

Winfried Wolf

Antwort auf den Angriff des Bundesvorstands von PRO BAHN auf das Bündnis Bahn für Alle (BfA) und auf mich persönlich

(Artikel von Rainer Engel „namens des Bundesvorstands von PRO BAHN“ in Zeitschrift „Der Fahrgast“, 02/2011)

Ohne Zweifel ist der fünfseitige Artikel des langjährigen Chefredakteurs der PRO BAHN Zeitschrift „Der Fahrgast“, Rainer Engel, gegen das Bündnis Bahn für Alle und mich als Person schlecht geschrieben und miserabel recherchiert. Ich empfinde diesen auch als verleumderisch, ja, als ein Machwerk, wie es dem Stil eines stalinistischen Politbüros entspricht. Dennoch könnte er sich als wirkungsvoll, das heißt als destruktiv erweisen für Bahn für Alle, für PRO BAHN selbst und für jedes konstruktive Engagement im Interesse eines überzeugenden Schienenverkehrs und einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik.

Auf alle Fälle ist es erforderlich, dass sich die Beteiligten und Angesprochenen dazu äußern – um den Schaden für die gemeinsame Sache, für das Eintreten für eine Bahn für Alle, zu minimieren.

Der „Fahrgast“ ist kein Massenblatt. Aber er erreicht zunächst vier- oder fünftausend Mitglieder von PRO BAHN. Die Zeitschrift wird an Kiosken – insbesondere in den Bahnhöfen – vertrieben. Und es gibt eine große Zahl von Freixemplaren, mit denen PRO BAHN in die verkehrspolitische Szene hineinwirkt und einige weitere Tausend Multiplikatoren erreicht.

PRO BAHN gilt als wichtiger – ggfs. als wichtigster – Interessenverband der Bahn-Fahrgäste. Und das teilweise, so möchte ich – als MITGLIED bei PRO BAHN – ausdrücklich hinzufügen: Viele Initiativen von PRO BAHN sind sinnvoll und wichtig. PRO BAHN hat viele Mitglieder und Gliederungen und Landesverbände, die eine ausgesprochen sinnvolle Arbeit leisten. Als Leslie Franke und Herdolor Lorenz von „Kern-Film“, Hamburg, den Film „Bahn unterm Hammer“ drehten – ein Film, der in unserer Bahn für Alle-Kampagne gegen die Bahn-Privatisierung eine zentrale Rolle spielte, zu dem ich ein erstes Drehbuch schreiben konnte und der seit der Uraufführung im März 2007 mehr als tausendmal aufgeführt wurde – da konnten wir für diesen Film auch eine größere Zahl von PRO BAHN-Leuten gewinnen, die uns unterstützten und die in diesem Film auch namentlich auftraten. Ich war auch wiederholt Gast und Referent auf Veranstaltungen, die PRO BAHN organisierte oder unterstützte – beispielsweise im Odenwald, in Schleswig oder Berlin. Insbesondere aber mehrmals auf den Horber Schientagen.

Wenn nun der zur Debatte stehende Beitrag als Konkretisierung der Verfasstheit die ergänzenden Zeilen enthält „Dieser Beitrag wurde namens und im Auftrag des PRO BAHN-Bundesvorstandes verfasst“, dann wird nochmals unterstrichen, dass hier nicht der Ex-Chefredakteur der Zeitschrift „Fahrgast“ eine Art Privatfehde führt, sondern dass die Verbandsspitze von PRO BAHN um deren Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann hinter dem Elaborat steht.

Nun hat Herr Naumann in Erwiderung auf eine Protest-Mail von Dr. Tim Engartner, Mitglied bei der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), nochmals verdeutlicht, dass er als Vorsitzender von PRO BAHN diese Art persönlichen Angriff auf mich absegnet hat und weiterhin verteidigt. Karl-Peter Naumann schrieb in seiner Antwort-Mail vom 1. Mai 2011 an Dr. Engartner:

„W. Wolf ist mit Sicherheit eine besonders exponierte Person, die dann auch aus unserer Sicht bewertet werden darf. Was persönliche Vorwürfe angehen, so hat Herr Wolf ja auch ein Büchlein über die 7 Todsünden des Herrn Mehdorn geschrieben. Ich will hier nicht Herrn Mehdorn verteidigen, das liegt mir fern. Aber jemand, der etwas Titel veröffentlicht, darf doch wohl auch in einem Artikel persönlich bewertet werden. Von „Verbalinjurien“ kann in dem Artikel von R. Engel keine Rede sein. Wer sich einseitig –

ideologisch exponiert, wie Herr Wolf, der muss auch gefallen lassen, das dieses so genannt wird.“¹ Nun kennen viele unter denjenigen, die die aktuelle Debatte verfolgen, die zitierte 100-seitige Broschüre und wissen, dass ich mich in dieser primär inhaltlich mit der Bahnpolitik von Hartmut Mehdorn auseinandergesetzt habe.² Ich finde es vor diesem Hintergrund bemerkenswert, wenn Herr Naumann meine inhaltliche und berechnete Auseinandersetzung mit einem Bahnchef, der konsequent auf einen Bahnbörsengang zuarbeitete, der die Bahn auf Verschleiß fahren und unter anderen die Berliner S-Bahn ausbluten ließ, gleichsetzt mit der rein denunziatorischen Polemik im zitierten Artikel im „Fahrgast“. Der Tenor des PRO BAHN-Vorsitzenden Naumann lautet: Wer einem Bahnchef Mehdorn „Sieben Todsünden“ nachsagt, der darf auch rein persönlich und denunziativ angegriffen werden.

Vor diesem Hintergrund gestatte ich mir:

VIER Anmerkungen zu den persönlichen Angriffen und zum STIL und VIER inhaltliche Antworten.

Zum Stil.

Oder: Warum der Beitrag einem stalinistischen Politbüro gut zu Gesichte steht

1. Personalisierung

Pro Bahn hat sich meines Erachtens nie ernsthaft mit Bahn für Alle auseinandergesetzt; jedenfalls nicht im „Fahrgast“. Bei einem ersten Blick scheint jetzt diese Auseinandersetzung stattzufinden; immerhin heißt es einleitend im Artikel im „Fahrgast“: „Zuweilen wird gefordert, dass sich (...) PRO BAHN dem Aktionsbündnis Bahn für Alle anschließen solle“.

