



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

(vormals Bürgerbahn statt Börsenbahn)

29.11.2022

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Betrifft:

**Trennung bei „Bahn für Alle“
Offener Brief an Initiativen und Gruppen in den Bereichen Verkehr+Bahn**

Liebe Aktive im Bereich Verkehr allgemein und Bahn insbesondere,

wir waren Gründer, Mitglieder und Sympathisanten von Bahn für Alle. Im Frühjahr 2022 kam es bei diesem Bündnis zu einer Trennung. Wie bei jeder Trennung dieser Art gibt es bei den beiden Seiten einen unterschiedlichen Blick auf die Trennung. Wir von Bürgerbahn statt Börsenbahn – BsB (seit Anfang Oktober 2022 umbenannt in Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene) sehen es nüchtern und zurückhaltend formuliert wie folgt: Es gab einen heftigen Konflikt, bei dem persönliche und sachliche Aspekte eine Rolle spielten. Im Ergebnis kam es zu einer Spaltung zwischen einem inneren Kern von Bahn für Alle (bestehend vor allem aus B. Knierim und C. Waßmuth) und einer zumindest nicht kleineren Gruppe von bahnpolitisch Aktiven.

Wir haben uns dazu in den vergangenen neun Monaten bewusst nicht öffentlich zu Wort gemeldet; eine Spaltung dieser Art ist schließlich auch eine Schwächung der immer noch gemeinsamen Sache. Nun hat sich Bernhard Knierim am 18.11.2022 in einem Brief an Attac gewandt und Gründe genannt, die aus seiner Sicht und aus Sicht von Carl Waßmuth, von BfA, und von Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB), zur Trennung geführt haben. Das veranlasst uns, diese Zurückhaltung aufzugeben. An Attac antworteten wir mehr im Detail.

Im Folgenden wollen wir Euch vor allem informieren

- über die erheblichen Veränderungen der bahnpolitischen Szene im ablaufenden Jahr 2022
- über die Neuaufstellung von Bürgerbahn und über unsere Praxis 2022
- über die Debatte in Sachen Struktur des Konzerns Deutsche Bahn und dabei die Infrastrukturfrage

Breit und neu aufgestellte bahnpolitische Arbeit

Im Verlauf des Jahres 2022 hat sich die Landschaft der bahnpolitischen Arbeit in Deutschland erheblich verändert – und dies zum Positiven.

Dies erfolgte auf allen Ebenen **ohne Beteiligung von BfA**.

Herausgebildet haben sich die folgenden drei Strukturen:

ABBD – Das Aktionsbündnis Bahn-Bürgerinitiativen Deutschland ist ein Zusammenschluss von mehr als zwei Dutzend Bahn-Bürgerinitiativen, die sich für eine Bahn für die Menschen und eine Bahnpolitik der Vernunft engagieren. Wichtige Beteiligte dabei sind die BIs gegen die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover-Bielefeld, Prellbock Altona, die BI in Rosenheim gegen die Tunnelbauten im Vorfeld des Brennerbasistunnels, die Fehmarn-RetterInnen.

Siehe gerne <https://abbd.info/>

Die Klimabahn-Initiative. Hier handelt es sich um eine Initiative, die in erster Linie das strategische Ziel „Klimabahn“ verfolgt. Den KoKreis bilden Hendrik Auhagen, Norbert Holz und Holger Busche. Im Beirat sind u.a. Heiner Monheim und Winfried Wolf aktiv.

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene, ehemals Bürgerbahn statt Börsenbahn.

Die Bahnfachleutegruppe **BsB**, die auch in der konkreten personellen Zusammensetzung (u.a. mit Prof. Bodack, Prof. Monheim, Prof. Hesse, Eberhard Happe, Andreas Kleber, Klaus Gietinger und Winfried Wolf) seit 22 Jahren besteht, war 2005 maßgeblich an der Gründung von BfA beteiligt und kooperierte im Zeitraum 2005 bis 2021 eng mit BfA.

Als im April 2022 klar war, dass eine Trennung bei BfA wahrscheinlich ist, erfolgte die Neuorganisation von BsB. Auf einem Treffen am 1. und 2. Oktober wurden eine neue Grundsatzerklärung und die erwähnte Namensänderung beschlossen.

