Mittwoch, 06. November 2019, 16:00 Uhr
~5 Minuten Lesezeit

Falsche Hoffnung

Die Bahn versagt gerade in dem Moment, in dem wir sie wegen der Klimakrise dringend bräuchten. Exklusivabdruck aus „Abgefahren! Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen“.

von Bernhard Knierim, Winfried Wolf
Foto: S-F/Shutterstock.com

Wer öfter mit der Bahn fährt, kennt das Phänomen: Die häufigsten Worte bei Bahnsteig-Durchsagen sind „ursprünglich“ und „heute“. Ursprünglich hätte der

Zug um 14:25 kommen sollen, heute bequemt er sich dazu erst um 15:40. Neben dem ganz normalen Wahnsinn der regelmäßigen Verspätungen, neben Service-Mängeln und hohen Preisen gibt es weitere Fehlleistungen wie das Gewürge um den buchstäblich brandgefährlichen Bahnhofs-Neubau „Stuttgart 21“. Für die ausgeglicheneren Charaktere unter den Kunden ist die Bahn zu einer Lachnummer verkommen. Die temperamentvolleren hassen sie – oder weichen gleich auf andere Verkehrsmittel aus. Gerade dies ist aber fatal, denn wo die Klimakatastrophe die Medien-Debatten beherrscht, wäre eine funktionierende Bahn als umweltschonende Alternative eigentlich ein Muss.

Dirk Flege von der „Allianz pro Schiene“ schrieb 2019:

„*In ihrem Koalitionsvertrag setzten sich Union und SPD so ehrgeizige Pläne für den Bahnverkehr, dass jeder Umweltschützer nur begeistert sein kann. Aber in der Realität war es bisher so: Die Schiene bekommt die schönen Worte und die Straße das Geld. Die Haushaltsmittel für Neu- und Ausbau der Bahn steigerten Union und SPD von 2017 auf 2019 um vier Prozent, während das Budget für neue Fernstraßen um 45 Prozent wuchs*“ (1).

Ende des zweiten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts steht die Klimakrise zu Recht im Zentrum der gesellschaftlichen Debatten. 61 Prozent der Bevölkerung in Deutschland erklären, der Klimawandel bereite ihnen „große Sorgen“. Zwei Jahre zuvor waren es erst 37 Prozent. 70 Prozent fordern vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (2).

Hunderttausende junge Menschen beteiligen sich europaweit an den Fridays-for-Future-Demos, auf denen Forderungen nach einer Energie- und Verkehrswende die zentrale Rolle spielen.

In Deutschland erscheint vielen eine grünrot-rote Regierung auf Bundesebene vorstellbar — nicht nur eine rotgrün-rote in dem eher kleinen Stadtstaat Bremen. Wobei auch hier, im Koalitionsvertrag der SPD-Grünen-Linken-Landesregierung in der Hansestadt, die Themen Klima, Energie und Verkehr eine zentrale Rolle spielen. In einer solchen Situation ist die Bahn gefragt. Doch wo ist die Bahn? Wo ist die bahnpolitische Antwort auf die Klimakrise?

Die Deutsche Bahn AG befindet sich in einer tiefen Krise. Und in einem Stimmungstief. In den vergangenen 25 Jahren, seit der Bahnreform im Jahr 1994, konnte die Schiene laut offizieller Statistik ihren Anteil am Verkehrsmarkt nicht erhöhen. Geht es nach der gefühlten Statistik, wie sie Millionen Bürgerinnen und Bürgern vor Augen schwebt, dann bestimmt der Rückzug der Schiene das Bild: Ganze Regionen sind heute ohne Schienenanbindung.

Auch größere Städte verloren — gewissermaßen Zug um Zug — ihre Anbindung an den Fernverkehr auf Schienen. In allen Bundesländern gibt es einen Flickenteppich unterschiedlicher Bahnunternehmen: mit unterschiedlichen Lackierungen, mit unterschiedlichen Standards und mit regional unterschiedlichen Tarifsystemen. Die Deutsche Bahn wird mit Servicewüste und Kundenfeindlichkeit gleichgesetzt. Sprichwörtlich ist der Tarifdschungel bei der Deutschen Bahn. „Verzögerungen im Betriebsablauf“ bestimmen die Reiseketten.

> ***Würde die Deutsche Bahn AG heute für sich mit einem Plakat werben, wie dies die Deutsche Bundesbahn in den 1960er Jahren erfolgreich tat — ein Zug fährt durch eine winterliche Landschaft; dazu der Slogan: „Alle reden vom Wetter. Wir nicht“ — es wäre die reine***

> ***Lachnummer.***

Genauer: Die sozialen Medien würden durchtost von einem Bahn-Bashing-Shitstorm. Ist doch längst im wiedervereinigten Deutschland das Frage- und Antwortspiel aus der DDR beliebt: „Was sind die vier Feinde der Bahn? — Frühling, Sommer, Herbst und Winter!“ Wesentliche Dienstleistungen und Marktsegmente, die noch Anfang der 1990er Jahre im Schienenverkehr selbstverständlich waren, sind komplett entfallen: Tausende Bahnhöfe wurden verkauft. Mehr als tausend Reisebüros mussten den Verkauf von Bahntickets aufgeben. Siebenhundert Reisezentren der Deutschen Bahn — ein Drittel aller DB-eigenen Verkaufsstellen — wurden geschlossen (3).

