittel – und Großstädte vom Fernverkehr abgehängt worden sind. Etwa Chemnitz (240 000 Einwohner), Potsdam (172000), Heilbronn (122 000), Hof (43 000). Für rund 17 Millionen Menschen wurde durch dieses Abkoppeln das Bahnfahren erschwert und somit unattraktiver. Und noch etwas: Die Regierungen berufen die Bahnchefs. Diese Bahnchefs aber, mit einer Ausnahme, die dann auch nur ganz kurz Bahnchef spielen durfte, kamen ausschließlich aus der Auto- bzw. Luftfahrtindustrie – waren also Bahn-Azubis, waren ohne Verständnis für und ohne Wissen um das komplexe System Bahn. Würde Bayern München, wenn es einen Topstürmer sucht, ihn von einem Basketballverein holen? Wohl kaum. Ist es ein Zufall, dass Automanager an der Spitze jenes Konzerns so lange waren, der die ökologische Alternative zum Auto sein könnte, sein muss? Warum hat die Politik nicht von dort Leute geholt, wo man weiß, wie man Züge fahren lässt, also Bahnprofis: Aus der Schweiz. Österreich. Den Niederlanden. Italien. Aus dem eigenen Bahnstall? Aber jetzt, so heißt es, ist doch einer ganz oben, der ein echter Eisenbahner ist: Richard Lutz. Nur: Lutz ist kein echter Eisenbahner. Er hat all die verheerenden Sparprogramme von Mehdorn und

Grube als Bahn-Finanzchef brav umgesetzt. Und er hat in seinem ersten vollständigen Amtsjahr, 2017, 344 Weichen ausbauen, 242 Bahnhöfe schließen, 205 Haltepunkte wegfallen lassen – also dort so weitergemacht, wo Mehdorn und Grube aufhörten.

Wie erklären Sie sich, dass die Politik nicht längst richtig eingegriffen hat?

In ihrem Sinne hat die regierende Politik doch richtig eingegriffen: Die Bahn so unattraktiv halten, dass sie in diesem autoverrückten Land nicht zu einer wirklichen Konkurrenz zum Auto werden kann. Es ist doch bizarr, nur ein kleines Beispiel, die neuen ICE-4 sind durch und durch unkomfortabel. Die Sitzabstände in der 2. Klasse sind im Vergleich zum alten ICE-1 um 15 Prozent geschrumpft. Nach 200 Kilometer ICE-4-Fahrt braucht man eine Notmassage. Die Sitze sind ergonomisch so gestaltet, dass eine Massenklage der Deutschen Orthopädischen Vereinigung überfällig wäre. Es gibt weniger, dafür deutlich kleinere Toiletten, keine Abteile, keine individuellen Leselampen, keine Fußstützen mehr. Außerdem: Saßen im ICE der ersten Generation 66 Reisende, sind es jetzt 88 Reisende. Man ist kein Reisender mehr, man ist ein Stück Frachtgut. Es ist wahrhaft grotesk: Autos werden immer komfortabler, aber die Bahn, die die Menschen weg vom Auto locken soll, geht in die Unbequemlichkeit der Holzklasse.

Sprechen wir über das Thema Lobbyismus und Bahn. Was ist Ihnen aufgefallen?

Ein Beispiel, das für Vieles steht: Seit Jahrzehnten schrumpft das Bahnnetz dramatisch. Gleichzeitig aber hat die Zahl der Tunnel zugenommen. Zwischen 2008 und 2018 ist die Zahl der Tunnel von 675 auf 793 gestiegen, die Tunnellänge von 490 375 auf aktuell 762 634 Meter angewachsen – eine Steigerung um 55, 5 Prozent. Nutznießer: die Beton- und Stahlproduzenten, die Tunnelbohrindustrie und damit vor allem die Firma Herrenknecht. Da geht es um Milliarden. Ein Kilometer Eisenbahntunnel kostet mindestens 50 Millionen Euro – wenn die geologischen Bedingungen optimal sind. Geht es aber durch tückischen Karst, wie etwa beim Neubautunnel von Wendlingen nach Ulm, kommt man rasch auf 110 Millionen Euro. Zum Vergleich: Ein Kilometer oberirdisch verlaufende Gleisstrecke kostet im Normalfall zwölf Millionen Euro. Der Münchner Verkehrsexperte Karlheinz Rößler, der jahrzehntelang mit Projekten der Bahn zu tun hat, ist inzwischen überzeugt, dass „die Bahn bloß noch eine Scheinverkehrsfirma“ ist. Für ihn ist der Staatskonzern zu „einem Betrugskonzern mutiert, der sich der Betonindustrie unterworfen“ hat, nur so, sagt Rößler, ließen sich die großen und allesamt überteuerten Bahnprojekte der vergangenen Jahrzehnte erklären. Die Bahn, sagt er, sei „eine regierungskriminelle Vereinigung zur Veruntreuung von Steuergeldern“.

