



# Bündnis Bahn für Alle

Jetzt unterschreiben!  
Bahnfahren: Ja!  
Digitalzwang: Nein!

Seite 2

Sommer 2024

# Schluss mit dem Bahnopoly: Das ist doch unsere Bahn!



Bildmontage unter Verwendung von iStock/AxelReedler und iStock/efym Turkin

Aussichten auf blühende Bahnlandschaften

Seit dreißig Jahren arbeitet die Deutsche Bahn in Deutschland gewinnorientiert als Aktiengesellschaft. Das bedeutet, sie darf und soll agieren wie die Kapitalanlage eines Milliardärs, die Zinsen abwerfen soll.

Tatsächlich gehört die Deutsche Bahn AG (DB AG) zu 100 Prozent dem Staat und somit uns allen. Dennoch wird – obwohl sogar im Grundgesetz, Artikel 87e verankert – das Gemeinwohl missachtet. In der Zeit seit der Gründung der DB AG wurde die Zahl der Beschäftigten so gut wie halbiert. Das hätte auch ein Milliardär so gemacht, Stichwort: Kosten senken. Aber abzüglich der steuerfinanzierten Subventionen hat die DB AG noch in keinem Jahr ihres Bestehens Gewinne abgeworfen. Gleichzeitig verfällt ihr Kapitalstock: Schienen, Bahnhöfe und Züge. Kein Milliardär würde das tolerieren. Und wir als Kunden leiden: Mit dem Verfall der Infrastruktur müssen die Bahnreisenden immer mehr Einschränkungen ertragen, die Pünktlichkeit sinkt und Hauptstrecken werden über Monate komplett gesperrt. Nur zehn Prozent der Menschen fahren überhaupt noch Bahn, 90 Prozent nutzen Auto und Flugzeuge. Was bei der DB AG hingegen ständig wächst, sind die Schulden. Staat und Gesellschaft machen mit der gewinnorientierten Bahn fortwährend Verluste. Ein Denkspruch besagt, dass es Wahnsinn kennzeichne, wenn man immer wieder das Gleiche tut, aber stets andere Ergebnisse erwartet.

Die gewinnorientierte Bahn will und will einfach keine Gemeinwohlziele erfüllen, so oft man es auch mit ihr versucht. Von Shakespeare wissen wir, dass auch Wahnsinn Methode haben kann. Im Fall der DB AG werden alljährlich Bilanzpressekonferenzen abgehalten, die die Verluste für die Allgemeinheit ausblenden. Aber nicht nur das: Dort wird auch regelmäßig verschwiegen, wer tatsächlich Gewinne macht. Verkäufe innerstädtischer Bahngrundstücke weit unter Wert haben einige Immobilienfirmen sehr reich gemacht. Und auch die Kasse der DB-Manager profitiert. Bonuszahlungen bei Verlusten? Bei der DB kein Problem. Der Bahnvorstand erhält jedes Jahr Millionengehälter. Die vielen hundert Tochtergesellschaften haben insgesamt viele tausend Manager. Schätzungen ergeben, dass für diese Armada von Verlustproduzenten jedes Jahr insgesamt zwei Milliarden Euro an Gehältern fließen. Man kann sich vorstellen, dass diese Gruppe möchte, dass alles so weitergeht wie bisher, das ist aus ihrer Sicht durchaus rational. Ein Milliardär würde so ein Management vor die Tür setzen. Die Bundesregierung lässt alles laufen – und damit geht es auch mit der Bahn weiter rapide bergab.

Kann eine Aktiengesellschaft gemeinnützig sein? Ja, das geht, zuständig ist das Finanzamt. Die Satzung muss gemeinnützige Zwecke festlegen, außerdem dürfen langfristig keine Gewinne erzielt werden.

Für die Bahn kommt als gemeinnütziger Zweck die Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes infrage. Gelingt es, viele Menschen weg vom Auto und Flugzeug hin zu Bahnreisen zu bewegen, würde das Treibhausgas sowie Feinstaub- und Unfalltote erheblich reduzieren. So könnte das gehen: Die Deutsche Bahn gAG sollte zunächst die Fahrpreise senken, das Ticketsystem radikal vereinfachen und Sozialtarife anbieten. Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass solche Angebote die Menschen überzeugen. Um zusätzliche Fahrgäste aufzunehmen, müssen die Zahl der Züge und die Netzkapazität deutlich erhöht werden, letztere am schnellsten durch den (Wieder-)Einbau von Weichen und Überholgleisen, mittelfristig auch durch den Bau zusätzlicher Gleise an Kapazitätsengpässen. Die gAG sollte Mittelzentren und beliebte Urlaubsziele wieder regelmäßig anfahren und die Zugattung Interregio neu auflegen. Mit Nachtzugangeboten kann die gAG zudem Herzstück und Motor eines europaweiten Verkehrsnetzes werden. Klimaschädliche Großprojekte wie Tunnelbauten sollten hingegen beendet werden. Stattdessen sollte der Bestand saniert werden, gefolgt von einer beschleunigten Elektrifizierung.

Und selbstverständlich sollte die gemeinnützige Bahn Strecken ausbauen und reaktivieren. Die gAG sollte Zugfahrten angenehm gestalten. Hygienestandards und Barrierefreiheit sind in jedem Zug einzuhalten. Ein verbindliches Mehrzweckabteil könnte die Mitnahme von Fahrrädern, Anhängern und Großgepäck erleichtern. Mit der Anerkennung der Gemeinnützigkeit ist der Eigentümer nicht aus der Pflicht. Die Finanzierung muss kontinuierlich sichergestellt werden. Der Deutschlandtakt sollte wie ursprünglich geplant 2030 starten und nicht wie zuletzt angedroht erst 2070. Die 5.600 zurzeit vielfach vernachlässigten Bahnhöfe könnten Bund und gAG gemeinsam zu attraktiven Zugängen zum System Schiene umgestalten. Alles nur Träume? Wir finden nicht. Auch in der Schweiz ist die Bahn eine Aktiengesellschaft und handelt doch gemeinnützig. Der entscheidende Unterschied ist der Wille, die Bahn zum wichtigsten Verkehrsmittel zu entwickeln. Aktuell bekommt die DB AG nur Bilanzziele vorgegeben, gegen das Gemeinwohl wird damit kontinuierlich verstoßen. Deswegen muss Gemeinnützigkeit die Vorgabe für alles Handeln der Bahn werden. | Carl Waßmuth

