Die Deutsche Bahn ist Mitbesitzerin eines der gefährlichsten Atomkraftwerke in Deutschland. Der Fuhrpark der Bahn besteht zu einem Drittel aus Dieselloks, viele davon betrieben mit einer „Uralt-Abgastechnik“. Das Bild, das in der Öffentlichkeit von der Bahn als „umweltfreundlich“ vermittelt wird, entspricht nicht der Realität. Das sagt der Journalist und Bestsellerautor **Arno Luik** im NachDenkSeiten-Interview. Sein Buch „Schaden in der Oberleitung – Das geplante Desaster der Deutschen Bahn“ ist eine Abrechnung mit der Deutschen Bahn und ihren Verantwortlichen. Im Interview mit den NachDenkSeiten äußert sich Luik auch in klaren Worten zum vermuteten Umgang der neuen Bundesregierung mit der Bahn: „Ich erwarte wenig, aber ich befürchte viel“, so Luik. Von **Marcus Klöckner**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/211119_Arno_Luik_Diese_Bahn_ist_und_das_ist_keine_Polemik_in_einem_fast_irreparablen_Zustand_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Herr Luik, wie „grün“, wie umweltfreundlich ist die Bahn eigentlich?

Die Bahn brüstet sich seit vielen Jahren damit, sie sei ein klasse grünes Unternehmen, „unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“. Dieser Werbeslogan der Deutschen Bundesbahn von 1968 begründet das schöne Image der umweltfreundlichen Bahn, das sie bis heute aufwendig pflegt: „Bahnfahren ist Umweltschutz“. Das ist in den Köpfen der Bundesbürger drin. Man glaubt es gern, auch das vielleicht noch: „Wir wollen Umweltvorreiter werden und setzen dafür Maßstäbe in allen Bereichen. So fahren heute bereits rund 140 Millionen Reisende im Fernverkehr mit 100 Prozent Ökostrom.“ Mit dem Bahnfahren, das suggerieren die Imagekampagnen des Konzerns, rettet man das Klima. Die Bahn schafft, heißt das, woran die Politik so kläglich versagt: die ökologische Energie- und Verkehrswende. Der Eisbär auf seiner schmelzenden Eisscholle muss diesem Klimaretter dankbar sein.

Stimmt doch, oder?

Nein, auch wenn ihr Fernverkehr, wie die Bahn sagt, mit Ökostrom fahre. Zum einen: Der Fernverkehr ist die fast kleinste Sparte im Konzern. Und zum anderen: Der dort konkret verbrauchte Ökostrom kann sehr wohl Strom aus Atomkraftwerken sein. Ökostrom für die Fernzüge heißt lediglich: Die Bahn kauft genauso viel elektrische Energie aus erneuerbaren Quellen ein, wie sie im angeblich so sauberen Fernverkehr verbraucht. Außerdem ist die

Bahn, darüber spricht sie nicht so gern, Mitbesitzerin eines Atomkraftwerks, des AKW Neckarwestheim, das zu den größten Kraftwerken Deutschlands gehört, uralt und überdies einer der gefährlichsten Atommeiler in Deutschland ist – Risse in Rohren sorgen immer wieder für Angst bei Anwohnern. Vor ein paar Jahren kommentierte Tobias Riedl, Atomexperte bei Greenpeace, dieses Greenwashing des Staatskonzerns so: „Die Bahn inszeniert sich gern als umweltfreundliches Unternehmen, doch in Wahrheit ist sie eine Atombahn.“

Aber die Bahn ist nicht nur atomfreundlich, sie ist auch ein Dieseljunkie. Fast 2500 Triebwagen und Lokomotiven mit Dieselmotoren rollen durch Deutschland, das ist ein Drittel des DB-Fuhrparks, und die meisten sind mit einer Uralt-Abgastechnik ausgestattet, die sich an den Schadstoffwerten von 1999 orientiert: echte Dreckschleudern also. Alles in allem, das sind die offiziellen Zahlen der Bahn, stammen noch immer rund 40 Prozent des Bahnstroms aus konventioneller Energie, vor allem aus Kohlekraftwerken und Atommeilern.