Hunderte Haltestellen im Schienennetz gibt es nicht mehr. Der Stückgutverkehr wurde eingestellt. Postverkehr mit Zügen: Vergangenheit. Die Autoreisezüge wurden aufgegeben. Der Nachtzugverkehr mit seiner mehr als hundertjährigen Tradition, der mit Nostalgie, Reisekultur und Filmgeschichte verbunden ist und dessen Züge oft Wochen im Voraus ausgebucht waren: von den Bahnoberen zur Eisenbahngeschichte erklärt.

Orte wie Eschede, Hordorf, Bad Aibling und Dierdorf stehen für schwere Eisenbahnunfälle, die den grundsätzlich berechtigten Ruf, die Eisenbahn sei die sicherste Art, motorisiert zu verkehren, lädierten. Diese Unfälle werden von den Bahn-Oberen mit „menschlichem Versagen“ und einer „Verkettung unglücklicher Umstände“ erklärt. Tatsächlich spielten Fehlentscheidungen der Verantwortlichen, unzureichende Wartung oder der Einsatz veralteter Sicherungstechnik immer wieder eine wesentliche Rolle (4).

> ***Aber die Bahn tut doch was! Das stimmt. Sie investiert Milliardensummen. Beispielswiese für teure Großprojekte, die sinnlos und zerstörerisch sind.***

In Stuttgart werden mehr als zehn Milliarden Euro dafür ausgegeben, einen funktionierenden Kopfbahnhof mit sechzehn Gleisen in einen im Wortsinn brandgefährlichen Tiefbahnhof mit acht Durchfahrgleisen umzuwandeln. In Hamburg soll der Fernbahnhof Altona, der für einen funktionierenden Bahnbetrieb in der Stadt wichtig und eine Entlastung für den Hauptbahnhof ist, aufgegeben werden zugunsten eines lächerlichen Minibahnhofs am Rande der Stadt.

In Münchens Zentrum soll in 30 bis 40 Meter Tiefe eine fragwürdige neue S-Bahn-Linie unter der Stadt („zweite Stammstrecke") gebaut werden. Um für dieses Vorhaben vollendete Tatsachen zu schaffen, wird seit Juni 2019 im Vorgriff schon das voll funktionsfähige Bahnhofsgebäude abgerissen. Zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland soll eine neue Bahnverbindung geschaffen werden, in deren Gefolge die Insel Fehmarn zerschnitten, die Umwelt erheblich belastet und Erholungs- und Feriengebiete beschädigt werden. Bei all diesen Projekten werden die Potenziale der Schiene zerstört und die Potenziale für Betongold und Immobilienspekulation gefördert.

(https://shop.papyrossa.de/Knierim-Bernhard/Wolf-Winfried-Abgefahren)

Quellen und Anmerkungen:

(1) Zitiert in: Focus 9/2019.

(2) Repräsentative Umfrage zu Mobilität »Bürger wünschen passende Lösungen für Stadt und Land — mehr Klimaschutz vom 6. Mai 2019, Institut für Demoskopie Allensbach (IfD). Die Umfrage zum ÖPNV-Nulltarif (mit 71 % Befürwortung) nach Infratest dimap, Januar 2018.
(3) Siehe: Thomas Wüpper, Fast 300 Reisebüros verkaufen keine Zugtickets mehr, Stuttgarter Zeitung vom 11. April 2017.
(4) 4 Die im vorangegangenen Abschnitt skizzierten Aspekte des Serviceabbaus werden vor allem in Kapitel 6, zum Netzabbau in Kapitel 3 und zur Sicherheit in Kapitel 11 näher ausgeführt.

Dieser Artikel erschien bereits auf www.rubikon.news.

Bernhard Knierim ist Biophysiker, **Master of Public Policy** und Mitbegründer des Bündnisses „Bahn für Alle“ sowie des Netzwerks „Back on Track“ für einen besseren grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Er arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundestag und publiziert zu Verkehrspolitik und Energietechnologien.

Winfried Wolf, Jahrgang 1949, ist Diplompolitologe und Dr. phil. Er war von 1994 bis 2002 Bundestagsabgeordneter für die PDS und ist Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von Attac. Er verfasste eine größere Zahl von Büchern zu Weltwirtschaft und

Globalisierung sowie zu den Themen Auto, Verkehr und Bahn. Zuletzt erschien von ihm „abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern“. Eine Zeit lang schrieb er darüber hinaus Artikel für den **Rubikon**.

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz** (**Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International** (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de)) lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.