## Inhalt

**Schluss mit dem Bahnopoly:  
Das ist doch unsere Bahn!**  
Seite I

**Dreißig Jahre Experimente  
sind genug**  
Seite II

**Aufruf an den Bundesminister  
für Digitales und Verkehr  
unterschreiben:  
Bahnfahren: Ja!  
Digitalzwang: Nein!**  
Seite II

**Ausgeschlafen durch Europa**  
Seite II

**Schweiz: Direkte Demokratie  
sichert Bürgernähe und Akzeptanz**  
Seite III

**Stimmen für eine  
zukunftsstaugliche Bahn**  
Seite IV

**Immer auf Schienenkurs:  
Bündnis Bahn für Alle**  
Seite IV

## Editorial

Nach dem Gewinne drängt, am Gewinne hängt doch alles, ach wir Armen! So könnte man, frei nach Goethe, den Zustand der Deutschen Bahn zusammenfassen. Aber damit ist nicht alles gesagt. Die Hatz nach Gewinn ist kein Naturzustand, und gerade im Bereich der Daseinsvorsorge gibt es gute Alternativen. Das wissen die Menschen hierzulande genau: Eine Umfrage im Auftrag von Bahn für Alle zeigt dazu interessante Ergebnisse, mehr dazu auf Seite 2. Um das Bahn-Monopoly zu beenden, bedarf es auch einer anderen politischen Steuerung. Die Schweizer Bahnen wurden so gut und sind so beliebt, nachdem die Menschen in der Schweiz den Kurs durch Volksabstimmungen selbst mitbestimmt haben, siehe dazu das Interview mit Dr. Peter Vollmer auf Seite 3. Wir hatten bisher nur Autominister, die dem Management der DB erlaubten, den Schienenverkehr sukzessive zu schädigen. Was würde wohl passieren, wenn wir Bahnvorstand und -aufsichtsrat selbst wählen dürften? Und über Vorhaben wie Stuttgart 21 bundesweit abstimmen? Oder über die Frage, ob die DB wieder Nachtzüge anbieten sollte? Eines möchten wir per Unterschriftensammlung sofort abwählen: den Digitalzwang der DB. Was uns daran stört, wenn Menschen nur noch mit Smartphone und Kundenkonto Fahrkarten kaufen können, lesen Sie auf Seite 2.



# Dreißig Jahre Experimente sind genug

Siebzig Prozent der Bevölkerung wünschen sich eine gemeinnützige Bahn. | Katrin Kusche

Im März veröffentlichte die Deutsche Bahn eine verheerende Konzernbilanz: Milliardenverluste und sprunghaft angestiegene Schulden. Als Antwort rief der DB-Vorstand eine Pünktlichkeitsoffensive aus. Im Folgemonat erreichten nach Konzernangaben 64,3 Prozent der Züge des Fernverkehrs pünktlich ihr Ziel. Ein schlechterer Wert als im Januar, Februar und März, begründet mit Spitzen der Bautätigkeit im Vorfeld der Fußball-Europameisterschaft. Beim Ankündigen offensiv, beim Umsetzen kraftlos. Hoffentlich färbt das nicht auf die Fußballer ab! Die Bahnkunden sind Kummer ja gewohnt. Die miese Pünktlichkeitsquote ist dabei nur die Spitze des Eisbergs.

Vor gut 30 Jahren wurden Reichsbahn und Bundesbahn in einer Aktiengesellschaft zusammengeführt. Diese formelle Privatisierung am 1. Januar 1994 war der Startschuss für die Umformung der Bahn zu einer Firma, die auf Gewinnerzielung ausgerichtet ist. Das hatte Folgen: Rund 5.400 Kilometer Schiene wurden seit 1994 stillgelegt; die DB baute Überholgleise, Anschlüsse für den Güterverkehr und 50 Prozent aller Weichen ab. Der Gewinn steht im Fokus, die Reisenden bleiben auf der Strecke.

Dass es schlecht um die Bahn steht, pfeifen die Spatzen von den Dächern. Aber das Bündnis Bahn für Alle wollte es gern schwarz auf weiß haben, was die Menschen über die Entwicklung der Bahn denken und welche Lösung sie sich für die Bahnproble-

me wünschen. Daher gab es zum 30-jährigen Bahnreform-Jubiläum eine repräsentative Umfrage in Auftrag. Das Ergebnis ist deutlich: Gut 80 Prozent der Menschen in Deutschland sehen die Entwicklung der Bahn als negativ oder sehr negativ an. Nur 3,4 Prozent schätzen die Entwicklung als positiv ein.

Dass die Befragten den Zustand der Bahn richtig einschätzen, untermauert der im Mai vorgelegte Netzzustandsbericht der DB InfraGO. Der aktuelle Sanierungstau beläuft sich demnach auf 92,3 Milliarden Euro. Ein Aufwuchs von 1,9 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr. Rund 16 Prozent des Schienennetzes stehen ohne schnelle Gegenmaßnahmen vor dem Verfall. Diese Anlagen sind mit schlecht, mangelhaft und einschränkend benotet. Besonders schlechte Noten erhielten in dem Bericht die Bereiche Stellwerke (Note 4,02), Bahnübergänge (Note 3,37) und Weichen (3,10).

Bahnhöfe standen einmal für Kathedralen der Moderne. Im tristen Bahnhofsalltag ist davon heutzutage wenig zu spüren. Kein Wunder, hier sind laut DB-Bericht Anlagen im Wert von 9,35 Milliarden Euro dringend erneuerungsbedürftig. Vor allem Anzeigetafeln und Lautsprechersysteme (Note 4,21), Rolltreppen (Note 3,92), Aufzüge (Note 3,58) und Bahnsteighallen (Note 3,43) sind in einem schlechten Zustand.

