

Wille und Algorithmus
Nina Scholz

Geteilter Müll ist vielfacher Müll: Sharingzeug, hau ab!

Ich weiß, man soll die guten alten Zeiten nicht glorifizieren, aber ich bin jetzt langsam in einem Alter, in dem man das ab und an mal machen muss. Zum Beispiel, wenn ich nach der Arbeit, am Feierabend zu Hause, auf meinem Fensterbrett lehne, auf meine Straße runterschaue – und mich über E-Roller, Jump-Bikes und anderen Leihfahrräderschrott aufrege. Da stehe ich dann und denke, ach, war das schön, als die Start-ups und Tech-Unternehmen nur unser Internet, unsere Smartphones und iPads vollgemüllt haben und nicht auch noch meine Straße und die ganze Stadt.

Meine Straße ist nicht mal besonders groß, in Sichtweite meines Fensters stehen fünf E-Roller – jeweils zwei davon als Paare abgestellt, einer liegt einfach so umgekippt rum –, zwei neonrote (ja, diese abscheuliche Farbe gibt's neuerdings!) Jump-Bikes vom Klassenfeind Uber und zwei jeweils irgendwie orangefarbene Fahrräder, die aber von zwei unterschiedlichen Anbietern stammen und von denen eines schon seit letztem Jahr vor sich hin modert. An einem Zaun ist ein Fahrrad mit einem blauen Vorderrad angeschlossen, das auf den ersten Blick nicht als Leihrad erkennbar ist, das aber zum niederländischen Unternehmen Swapfiets gehört.

Bike- und E-Roller-Sharing nennt sich das Geschäftsfeld. Geteilt wird in dieser Sharing Economy jedoch herzlich wenig, es wird gemietet, es ist eine Renting Economy. Deswegen wird das ursprüngliche Versprechen der Sharing Economy, dass wir alle weniger kaufen und besitzen müssen, weil wir uns gegenseitig Dinge ausleihen, auch nicht eingelöst. Schon beim Carsharing hätte man es ja ahnen können. Hier geht es nicht ums Teilen, um weniger Autos, um Umweltschutz und Mobilitätswende und wie all die hehren Ziele heißen, welche die Unternehmen auflisten, um ihre Geschäftsmodelle bestens zu verkaufen. Die Autos mietet man sich lediglich von Autokonzernen wie BMW und Mercedes, die damit einen neuen Absatzmarkt für sich entdeckt haben. So treten jetzt verschiedene Anbieter von Verleih-Vehikeln gegeneinander an, in der Hoffnung, Sieger auf diesem Markt zu werden. Doch bis es so weit ist und ein, zwei Unternehmen den Markt beherrschen, müllen die anderen unsere Städte voll und verkaufen uns das Ganze als Mobilitätswende und sich selbst als Akteure, die gegen Autos, Stau und Klimawandel kämpfen.

Nur: Sozial und ökologisch ist daran nichts. Wird der Schrott tatsächlich mal weggeschafft, dann von unterbezahlten Freiberuflern, die mit Lastwagen durch die Stadt fahren und die gestrandeten, kaputten Roller wieder einsammeln müssen. Wenn das nicht passiert – oder eins der Unternehmen pleitegeht, was auch schon vorgekommen ist, dann müllen die Geräte die Städte noch mehr voll – oder formieren sich gleich in ganzen Schrottbirgen so wie gerade in China (Bitte bei der Googlebildersuche „Radfriedhöfe“ und „China“ eingeben und abschrecken sein!). Und wie bei ganz traditionellen Apps und sozialen Netzwerken fischen die Unternehmen natürlich auch noch Daten samt interessanten Bewegungsprofilen, die andere Unternehmen so einfach sicherlich nicht zusammentragen können.

Ich habe natürlich nichts gegen Leihfahrräder und -roller per se. Ein vernünftiges System würde sich aber am tatsächlichen Bedarf orientieren und nicht gesteuert werden von der Konkurrenz verschiedener Unternehmen, bei der die Unterlegenen den Schrott von morgen produzieren. Ein vernünftiges Leihradsystem sollte auch keine miesen Arbeitsbedingungen fördern und nicht ungefragt Daten sammeln, von denen die Nutzer kaum wissen, was mit ihnen passiert. Und wenn es so ein Leihsystem geben würde, dann würde ich von meiner Fensterbank herab viel weniger meckern... na ja, obwohl, aber eben über etwas anderes!