Aber wenn man der Berichterstattung und den Aussagen bestimmter Politiker folgt, könnte die Bahn kaum umweltfreundlicher sein. Woran machen Sie Ihre Aussage fest?

Sie reden so, weil sich viele Politiker nicht die Mühe machen, genau hinzuschauen. Es ist – auch medial – gerade überaus schick und angesagt, die Bahn als Wunderwaffe im Kampf für ein besseres Klima, zur Rettung der Zukunft gar, anzupreisen. Und so kommt es, dass sich derzeit so viele in ihren Versprechungen überbieten: eine Verdoppelung der Reisenden im Fernverkehr soll es bis 2030 geben, die Güterbahn soll 70 Prozent mehr transportieren als heute, und es sollen demnächst sogar wieder ein paar Nachtzüge ins Ausland rollen. Abgesehen davon, dass sowohl Politiker als auch die Bahnbosse eine unselige Tradition von nie eingehaltenen Versprechungen haben, sind die meisten der aktuellen Verheißungen ohne Bezug zur Realität. Denn der Bahn, die in den vergangenen Jahrzehnten so konsequent wie unverantwortlich demontiert worden ist, fehlt es heute an allem: an Gleisen, an Land für Gleise, an Lokomotiven, an Zügen, an Personal. Vor allem aber an: Knowhow.

Wie hoffnungslos die Lage ist, zeigt sich an einer Zahl: Um auf den Standard der Schweiz zu kommen, was das Minimum für den so oft bejubelten Hochtechnologiestandort Deutschland wäre, müsste das Bahnnetz augenblicklich um 25 000 Kilometer erweitert werden – ein Ding der Unmöglichkeit. Es ist zu viel zerstört worden, wird weiterhin viel zerstört. Wo früher Gleise und Rangierbahnhöfe waren, stehen heute Einkaufszentren, Büro- und Wohngebäude. Oder gar nichts.

Das Gerede von der „grünen Bahn“ ist also eine Augenwischerei?

Um es sehr, sehr freundlich zu formulieren: Es ist unredlich. All diese rituellen Versprechungen von Bahn und Politik haben, wie gesagt, keinen Bezug zur Wirklichkeit. Sie sind grotesk. In Sachen Bahn spielen seit Jahrzehnten Vernunft, die Sorge ums Klima keine Rolle. Rücksichts- und verantwortungslos agierten in den vergangenen 25 Jahren sämtliche Bahnchefs und Verkehrspolitiker. Ein Beispiel: Über 100 Städte wurden vom Fernverkehrsnetz abgehängt, Mittel- und Großstädte wie etwa Chemnitz (240 000 Einwohner), Potsdam (172 000), Krefeld (234 000), Heilbronn (122 000). Für 17 Millionen Menschen wurde durch dieses Abkoppeln das Bahnfahren erschwert und unattraktiv. Wie soll das also bloß klappen? Verkehrswende. Mobilitätswende. Klimaschutz. Wie, verdammt noch mal, soll denn diese Bahn nun die Wunderwaffe gegen den sogenannten „Klimawandel“, der ja faktisch eine Katastrophe ist, sein? Sein können? Diese Bahn ist, und das ist keine Polemik, in einem fast irreparablen Zustand.

Warum wird die Bahn als so umweltfreundlich angepriesen, wenn sie das gar nicht ist?

