



2025/2026

Schluss mit Regierungslirik! Eine Zukunftsbahn für alle



Foto: Bahn für Alle, Bernhard Kienert

Editorial

Infrastrukturthemen gelten oft als trocken. Beim Thema Bahn sprudeln die blumigen Worte allerdings nur so aus den Federn der Werbeagenturen. Da wird die „starke Schiene“ Dachstrategie, elementarer Baustein und Nordstern zugleich. Gelegentlich gibt man sich volkstümlich, aufs Brot-und-Butter-Geschäft setzend, oder man neigt zur Kraftmeierei: Dann werden im Hochleistungsnetz die Hochleistungskorridore generalisiert, und eine Offensive jagt die nächste – von Bike+Ride bis Pünktlichkeit. Mal ist das Motto „unterwegs für alle“, mal „mehr Bahn für alle“ (in Anlehnung an unser Bündnis?). Beim Ticketkauf sollen Reisende auf die künstliche Intelligenz Kiana vertrauen. Wo kommt man da an? Der aktuelle Minister führt den 360-Grad-Blick ein, setzt auf drei Säulen und fünf gefühlige Ziele, zum Beispiel spürbare Zuverlässigkeit. Ehrlich, auf diese Lyrik können wir verzichten. Hört auf zu dichten, geht endlich ran an die Zukunftsbahn.

Die Katastrophenbahn

Die schwedische Galeone Vasa war eines der größten Kriegsschiffe ihrer Zeit. Ihr Baumeister war im Schiffbau erfahren. Er konzipierte die Vasa auftragsgemäß mit einem Kanonendeck und den dafür notwendigen Proportionen. Während des Baus veranlasste der schwedische König immer wieder Änderungen, unter anderem die Zahl der Kanonen zu verdoppeln und sie auf einem zweiten, höher gelegenen Deck zu platzieren. Dadurch wurde die Vasa topplastig. Weder der Nachfolger des zwischenzeitlich verstorbenen Schiffbaumeisters noch der Kapitän wagten es, den Stopp des Projekts zu fordern. Die Vasa sank auf der Jungfernfahrt im Jahr 1628 nach circa 1.300 Metern Fahrtstrecke. Dreißig bis fünfzig Menschen starben. Heute bezeichnet man ein Kommunikationsproblem, das so gravierend ist, dass es das jeweilige Vorhaben gänzlich zugrunde richtet, als Vasa-Syndrom.

Bundesregierungen und Deutsche Bahn (DB) leiden unter dem Vasa-Syndrom. Das Vorhaben, größere Anteile am Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, scheitert fortlaufend. Statt besser wird es schlechter, das Schienennetz verfällt immer weiter, die Unpünktlichkeit der DB ist legendär. Man kann sagen: Die DB ist extrem topplastig. Das üppige DB-Management und autofizierte Verkehrspolitik destabilisieren

die Bahn. Breite und Gewicht des Konzerns im unteren Bereich sind durch Personalabbau zu gering. Was auch immer man mit dieser Bahn vorhat, sie wird schlingern.

Nun hat der neue Verkehrsminister Patrick Schnieder eine „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ vorgelegt. Parallel dazu besetzte er den Bahnvorstand neu. Nach Jahren der Dominanz bahnfremder Manager aus der Auto- und Luftfahrtindustrie hat die neue Chefin Evelyn Palla sogar einen Triebfahrzeugführerschein. Wird jetzt alles gut bei der Bahn?

Palla verdient eine Chance. Auch der Minister spricht wichtige Dinge aus: „Die Konzernstruktur ist durch weit über 200 Beteiligungen stark verzweigt und bindet so Kapazitäten, die von den Kernaufgaben ablenken.“ Schnieders Ableitung ist schon schwächer: „Alle Beteiligungen, die nicht zum Kerngeschäft gehören, dieses unterstützen oder zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs erforderlich sind, oder weitere wichtige Bundesinteressen betreffen, sollen gebündelt oder mittelfristig verkauft werden.“ Das sind sehr viele Ausnahmen. Und: Schnieders Analyse geht nicht weit genug.