Ein KoTeam, bestehend aus Heiner Monheim (Stendorf), Ernst Delle (für das Aktionsbündnis gegen Stuttgart21), Andreas-Müller-Goldenstedt (für Prellbock Altona e.V.), Winfried Wolf (Potsdam) und einer Person, die aus beruflichen Gründen anonym bleiben muss, wurde gewählt.¹

Wir sehen uns hinsichtlich der praktischen Arbeit in der Tradition von Bahn für Alle (siehe unten). Wir äußern uns regelmäßig zu den wichtigen bahnpolitischen Entwicklungen.

Siehe die PM zur Fußball-WM in Katar und dem DB-Engagement in Doha, siehe der Brief an die Bürgermeister entlang der Gäubahn oder die PM zum 49-Euro-Ticket (alle von Ende November 2022). www.buergerbahn-denkfabrik.org

Aktivitäten – Praxis von Bürgerbahn

Alternativer Geschäftsbericht 2021/22

Seit eineinhalb Jahrzehnten gibt es diese Berichte (Ausnahme: das erste Corona-Jahr).

Da BfA 2022 keinen solchen Bericht erstellen wollte oder konnte, übernahm dies 2022 Bürgerbahn statt Börsenbahn und der Vorbereitungskreis zur Klimabahnkonferenz 2022. Wobei ein halbes Dutzend Personen aus dem Kreis von BfA sich an dem Projekt beteiligte.

Der neue Alternative Geschäftsbericht wurde Ende März 2022 als 80-seitige Broschüre gedruckt vorgelegt. [Siehe Hier](#)

Alternative Pressekonferenz vor der Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG am 30.03.2022

Eine Pressekonferenz im Vorfeld der Bilanzpressekonferenz der DB AG war bislang ebenfalls BfA-Tradition. BfA verzichtete 2022 darauf.

Wir führten diese PK am 30. März 2022 in den Räumen des Beamtenbundes dbb in Berlin (Friedrichstraße) sowie der GDL durch.

Wir stellten dort unter anderen den erwähnten Alternativen Geschäftsbericht vor.

TAZ-Beilage

Taz-Beilage parallel zur Bilanzpressekonferenz. Wie oben: ist BfA-Tradition. 2022 Fehlanzeige. Wir erstellten eine solche Taz-Beilage. Sie erschien in der Taz am 1. April 2022.

Stuttgarter Klimabahn- Konferenz am 14.und 15.05.2022

Es gehörte bislang zur DNA von BfA, den Widerstand gegen Stuttgart 21 in allen denkbaren Formen zu unterstützen. Auch mit dieser Intention organisierten wir am 14. und 15. Mai 2022 in Stuttgart, im DGB-Haus, die bahnpolitische Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“. Anwesend waren gut 100 Personen; es referierten ein Dutzend Personen, darunter Prof. Hermann Knoflacher (Wien), Prof. Wolfgang Hesse (München), Prof. Helge Peukert (Siegen), Holger Busche (Kiel).

Burgrain-Bahnunglück am 03.06.2022.

Nach dem tragischen Bahnunfall bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni erstellte ein Team aus Prellbock Altona e.V. (mit Michael Jung und Dieter Doege) und Winfried Wolf eine Studie zum Unfallhergang mit dem Tenor, dass es vor allem der miserable Zustand der Infrastruktur ist, der zu dem Unfall wesentlich beitrug. Die Studie wurde am 26. Juli 2020 in München auf einer Pressekonferenz – gemeinsam mit der GDL Bayern – vorgestellt. Es gab ein starkes Medienecho. Siehe www.bürgerbahn-denkfabrik.org oder www.prellbock-altona.de

Broschüre „Klimabahn statt Betonbahn“ als Lunapark21-Extra:

In Auswertung der Stuttgarter Konferenz erschien im September die 48-seitige Broschüre „Klimabahn statt Betonbahn“ mit den Beiträgen auf dieser Konferenz, ergänzt um solche von Edzard Reuter und Hans-Jörg Jäkel. Sie ist inzwischen vergriffen. Eine erweiterte Neuauflage der Broschüre erscheint im Januar 2023. Siehe auch www.buergerbahn-denkfabrik.org

Bahn-Film / Stuttgart-21-Film.