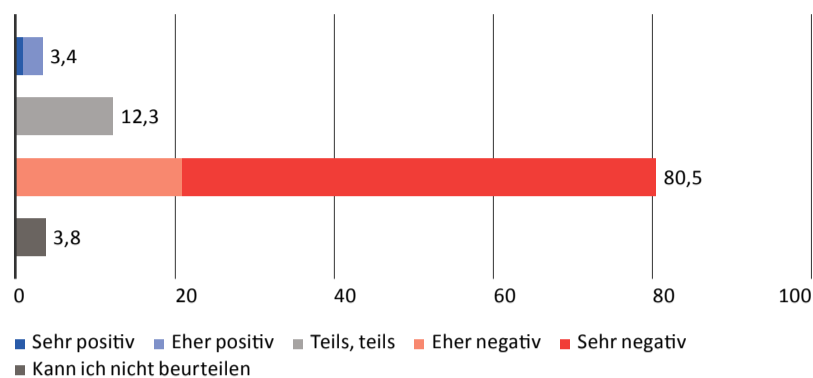
Doch was kann man tun, um den für die Kunden nervenaufreibenden Zustand der Bahn zu beseitigen?

Bahn für Alle ließ daher in seiner repräsentativen Umfrage eine zweite Frage stellen: „Sollte die Deutsche Bahn Ihrer Meinung nach gewinnorientiert oder gemeinnützig ausgerichtet sein?“ Die Antwort war eindeutig: 70 Prozent der Bevölkerung wünschen eine gemeinnützige Deutsche Bahn. Eine Gewinnorientierung halten hingegen nur 14,6 Prozent für richtig.

Das sollte jede Regierung doch als klaren Auftrag verstehen. Aber bei der Ampel läuft es anders: Statt das 30 Jahre alte, gescheiterte Privatisierungsexperiment zu beenden, vollzieht man jetzt überhastet Verkäufe als Allheilmittel gegen klamme Bahnkassen. Vor wenigen Tagen ging die Auslandstochter Arriva über den Ladentisch. Käufer ist die private Kapitalbeteiligungsgesellschaft I Squared Capital. DB Schenker soll folgen. Womöglich sollen auch die Fernverkehrssparte der DB und DB Regio privatisiert werden, zumindest träumen CDU/CSU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen schon lange davon. Bundesverkehrsminister Volker Wissing kündigte sogar öffentlich-private Partnerschaften bei der Sanierung der Infrastruktur an. Sie sind eine Mischung aus Schattenhaushalt und Privatisierung. Bei den Autobahnen zahlt die öffentliche Hand dabei regelmäßig drauf, wie die Rechnungshöfe immer wieder aufzeigen. Das ist nicht der gemeinnützige Weg, den sich die Bürger wünschen.

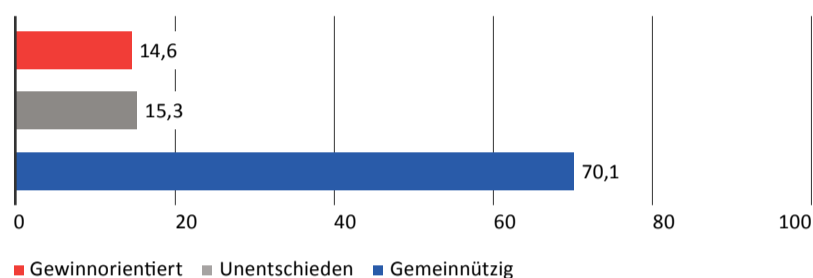
Und was ist mit der neuen DB InfraGO AG, in der zum 1. Januar die

## Wie bewerten Sie die Entwicklung der Bahn in Deutschland?



Statistischer Fehler Gesamtergebnis: 3,3% | Stichprobengröße: 2.514 | Befragungszeitraum: 22.12.2023–24.12.2023 | Mittelwerte Quartale

## Sollte die Deutsche Bahn Ihrer Meinung nach gewinnorientiert oder gemeinnützig ausgerichtet sein?



Statistischer Fehler Gesamtergebnis: 3,3% | Stichprobengröße: 2.515 | Befragungszeitraum: 22.12.2023–24.12.2023 | Mittelwerte Quartale

Quelle: Bündnis Bahn für Alle und Civey

bisherigen DB-Töchter DB Netz und DB Station & Service verschmolzen? GO steht für Gemeinwohlorientierung, damit sollen die Defizite bei der Sanierung und beim Ausbau des Schienennetzes aufgeholt werden. Doch die InfraGO arbeitet weiterhin gewinnorientiert. „Gemeinwohlorientierung“ klingt gut, ist aber juris-

tisch nicht zu greifen. Der bindende Rechtsbegriff lautet „Gemeinnützigkeit“, und wie die Umfrage von Bahn für Alle zeigt, kennen die Menschen den Unterschied. Statt Rendite wollen sie attraktive öffentliche Mobilitätsangebote, Klimaschutz, guten Kundenservice und inklusive, für alle Generationen nutzbare Angebote.

## Aufruf an den Bundesminister für Digitales und Verkehr unterschreiben:

# Bahnfahren: Ja! Digitalzwang: Nein!

Sehr geehrter Herr Wissing,

die Deutsche Bahn, über die Sie Aufsicht führen, möchte Plastik sparen – sehr gut! Leider zwingt das Management in diesem Zuge allen, die vergünstigte Fahrkarten buchen wollen, die DB-App und ein DB-Kundenkonto auf. Wir denken, das geht auch anders. Statt wie bisher die BahnCard jedes Jahr auszutauschen, kann einfach deren Gültigkeit verlängert werden. Und wer gar kein Plastik möchte, muss wählen können, ob er eine digitale Abrufmöglichkeit nutzen möchte oder eine Papierversion zugeschickt bekommen will – auch darauf lässt sich ein QR-Code platzieren. Ein nur per Computer zugängliches Kundenkonto ist für eine Papiervariante nicht nötig. Auch an anderer Stelle nicht: Vielleicht haben sich Oma und Opa über einen Geschenkgutschein gefreut, mit dessen Hilfe sie die Enkel mit der Bahn besuchen können. Aber welche Enttäuschung – der Gutschein kann nur eingelöst werden, wenn ein Kundenkonto angelegt wird. Warum?