Das sieht man auch an anderer Stelle: Unter der Überschrift „Dauerhafte Wirtschaftlichkeit“ ist zu lesen: „Die im Wettbewerb stehenden Geschäftsfelder der DB AG (insbes. DB

Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Cargo AG) müssen sich selbst dauerhaft refinanzieren können.“ Auch DB Cargo soll profitabel sein. „Spätestens ab Ende 2028 soll das gesamte Kerngeschäft des DB-Konzerns positive Betriebsergebnisse erwirtschaften.“ Was Schnieder übersieht: Bahnverkehr refinanziert sich weltweit nicht betriebs-, sondern volkswirtschaftlich. Bei Schnieder heißt es: „Die DB InfraGO AG sollte lediglich einen am Gemeinwohl orientierten Überschuss erreichen.“ Man fragt sich: An wessen Wohl orientieren sich denn die Überschüsse der anderen DB-Töchter? Auch bei der DB InfraGO bleibt unklar, wozu ein Überschuss benötigt wird – bedeutet das nicht, dass immer noch zu wenig in den Bestand investiert, zu hohe Trassenpreise verlangt oder den Beschäftigten zu wenig bezahlt wird? Oder alles drei? Zudem darf die sogenannte Entflechtung von Konzern und DB InfraGO nicht die Beschönigung von Zerschlagung werden, das Bahnsystem funktioniert nur als Ganzes.

Bahn ist Daseinsvorsorge. Ein flächendeckender Nah- und Fernverkehr sollte sozialverträglich sein und klimaschonend, das entsteht nicht aus der Konkurrenz von Privatfirmen. Man muss öffentlich steuern, die Finanzierung sicherstellen und diese Verkehre klug und aufmerksam betreiben. Erst dann werden die zugehörigen Investitionen profitabel: Jeder so investierte Euro generiert einen weiteren Euro an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung.

Die Zukunftsbahn

Was macht guten Bahnverkehr aus? Eine Redensart besagt, dass es tausend Arten von Unglück gibt, glückliche Familien hingegen wären sich stets irgendwie ähnlich. Wer weiß, ob das stimmt. Gut funktionierende Bahnen aber ähneln sich definitiv. Wir haben uns die Mühe gemacht, zu beschreiben, wie so eine Zukunftsbahn aussieht. Viel Arbeit? Vielleicht, aber nach 70 Punkten waren wir fertig. Wenn wir es in Deutschland hinbekommen, die Liste abzarbeiten, wäre die ganze Verkehrsfamilie glücklich, also auch alle, die noch auf das Auto angewiesen sind.

Das Parlament sollte den Anfang machen: Eine flächendeckende Mobilitätsgarantie mit öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem mit der Bahn sollte per Gesetz festgelegt werden, ebenso Erhalt und Ausbau des Schienennetzes. Der Bundestag müsste auch die Finanzierung von sozialverträglichem und klimaschonendem Bahnverkehr sicherstellen. In welchem Fahrplan die Bahn die Fläche im dichten Takt erschließt, ist mathematisch komplex, aber immer lösbar. Als Nebenergebnis erfährt man, wo mit wenig Aufwand die Reisegeschwindigkeit erhöht werden kann. Merke: Nicht wenige Großprojekte erhöhen die Kapazität des Systems Schiene, sondern viele kleine.

Erhalt, Ausbau und Betrieb der Bahn dienen dem Gemeinwohl, die

ganze Bahn muss daher gemeinnützig sein und transparent gesteuert werden. Mehr als hundert Tochterfirmen und eine Management-Armada bei der Deutschen Bahn gehören zu den vielen möglichen Formen von Unglück – für eine Zukunftsbahn entbehrlich. Verzichtet werden kann ebenfalls darauf, mit einem Bahnkonzern „Global Player“ zu sein, gern zugunsten von umstiegsfreiem Reisen über den ganzen Kontinent.

Bahnfahren sollte günstig sein. Wer etwas für die Umwelt tut, sollte belohnt werden. Auch durch ein einfaches Preissystem – unser Vorschlag passt auf einen Bierdeckel. Nobody is perfect, aber Redundanz ermöglicht, dass die Zukunftsbahn barrierefrei ist und alle mitnimmt. Wenn ein Aufzug ausfällt, eine Tür blockiert, eine Toilette unbenutzbar ist – dann gibt es da immer noch eine gleichwertige Alternative.