Im Frühjahr **2021** wurde Klaus Gietinger („Tatort“, „Daheim sterben d´Leut“, „Löwenzahn“, „Heinrich der Säger“) beauftragt, einen umfassenden Film zum Zustand der Deutschen Bahn und zur Alternative einer Klimabahn zu erstellen. Die Grundidee dabei ist, dass es 4-6 einzelne Filme zu Teilaspekten der aktuellen Bahnmisere (und den regionalen Alternativen) gibt – und am Ende, auch auf Basis dieses Materials, einen Gesamtfilm. Ein erster Film wurde im August 2021 zum Thema der S-Bahn-Berlin-Privatisierung erstellt – damals noch im Rahmen von Bahn für Alle.

Nachdem am 3. November 2021 Carl Waßmuth im Namen der BfA-Mehrheit die Zusammenarbeit mit Klaus Gietinger ohne inhaltliche Begründung aufkündigte, übernahm Bürgerbahn die weitere Förderung des Projektes, konkretisiert mit Teil 2, einem Film zu Stuttgart 21.

„Das trojanische Pferd“

Am 21. November 2022 gab es in Stuttgart im (ausverkauften) Programmkino Delphi die Premiere „Das Trojanische Pferd – Stuttgart 21“. Aktuell und bis Ende Januar 2023 sind an 16 Orten Aufführungen des Films vorgesehen. Weitere Filmparts in dieser Reihe sind geplant.

Debatte Schieneninfrastruktur und integrierte Bahn als Ziel

Im Rahmen der Debatten innerhalb von BfA wurde seitens B. Knierim und C. Waßmuth wiederholt erklärt, die Position einer Abschottung der Infrastruktur von der DB-Holding, die sie W. Wolf einnahm und wie sie auch Bürgerbahn einnimmt, sei ein wichtiger Differenzpunkt zur BfA-Position. Im Entwurf für ein neues Grundsatzdokument, das BfA inzwischen vorschlägt (und das mit dem Brief von B. Knierim an Attac vom 18.11. versandt wurde), heißt es dazu lediglich: „Die integrierte Bahn erhalten und ausbauen“. Auf die entsprechende Debatte zur Infrastruktur, u.a. auf die Tagesordnung gesetzt mit dem Ampel-Koalitionsvertrag, wird nicht eingegangen.

Tatsache ist, dass wir in Deutschland seit vielen Jahren leider keine „integrierte Bahn“ mehr haben. Gut 40% des Schienenpersonennahverkehrs und mehr als 45% des Schienengüterverkehrs werden von Nicht-DB-AG-Gesellschaften geleistet. Der Konzern Deutsche Bahn, der fast 100 Prozent der Infrastruktur kontrolliert, betreibt seit mehr als 20 Jahren eine Politik der Desintegration dieser Infrastruktur. Es wird systematisch auf Verschleiß gefahren. Laut Bundesrechnungshof wird ein größerer Teil der jährlich rund 10 Milliarden Euro staatliche Mittel, die (auf Basis der Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung [LuFV] zwischen Bund und Bahn) DB Netz zufließen, zweckentfremdet verwandt, u.a. für Großprojekte wie Stuttgart 21 und für

Auslandsengagements. Ein Grund dafür ist die vertraglich vereinbarte Gewinnabführung von DB Netz (und DB Station und Service und DB Energie) an die Holding.

Aufgrund dieser konkreten Lage mit den enormen zerstörerischen Folgen für das Netz wurde die folgende Position entwickelt:

„Infrastruktur in einer Hand – Trassenpreise senken: Die Infrastruktur-Unternehmen DB Netz, Station & Service und DB Energie sind in einem Unternehmen und ohne Personalabbau im produktiven Bereich zusammenzufassen. Die Nutzungsentgelte werden mit dem Ziel »Verlagerung auf die Schiene« deutlich gesenkt. Gewinne werden in die Infrastruktur reinvestiert (keine Gewinnabführung an die Holding“.