Und was die DB-App betrifft: Schön, dass dort nützliche Funktionen angeboten werden. Schlimm aber, dass man manche Dienstleistungen nur noch per App buchen kann. Noch schlimmer ist, dass man bei der Benutzung ausgeschnüffelt wird: Selbst wer ausgewählt hat, dass nur erforderliche Cookies zugelassen sind, übermittelt unge-

wollt sensible Daten wie Anzahl der Reisenden, Abfahrtstag sowie Start- und Zielbahnhof an private Dritte – sogar, ob ein Kind mitfährt. Die DB musste schon einmal wegen hunderttausendfacher Verletzung des Datenschutzes die bis dahin höchste Strafe für solche Vergehen zahlen, die je einem Unternehmen in Deutschland auferlegt wurde. Daraus sollte die DB lernen.

Herr Wissing, Sie sind nicht nur Minister für Verkehr, sondern auch für Digitales. Damit vereinen Sie zwei wichtige Zuständigkeiten in Ihrer Person! Bahnfahren ist Daseinsvorsorge. Es muss allen gleichermaßen zugänglich sein. Der DB-Digitalisierungszwang grenzt aber Menschen massiv aus. Und das schadet nicht nur diesen Menschen, sondern auch der Umwelt, denn die Alternative ist das Auto. Oder noch schlimmer: das Flugzeug. Sie sind Chef der DB; verlangen Sie, dass dort der Digitalzugang ausschließlich freiwillig erfolgt und die Ablehnung digitaler Zugänge oder Produkte mit keinerlei Preis- oder Komfortnachteilen verbunden ist. Wenn der DB-Vorstand das nicht umsetzen will, können Sie ihn entlassen. Der Vorstand wird dann vermutlich auch auf der Schriftform bestehen.

Freundlich grüßen

**Bündnis Bahn für Alle**  
und alle Unterzeichner:innen

Analoge Unterschriftenlisten können bestellt werden bei:  
**Bahn für Alle c/o Gemeingut Weidenweg 37**  
10249 Berlin

Oder unter:  
[info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de)  
Wer möchte, kann auch online unterzeichnen:



Den Aufruf wollen wir Herrn Wissing zusammen mit der Petition „Keine halben Sachen – die ganze Bahn muss gemeinnützig werden!“ überreichen. Auch dafür sammeln wir weitere Unterschriften. Wir fordern, 30 Jahre Gewinnstreben, Misswirtschaft und Fahren auf Verschleiß zu beenden und die Bahn gemeinnützig zu machen:



Auch für diese Petition können noch analoge Unterschriftenlisten bei uns bestellt werden. Geplanter Termin für die beiden Unterschriftenübergaben ist der 3. September – dann ist Wissing 1000 Tage im Amt.



## Ausgeschlafen durch Europa

Bahn für Alle übergab Netzkarte und Handlungsempfehlungen

Im Dezember 2023 veröffentlichte Bahn für Alle eine Netzkarte mit einem konkreten Vorschlag für ein EU-Fernreisezugnetz – basierend auf den bereits von der Europäischen Union geförderten transeuropäischen Eisenbahnkorridoren (TEN-V). Gefordert werden neun Linien, die nach dem Vorbild der Transsibirischen Eisenbahn den Kontinent Tag und Nacht umsteigefrei durchqueren. Das schaffen wir nur in Kooperation und nicht mit Konkurrenz. Bahn für Alle schlägt deshalb vor, die Vereinigten Eisenbahnen Europas als öffentlich-rechtliche Dachgesellschaft der europäischen Eisenbahnen zu gründen. Um tatsächlich zu einem flächendeckenden

europäischen Fernreisezugnetz zu gelangen, ist von Seiten der deutschen Regierung deutlich mehr Engagement nötig. Bahn für Alle überreichte deshalb einen Forderungskatalog an den zuständigen Verkehrsminister Volker Wissing sowie an seinen französischen Amtskollegen Clément Beaune.

Der Forderungskatalog kann abgerufen werden unter:  
[www.bahn-fuer-alle.de/nachtzuege-fuer-alle](http://www.bahn-fuer-alle.de/nachtzuege-fuer-alle)

Wer schnell ist, kann noch ein gedrucktes Exemplar der farbigen Netzkarte im Format DIN A1 ergattern. Dazu einfach eine Mail an [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de) mit dem Betreff „Netzkarte“ schreiben.

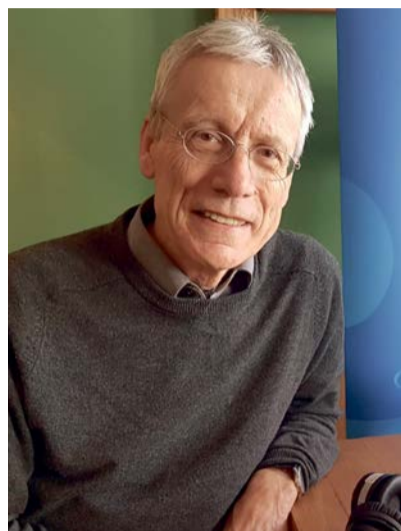


Die Verkehrsminister Clément Beaune und Volker Wissing am 11. Dezember 2023 in Berlin | Foto: Carl Waßmuth



# Schweiz: Direkte Demokratie sichert Bürgernähe und Akzeptanz

Bahn für Alle sprach mit Dr. Peter Vollmer. Der 1946 geborene Schweizer studierte Soziologie, Ökonomie und Staatsrecht. Nach der Promotion war er sowohl im Verkehrssektor als auch im politischen Bereich tätig. Er war Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr und des Verbandes Seilbahnen Schweiz. Vollmer war Stadtrat in Bern, Großrat des Kantons Bern und zwischen 1989 und 2007 Mitglied im Nationalrat, dem Schweizer Bundesparlament, wo er auch der Verkehrskommission präsidierte.