In der Nacht fährt man mit dem Nachzug, Mittelstrecken mit dem Interregio, das Fahrrad steht im Fahrradabteil, zum Essen geht man ins liebevoll geführte Bordrestaurant, zum Arbeiten im Zug nutzt man störungsarme Abteile mit verlässlichem Internet und Stromanschluss, die Familie genießt phantasievoll gestaltete Familienabteile. So malen wir uns die Zukunftsbahn aus – auf den Seiten 2 und 3 in Panoramabreite. Entscheiden Sie selbst, ob es lohnt, sich für so eine Bahn einzusetzen.

Eine Zukunftsbahn für alle

Was benötigen wir, um eine gute Bahn zu bekommen? Wie können die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen erfüllt und das Klima dabei geschont werden? Das Bündnis Bahn für Alle hat 70 Vorschläge in den Bereichen Politik, DB-Konzern, Infrastruktur und Bahnbetrieb ausgearbeitet. Hier eine Auswahl:

Politik

1. Die Zukunftsbahn und der öffentliche Nahverkehr müssen gesetzlich verankert werden. Dazu sind nötig: Fernverkehrsgesetz, gesetzliche Mobilitätsgarantie nach dem Vorbild der Schweiz, Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur per Gesetz, Gesetze zur Verlagerung der Subventionen weg von Auto, Lkw und Flugzeug hin zur klimaschonenden Bahn.
2. Die Bahn als Teil der Daseinsvorsorge wird auskömmlich und zuverlässig finanziert. Die Trassenpreise werden gesetzlich festgelegt und auf die Höhe der Grenzkosten gesenkt.
3. Die Deutsche Bahn (DB) wird reformiert: Verankerung politischer Ziele über eine gemeinsame Satzung für die ganze Bahn, personelle und finanzielle Stärkung für die neuen Aufgaben, Anreizsetzung für Beschäftigte und Führungskräfte im Sinne einer sozialen und ökologischen Bahn.
4. Der Ausbau des Schienenverkehrs folgt dem Zielfahrplan des Integralen Taktverkehrs. Dazu sind die Instrumente Deutschlandtakt und Infraplan zu konkretisieren, zu beschleunigen und von unnötigen Tunnelbauten und Großprojekten zu befreien. Eine erste Stufe des Integralen Taktverkehrs wird 2035 gestartet.

Konzern

5. Die ganze DB wird gemeinnützig und stellt die Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern auf der Schiene in den Mittelpunkt ihres strategischen Handelns.
6. Die mehr als hundert DB-Tochterfirmen werden zusammengeführt, die DB kehrt zu effizienten und sicheren Abläufen zurück. Das DB-Auslandsgeschäft wird an die jeweiligen Staaten abgegeben.
7. Die Zahl der betrieblichen Führungskräfte wird zugunsten von Fachpersonal im produktiven Bereich halbiert. Bis 2030 werden jährlich 10.000 Stellen zusätzlich neu besetzt. Die Zahl der Auszubildenden und Dual-Studierenden wird verdoppelt, auf rund 12.000 pro Jahr. Die Auswahl der leitenden Manager wird den Beschäftigten übergeben. Die Gehälter von Führungskräften sind grundsätzlich auf das Niveau von Staatsbediensteten zu beschränken.

Infrastruktur

8. Alle Bahnhöfe werden bis 2035 DB-Zukunftsbahnhöfe, und es werden 1.000 Streckenkilometer pro Jahr elektrifiziert.
9. Die Bahn wird für alle vollständig barrierefrei. Zur Barrierefreiheit gehört grundsätzlich Redundanz.
10. Der Bestand wird „unter dem rollenden Rad“ saniert, dabei werden generell Kapazitätsengpässe geschlossen: durch Weichen und Gleise für Überholungen, zweigleisigen Ausbau, neue Industrieleisanschlüsse, moderne Umschlagplätze, Einbau des Europäischen Zugbeeinflussungssystems (ETCS).