Doch das Versprechen im Vorspann, dass es zu dieser Frage nunmehr eine ernsthafte Debatte geben werde, wird in keiner Weise eingehalten. Was es stattdessen gibt, ist die Reduktion von Bahn für Alle auf eine Person – auf Winfried Wolf.

Das ist hanebüchen und natürlich auch ein mieser Trick. Indem man personalisiert und eine Person als eine Art Chefideologen stilisiert, vermeidet man faktisch die inhaltliche Auseinandersetzung. Wobei bereits im Vorspann das, was man der Person zuschreibt, dem Bündnis zugeschrieben wird, indem es dort heißt:

„Doch eine Analyse ergibt: „Bahn für Alle“ argumentiert ideologisch und will eine andere Gesellschaft.“ Man kann sich fragen: Ist es „ideologisch“ und ist es „ideologisch-schlimm“, wenn man eine „andere Gesellschaft“ anstrebt, eine, die nicht derart unterschiedliche, aber in sich „logische“ Katastrophen wie Eschede, Deepwater Horizon und Fukushima produziert? Katastrophen, deren wesentlicher gemeinsamer Nenner die primäre Orientierung an den minimalen Kosten bei Erzielung eines maximalen Profits – und nicht die Orientierung an menschlichen Bedürfnissen und an einem sinnvollem Funktionieren – ist? Doch unabhängig davon geht es bei dem größten Teil der Bahn für Alle-Mitgliedsverbände nicht um Gesellschaftsveränderung, sondern schlicht um das, was der Namen des Bündnisses besagt: um eine Bahn für Alle.

1 Mail Naumann vom 1.5.2011; 20.41 h; hier um reine Tippfehler stillschweigend bereinigt, aber im übrigen ohne Korrektur der falschen Grammatik etc. wiedergegeben.

2 Dafür spricht auch, dass H. Mehdorn in einem an mich gerichteten Brief am 23. November 2004 schrieb: „Sehr geehrter Herr Wolf, seit einiger Zeit verfolge ich Ihre Veröffentlichungen zum Thema Bahnreisen (...) mit großem Interesse. (...) Auch wenn ich zu manchen Themen andere Schlussfolgerungen ziehe als Sie, stimme ich Ihnen in vielen Ihren Aussagen zu (...) Ihre Artikel sind hilfreich, um das Thema 'Bahn' besser zu verstehen. Das wollte ich Ihnen einfach mal sagen. Mit freundlichen Grüßen – Hartmut Mehdorn.“ (Brief im Faksimile abgedruckt in Winfried Wolf, In den letzten Zügen, Hamburg 2006, S. 94.

2. Nicht-Benennen, wer Bahn für Alle ist

Es wird in dem Artikel komplett verschwiegen, WER Bahn für Alle ist. Die Rede ist zwar von einem „Blick in die Struktur der Mitgliedsverbände von Bahn für Alle“ (BfA). Doch man nennt KEINEN EINZIGEN dieser Mitgliedsverbände. Das ist wirklich krass und ganz besonders typisch für die Art, wie stalinistische Denunziation funktionierte. Niemand weiß nichts genaues nicht, aber von oben heißt es: Die sind ganz böse!

Stattdessen heißt es im Fahrgast-Artikel: „Der Schwerpunkt (bei der BfA-Mitgliedschaft; W.W.) liegt im linken politischen Spektrum, zum Teil weit. Bahnorientierte Kreise der Nutzer, der Mitarbeiter und der Zulieferer fehlen weitgehend. Auch das politisch-ökologische Spektrum der Gesellschaft hält Abstand zu Bahn für Alle.“

Man muss hier tatsächlich informieren, dass es bei den 19 Bahn für Alle-Verbänden just Bahn-orientierte Kreise der Nutzer gibt (z. B. mit „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, mit dem Verkehrsclub – VCD – Landesverband Brandenburg oder mit „Bahn von unten“ in der Verkehrsgewerkschaft EVG, ehemals Transnet), dass das „politisch-ökologische Spektrum“ erkennbar vertreten ist (z. B. mit dem BUND, BBU, Robin Wood, Umkehr e.V., Grüne Liga, Naturfreunde, Eurosolar und Attac) und dass bei Bahn für Alle auch „Mitarbeiter und Zulieferer“ eine erhebliche Rolle spielen – zum Beispiel mit dem Betriebsrat der S-Bahn Berlin, mit den Gewerkschaften Verdi und der IG Metall und bei letzterer mit dem Branchenausschuss Bahntechnik in der IG Metall.

Ganz offensichtlich werden alle diese unterstützenden Verbände bewusst deshalb nicht genannt, um die zitierte Unwahrheit, wer da alles nicht mitmache (bzw. wie erschreckend „weit links“ das unterstützende Spektrum angesiedelt sei) formulieren zu können.

3. Sowjetunion, China; Totalitarismus

Der Beitrag unterstellt, ich hätte Sympathien mit „totalitären Staaten“, mit einem „Sozialismus chinesischer oder sowjetischer Prägung“, bzw. es wird unterstellt, Bahn für Alle und ich wollten eine „Staatsbahn“ wie in dieser Art Systemen.

Diese Unterstellung empfinde ich als politisch ehrenrührig. Ich stand nie in der Nähe dieser Art Systeme – im Gegenteil. Seit dem Einmarsch sowjetischer Truppen in Prag im August 1968 über Etappen der polnischen und russische Demokratiebewegung („Komitee zur Verteidigung der Arbeiter – KOR“; Solidarnosc; Lew Kopelew) bis zur Parteinahme für die demokratische und sozialistische Opposition in der DDR (Wolf Biermann, Rudolf Bahro, Roland Jahn) engagierte ich mich – bei aller Ablehnung des dumpfen westdeutschen Antikommunismus – in einer Vielzahl von Beiträgen und auf Hunderten Veranstaltungen 40 Jahre lang für eine demokratische und sozialistische Gesellschaft, die sich in eindeutiger Abgrenzung zu den zitierten Gesellschaftssystemen in der UdSSR, in der VR China oder in der DDR definierte.