Dr. Peter Vollmer | Foto: Radio SRF

**Herr Dr. Vollmer, Sie leben in Bern und zeitweise in einem Schweizer Bergdorf am Fuße des Schilthorns. Der Ort hat gut 300 Einwohner und ist nur mit einer Seilbahn erreichbar. Sie unterrichteten gleichzeitig an höheren Fach- und Hochschulen in Zürich, Chur und Lausanne, waren bis vor kurzem Präsident der Schweizerischen Verkehrsstiftung in Bern, halten Vorträge in ganz Europa, so auch in Berlin. Wie lässt sich das verkehrlich vereinbaren?**

Alle Reisen absolviere ich grundsätzlich mit dem öffentlichen Verkehr, also weder mit dem Flugzeug noch mit dem Auto, welches wir als Familie schon vor der Geburt unserer Kinder abgeschafft haben. Die gesamte Reisezeit wird dadurch nicht zwingend länger. Im Zug kann ich arbeiten, lesen, essen, trinken, Musik oder Podcasts hören, interessante Gespräche führen und auch mal etwas schlafen.

**Wir bekommen viele Zuschriften, dass das Landleben in Deutschland ohne Auto nicht funktioniert. Welche Faktoren sind wichtig, damit öffentliche Mobilität auch in Dörfern und kleinen Städten möglich wird?**

Es gibt drei Schlüsselfaktoren. Erstens braucht es eine dichte Erschließung, zweitens einen Fahrplan, in dem alle Verkehrsangebote aufeinander abgestimmt sind, und drittens braucht es vor allem Zuverlässigkeit, damit alle Anschlüsse sicher erreicht werden.

Von Bern nach Mürren habe ich tagsüber einen Halbstundentakt, am Abend Stundentakt. Die letzte Seilbahn von und nach Mürren fährt um Mitternacht, am Freitag und Samstag sogar um 00:45 Uhr.

Mit dem Projekt „Bahn + Bus 2000“ wurde ein geniales Angebotskonzept aufgegleist, welches schweizweit sicherstellt, dass ich im Halbstunden- oder Stundentakt alle Ziele erreichen kann. Das erforderte viele neue Infrastrukturinvestitionen, welche noch nicht alle vollständig umgesetzt sind. **Wie sieht der gesetzliche Anspruch auf eine flächendeckende Versorgung mit öffentlicher Mobilität in der Schweiz aus und wie hat man es geschafft, ihn zu verankern? Wie lange dauerte die Umsetzung? Welche Widerstände mussten überwunden werden?**

Die rechtliche Verankerung der Erschließung mittels Personenbeför-

derungsgesetz (PBG), Artikel 3, und der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), Artikel 5, sichert die Versorgung mit öffentlichem Verkehr im ganzen Land. Der Bund garantiert eine Anbindung ab einer Einwohnerzahl von 100 Personen, wobei die Kantone – dann auf ihre Kosten – noch weitreichendere Angebote zur Verfügung stellen können.

Der öffentliche Verkehr hat in der Schweiz eine identitätsstiftende Bedeutung, was zweifelsohne einen besonderen historischen und kulturellen Hintergrund hat. In unserem auch sprachlich und kulturell vielfältigen Land braucht es immer Rücksichtnahme und nicht Ausgrenzung gegenüber Minderheiten. „Bahn+Bus“ hat seinerzeit ein Konzept ersetzt, welches nur wenige, größere Städte eingebunden hätte. Jetzt profitiert das ganze Land. Nur so ließen sich auch Mehrheiten bei den dazu notwendigen Volksabstimmungen erzielen.

**In Deutschland sind seit dem Regionalisierungsgesetz von 1993 die Bundesländer für die Bestellung der Regionalverkehre zuständig, seit 1996 gibt es den Wettbewerb. Die gesetzlich vorgegebene Sicherstellung einer „ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ als eine „Aufgabe der Daseinsvorsorge“ wird vielfach verletzt. Wie schafft es die Schweiz, die ja auch ein komplexes Staatsgebilde aus Bund und 26 Kantonen, aus touristischen Anbietern und über 150 Verkehrsunternehmen ist, ein attraktives öffentliches Verkehrssystem mit modernen Angeboten und zuverlässigen Schnittstellen hinzubekommen?**

Der föderale Staatsaufbau und die direkte Demokratie sichern eine breite Abstützung und verhindern, dass die Bahnverantwortlichen den Bodenkontakt verlieren. Bei praktisch allen Schlüsselentscheiden sind Volksabstimmungen erforderlich, bei Verfassungsfragen – und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gehört dazu – sogar auch die Zustimmung einer Mehrheit der Kantone. Eine arrogante Missachtung der Bedürfnisse der Bevölkerung durch die für den öffentlichen

Verkehr Verantwortlichen in den Ministerien und Unternehmen würde bei den notwendigen Volksabstimmungen sofort Schiffbruch erleiden. Dieser Mechanismus sichert die Bürgernähe bei den Entscheidungen der Unternehmungen im öffentlichen Verkehr.

**Bahn für Alle fordert eine integrierte Bahn in öffentlicher Hand, gemeinnützig, demokratisch kontrolliert und gesteuert, bürger:innen-nah, als leistungsfähiger Akteur einer Verkehrswende. Wie wichtig ist eine integrierte Bahn für den reibungslosen Verkehr?**