Verkehr

11. Die DB setzt wieder eigene Nachtzüge ein. Die Zuggattung IC wird gestärkt, die Zuggattung Interregio wird wieder eingeführt.
12. Die Kund:innen stehen im Mittelpunkt. Die Pünktlichkeit steigt auf 95 Prozent. Das Preissystem wird radikal vereinfacht, die Preise sinken.
13. Zugtoiletten sind immer funktionsfähig und hygienisch, sie werden alle 90 Minuten gereinigt.
14. Gemeinden ab 5.000 Einwohner:innen sollen im Schienenpersonennahverkehr mindestens stündlich, in dicht besiedelten Regionen halbstündlich bedient werden; Mittel- und Oberzentren im Schienenpersonenfernverkehr mindestens stündlich, Großstädte und Städte auf dicht besiedelten Achsen halbstündlich. Wo die Versorgung nicht durch die DB erfolgt, sollten die Länder durch landeseigene, öffentlich-gemeinnützige Bahnen die Versorgung in der benötigten Qualität und Zuverlässigkeit sicherstellen.

Das vollständige Konzept „Eine Zukunftsbahn für alle“ mit 70 Vorschlägen unter:
<https://bahn-fuer-alle.de/zukunftsbahn>



Unbeirrt auf Schienenkurs: 20 Jahre Bahn für Alle

Der Ausstieg aus der Autogesellschaft kann nur gelingen, wenn die Bahn fest auf Schienenkurs ist, als Teil der Daseinsvorsorge und in öffentlicher Hand. Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf den Plan, die Deutsche Bahn AG (DB) zu privatisieren („Börsengang“). Wir klärten über die Risiken des Vorhabens auf und erreichten, dass im September 2007 der SPD-Parteitag eine Bahnprivatisierung ablehnte. Aber der Privatisierungsplan wurde modifiziert und weiter vorangetrieben, auch von der SPD. Durch die Verzögerung lag das Datum des geplanten Börsengangs jedoch nach der Lehman-Pleite und damit in der Zeit der weltweiten Finanzkrise. Am 9. Oktober 2008 musste die Bundesregierung das Vorhaben stoppen. Die Bahn in zweifelhafter Wertpapiere umzuwandeln war angesichts abstürzender Aktienkurse nicht mehr vermittelbar. Was blieb, war die Ausrichtung der DB auf Gewinnmaxi-

mierung und als „Global Player“ sowie Vorgaben der EU zur Privatisierung per Ausschreibung. Nach dem Sieg gegen die große Privatisierung kämpfte Bahn für Alle daher in den folgenden Jahren gegen viele kleine, zugunsten einer besseren Verkehrspolitik. Wenn jetzt von der weiteren Entflechtung von Betrieb und Netz gesprochen wird, ist zu befürchten, dass sie nur die Sollbruchstelle für die Zerschlagung der DB und Privatisierung der Verkehrssparte markiert. Mit Aktionen und Publikationen, Pressearbeit, Fachartikeln und Stellungnahmen machen wir uns für eine kundenfreundliche und klimataugliche Bahn stark. Mitstreiter:innen sind willkommen! Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von 22 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Weiteres unter: <https://bahn-fuer-alle.de>

Aufruf an den Verkehrsminister Patrick Schnieder: Anhörung zu einer großen Bahnreform

Sehr geehrter Herr Minister,

die Entwicklung der Bahn in Deutschland sehen achtzig Prozent der hier lebenden Menschen als negativ oder sehr negativ an. Nur 3,4 Prozent betrachten die Entwicklung positiv. Eine große Reform ist nötig – und die kann nicht allein per Ministererlass erfolgen. Laden Sie die Zivilgesellschaft und die Beschäftigten ein, die Bahnreform mitzugestalten! Als Start schlagen wir eine große Anhörung vor. Wir als Bündnis Bahn für Alle können das Konzept der Zukunftsbahn beisteuern. Wir sind überzeugt, dass viele unserer Vorschläge sich zur Diskussion eignen oder direkt zur Umsetzung, wie etwa unser einfaches Preissystem.