Auch habe ich in Büchern immer deutlich gemacht, dass ich die Verkehrspolitik dieser Staaten als wenig überzeugend, als den Westen imitierend und diesem auf dem falschen Weg nachhumpelnd und hinterher rumpelnd sah – siehe meine Bücher „Neues Denken oder Neues Tanken – DDR-Verkehr 2000“ (Köln 1990) und „Berlin – Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848-2015“ (Köln 1994).

4. Pro Bahn gegen Pro Bahn

Der Artikel verschweigt, dass ich seit Frühjahr 2010 Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN bin. Dass ich seither mehrfach für Pro Bahn öffentlich auftrat – u. a. im ARD Fernsehen (rbb) und dass ich dort – im ausdrücklichen Auftrag des PRO BAHN-Landesverbandes als Pressesprecher von PRO BAHN Berlin-Brandenburg argumentierte.

Die durchschnittlichen Leser der Zeitschrift „Fahrgast“ können das nicht wissen. Der Bundesvorstand von PRO BAHN, der den Artikel „in Auftrag“ gab und „namens“ dessen der Artikel „verfasst“ wurde, weiß dies

sehr wohl.

Ich habe in meinen öffentlichen Auftritten für PRO BAHN nie PRO BAHN-Schelte betrieben. Bereits 1987 referierte ich auf Einladung von PRO BAHN, namentlich vertreten durch den PRO BAHN-Bundesvorsitzenden Kurt Bielecki, auf den Horber Schientagen, und stellte dort mein Buch "Eisenbahn und Autowahn" vor. In den Folgejahren und bis zu Kurt Bieleckis Tod, war ich mit diesem zumindest gut bekannt: Wir respektierten und achteten uns, nicht nur, weil Horb meine Geburtsstadt ist. Die enge Zusammenarbeit mit maßgeblichen Vertretern von PRO BAHN setzte sich fort mit Adolf-Heinrich von Arnim, der bis zu seinem Tod im Jahr 2008 Ehrenvorsitzender von PRO BAHN war. Von Arnim schloss sich schließlich der von mir maßgeblich mitbegründeten Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) an und wirkte in diesem Kreis bis zu seinem Tod. Schließlich ist Andreas Kleber als eine für PRO BAHN bestimmende Persönlichkeit, zugleich neben Bielecki Mitbegründer der Horber Schientage, zu nennen. Es dürfte den Herren Naumann und Engel nicht verborgen geblieben sein, dass Andreas Kleber und ich freundschaftlich verbunden sind und dass wir seit Gründung von "Bürgerbahn statt Börsenbahn" im Jahr 2001 eng zusammenarbeiten.

Ich kann mich auch nicht erinnern, dass es zwischen mir und der gegenwärtigen PRO BAHN-Spitze einen Disput gegeben hätte, der die Attacke von Herrn Engel im neuen "Fahrgast" erklären könnte. Noch im Juli 2010 trat ich zusammen mit Karl-Peter Naumann und einem Transnet-Funktionär in einem Rundfunk-Streitgespräch auf, in dem ich bewusst unsere Meinungsverschiedenheiten unangesprochen ließ. Vor drei Jahren stellte ich auf den „Horber Schientagen“ mein Buch „Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns“ vor. Und es waren vor allem führende pro Bahn-Leute, die die Veranstaltung organisatorisch und inhaltlich bestimmten und mit denen ich in Horb debattierte – solidarisch und freundschaftlich.

Vor diesem Hintergrund erfüllt meines Erachtens ein derartig konstruierter und über weite Strecken mit Unwahrheiten operierender Artikel gegen ein PRO BAHN-Mitglied den „Tatbestand“ der „Verbands-Schädigung“. PRO BAHN kennt in der Bundessatzung diese für ein Engagement für die Schiene kontraproduktive Verhaltensweise.

Zu den INHALTEN

ODER: Warum sich vieles wie Rio Reiser „ALLES LÜGE“ liest

A – Staatsbahn

Im Artikel findet sich rund ein Dutzend mal die Aussage:

„Die Thesen Wolfs lassen sich in einem Satz zusammenfassen: 'Staatsbahn ist gut – Privatbahn ist schlecht'.“
Wobei diese „zentrale These“ im Beitrag in gleicher Form Bahn für Alle zugesprochen wird.

Das ist schlicht Unfug. M. E. schreibe ich zumindest seit eineinhalb Jahrzehnten nie positiv besetzt von einer „Staatsbahn“. Und Bahn für Alle tut dies auch nicht.

Vielmehr haben wir uns bereits bei der Gründung 2005/2006 darauf geeinigt, dass wir eine „Bahn in öffentlichem Eigentum“ fordern – und dass wir uns dabei eine Vielfalt von öffentlichen Eigentumsformen, vor allem auch dezentrale, vorstellen können. Weswegen wir vielfach die Usedomer Bäderbahn und den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) als Vorbilder bezeichneten – und nicht zuletzt die Schweiz, wo es sich eben bei den SBB um – PLURAL (!) – Schweizerische Bundesbahnen handelt – mit dem Vorherrschen eines kantonalen Eigentum – handelt.

Mehr noch: In dem programmatischen Text „20-Punkte-Papier“ von Bahn für Alle vom März 2008 haben wir uns explizit von einem „Zurück zur Staatsbahn“ abgegrenzt. Es handelt sich um einen Text, den ausweislich der Wiedergabe auf unserer Website Winfried Wolf verfasst hat, der aber im gesamten Bündnis

abgestimmt und als Grundlage unserer Position verabschiedet worden ist. Dort wird wie folgt argumentiert:

„Es geht bei der Verwirklichung einer „Bahn der Zukunft“ nicht um ein „Zurück zur alten Staats- und Behördenbahn“. Zielsetzung muss eine integrierte Bahn als öffentliches Unternehmen sein, das den Vorgaben für eine nachhaltige Energie- und Verkehrspolitik verpflichtet ist, in deren Entscheidungsgremien Fahrgastverbände und Gewerkschaften einen wichtigen Einfluss ausüben und das dem Prinzip folgt „so zentral wie nötig, so dezentral und bürgernah wie möglich“. Schließlich muss ein Unternehmen Bahn der Zukunft angeführt werden von Leuten, die Kompetenz und Sachverstand beim Eisenbahnbetrieb mit Überzeugung und Leidenschaft bei der Umsetzung einer Politik der Verkehrswende verbinden.