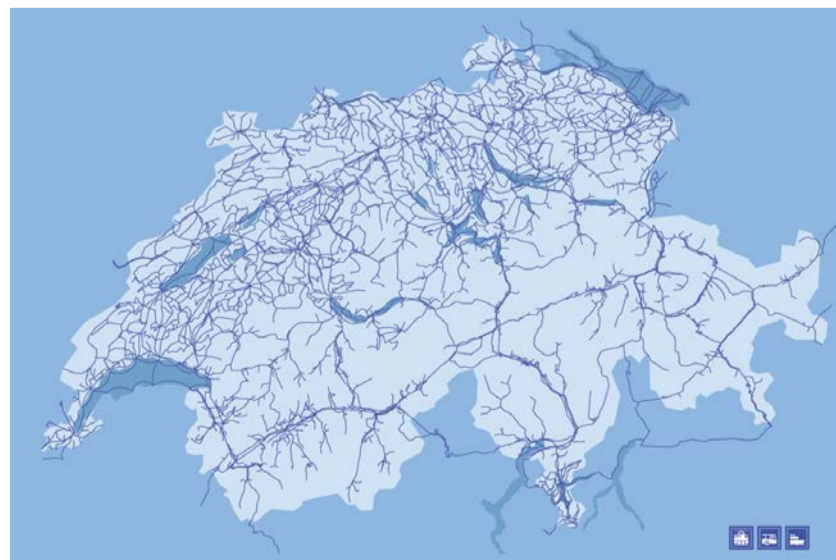
Das unselige Zwischenspiel mit der Vision einer börsennotierten Deutschen Bahn AG ist zum Glück Geschichte und hat bekanntlich schon im Voraus Schaden angerichtet. Die Zerschlagung der integrierten Bahn wäre ein weiterer Kapitalfehler, den wir vor Jahren bereits in England beobachten konnten. Integrierte Bahn heißt nicht, dass nicht auch Dritte die Infrastruktur nutzen können. Der Zugang muss durch faire Bedingungen geregelt werden.

Die Anbieter im Bereich des öffentlichen Verkehrs sollen sich durchaus einem Wettbewerb stellen müssen, einem Wettbewerb der Ideen und Innovationen. Wer besser auf die Bedürfnisse der Nutzer öffentlichen Verkehrs und auf einen sorgfältigen Umgang mit den zur Verfügung gestellten Mittel eingeht, soll auch „belohnt“ werden.

**Viele Deutsche verbinden mit dem Auto ein Gefühl der Freiheit. In der Schweiz liebt man hingegen die Bahn. Warum ist öffentlicher Verkehr in der Schweiz so ein Identitätsstifter, sogar für junge Leute?**

Die Existenz der großen Automobilindustrie in Deutschland hat zweifellos starke Auswirkungen auf die politische Verkehrsdebatte. Sogar linke und grüne Parteien und vor allem auch die Gewerkschaften sind von diesem Einfluss leider nicht verschont.

Für junge Leute sind attraktive Fahrausweise und ein besonderes Fahrplanangebot wichtig. Da gab und gibt es in der Schweiz viele Innovationen. Nachtverbindungen in den Ballungsgebieten und besondere Freizeit- und Mitnahme-Abonnements sind dafür wegweisend.



Ein wahres Gewimmel: das weitverzweigte Netz öffentlicher Busse, Bahnen und Schiffe in der Schweiz | Quelle: Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), Schweiz, <https://www.voev.ch>

**Was denken Sie über einen Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr?**

Ehrlich gesagt bin ich eher skeptisch, denn ich bin mir nicht sicher, ob die damit verlorenen Mittel durch die öffentliche Hand einfach so ersetzt würden. Eine zusätzliche Sparrunde im öffentlichen Verkehr sollten wir nicht provozieren. Gerade in Deutschland bräuchte der öffentliche Verkehr auch für die Zukunft bedeutend mehr und langfristig gesicherte Finanzen. Er ist heute ja bereits deutlich unterfinanziert.

Wenn mit einem Nulltarif effektiv ein Umstieg vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr erfolgt, sieht die Sache besser aus, doch das hängt stark von örtlichen Verhältnissen ab. **Welche drei Maßnahmen würden Sie dem Verkehrsminister in**

**Deutschland empfehlen, um den öffentlichen Verkehr samt Bahn zu einer Erfolgsstory zu machen?**

Erstens: Alle Anstrengungen auf die Gewährleistung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit setzen. Zweitens: Das Projekt „Deutschlandtakt“ zügig realisieren. Drittens: Eine sichere und bessere Finanzierung für die Infrastruktur und den Unterhalt voranbringen.

**Wenn Sie einen Wunsch für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz frei hätten: Welcher wäre das?**

Ich hoffe, dass er sozusagen Staatsraison bleibt und nicht in die Mühlen parteipolitischer Graben- und Profilierungskämpfe gerät. Es muss gelingen, immer neue, angebotsorientierte Produkte einzuführen. Stillstand wäre Rückschritt.



Atemberaubend: der Schweizer Glacier Express | © by Glacier Express

## Bahn für Alle unterstützen und das Buch »Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen« bekommen!



Endlich: eine Liebeserklärung an die Bahn, an die Menschen, die dort arbeiten, und an all jene, die mit ihr auf Abenteuerausflügen gehen. Jaroslav Rudiš reist gern mit dem Zug durch Europa. In seinem Buch nimmt er uns mit auf seine Reisen: von Berlin aus bis zum Gotthardtunnel und von Sizilien bis nach Lappland, im Nachtzug durch Polen und die Ukraine sowie im Speisewagen von Hamburg nach Prag. Er widmet sich schönen Bahnhöfen, erklärt, was Krokodile und Brigitte Bardot mit Lokomotiven zu tun haben, und verwebt die Historie der Eisenbahn mit den Geschichten der Menschen, denen er begegnet. Jaroslav Rudiš verführt uns mit seinen Erzählungen, wieder öfter und achtsamer Zug zu fahren. Ein Buch mit Bahnblick.

Wenn Sie bis zum 31. August 2024 neues Fördermitglied von Bahn für Alle werden, schenken wir Ihnen das Buch „Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen“. Schreiben Sie uns an:

[info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de)  
Sie können Ihren Beitrag sicher und bequem online überweisen:  
<https://bahn-fuer-alle.de/spenden/>  
**Bitte mit Kennwort „Bahn für Alle“!**

Oder senden Sie diesen Coupon an:  
Bahn für Alle, c/o GiB e.V.,  
Weidenweg 37, 10249 Berlin

Ich werde Fördermitglied mit einem monatlichen Beitrag von  
 5 €  10 €  20 €  \_\_\_ €

Konto-Inhaber:in \_\_\_\_\_  
Bank \_\_\_\_\_  
IBAN \_\_\_\_\_  
Postanschrift: Vorname, Name \_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_  
PLZ, Ort \_\_\_\_\_  
E-Mail-Adresse \_\_\_\_\_  
Datum und Unterschrift \_\_\_\_\_

Unser Trägerverein GiB e.V. ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Spendenquittungen versenden wir am Anfang des Folgejahres.