Freundlich grüßen
Bündnis Bahn für Alle und die
Unterzeichnenden dieses Aufrufs

Jetzt online unterschreiben:
<https://bahn-fuer-alle.de/zukunftsbahn/>

100 km Bahnfahren	10 €
Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	0 €
BahnCard 50	150 €
Partner-BahnCard 50	75 €
KlimaTicket pro Monat	50 €
KlimaTicket pro Monat Sozialpreis	25 €
ICE-Fahrten mit dem KlimaTicket	15 €
Reservierung	2,50 €
Familienreservierung	5 €
Aufschlag Interregio und IC	5 % vom Fahrpreis
Aufschlag ICE	10 % vom Fahrpreis
Nachlösen im Zug	5 €

**Bündnis
Bahn für Alle**

Foto: iStock/Michael Burrell

Interview: Wie bezahlen wir die Verkehrswende?

Herr Dr. Sander, von einer echten Mobilitätswende sind wir weit entfernt. Das Schienennetz ist marode. Zugausfälle und Verspätungen sind die Folge. Was würden Sanierung und Ausbau der Bahn kosten?

Einige Studien nennen konkrete Zahlen: Allein die Sanierung des Netzes soll bis zu 92 Milliarden Euro kosten; die vollständige Digitalisierung bis zu 60 Milliarden; Neu- und Ausbau für den Deutschlandtakt 35 bis 45 Milliarden. Dazu kommt die nachholende Elektrifizierung von Strecken – und natürlich fallen die laufenden Betriebskosten an. Aber das sind Schätzungen, wo wir uns genau die Berechnungsgrundlage anschauen müssen.

Mit dem neuen Sondervermögen der Bundesregierung sollen in den nächsten Jahren Milliarden in die

Infrastruktur fließen. Reicht das, um die Verkehrswende voranzubringen?

In ihrem aktuellen Haushaltsentwurf will die Regierung einige Milliarden Euro mehr in den Erhalt der Schiene investieren. Das ist gut. Leider plant sie, an anderer Stelle zu kürzen. Vor allem bringen all die Milliarden wenig, wenn wir nicht grundsätzlich die politische und finanzielle Steuerung der Eisenbahn verändern. Heute werden Erhalt und Ausbau der Schiene durch ein kompliziertes System finanziert, das zu überhöhten Trassenpreisen führt, einen starken Anreiz setzt, Instandhaltungen zu verschleppen, und die Kosten für Bahnreisende und öffentliche Hand in die Höhe treibt. Hintergrund ist das neoliberale Dogma, dass die Infrastrukturtöchter der Bahn sich

selbst finanzieren und eine Rendite erwirtschaften soll.

Wo könnten Veränderungen bei der Bahn ansetzen?

Der Renditezwang für die Schiene müsste dringend gestrichen und die Trassenpreise müssten systematisch gesenkt werden. Aber es geht um mehr: Das Schienennetz ist kein profitables Geschäftsfeld, sondern eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Erstens brauchen wir eine langfristige, verbindliche und für alle Akteure verlässliche Planung des Bahnnetzes, die sich an den Zielen Klimaneutralität und Mobilitätsgarantie orientiert. Und zweitens brauchen wir eine ganz andere Finanzarchitektur, etwa einen Bahninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild, aus dem Betrieb, Instandhaltung, Ersatz und Ausbau des Netzes

bezahlt werden. So ein Fonds würde die Finanzierung aller Maßnahmen über mehrere Jahre hinweg gewährleisten. Dafür bräuchte er gesicherte Einnahmen in Milliardenhöhe.

Wo sollen die Einnahmen für das Schienennetz herkommen?

Eine Vermögensteuer für die Reichen könnte jedes Jahr über 100 Milliarden Euro für öffentliche Infrastrukturen mobilisieren – auch für die Bahn. Wenn wir konsequent die Steuerprivilegien und Subventionen für Autos und Flugzeuge abbauen, hätten wir jährlich rund 30 Milliarden mehr für den öffentlichen Verkehr. Würde der Staat auf die Anschaffung von Kriegsfregatten verzichten, die keinerlei Beitrag zu unserer Verteidigung leisten, würde er 15 Milliarden sparen. Am Ende sind das alles Machtfragen.