Zwar ist die Kritik an der 'alten Behördenbahn' vielfach unzutreffend. Richtig ist jedoch, dass das öffentliche Eigentum als solches keine Gewähr für eine fahrgastfreundliche und das Klima und die Umwelt schonende Bahnpolitik bietet. Resultierend aus den bisherigen Erfahrungen mit Staatsbahnen und aus dem erfolgreichen schweizerischen Modell einer relativ dezentralisierten Bahn ergeben sich die folgenden Anforderungen: Geprüft werden muss die Unternehmensform der Bahn. Eine Aktiengesellschaft erwies sich dann als problematisch, wenn es darum ging, politische Vorgaben für eine nachhaltige Verkehrspolitik umzusetzen. Geprüft werden sollte die Überführung der Bahn in eine Unternehmensstruktur, die eine deutlich direktere Einflussnahme der Politik bei den Zielsetzungen Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit gestattet. In jedem Fall muss die Unternehmenspolitik der Bahn auf konkrete Vorgaben hinsichtlich Nachhaltigkeit, Fahrgastfreundlichkeit und Förderung einer demokratischen Unternehmenskultur verpflichtet werden. Es muss klare Zielsetzungen zur kontinuierlichen Steigerung der Verkehrsanteile der Schiene in allen Bereichen geben. Solche Vorgaben können mittels einer entsprechend verbindlich ausgestalteten Satzung des Bahnunternehmens erfolgen.

Geprüft werden muss bei dem öffentlichen Eigentum an der Bahn, inwieweit eine Kombination von Bundes-, Länder- und gegebenenfalls kommunalem Eigentum (eine Kombination von Bundesbahnen, Länderbahnen und Kreisbahnen) realisierbar ist. Eine solche weitreichende und abgestufte Dezentralisierung ist dann im Sinne von Bürgernähe angebracht, wenn begleitend elementare Bestandteile für den bundesweiten, teilweise auch europaweiten Schienenverkehrs verankert wurden: U. a. hinsichtlich der Existenz eines abgestimmten, bundes- und teilweise europaweiten Fahrplans, hinsichtlich fester Vorgaben für die Tarife und die Standards für Sicherheit und Service. Der Erfolg der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beruht zu einem guten Teil darauf, dass die schweizerischen „Privatbahnen“ (die sich im Eigentum der Kantone befinden), im gesamten Bahnsystem des Landes eine zentrale Rolle spielen. Auch in Deutschland gibt es Erfolgsgeschichten von regionalen Bahngesellschaften in öffentlichem Eigentum oder – als Töchter der DB AG – in indirektem öffentlichem Eigentum (Usedomer Bäderbahn, SüdOstBayernBahn, Karlsruher Verkehrs-Betriebe).“

ENDE des Zitats aus dem 20-Punkte-Papier von BfA.

B – Billiger öffentlicher Verkehr / keine Anrechnung der „externen Kosten“

Im Artikel wird mir bzw. Bahn für Alle zugeschrieben, wir wollten „billigen öffentlichen Verkehr“. Gleichzeitig würden wir die „externen Kosten“ des Straßenverkehrs nicht erkennen.

Die Forderung nach einem „billigen Verkehr“ dürfte sich nirgendwo in dieser schlichten Form finden. Ich war auch bisher in der öffentlichen Debatte über einen Nulltarif im ÖPNV ausgesprochen zurückhaltend – es handelt sich um eine sinnvolle soziale Forderung, die aber unter den bestehenden Verhältnissen möglicherweise ökologisch problematisch ist.³ Hier gibt es im debattierten Artikel von Herrn Engel übrigens die einzige Stelle, wo sich ein Zitat von mir findet – sogar ein ausführliches (allerdings ohne die Quelle zu nennen⁴). Aber auch dort – beim Zitierten – ist als Beleg dafür, dass ich Billigheimer-ÖPNV propagieren würde, nur zu lesen:

³ In der jüngeren Veröffentlichung „TÜ.Bus umsonst – das Grundrecht auf Mobilität in Zeiten von Krise und Klimawandel“, herausgegeben von der Gruppe ZAK in Tübingen, gibt es eine überzeugende Darstellung dieser Forderung. Ich setzte mich damit u. a. auf einer Attac-Veranstaltung in Mainz am 13. April 2011 auseinander.

⁴ Ich wäre dem Artikel-Verfasser dankbar, wenn er diese Quelle nachreichte. Dann ließe sich prüfen, was im „Umfeld“ des Zitats noch zu lesen ist.

„Angesichts einer vom Auto dominierten Gesellschaft heißt dies auch, dass Verkehrsmittel in öffentlichem Eigentum eine preislich erschwingliche Alternative darstellen müssen.“

Von „billig“ ist da keine Rede. Und gegen „preislich erschwingliche Alternative“ können eigentlich die Herren Engel & Naumann kaum etwas haben.

Die Behauptung, Bahn für Alle oder ich würden das Thema „externe Kosten“ nicht sehen, ist grotesk. Ich erinnere an die Szene in dem bereits angeführten Film „Bahn unter Hammer“, in der Jürgen Mumme, der Vertreter von Robin Wood, zugleich für Bahn für Alle sprechend, mitten im tosenden Hamburger Autoverkehr über die externen Kosten des Pkw-Verkehr redet.