Die Grünen zeigen jetzt, wo der Hammer hängt: Das beste Werkzeug besteht aus Investitionen

Zurück in die Zukunft

Zugstolz Die Bahn war schon einmal fit für das Klima. Dann kam die Privatisierung

■ **Tim Engartner**

Die bei sommerlichen Rekordtemperaturen hitzig diskutierte Klimakrise lässt in der breiten Bevölkerung das Bewusstsein wachsen, dass die CO₂-arme Bahn eine zentrale Rolle in der Verkehrswende spielen muss. Befeuert wird die Debatte durch den in Schweden geprägten Begriff der „Flugscham“. Die Forderung nach einem nachhaltigen Investitionsprogramm in die Schiene ist jedoch keineswegs ein Wetterphänomen: Bereits 2006 gründeten Gewerkschaften, Fahrgastverbände und linke Gruppen wie Attac vor dem Hintergrund der Bahnprivatisierung, des Schienenrückbaus und steigender Pkw-Zahlen das zivilgesellschaftliche Bündnis „Bahn für alle“. Schon 2009 schlugen sie zur Verkehrswende ein umfassendes Investitionsprogramm in die Schiene vor.

Rückkehr der Nachtzüge

Nun, zehn Jahre später, haben also auch fünf Bundestagsabgeordnete von Bündnis 90/Die Grünen Reformvorschläge für die Bahn vorgelegt. In dem Papier mit dem Titel „Kurzstreckenflüge Zug um Zug auf die Schiene verlagern“ fordern die Politiker um Daniela Wagner, die DB AG bis 2035 nicht nur auf allen innerdeutschen Strecken „zur schnelleren, komfortableren und günstigeren Alternative (zu) machen“, sondern auch im näheren grenzüberschreitenden Verkehr. Die Pünktlichkeit soll erhöht, die Bahnangebote in den Abend- und Morgenstunden ausgeweitet und der flächendeckende Ausbau stabiler Mobilfunk- und

W-Lan-Verbindungen an Bord umgesetzt werden. Auch zu einer Rückkehr der eingestellten Nachtzüge soll es kommen. Und um den Verlagerungseffekt tatsächlich zu erreichen, soll nach dem Willen des grünen Quintetts nicht nur die Umsatzsteuer von 19 Prozent für den innerdeutschen Streckenanteil internationaler Flüge gelten, sondern auch eine europäische Kerosinsteuer für EU-weite Flüge eingeführt werden. Gleichzeitig soll der schienengebundene Fernverkehr nur noch mit dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent belegt werden. Unter dem Druck des Grünen-Hochs ließ sich selbst der bayerische Ministerpräsident Markus Söder vom Reformmeister anstecken – und schlug die vollständige Befreiung der Bahntickets von der Mehrwertsteuer vor.

Sämtliche dieser Vorschläge werden seit Jahren von „Bahn für alle“ formuliert, von nahezu allen Verkehrspolitikern akzeptiert und von DB-Vorständen postuliert. Die entscheidende Frage bleibt nach wie vor offen: Wie kann es sein, dass der Bund als Alleineigentümer des Unternehmens nicht längst den verkehrspolitischen Vorgaben in Richtung Klimaschutz gefolgt ist? Viele

**Seit 1994
verschwand
jede zweite
Weiche, vom
Netz fehlen
nun 17 Prozent**

der Maßnahmen ließen sich sofort umsetzen – etwa die genannte Verbilligung der Fahrscheine, die den Wettbewerbsnachteil der Bahn gegenüber Low-Cost-Airlines wie Ryanair, Eurowings und EasyJet zumindest auf innerdeutschen Strecken mit sofortiger Wirkung abmildern würde.

Stuttgart 21 zerstört Chancen

Um sicherzustellen, dass nicht weiterhin nur 70 Prozent der Fernzüge pünktlich in die Bahnhöfe einlaufen, könnte zudem rasch mit der Ausbildung von Lokführerinnen, der Einstellung von Zugbegleitern und der personellen Aufstockung von Ausbesserungswerken begonnen werden.

Die Reaktivierung der Trassen und der Wiederaufbau der industriellen Gleisanschlüsse wird allerdings mehr Zeit in Anspruch nehmen. Insgesamt wurde das Schienennetz seit 1994 um 17 Prozent reduziert, was rund 5.400 Kilometern entspricht. Die Zahl der Weichen wurde zulasten eines möglichst flexiblen Bahnverkehrs nahezu halbiert. Im selben Zeitraum wurden mehr als vier Fünftel der 11.742 industriellen Gleisanschlüsse gekappt. Angesichts dieses rekordverdächtigen Kahlschlags, der insbesondere unter Ex-Bahn-Chef Hartmut Mehdorn die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG durch eine Liquidierung des Anlagevermögens sicherstellen sollte, kann der Niedergang der Bahn nicht verwundern. Der von „Bahn für alle“ geforderte Ausbau des europäischen Schienennetzes um 35.000 Kilometer entspräche dem Stand von 1970.