Diese Position wurde in den Jahren 2018/2019 von Bahn für Alle und von Bürgerbahn statt Börsenbahn in einem langen, intensiven Diskussionsprozess erarbeitet und im Rahmen einer Plattform mit der Bezeichnung „Rettet die Bahn“ erstmals Anfang 2019 vorgestellt. Die Plattform wird von rund 40 Bahn-Aktiven (Einzelpersonen) unterstützt; namentlich von Peter Cornelius, Hermann Knoflacher, Bernhard Knierim, Katrin Kusche, Sabine Leidig, Arno Luik, Albrecht Müller, Heiner Monheim, Werner Sauerborn, Carl Waßmuth.

Als unterstützende Initiativen sind aufgeführt: Bahn für Alle, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, BsB, Gemeingut in BürgerInnenhand, NachDenkSeiten, Robin Wood. Der Text ist abgedruckt in: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, Abgefahren! Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen, Köln 2019, S. 289ff.

Bürgerbahn vertritt weiter diese Position.

Wobei wir gleichzeitig in der erwähnten, am 2. Oktober 2022 neu beschlossenen Grundsatzklärung, feststellen: „Heute kann die Bahn in der Schweiz als Vorbild gelten. Sie ist eine integrierte Bahn, die sich fast vollständig in öffentlichem Eigentum befindet, wobei dieses teilweise zentral – auf Bundesebene – und teilweise dezentral – im Eigentum der Kantone befindlich – organisiert ist. Die Bahnen sind in einem einheitlichen Takt- und Tarifsystem eng mit den ergänzenden kommunalen und regionalen Busverkehren verknüpft. Im Wissen, dass die Vorgaben (z.B. der EU) auf Privatisierung und „Wettbewerb“ abzielen, bleibt unser Langzeitziel eine zur Schweiz vergleichbare Struktur des öffentlichen Verkehrs auch in Deutschland. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die große Zeit der Schiene in Deutschland vor rund anderthalb Jahrhunderten mit der Überführung der privaten Eisenbahnen in öffentliches Eigentum begann.“

Perspektiven

So **bedauerlich** die Trennung bei Bahn für Alle ist, insgesamt werfen wir einen vorsichtig-optimistischen Blick auf die Situation derjenigen Strukturen und Personen, die sich im Bereich fortschrittliche und nachhaltige Bahnpolitik engagieren. Die aktuelle Misere im Schienenverkehr, für die die Oberen bei der Deutschen Bahn AG und im Bundesverkehrsministerium die Verantwortung tragen, erfordert einen engen Schulterschluss aller DB-kritischen Initiativen, Verbände und Personen. Wir haben die Hoffnung, dass dann, wenn wir die Gemeinsamkeiten im Blick behalten und überall, wo dies sachlich geboten ist, zusammenarbeiten, es gute Chancen dafür

gibt, den fatalen Kurs des Bahnkonzerns zu stoppen und auf dem Weg zu einer Bahn für alle Fortschritte zu erzielen.

Mit bahnpolitisch-engagierten Grüßen

KoTeam von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene, den 29. November 2022

**Ernst Delle (Schorndorf; Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21)
Heiner Monheim (Stendorf; auch aktiv bei der Klimabahn-Initiative)
Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg; Ko-Sprecher von Prellbock-Altona; auch aktiv bei ABBD)
Winfried Wolf (Potsdam; auch aktiv bei der Klimabahn-Initiative)**

Mitglieder von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene sind u.a.:

Tom Adler (Stuttgart) / Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) / Ernst Delle (Schorndorf) / Dr. Christoph Engelhardt (München) / Klaus Gietinger (Saarbrücken) / Dipl.Ing. Eberhard Happe (Celle) / Johannes Hauber (Mannheim) / Prof. Wolfgang Hesse (München) / Joachim Holstein (Hamburg) / Michael Jung (Hamburg) / Andreas Kegreiß (Herrenberg) / Andreas Kleber (Schorndorf) / Ernst-Günter Lichte (Hamburg) / Prof. Heiner Monheim (Stendorf) / Roland Morlock (Esslingen) / Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg) / Markus Schmidt (Limburg) / Dr. Winfried Wolf (Potsdam). [Stand: 27.11.2022]

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen: Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona e.V.

**Stuttgart-Frankfurt-Göttingen-Hamburg-Berlin
29.11.2022**