Die Politiker und ihre Bahnchefs können so daherreden, weil im kollektiven Bewusstsein der Bevölkerung dieser Gedanke tief verankert ist: Die Bahn ist gut, sie ist ökologisch, sie ist das klimafreundliche Verkehrsmittel. Aber das stimmt so nicht. Natürlich, die Bahn könnte ökologisch sein, aber sie ist es nicht. Mit 35 Milliarden Euro ist die Bahn AG derzeit verschuldet, also faktisch pleite. Diese Deutsche Bahn AG – unter Duldung und Mithilfe der Politik – ist aus dem Ruder gelaufen. Sie ist ein Staat im Staat. Der macht, was er will. Was kaum öffentlich beachtet wird: Diese Deutsche Bahn AG ist keine deutsche Bahn mehr. Und Schuld daran sind Gerhard Schröder und Joschka Fischer: In ihrer rotgrünen Regierungszeit installierten sie Hartmut Mehdorn als Bahnchef – der Totengräber der Deutschen Bahn. Als Mehdorn Chef der Deutschen Bahn war (von 1999 bis 2009), sagte er: „Unser Markt ist nicht Deutschland. Unser Markt ist die Welt.“ 2005 erklärte dieser Bahnchef, ohne sofort entlassen zu werden, dass ihm die Bahn und das Fahren von Zügen nicht so wichtig ist: „Bis zum Ende des Jahrzehnts werden wir 60 Prozent unserer Umsätze mit Non-Rail-Aktivitäten erwirtschaften. Über 50 Prozent unserer Umsätze werden wir von jenseits der Grenzen Deutschlands bekommen.“

Was hat das für die Bahn bedeutet? Wie sieht es heute aus?

Ich könnte nun losrappen: Armenien, Aserbaidschan, Sri Lanka, Kenia, Barbados, Nigeria, Tschechien, Simbabwe, Ecuador. Ich könnte nun viele Seiten mit Ländernamen füllen, die kaum jemand kennt – vielleicht nicht einmal die Herren und Damen in ihrem Berlin Bahntower.

Was heißt das denn? In wie vielen Ländern ist die Deutsche Bahn aktiv?

In über 140 Ländern. Die Deutsche Bahn AG ist dort mit Bussen, Flugzeugen, Schiffen, PKWs, LKWs, Krankenwagen, Elektroautos unterwegs. Diese Deutsche Bahn, die es nicht schafft, in Deutschland einen ordentlichen Zugverkehr zu ermöglichen, betreibt im Ausland alles Mögliche und Unmögliche – etwa Krankentransporte in Großbritannien, Elektrobusse in Tschechien, Minenlogistik in Australien, ist Marktführer im Schiffsverkehr zwischen China und den USA. In über 140 Ländern sieht man das Logo der Deutschen Bahn oder ihrer Töchter, also DB Schenker oder DB Arriva oder DB Cargo oder DB Engineering & Consulting – mit rund 800 Gesellschaften, Firmen und Firmenbeteiligungen agiert die Bahn rund um den Globus.

Das hört sich ziemlich „groß“ an?

Ja, ein Imperium, über dem nie die Sonne untergeht. Ein bürokratisches Monster. Fast die Hälfte des Konzernumsatzes stammt aus dem Auslandsgeschäft. Viel Geld wird da bewegt, die Gewinnmargen aber sind gering, die Konkurrenz beinhart. Mehr als zehn Milliarden Euro gingen für diese Auslandseinsätze drauf, Investitionen, die sich nicht amortisieren. Im Januar 2019 attackierte der Rechnungshof wieder einmal die Auslandseinsätze der Bahn: „Aus der globalen Geschäftstätigkeit der DB AG ergeben sich bislang keine positiven Effekte für die Ertrags- und Finanzlage der Eisenbahn in Deutschland.“ Im Klartext: Die imperiale Expansion war und ist verhängnisvoll – für die Bahnkunden und die Steuerzahler in Deutschland. Der Bürger zahlt und zahlt und bekommt dafür auf seinen Schienen: Zerfall. Ärger. Frust.

Eine neue Bundesregierung dürfte sich auch mit der Bahn auseinandersetzen. Was erwarten Sie? In welche Richtung werden die Koalitionsparteien die Weichen stellen?

Ich erwarte wenig, ich befürchte viel. Die Grünen und die FDP wollen „mehr Wettbewerb“ auf den Schienen, sie planen den Fern-, Regional- und Güterverkehr zu privatisieren, sie wollen für diesen katastrophalen Unfug das Schienennetz, die Infrastruktur aus dem Konzern ausgliedern. Das bedeutet in aller Kürze: Noch mehr Bürokratie. Und auf geradezu unredliche Weise wird bei alldem verschwiegen beziehungsweise sträflicherweise ignoriert, was der Privatisierungswahn in Großbritannien eingebracht hat: entgleisende Züge, horrende Fahrpreise, sinkende Fahrgastzahlen, Stilllegung von Strecken, weniger Züge. Klima ade. So chaotisch ging und geht es bei den privatisierten britischen Bahnen zu, dass die Regierung nun einen Großteil der Privatisierung zurücknimmt. Schon wundersam also, wie zielstrebig die neue Bundesregierung hierzulande eine Verschlechterung herbeiführen

will.