Investitionen in die Bahn setzen jedoch auch voraus, dass die Gelder nicht länger in gigantomanische Bauprojekte wie „Stuttgart 21“ fließen, für das der DB-Vorstand

jüngst die Risikoreserve in Höhe von 495 Millionen Euro freigab, um die seit dem Baubeginn im Jahre 2010 verdreifachten Kosten zu decken. Die milliardenschweren Mittelabflüsse stehen in keinem Verhältnis zu den wenigen Minuten Fahrzeitgewinn auf den betroffenen Strecken. Mit fatalen Folgen für den Personen- und Güterverkehr zwischen Flensburg und Garmisch-Partenkirchen.

Haushalt first: Die Senkung der Steuer auf Bahntickets sagte Rot-Grün 2004 wieder ab

Auch die Kritik am Mehrwertsteuersatz auf Fernverkehrstickets ist übrigens nicht neu. Schon 2002 war dessen Halbierung in der rot-grünen Koalitionsvereinbarung noch in Aussicht gestellt, zwei Jahre später erklärte das Bundesverkehrsministerium jedoch, „wegen der hohen Staatsverschuldung und der notwendigen Konsolidierung der öffentlichen Haushalte“ sei die Umsetzung dieses Koalitionsziels „derzeit nicht beabsichtigt“. Doch warum sollte gerade die Bahn als umweltfreundlichster Verkehrsträger nach dem Fahrrad einen umfänglichen Beitrag zur Konsolidierung der chronisch unterfinanzierten Haushalte leisten? Könnten dies nicht die vielfach massiv subventionierten Flughäfen tun? Warum zieht man nicht die Einnahmen aus der Kfz-Steuer heran? Stattdessen wurde die jahrelange Benachteiligung der Bahn im intermodalen Wettbewerb mit der zum 1. Januar 2007 um drei Prozentpunkte erhöhten Umsatzsteuer verschärft.

Es geht also nicht einfach um mehr Investitionen in die Bahn; die Bahnpolitik der vergangenen Jahrzehnte muss die Richtung wechseln. Statt vermeintlich prestigeträchtiger Großprojekte braucht es eine intelligente Vernetzung von Nah- und Fernverkehr, eine engere Taktung des Fahrplans sowie einen Ausbau der Bahninfrastruktur im ländlichen Raum. Wie sich das verkehrswissenschaftliche Gesetz „Angebot schafft Nachfrage“ umsetzen lässt, zeigen die Schweizerischen Bundesbahnen. Im Einklang mit regelmäßig stattfindenden Volksabstimmungen wurden und werden Zugflotten modernisiert, Trassenengpässe behoben, Fahrpreise niedrig gehalten und Teilsysteme des öffentlichen Verkehrs engmaschig vernetzt. Während Deutschland im vergangenen Jahr nur 77 Euro pro Kopf in das Schienennetz steckte, wandten Österreich und die Schweiz trotz modernerer Infrastrukturnetze eine zwei- bis dreimal höhere Summe auf.

Als hiesiger Hoffnungsträger im Konzert der allzu häufig wenig versierten Verkehrspolitikern kann Richard Lutz gelten, seit 2017 Vorsitzender der Deutschen Bahn AG. Während seine Vorgänger Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube ihre prägende berufliche Sozialisation in der Automobilindustrie durchliefen, entstammt Lutz nicht nur einer Eisenbahnerfamilie, sondern blickt auch selbst auf eine lange DB-Karriere zurück. Vielleicht sollte künftig er die Verkehrspolitik in den Bahntower einbestellen, bevor Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wieder den DB-Vorstand zum Rapport bittet. Der bislang ebenso wie seine Amtsvorgänger blass agierende CSU-Politiker scheint nicht zu erkennen, dass die DB AG nur dann Fracht- und Fahrgastzuwächse verzeichnen kann, wenn der Bund als Alleineigentümer ausreichend Geld für Investitionen in den heimischen Schienenverkehr zur Verfügung stellt. Die vergangene Woche für einen Zeitraum von zehn Jahren zugesagten 86 Milliarden Euro für die Instandsetzung von Gleisen, Brücken und Bahnhöfen sind indes kein hoffnungsvolles Signal.

Jenseits von Investitionsfragen stellt sich in der Klimakrise die Organisationsfrage neu: Eine „schlanke“, gewinnorientierte Börsen-AG ist keine adäquate Rechtsform für ein zentrales, ressourcenschonendes Verkehrsmittel – eine ausreichend steuerfinanzierte Bürgerbahn könnte es werden.

Tim Engartner forscht als Sozialwissenschaftler zu Privatisierungspolitik und arbeitet derzeit an der University of California, Berkeley