Im übrigen dürfte ich mit zu den ersten gehören, die in Deutschland das Thema externe Kosten des Verkehrs überhaupt aufgegriffen haben. In der allerersten Ausgabe meines Buchs „Eisenbahn und Autowahn“, das 1986 erschien, gibt es ein 70-seitiges Kapitel mit der Überschrift „Die Marktordnung begünstigt den Straßenverkehr“ (S. 231-303). Dort geht es um die unterschiedlichen Aspekte der „verkehrten Verkehrsmarktordnung“; ich schreibe dort u. a. von „nicht quantifizierbaren Kosten der Verkehrsträger im Vergleich“. Damals gab es m. W. den Begriff „externe Kosten“ noch gar nicht. Der „Spiegel“ widmete dem Buch damals drei Seiten und überschrieb den Beitrag mit „Der Autoverkehr – ein Subventionsbetrieb. Spiegel-Redakteur Wolfgang Kaden über Winfried Wolfs Buch 'Eisenbahn und Autowahn'“ (Spiegel 28/1987). In der Hamburger Redaktion war also aufgefallen, dass man meine Analyse genau so auf den Punkt bringen müsse – das Auto ist ein „Subventionsbetrieb“ (und nicht die Bahn). Deutlicher geht es kaum.

Nochmals: Das erschien vor 25 Jahren, als es noch kaum Umweltverbände und keine entwickelte Debatte zu diesem Thema gab. Seitdem findet sich in *allen* meinen Arbeiten diese Argumentation – ausführlich zuletzt in „Verkehr. Umwelt. Klima. Die Globalisierung des Tempowahns“ (Wien 2007 und 2009). Hier trägt das Kapitel die Überschrift „Externe Kosten des Autoverkehrs. Oder: Das vergessene Zehntel-BIP“ (Seiten 330-357). Und nochmals: Dieses Buch stellte ich jüngst auf den Horber Schientagen vor – auf Einladung von PRO BAHN, mit deutlichem Akzent auf den externen Kosten der Autogesellschaft.

Ist meine rund 25-jährige Befassung mit dem Thema für die Herren Engel und Naumann wirklich neu? Nein! Gerade auch PRO BAHN hat das mitgekomen. Schließlich rezensierte der Fahrgastverband PRO BAHN 1987 mein hier angeführtes Buch mit den Sätzen: „Eisenbahn und Autowahn – hinter diesem beinahe reißerisch anmutenden Titel verbirgt sich ein Werk, das bei wissenschaftlicher Exaktheit in gut lesbarer Form Geschichte, Bilanz und Perspektiven von Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße behandelt.“ Ausdrücklich beschreibt PRO BAHN dort das, was ich nach dem aktuellen „Fahrgast“-Artikel angeblich nicht schreiben würde. O-Ton PRO BAHN: „Großes Interesse beanspruchen dürfen die vom Verfasser durchgeführten Vergleiche der verschiedenen Verkehrsmittel unter mehreren Gesichtspunkten, wie: versteckte Verzerrung der Marktordnung, Wegekostendeckungsgrad, Sozialverträglichkeit, Umweltbelastung.“ Damals war der PRO BAHN-Rezensent so gnädig, meine politischen Auffassungen säuberlich vom wissenschaftlichen Inhalt trennen. Dort heißt es: „Dabei wird auch derjenige, der hier und dort nicht der Meinung des Verfassers ist, dieses Buch mit Gewinn lesen; und selbst derjenige, der weltanschaulich auf einer anderen Basis steht als der Verfasser, der sich in seinem Vortrag ausdrücklich Sozialist nannte, kann sich der Wirkung dieses Werkes nicht entziehen.“⁵

Gut, man soll viel beschäftigte Bundesvorstands-Leute bei PRO BAHN vielleicht nicht damit überfordern, dass sie ihre Schriften von gestern kennen. Oder dass sie zwischen all den Terminen mit Grube, Homburg & friends heute auch noch umfangreichere wissenschaftliche Arbeiten von mir zur Kenntnis nehmen.

Doch auch in meinem von Engel explizit zitierten – und im Faksimile im Artikel abgebildeten – 2006er Büchlein „In den letzten Zügen“ gibt es ein Kapitel, in dem ich die Bahn kritisiere wegen „Schnäppchenjagd statt Kundenbindung“ und deutlich mache, dass nicht Lidl-Aldi-Billig-Tickets gut seien für eine Bahn für Alle, sondern Mobilitätskarten wie die BahnCard50 – die allerdings deutlich preiswerter angeboten werden müsse.

Peinlich ist in diesem Zusammenhang, dass ausgerechnet die PRO BAHN-Spitze um Karl-Peter Naumann und Rainer Engel damals – Ende 2002 – direkt und im Rahmen der „Allianz für die Schiene“ dem neuen

5 PRO BAHN-Zeitung Nr. 25 / Winter 1987/88, Seite 16.

Mehdorn'schen Bahnpreissystem PEP zustimmten und explizit Ja sagten zur Aufgabe der BahnCard50! Der „Tatort“-Regisseur Klaus Gietinger, Mitglied bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), verweist darauf in einer Protestmail als Antwort auf die jüngsten PRO BAHN-Angriffe und schreibt: „Übrigens kann ich mich noch genau an die Horber Schienentage erinnern, auf denen Engel die Vernichtung der BahnCard50 forderte ... und ich ihm dort nicht als einziger widersprach.“⁶

C – Bahn für Alle „gegen Subventionen des Schienen-Regional- und Nahverkehrs“?

Im Beitrag wird behauptet, es gebe „ein ausdrückliches Plädoyer von Bahn für Alle gegen Subventionen des Schienen-Regional- und Nahverkehrs, wie es derzeit Praxis in Deutschland ist.“

Das ist kompletter Unsinn. Es ist natürlich frech, dies schlicht zu behaupten, ohne irgendeine Art Beleg – womit man wenigstens prüfen könnte, ob es irgendwo auf den mehr als tausend Seiten, die wir als BfA veröffentlicht haben dürften, eine in diesem Sinne missverständliche Formulierung zu finden sein könnte.

Ich persönlich habe Dutzende Artikel geschrieben (und auch Anträge in den Bundestag mit eingebracht!), in denen ich die Regionalisierungsmittel für den SPNV (was ja die „Subventionen“ im Regional- und Nahverkehr sind!) positiv wertete, ihre Dynamisierung und Anhebung forderte.