In welchem Stadium sehen Sie die Bahn jetzt? Wie ist ihr Zustand?

In einem, wie gesagt, fast irreparablen Zustand. Es ist tragisch, dass Mehdorn und sein Nachfolger Rüdiger Grube an die Spitze des Unternehmens befördert wurden und viele Jahre lang dessen Geschicke bestimmen durften. Die Bahn hat sich von ihrem unheilvollen Tun noch nicht erholt, und ob sie es jemals wieder schafft, ist fraglich. Ja, sagen nun die Politiker, wir haben dazugelernt, wir geben der Bahn in den kommenden Jahren viel Geld, richtig viel Geld: 60, 70, ja, 90, vielleicht sogar 150 Milliarden Euro Steuergeld sollen in den nächsten zehn Jahren in die Bahn fließen, zwölf Milliarden Euro will die Bahn jetzt sofort in neue Züge investieren. Es soll alles besser, zuverlässiger, pünktlicher werden.

Das hört sich doch erstmal gut an, oder nicht?

In Anbetracht dieser Pläne könnte man fragen: Zieht also nun endlich Vernunft ein in die Verkehrspolitik, darf ich mich als Bürger und Bahnfahrer über diese wahrhaft astronomischen Summen freuen?

Und?

Nein, unglücklicherweise nein. Diese Unsummen, die nun investiert werden sollen („sollen“ heißt noch lange nicht, dass sie auch tatsächlich investiert werden), belegen nur, wie die Herren und Damen im Bundeskanzleramt und ihre Verkehrsminister und Bahnchefs in den vergangenen 25 Jahren – seit der Bahnreform 1994 – gestümpert haben, wie sie die Bahn systematisch haben verkommen lassen – so, dass auf unabsehbare Zeit ein ordentlicher Zugverkehr unmöglich ist. Ein paar Beispiele zeigen die mutwillige Zerstörung: Betrug die Netzlänge 1994 noch 40 475 Kilometer, sind es heute bloß noch 33 000 Kilometer. Ein Viertel ist einfach verschwunden. Diesen Raubbau spüren die Wartenden an den Bahnsteigen, die Gestrandeten im Nirgendwo, die Verspäteten im ICE, vor dem ein Güterzug schleicht.

Gab es 1994 noch über 11 000 Gleisanschlüsse für Industriebetriebe, so sind es derzeit gerade noch etwas über 2000. Und noch etwas: Hatte die Deutsche Bahn AG 2008 über 120 000 Güterwaggons im Einsatz, waren es zehn Jahre später bloß noch 80 000. Klima ade.

Und so frage ich mich staunend, woher Politiker und Bahnchefs bloß die Kraft hernehmen, im Brustton der Überzeugung zu verkünden: Wir sind nun auf dem richtigen Weg!

Wo sehen Sie die größten Schwachstellen?

Puh, ich weiß gar nicht, wo ich da anfangen soll. Schon jetzt ist absehbar, dass Politik und Bahn so unverantwortlich weiterstümpern wie bisher: Das viele Geld, das der Bahn nun versprochen ist, wird zum größten Teil wieder in so gigantische wie unökonomische, aber vor allem unökologische Großprojekte verschleudert und versenkt werden: Milliarden etwa in Stuttgart 21, Milliarden in Münchens zweite Stammstrecke, Milliarden in die Höchstgeschwindigkeitsstrecken Bielefeld – Hannover, Hannover – Hamburg, Würzburg – Nürnberg, Milliarden in den geplanten Tiefstbahnhof samt Tunneln unter Frankfurt, Milliarden in die Neubaustrecke von Dresden nach Prag samt einem riesigen Tunnel durch das Erzgebirge, Milliarden in den Fehmarnbelt-Tunnel unter der Ostsee und die Anbindung nach Hamburg – alles unfassbar teure Megaprojekte, so zwischen 40 und 70 Milliarden Euro werden sie kosten. Alles Projekte, die dem Bahnverkehr sehr wenig bringen, dem Klima jedoch sehr schaden.