# Stimmen für eine zukunftstaugliche Bahn

## Mobilität als öffentliches, kollektives Angebot denken

Die Deutsche Bahn, ein zersplitterter Konzern, unbeliebt allein schon wegen der häufigen Verspätungen und Milliarden Fehlinvestitionen – man denke nur an Stuttgart 21 – und eigentlich schon seit Jahrzehnten dem Spott nicht nur der Autofahrenden ausgesetzt. Und doch ist die Bahn Hoffnungsträgerin für eine sozial-ökologische Verkehrswende. Denn sie kann nicht nur die Abhängigkeit der Menschen vom Auto reduzieren und damit zu mehr Klimaschutz und weniger vollen Städten beitragen. Sie kann auch die Art und Weise, wie wir Mobilität verstehen, verändern: indem Mobilität wieder als öffentlich und kollektiv gedacht wird – statt wie jetzt als privat und individuell.

Dafür sind eine massive Sanierung der Bahn, eine langfristig gesicherte Finanzierung und die Bereitstellung von Schienenverkehren auch in der Fläche, Stichwort „Schienenreaktivierung“, nötig. Und vor allem brauchen wir eine Bahn, deren Ausrichtung endlich wieder die Mobilitätsbedarfe der Menschen ins Zentrum stellt. Das gelingt nur durch ein grundsätzliches Umsteuern hin zu einer gemeinnützigen Bahn – ohne Zersplitterung, Renditefixierung und Millionenboni für Vorstände. *Annika Fuchs, Fachreferentin Mobilität ROBIN WOOD e. V.*

## Mobilitätswende statt Gewinnoptimierung

Deutschland kann seine Klimaziele erreichen, wenn die Mobilitätswende geschafft wird. Der Schlüssel dazu ist der naturverträgliche Ausbau des Systems Schiene. Der Bund als öffentlicher Eigentümer hat die Gestaltungsmacht, sein Bahnunternehmen Deutsche Bahn AG zukünftig als Non-Profit-Organisation an der Daseinsvorsorge und dem Gemeinwohl auszurichten und als Werkzeug für den Klimaschutz zu nutzen. So kann der Schienenverkehr zum

Rückgrat nachhaltiger Mobilität in Stadt und Land werden – zu 100 Prozent mit erneuerbarem Strom gespeist, durch Angebote des Umweltverbunds ergänzt. Nur so gelingt es, Klima und Natur zu schützen und die Lebensqualität in den Zentren wie in der Fläche zu erhöhen.

Die Bundesregierung hat die Verantwortung für die Bahnpolitik. Sie verantwortet die Schienennetzplanung, die zielorientiert, kosteneffizient und naturverträglich sein soll. Sie verantwortet die integrierte Netzplanung aller Verkehrsträger ebenso wie die Priorisierung der Projekte zur Ertüchtigung und zum Ausbau des Verkehrsnetzes. Der Schienenverkehr muss für Menschen wie für Unternehmen leicht zugänglich und bezahlbar werden, um dessen Attraktivität auch zukünftig zu sichern.

Aus Sicht des BUND muss zumindest das Netz als wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge in der Verantwortung der öffentlichen Hand bleiben und weiterentwickelt werden. Die Beispiele in der Schweiz und in Österreich zeigen, dass integrierte Bahnbetriebe gute bahnpolitische Vorbilder sind.

*Josephine Michalke, Sprecherin Bundesarbeitskreis Verkehr BUND e. V. | Jens Klocksinn, Bundesschatzmeister BUND e. V. | Jens Hilgenberg, Leiter Verkehrspolitik BUND e. V.*

## Warum sind eine öffentliche Deutsche Bahn und das Bündnis Bahn für Alle wichtig?

Ver.di ist seit 2007 Mitglied im Bündnis Bahn für Alle. Dieses Bündnis spielte und spielt eine wichtige Rolle, um eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn zu verhindern. Ver.di unterstützt diese Forderung. Ver.di hat vor allem während der heißen Phase in der zweiten Hälfte der 2000er Jahre die Kampagne von Bahn für Alle maßgeblich unterstützt. Die damalige Kampagne hat wesentlich dazu beigetragen, dass damals die Kapitalprivatisie-



Demonstration in Hamburg im Rahmen der TV-N-Tarifrunde | Foto: ver.di

rungspläne ins Straucheln gerieten. Wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 wurden sie dann damals gestoppt. Das Thema Bahnprivatisierung ist aber weiterhin aktuell, auch wenn es derzeit mehr im Hintergrund vor sich hin köchelt. Mehrere bundespolitische Köpfe möchten die Bahnprivatisierung jedoch gerne wieder aufkochen lassen. Dem müssen wir gemeinsam Einhalt gebieten.

Eine vollständig öffentliche und integrierte Bahn ist wichtig, um das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu sichern. Als Einrichtung der Daseinsvorsorge muss die Deutsche Bahn Gewähr dafür bieten, dass ihre Geschäftstätigkeit sich am Allgemeinwohl ausrichtet. Das Bedienen von Gewinninteressen für private Aktionäre hätte zwangsläufig eine noch stärkere Rosinenpickerei zur Folge. Damit wäre ein nachhaltiger und zuverlässiger Personen-

und Güterverkehr auf der Schiene gefährdet. Auch wenn die Zuverlässigkeit und die Leistungsfähigkeit der Deutschen Bahn in der öffentlichen Kritik steht: Dieses wichtige System kann nur dann zuverlässig und leistungsfähig sein, wenn es am öffentlichen Wohl orientiert ist und das System dafür die notwendigen finanziellen und personellen Mittel erhält. An beidem mangelt es. Es müssen dringend Schritte getan werden, um eine starke Schiene als Voraussetzung auch für einen starken öffentlichen Verkehr insgesamt zu realisieren.