Im übrigen kann man nicht gegen "Subventionen" sein, wenn man die bestehende Marktordnung so sieht, wie ich sie sehe, wie sie Bahn für Alle sieht – und wie PRO BAHN sie erfreulicherweise auch sieht: als eine verkehrte Verkehrsmarktordnung (siehe unten Punkt D). Hier würde ich auch einen Schritt weiter gehen bzw. den Herren Engel und Naumann vorschlagen, diesen Schritt mit mir zu gehen. Der Begriff "Subvention" ist in diesem Zusammenhang schlicht fehl am Platz. Wenn die Marktordnung grundsätzlich falsch ist, wenn dort Strasse und Luftverkehr gefördert werden, dann sind staatliche Zahlungen an die Schiene nur ein AUSGLEICH für diese eklatanten Marktverzerrungen. Meinetwegen kann man von „staatlichen Unterstützungszahlungen“ sprechen; wirklich zutreffend wäre jedoch ein Begriff wie "Ausgleichsgelder" oder "kompensatorische Zahlungen". Wirklich "subventioniert" werden in Wirklichkeit der Autoverkehr und der Flugverkehr (Stichwort: externe Kosten).

Kritisch sehe ich in den aktuellen Debatten pauschale Forderungen nach mehr staatliche Unterstützungsleistungen für die Schiene. Dies aus drei Gründen: Erstens sind die bisherigen staatlichen Zahlungen an die Schiene im EU-weiten Vergleich bereits sehr hoch (Regionalisierungsgelder plus Infrastrukturinvestitionen plus Gelder für das Bundeseisenbahn-Vermögen). Zweitens werden diese Gelder in erheblichem Maß zweckentfremdet eingesetzt (die Regionalisierungsmittel fließen nur zu ca. 65-75 Prozent in den Schienenpersonennahverkehr; während die Infrastruktur der Bahn einen Investitionsnachholbedarf kennt, weist DB Netze Gewinne aus, die an die DB AG-Holding abgeführt werden). Drittens konzentriert die DB AG staatliche Gelder oft auf Projekte, die verkehrspolitisch kontraproduktiv sind (siehe Stuttgart 21, siehe Wendlingen-Ulm; siehe Nürnberg - Erfurt).

Nochmals: Bahn für Alle und ich verteidigen alle bisherigen staatlichen Gelder, die in die Schiene fließen. Bahn für Alle und ich fordern auch deren Dynamisierung (die Anpassung an die Entwertung durch die Inflation). Wir sind allerdings vorsichtig bei Forderungen nach deutlichen Erhöhungen dieser staatlichen Unterstützungszahlungen, weil es zunächst darum gehen muss, die bereits fließenden Mittel wirksam für die Schiene einzusetzen und damit die kontinuierliche Praxis der Zweckentfremdung und der Investitionen in verkehrspolitische kontraproduktive Projekte zu beenden.

D – Keine Forderung nach „gerechten Wettbewerbsbedingungen“?

Der PRO BAHN-Beitrag konstruiert einen Widerspruch zwischen einem Eintreten für eine Bahn in öffentlichem Eigentum (was dann wieder „Staatsbahn“ – oder noch krasser: „Staatswirtschaft“ – heißt) und

6 Korrekterweise sei hinzugefügt, dass einzelne PRO BAHN-Landesverbände das anders sahen. Unter anderem veröffentlichte PRO Bahn NRW bereits im Oktober 2001 ein Papier mit dem Titel „Ein neues DB-Preissystem, nur mit BahnCard 50“; es folgte im Januar 2002 ein Papier des selben PRO BAHN-Landesverbands mit dem Titel „Mehr PEP mit MobilCard“.

der Kritik an den ungerechten Wettbewerbsbedingungen“. So wenn es dort heißt:

„Die Forderung nach einer Staatsbahn kuriert mithin an den Symptomen (...) Richtig wäre die Forderung nach gerechten Wettbewerbsbedingungen am Verkehrsmarkt. Doch diese Antwort wird von Bahn für Alle nicht erhoben, weil von vornherein Staatswirtschaft für besser gehalten wird als Privatwirtschaft.“

Das ist komplett aus der Luft gegriffen und nachweislich UNWAHR.

Bahn für Alle hat dutzendfach argumentiert, dass es einen „verkehrten Verkehrsmarkt“ gibt. In einer Sonderzeitung des Bündnisses Bahn für Alle, die u. a. der „taz“ beilag, schrieb Tim Engartner Ende 2008: „Noch immer spottet die Steuerarchitektur im Verkehrssektor jeder Vernunft: So zahlt die Bahn als umweltverträglichstes Verkehrsmittel Mehrwert-, Mineralöl- und Ökosteuer, während der grenzüberschreitende Flugverkehr von diesen Steuern vollkommen ausgenommen ist und bei Inlandsflügen lediglich die Umsatzsteuer anfällt.“⁷ In der Schrift, die Herr Naumann offensichtlich in seinem Bücherregal bereit hält, erkläre ich die „verkehrte Verkehrsmarktordnung“ sogar explizit als allererste von sieben Todsünden. Das entsprechende Kapitel trägt die Überschrift: „Du sollst den Markt nicht ordnen nach dem Ebenbild Deiner Feinde – Todsünde 1: Wir leben in der Bundesrepublik Deutschland in einer Verkehrsplanwirtschaft und in einem Verkehrsmarkt, in denen das Flugzeug, der Pkw und der Lkw gezielte Förderung erfahren und die Schiene benachteiligt wird.“⁸

Und in dem bereits erwähnten „20-Punkte-Papier“ von Bahn für Alle vom 28. März 2008 (u. a. auf der BfA-Website) handelt Punkt 14 ausschließlich von diesen ungerechneten Wettbewerbsverhältnissen. Dort heißt es wie folgt:

„Gegenwärtig begünstigt die Verkehrspolitik einseitig die Straße und den Luftverkehr. Der Bund und die Länder müssen veränderte Rahmenbedingungen schaffen, die die strukturelle Benachteiligung der nachhaltigen Verkehrsarten (nicht motorisierte Verkehre, öffentlicher Verkehr, Schienenverkehr) aufhebt und diesen Verkehrsarten die ihnen gebührende Priorität verleiht. Jährlich wird die Infrastruktur im Straßenverkehr und im Luftverkehr ausgebaut, im Schienenverkehr wird sie jedoch abgebaut. Eine umgekehrte Entwicklung ist erforderlich. Die externen Kosten im Verkehr konzentrieren sich vor allem auf den Straßen- und den Luftverkehr. Dennoch verbilligten sich in den letzten 15 Jahren der Straßenverkehr (insbesondere bei den Lkw-Transporten) und der Luftverkehr drastisch. Eine schrittweise Integration der externen Kosten bei diesen Verkehrsarten – mit einer kontinuierlichen Verteuerung der Kosten in diesen Bereichen – ist Grundvoraussetzung für die erforderliche Verkehrswende. Die Kommunen und Städte subventionieren in hohem Umfang den Straßenverkehr und die Luftfahrt. Auch diese Ausgaben müssen diesen Verkehrsarten angerechnet werden. Viele Einzelmaßnahmen, die die Straße und den Luftverkehr fördern, müssen abgeschafft werden (Steuerfreiheit für Kerosin und Flugbenzin, die Kilometerpauschale als Teil der Entfernungspauschale; die Förderung von Airports, u. a. durch die EU mit dem Argument der Förderung strukturschwacher Regionen). Die Existenz von Tempofreiheit auf großen Teilen des deutschen Autobahnnetzes ist ein Anachronismus und ein Überbleibsel der allgemeinen Förderungsmaßnahmen für den Autoverkehr, die das NS-Regime 1933/34 beschlossen hatte. Ein allgemeines Tempolimit von maximal 120 km/h auf Autobahnen, die Reduktion bestehender allgemeiner Geschwindigkeitsbeschränkungen, deutlich niedrigere Tempolimits bei Lkw (und Transportern), eine allgemeine Lkw-Mautpflicht auf allen Straßen und eine Erhöhung der Lkw-Maut zumindest auf das Niveau der schweizerischen Bemaßung sind Maßnahmen, die Jahr für Jahr das Leben von Hunderten Menschen retten, die Zahl der Schwerverletzten jährlich um Zehntausende reduzieren, den Konkurrenzvorteil der Straße schmälern und die Schiene und die Binnenschifffahrt stärken und insgesamt einen deutlichen Beitrag zur Klimaentlastung und zur Entschleunigung leisten.“

Texte als Grundlage: INFRAS-IWW-Studie zu den externen Kosten des Verkehrs, a. a. O., zur kommunalen Subventionierung des Autoverkehrs: The International Council for Local Environmental Initiatives – ICLEI-

7 Tim Engartner, „Abkehr von der Bürgerbahn“, in: Bündnis Bahn für Alle, Sonderzeitung „Schöne Bahn-Bescherung“, Winter 2008/2009.

8 Winfried Wolf, Die 7 Todsünden des Herrn M. – Eine Bilanz der Verkehrs- und Bahnpolitik und 7 Hinweise darauf, weshalb diese in einer verkehrspolitischen Sackgasse mündet, Berlin, Mai 2002, 2. Auflage, S.20.

Studie, veröffentlicht vom Umweltbundesamt und dem ICLEI-Europasekretariat, Freiburg/Brsg. 2001, Winfried Wolf, *Die sieben Tugenden einer alternativen Verkehrsorganisation*, in: W. Wolf, *Verkehr. Umwelt. Klima – die Globalisierung des Tempowahns*, Wien 2007, S. 372-390.“

ENDE des Zitats aus dem 20-Punkte-Papier von BfA .

Meinetwegen hatte der „Fahrgast“-Autor „nur“ das Büchlein „In den letzten Zügen“ zur Verfügung und auswerten können. Dann möge er dort Seite 84 aufschlagen und sich die folgenden Zeilen zu Gemüte führen:

„Vor allem müssen die Rahmenbedingungen für eine Politik der Verkehrswende und der Vorfahrt für die Schiene vorhanden sein. Diese Rahmenbedingungen gibt es nirgendwo in Europa (...) Damit hängt die Notwendigkeit zusammen, die externen Kosten des Verkehrs offen zu bilanzieren und daraus die Schlussfolgerungen zu ziehen. Tatsache ist, dass alle Verkehrsträger ihre Kosten nicht decken und dass gerade der Straßenverkehr und die Luftfahrt massiv subventioniert werden bzw. die aus diesen Verkehren resultierenden Belastungen für die Umwelt auf spätere Generationen abgewälzt werden ...“

Bilanz

Rainer Engel kritisiert wie folgt: „Wolf beschreibt die gegenwärtigen Probleme der Eisenbahn analytisch zutreffend, allerdings mit zielgerichteter Einseitigkeit. Seine Lösungsansätze folgen nicht aus der Analyse, sondern sie folgen aus seiner ideologischen Einstellung.“ Dem setzt Herr Engel eine „pragmatische Politik des Machbaren“ entgegen, „für die Mehrheiten erreichbar sind, ohne gleich einen anderen Staat zu wünschen.“⁹

Nun bekenne ich mich durchaus dazu, demokratischer Sozialist zu sein und die Beschreibung bei Rainer Engel, wonach ich ein „ideales sozialistisches System“ und „einen gerechten Staat mit gerechter Teilhabe“ anstrebe, ist durchaus zutreffend und dann nicht ehrenrührig, wenn dies nicht gleichgesetzt wird mit Systemen, die den Begriff Sozialismus usurpierten, jedoch die zitierten Zielsetzungen systematisch verletzen. Wenn es schon um *diese* allgemein-politische (nicht „ideologische“!) Ebene geht, dann stelle ich die Gegenfrage: Wer kann denn ernsthaft behaupten, dass ein kapitalistisches System, das allein in den letzten vier Jahren einen weltweiten Finanzcrash produzierte (2008), fortgesetzt die Klimakatastrophe ignoriert (Dezember 2009 Klimakonferenz in Kopenhagen), auf „peak oil“ damit reagiert, dass man immer riskantere Ölförderungsprojekte betreibt, auf Agrokraftstoffe setzt und damit den Welthunger multipliziert und immer größere Umweltkatastrophen produziert (Deepwater Horizon 2010) und die Laufzeit von Atommeilern verlängert bzw. atomare Katastrophen in Kauf nimmt (Beschluss der Bundesregierung im Herbst 2010 bzw. Fukushima-Katastrophe im März 2011) – dass ein solches System zukunftsfähig sei, also unseren Kindern und Kindeskindern ein menschenwürdiges Leben bieten könnte?