Wie meinen Sie das?

Bei fast allen angedachten Großprojekten soll es sehr viele Tunnel geben – zur ewigen Freude der Beton- und Tunnelbohrindustrie. Diese Bahn garantiert ihr Extraprofite. Seit Jahrzehnten schrumpft das Gleisnetz in Deutschland, aber zwischen 2008 und 2018 ist die Zahl der Tunnel von 675 auf 793 gestiegen, die Tunnellänge von 490 375 auf 762 634 Meter angewachsen – eine Steigerung um 55,5 Prozent. Der Bahnreisende wird zur Rohrpost. Und die Deutsche Bahn zu einer bundesweiten U-Bahn. Besonders fatal: Der Bau von einem Kilometer Bahntunnel setzt so viel CO2 frei, wie 26 000 Autos im Jahr hinauspusten, wenn sie jeweils 13 000 Kilometer fahren. Außerdem: Der Energieverbrauch bei Fahrten in einem eingleisigen Tunnel ist doppelt so hoch wie bei oberirdischen Fahrten. Jenseits von Tempo 200 (vor allem in den Tunneln) pulverisiert sich der Ökovorteil der Bahn. Staatlich geduldeter und finanzierter Umweltfrevel. Klima ade.

Machen Sie doch bitte mal Vorschläge: Was müsste getan werden?

Man könnte – wäre es nicht ein Fortschritt? – auf diese milliardenschweren Prestigebauten verzichten und stattdessen Regionalstrecken ausbauen, Industrieanschlüsse für den Güterverkehr installieren und reaktivieren, Bahnhöfe vor allem auf dem Land attraktiv gestalten, endlich konsequent Strecken elektrifizieren, die erfolgreichste Zugart der Bahn, die aus unerfindlichen Gründen abgeschafft worden ist, wieder einführen: den Interregio. Allein für Stuttgart 21 und die dazugehörende Neubautunnelstrecke nach Ulm ließen sich 1500 kundenfreundliche Bahnhöfe à 10 Millionen Euro bauen… . Es könnte gut werden, mit dieser Bahn. Vernünftig. Ökologisch. Wenn man es denn will.

In der Schweiz scheint es besser zu laufen. Was machen die Schweizer anders?

Die Schweizer Staatsbahnen sind das, was die Deutsche Bahn viele Jahrzehnte lang war: ein Vorbild. Die Schweizer haben ein anderes Verständnis für ihre Bahn. Für sie ist die Bahn das, was den Deutschen ihr Auto ist. Sie sind stolz auf ihre Züge. Und die Schweizer Bahnchefs (sie sind im Gegensatz zu den deutschen Bahnchefs Profis) wissen, was sie tun: Sie konzentrieren sich auf das Zugfahren in ihrem Land. Sie verpulvern keine Milliarden bei Auslandseinsätzen. Sie haben seit langem das, was Deutschland mal hatte, nun wieder verzweifelt haben will, aber kaum mehr schaffen wird: den kundenfreundlichen Taktverkehr. Alles ist da perfekt aufeinander abgestimmt: Die Fernzüge auf die Regionalzüge, die Busse, die Schiffe, die Bergbahnen, sogar Liftanlagen. Gehen Sie mal in den Züricher Hauptbahnhof, dann sehen Sie den Unterschied: Die Schweizer Züge, die da einfahren, sind sauber und gepflegt. Der Stolz der Deutschen Bahn aber, der ICE, wenn er dort einfährt, dann ist er meist verdreckt, ungepflegt. Ein Sinnbild für den deplorablen Zustand dieser Deutschen Bahn AG.

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

Titelbild: tommaso79 / Shutterstock