Foto: privat

Dr. Hendrik Sander ist Sozialwissenschaftler und forscht zur sozial-ökologischen Transformation. Derzeit arbeitet er an einer Studie zu Kosten und Finanzierung einer gerechten Mobilitätswende für die Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Unterstützen Sie unsere Arbeit 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, um die Zukunftsbahn für alle aufs Gleis zu bringen. 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 (GiB) e. V.

Bankverbindung: GLS Bank
IBAN: DE20 4306 0967 1124 2291 00
BIC: GENODEM1GLS

Kennwort „Bahn für Alle“ nicht vergessen!

■ Oder schicken Sie den nebenstehenden Coupon an:

Bahn für Alle
c/o GiB e. V.
Weidenweg 37
10249 Berlin

- Ich spende
 einmalig vierteljährlich
 halbjährlich jährlich
 15 € 30 € 60 € ____ €
 Ich werde Fördermitglied* mit
 vierteljährlich halbjährlich
 jährlich ____ €

* Mindestbeitrag: 60 € pro Jahr

Konto-Inhaber:in _____

IBAN _____

Datum und Unterschrift _____

E-Mail-Adresse _____

Postanschrift: Vorname Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Unser Trägerverein GiB e. V. ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Spendenquittungen versenden wir am Anfang des Folgejahres – bitte teilen Sie uns dafür Ihre Postadresse mit!

Fördermitglied werden und das Buch „Anschluss verpasst!“ bekommen



Kann man ein Buch über die Bahn mit Goethe beginnen? Man kann, und Johann-Günther König tut es. Auf gut hundert Seiten analysiert der Autor

profund die aktuelle Krise der Bahn in Deutschland, betrachtet sie politisch, strukturell, organisatorisch, betriebswirtschaftlich. Er beschreibt die Lage schonungslos, aber ohne Scham vor dem Mund, sucht nach Verantwortlichen und Auswegen, denn er hält die Eisenbahn für ein unersetzliches Verkehrsmittel. Mehr noch, für König ist sie „schlicht das Beste, was uns für längere Fahrten zur Verfügung steht“. Und er hofft, dass „EU-Kommission und Regierungspolitik alles in ihrer Macht Stehende dafür tun, den Anteil des Bahnverkehrs gegenüber dem schädlichen Auto-, Lastwagen- und Flugverkehr möglichst rasch und erheblich zu steigern“. König ist kein Bahnbasher, sein Buch kann Anstoß für all

jene sein, die bei der Bahn oder in der Verkehrspolitik arbeiten, die auf die Bahn setzen oder einfach gern mit ihr reisen. Das Buch ist mit Zahlen gespickt und wird dennoch nicht zur trockenen Lektüre, weil sein Autor mit Humor, Sprachwitz und dem Blick fürs Detail ans Werk geht. Da König ein Fortbewegungsspezialist ist, unterhält er sein Publikum ganz nebenbei auch mit historischen Fakten zur Entwicklung der Eisenbahn. Hat er doch schon Bücher zur Geschichte des Radfahrens, des Zufußgehens, des Automobils, aber eben auch zur Entwicklung der Eisenbahn verfasst. Auf jeden Fall gilt: Wer das Buch „Anschluss verpasst!“ bei seiner nächsten Bahnreise im Gepäck hat, dem wird nicht langweilig, auch wenn es mit der Bahn länger als geplant dauern sollte.

Wenn Sie noch vor dem 15. November 2025 neues Fördermitglied von Bahn für Alle werden und diesen Coupon einsenden, schenken wir Ihnen ein vom Autor signiertes Exemplar des Buches „Anschluss verpasst! Die Krise der deutschen Bahn“.

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

V. i. S. d. P.: Carl Waßmuth
Texte: Katrin Kusche, Carl Waßmuth
Redaktion: Katrin Kusche | wortformer.de

1. Auflage
Redaktionsschluss: 09.10.2025

Das Erscheinen der vorliegenden Zeitung ist auf Spenden angewiesen. Wir danken allen Spender:innen im Voraus für ihre Unterstützung.

Zeitung bestellen und verbreiten!

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

Immer auf dem Laufenden bleiben!

Hier können Sie sich in den Rundbrief-Verteiler von Bahn für Alle eintragen:

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