Doch für eine gerechte Gesellschaft engagiert man sich nicht mit Propaganda-Sprechblasen. Das wäre dann tatsächlich Ideologie. Es ist vor allem praktische Politik, mit der man überzeugt und Mehrheiten gewinnt.

Genau dies tat Bahn für Alle seit Gründung des Bündnisses 2005/2006. Während die Spitze von PRO BAHN sich früh – und wie bereits 2002 bei der Debatte um das Bahnpreissystem PEP – auf die Seite der vermeintlichen Sieger, vor allem auf die Seite der Macht, schlug, und – oft in Gegensatz zu einem großen Teil der Mitglieder von PRO BAHN und von einzelnen PRO BAHN-Landesverbänden stehend – der Bahnprivatisierung zustimmte, engagierten wir uns konsequent gegen *alle* Formen der Zerschlagung der Bahn und ihrer Teil- oder Gesamt-Privatisierung. Wir gewannen Jahr für Jahr neue Verbände für das Bündnis hinzu. Wir unterstützten massiv den zitierten Film „Bahn unterm Hammer“. Wir organisierten bundesweite Aktivitäten gegen die Bahnprivatisierung und veröffentlichten zwei Sonderzeitungen gegen dieses Vorhaben, die beide der „Tageszeitung/taz“ beilagen. Wir bzw. einzelne Aktive unter uns wie Peter Conradi waren maßgeblich daran beteiligt, dass im Oktober 2007 der SPD-Parteitag bei der Frage der Bahnprivatisierung kippte und die SPD faktisch die Unterstützung des Tiefensee-Gesetzesantrags aufgeben musste.

Wir trugen in erster Linie dazu bei, dass im Sommer 2008 publik wurde, welche Risiken die DB AG mit ihrem Börsenkurs in Sachen ICE-Radachsen zu tragen bereit ist. Die gesamte – zu diesem Zeitpunkt dreijährige - Kampagne von Bahn für Alle trug erheblich dazu bei, dass der Bahnbörsengang mehrmals

9 Im zitierten „Fahrgast“-Artikel auf Seite 24.

verschoben werden musste bzw. verzögert wurde. So lancierte Bahn für Alle im September 2008 einen "Appell" mit dem Titel "Den Bahnbörsengang aussetzen". Dieser Aufruf wurde von den Grünen in NRW und vom Landesverband von PRO BAHN Nordrhein-Westfalen unterstützt. In einem (öffentlichen) Bahn-für-Alle-Rundschreiben vom September 2008 heißt es ausdrücklich, dass mit der Unterstützung für diesen Appell durch den PRO BAHN-Landesverband im wichtigsten Bundesland NRW, ein wichtiger Fortschritt erzielt worden sei und dass sich Bahn für Alle wünscht, dass PRO BAHN als Bundesverband die Minimalforderung nach Aussetzung des Bahnbörsengangs unterstützen möge. Und wir hatten Anteil daran, dass im September 2008 der Bahnbörsengang abgesagt werden musste, zweifellos begünstigt durch die Finanzmarktkrise.

In den letzten zwei Jahren war Bahn für Alle engagiert bei der Kampagne gegen das Projekt Stuttgart 21¹⁰ und gegen die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, wozu wir das Plagiat auf den ICE-Reisebegleiter in zwei weiteren Massenaufgaben herausbrachten.¹¹

Der Verbandsspitze von PRO BAHN waren diese Engagements nicht „pragmatisch“ genug, wobei, es sei nochmals erwähnt, viele PRO BAHN-Mitglieder und seit zwei Jahren auch der PRO-BAHN-Landesverband Berlin/Brandenburg das Bündnis Bahn für Alle tatkräftig unterstützten und weiterhin unterstützen. Tatsächlich erschienen diese Positionen auch lange Zeit nicht mehrheitsfähig zu sein. Doch es gelang durch diese intensive, langjährige und kleinteilige Arbeit dafür deutliche Mehrheiten zu gewinnen – mehr als 70 Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung treten inzwischen gegen jede Art Bahnprivatisierung, auch gegen die von Naumann und Engel geforderte Trennung von Fahrweg und Betrieb ein. Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung von Stuttgart sprechen sich gegen Stuttgart 21 aus. Und die verkehrspolitisch kontraproduktive Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, die im neuen Heft der Zeitschrift „Fahrgast“ erneut verteidigt wird, wird ebenfalls von einer Mehrheit der Bevölkerung abgelehnt und am Ende – hoffentlich mit der Unterstützung vieler PRO BAHN-Freundinnen und Freunde vor Ort – nicht gebaut und stattdessen die Optimierung der bestehenden Strecke über Geislingen realisiert werden.

10 Siehe die beiden maßgeblich von mir mitbestimmten Publikationen „Stuttgart 21 – Oder: Wem gehört die Stadt“ und „Stuttgart 21: Oben bleiben – Die Antwort an Heiner Geißler“, jeweils herausgegeben von Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig und Winfried Wolf und beide erscheinen bei PapyRossa, Köln November 2010 und Köln März 2011.

11 Wir haben als Bündnis Bahn für Alle diesen Reisebegleiter im Zeitraum 2006 bis 2001 in rund zehn unterschiedlichen, fortgesetzt aktualisierten Auflagen und mit einer Gesamtauflage von mehr als 300.000 Exemplaren gedruckt, finanziert und vertrieben.