Nun waren Sie vor kurzem auch in Stuttgart zu einer Lesung im Rathaus. Gerade

dort, Stichwort: „Stuttgart 21“, dürfte man für das Thema „Bahn“ sensibilisiert sein.
Aber so richtig war die Lokalpresse nicht an dem Thema interessiert, oder?

Ein leitender Redakteur der Stuttgarter Zeitung hat vor einigen Jahren mal gesagt: Ohne die Unterstützung der Stuttgarter Zeitung gäbe es wahrscheinlich S 21 nicht. S 21 sei ein Projekt der Stuttgarter Zeitung. Das ist die Blattlinie. Die Stuttgarter Zeitung (und auch die Stuttgarter Nachrichten) verteidigen seit Jahrzehnten dieses unökologische, unökonomische, tatsächlich für die Reisenden lebensgefährliche Projekt – und haben wegen dieses bedingungslosen Pro-S21-Einsatzes viele Leser verloren. Die Lesereise für mein Buch ging im Stuttgarter Rathaus los. Aus gutem Grund: In diesem Rathaus sind viele wichtige Entscheidungen in Sachen S 21 gefallen, meine erste S21-Geschichte für den STERN beginnt im Stuttgarter Rathaus, und S21 spielt in meinem Buch eine tragende Rolle. S21 ist zur Chiffre geworden für den strukturellen Irrsinn der Bahn: wie überehrgeizige Bahnmanager und ignorante Politiker sich ein unfassbar teures Denkmal setzen wollen. Auf Kosten des Bahnverkehrs. Auf Kosten der Bürger. Auf Kosten der Sicherheit. Auf Kosten der Umwelt. Bei S21 findet sich alles, was den Bahnverkehr zerstört. S21 mit seinen explodierenden Kosten gefährdet nun faktisch die Existenz der tief verschuldeten Bahn. Ich habe ja schon seit 2010/2011 auf Grund mir vorliegender bahninterner Dokumente geschrieben, dass Stuttgart 21 über zehn Milliarden kosten wird – kaum einer wollte mir das glauben. Aber die Verantwortlichen – bei der Bahn und im Verkehrsministerium und im Kanzleramt – wussten, mussten wissen, was Verheerendes und Unverantwortliches sie da in Stuttgarts Untergrund anrichten. Dass die Zahlen, der Bahnhof kostet maximal 4, 5 Milliarden Euro, nicht wahr waren. Und wenn die Täter für das seit langem absehbare Desaster jetzt so überrascht tun: ein Witz. Heuchelei. S21 ist der Meilenstein im Niedergang der Bahn – aber die Stuttgarter Zeitung sieht das völlig anders. Und so war ich überrascht, dass mich ein Kollege von der Stuttgarter Zeitung anrief und sagte, er schreibt für die Samstagausgabe etwas über mich und das Buch. Dieser Artikel erschien nicht. Er wurde, wie es heißt, im letzten Moment von Michael Maurer, dem stellvertretenden Chefredakteur, aus dem Blatt gekippt (siehe dazu auch). Der Kollege, ein altgedienter Fahrensmann, der den Artikel geschrieben hat, wollte sich zu dem Vorgang nicht äußern, er verwies mich an den Lokalchef. Ihm schrieb ich also eine Mail: „Aus kollegialen, aber auch journalistischen Gründen würde mich nun doch interessieren, was Sie bewog, auf diesen Artikel zu verzichten?“ Nach einigen Tagen kam diese Antwort: „Sehr geehrter Herr Luik, in aller Kürze: die Entscheidung gegen eine Buchbesprechung ist aus redaktionellen Gründen erfolgt.“ Putzig. S21 bewegt in Stuttgart sehr viele Menschen. Rund 500 Zuhörer waren bei der Lesung im Rathaus. Eine aktuelle Umfrage zeigt, dass sich mehr und mehr Stuttgarter über dieses Projekt, das den alten Bahnhof und Teile der Innenstadt zerstört,

aufregen. Diese Nichtberichterstattung ist also auch eine bewusste Verachtung vieler Leser und Leserinnen – ob man die sich wirklich leisten kann und soll in Zeiten sinkender Auflage? Die Stuttgarter Wochenzeitung Kontext jedenfalls sah das so: „Hut ab, das muss man sich in der Hauptstadt des Bahnprotests auch erstmal trauen.“

Was müsste getan werden, damit die Bahn so funktioniert, wie sie es sollte?