Für eine entsprechende Ausstattung und Orientierung kämpft ver.di im öffentlichen Nahverkehr als dort zuständige DGB-Gewerkschaft. In der abgelaufenen Tarifrunde Nahverkehr haben wir in 15 von 16 Bundesländern mit unserer Kampagne #WirFahrenZusammen – auch mit konkreter Unterstützung von

Fridays for Future – gekämpft und gestreikt. Auch die DGB-Partnergewerkschaft EVG hat diese Kampagne unterstützt. Wir haben uns in den Betrieben und gegenüber der verantwortlichen Politik und Öffentlichkeit für die dringend notwendige Entlastung des Personals eingesetzt. Bei Beschäftigten und Fahrgästen konnten wir über 200.000 Unterschriften für einen starken Nahverkehr mit entsprechender finanzieller Ausstattung sammeln. Bei Entlastung wie auch Bezahlung konnten wir so letztlich wichtige Erfolge erzielen.

Das Bündnis Bahn für Alle ist nicht nur ein Bündnis, das gemeinsam kämpfen kann, es macht auch viele wichtige inhaltliche Vorschläge. Die Beiträge in dieser Beilage sind ein wichtiges Element für diese Diskussion.

*Armin Duttine, ver.di, Nationale und internationale Verkehrspolitik*

## Unterstützen Sie unser Bündnis mit Ihrer Spende!

Wenn wir Klimaschutz ernst nehmen und eine Verkehrswende wollen, brauchen wir eine Bürgerbahn in öffentlicher Hand, um Einfluss auf einen zentralen Akteur im Verkehrsbereich nehmen zu können. Seien Sie dabei, unterstützen Sie unser Bündnis dabei, die Salamitaktik der Regierung bei der Bahnprivatisierung zu durchkreuzen. Helfen Sie aktiv mit einer Spende!

Sie können schnell, sicher und bequem online spenden: <https://bahn-fuer-alle.de/spenden/>



Sie können Ihre Spende auch direkt auf das Konto unseres Trägervereins überweisen: Gemeingut in BürgerInnenhand Bankverbindung: GLS Bank IBAN: DE20 43060967 1124229100 BIC: GENODEM1GLS Kennwort „Bahn für Alle“ nicht vergessen!

Oder schicken Sie diesen Coupon an: Bahn für Alle, c/o GiB e. V. Weidenweg 37, 10249 Berlin

Ja, ich möchte die Arbeit von **Bahn für Alle** unterstützen. Ich spende für das Aktionsbündnis  einmalig  monatlich  \_\_\_\_\_ einen Beitrag von  5 €  10 €  20 €  \_\_\_\_ €.

Konto-Inhaber:in \_\_\_\_\_

Bank \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

Postanschrift: Vorname Name \_\_\_\_\_

Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

E-Mail-Adresse \_\_\_\_\_

Datum und Unterschrift \_\_\_\_\_

Unser Trägerverein GiB e. V. ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Spendenquittungen versenden wir am Anfang des Folgejahres.

## Immer auf Schienenkurs: Bündnis Bahn für Alle

Der Ausstieg aus der Autogesellschaft kann nur gelingen, wenn die Bahn fest auf Schienenkurs ist und sich als Teil der Daseinsvorsorge in öffentlicher Hand befindet, statt zerrieben zu werden zwischen den Mühlsteinen des Wettbewerbs oder auf der Profitspur den Boni oder der Rendite hinterherzurollen. Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die Deutsche Bahn AG zu privatisieren („Börsengang“). Erschüttert wurden die Börsengangabsichten im September 2007, als eine Mehrheit auf dem SPD-Parteitag in Hamburg eine Bahnprivatisierung ablehnte. Bahn für Alle hatte wesentlichen Anteil an diesem Erfolg. Geplatzt ist der – dann modifizierte – Privatisierungsplan schließlich am 9. Oktober 2008. Da war das Börsenprospekt schon gedruckt und der Börsengang terminiert. Die Absicht von Banken, das sichere öffentliche Anlagevermögen Bahn in zweifelhafte Wertpapiere

umzuwandeln, war zu diesem Zeitpunkt angesichts der Lehman-Pleite politisch nicht mehr vermittelbar. Die Bahnreform von 1994 und die Börsengangpläne der Nullerjahre haben jedoch gravierende Spuren bei der Deutschen Bahn hinterlassen. Kontinuierlich und schonungslos legt Bahn für Alle daher den Finger in die Wunden der Bahn und vor allem der Verkehrspolitik. Jetzt stehen neue, harte Kämpfe an, um die Umsetzung des neoliberalen Konzepts einer kompletten Zerschlagung und Privatisierung der Deutschen Bahn AG zu verhindern. Mitstreiter:innen sind bei Bahn für Alle willkommen! Mit Aktionen und Publikationen, Pressearbeit, Fachartikeln und Stellungnahmen machen wir uns für eine kundenfreundliche und klimataugliche Bahn stark. Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Weitere Informationen unter:

<https://bahn-fuer-alle.de>

## Zeitung bestellen und verbreiten!

Bestellen Sie weitere Exemplare dieser Zeitung kostenlos unter [info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de) und verbreiten Sie die Publikation am Arbeitsplatz, bei Veranstaltungen und im Freundeskreis. Spenden sind willkommen!

## Impressum

Bahn für Alle  
c/o Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e. V.  
Weidenweg 37, 10249 Berlin  
Telefon +49 (0)30 37300442  
[info@bahn-fuer-alle.de](mailto:info@bahn-fuer-alle.de)

V. i. S. d. P.: Carl Waßmuth  
Redaktion: Katrin Kusche | [wortformer.de](mailto:wortformer.de)

Redaktionsschluss: 12.06.2024

Unterstützt von vielen Spender:innen sowie von der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt. Danke an alle!

**STIFTUNG**  
**MENSCHENWÜRDE**  
**UND ARBEITSWELT**