Es wird Jahrzehnte dauern, bis die Bahn wieder halbwegs richtig funktionieren kann. Zuviel ist zerstört worden. Um den schweizer Standard zu erreichen, müsste das Streckennetz hierzulande um 25 000 Kilometer erweitert werden. Es sieht nicht so aus, dass sich Bahn oder Regierung dafür einsetzen. Stattdessen propagiert Bahnmanager Ronald Pofalla, auch so ein Bahn-Azubi, Dinge, die überaus fragwürdig sind: etwas das Signalsystem ETCS, das die herkömmlichen Leitsysteme ersetzen soll. Die Kosten dafür, so eine McKinsey-Studie: 21 Milliarden Euro. Ein, wenn man so will, riesiges Subventionsprogramm für die Industrie. Ich bezweifle daher, dass eine wirklich gut funktionierende Bahn tatsächlich von den Regierenden ernsthaft gewollt wird. Und ich bezweifle auch, dass es strukturell überhaupt noch möglich ist: zu viel, wie gesagt, ist zerstört worden, zu viel wertvolles Bahngelände ist verkauft worden. Das ist einfach weg – für immer. Dort, wo mal Rangierbahnhöfe waren, Ausweich- und Überholgleise, stehen heute Supermärkte, Logistikzentren, Wohn- und Bürohochhäuer. Wie herkulisch die Aufgabe wäre, eine ökologische Bahn wieder aufzubauen, zeigen ganz simpel die Zahlen: Gab es 1994 noch über 11 000 Gleisanschlüsse für Industriebetriebe, sind es jetzt bloß noch 2357, Tendenz weiter sinkend. Gab es 1994 noch 131 968 Weichen und Kreuzungen, sind es heute bloß noch 70 031 Stück. Allein in seinem ersten Amtsjahr, 2017, ließ Bahnchef Lutz 344 Weichen ausbauen, 242 Bahnhöfe schließen, 205 Haltepunkte wegfallen. Und während ich das Buch schrieb, hat die Autobahn GmbH, ein staatliches Unternehmen, den opulenten Ausbau von Autobahnen angekündigt. Im Frühsommer hat die Lufthansa den Flugverkehr von Nürnberg nach München aufgenommen. Sie lernen es einfach nicht. Dass sie einfach nichts lernen, dafür steht beispielhaft der Bundesverkehrsminister, der sich dem von der Politik mitproduzierten Chaos und Elend am Boden in die Luft entziehen will. Der, ohne sich zu schämen, Flugtaxis als Mobilitätskonzept für die Zukunft anpreist. Solange solche Luftikusse das Sagen haben, bleibt es bei diesem hässlichen Wort „Betriebsstörung“. Bleibt es beim „Schaden in der Oberleitung“ .

Ein weiteres Spielfeld des Lobbyismus besteht ja darin, die Bahn madig zu machen und so vor allem verkehrspolitische Bestrebungen zu torpedieren, den öffentlichen Nah- und Fernverkehr gegenüber dem Auto zu stärken. Aus verkehrs-, klima- und umweltpolitischer Sicht ist dies natürlich sehr bedenklich. Solchen Stimmen kommt Ihr neues Buch sicher sehr gelegen. Haben Sie Angst, sich von den

„Falschen“ vor den Karren spannen zu lassen?

Diesen Einwand verstehe ich überhaupt nicht. Ich glaube nicht, dass Autofreunde mein Buch für sich instrumentalieren können. Sie diffamieren es, wie etwa neulich ein schäumender Autor des Handelsblatts, der aber dafür allerdings ein Buch besprach, das ich nicht geschrieben habe. Schon in der Einleitung werfe ich die Frage auf, ob es ein Zufall ist, nochmals, dass in diesem verrückten Autoland dieser Staatskonzern „sich sehr anstrengt, den Bahnverkehr zu behindern, nein, ihn auf die Dauer zu zerstören“. Ist es ein Zufall? Vielleicht? Vielleicht aber auch nicht. Das ist eine der Fragen, die mich bewogen haben, mich mit der Bahn und damit auch der herrschenden Politik so zu beschäftigen. Ich analysiere die Situation. Ein Antrieb, mein Buch zu schreiben, war: Sorge. Wie konnte es bloß dazu kommen, dass ein früher mal nahezu perfekt funktionierendes Bahnsystem in den letzten 25 Jahren so systematisch ruiniert worden ist – also seit der Bahnreform 1993/94? Der Kampf um die Bahn ist ein Kampf um die Vernunft und ein Ringen um neue Werte. Es ist noch nicht entschieden, wie dieser Kampf ausgeht: Richtung Bürgerbahn oder Richtung Börsenbahn? Nur eins ist sicher: Dieser Kampf geht weiter.

Titelbild: Joerg Huettenhoelscher/shutterstock.com

Lesetipp: Luik, Arno: Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn. Westend Verlag September 2019. 20 Euro.

Die nächsten Buchvorstellungen und Lesungen mit dem Autor finden statt:
25 Sept.: Georg-Elser-Schule – Schulmensa, Paul-Reusch-Straße, 89551 Königsbronn, 19 Uhr.
27 Sept. Glockenkelter, Hindenburgstr. 43, 71394 Stetten im Remstal (Gemeinde Kernen), 20 Uhr.
16 Okt. 2019, Bootshaus, Wöhrdstraße 25, 72072 Tübingen, 19 Uhr.

Weitere Termine: https://www.westendverlag.de/autoren/arno_luik/