

Winfried Wolf

MIT HOCH- GESCHWINDIGKEIT AUF'S FALSCH- GLEIS

**Bahnprivatisierung
in Deutschland und
international**



**Bündnis
Bahn für Alle**

Schutzgebühr: 3,00 Euro

ISW

SPEZIAL-NR.21

institut für sozial-ökologische wirtschaftsforschung münchen e.V.

Impressum

isw-spezial 21, September 2007

Publikationsreihe isw-spezial: ISSN 1614-9270

Herausgeber:

isw – institut für sozial-ökologische wirtschaftsforschung e.V.

Johann-von-Werth-Str. 3, 80639 München

Tel. 089/130041 Fax: 089/168 94 15

isw_muenchen@t-online.de

www.isw-muenchen.de

Bündnis Bahn für Alle

Kampagnenbüro Bahn für Alle

c/o Attac Deutschland

Münchener Str. 48

60329 Frankfurt

www.DeineBahn.de

www.Bahn-fuer-alle.de

Autor:

Winfried Wolf

Redaktion:

Conrad Schuhler (verantwortlich im Sinne des Presserechts)

Karikaturen: Bernd Bücking

Layout: Monika Ziehaus

Schutzgebühr: 3,00 EUR zzgl. Versand

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
vorheriger Genehmigung der Herausgeber

Inhalt

Der Autor, das Bündnis Bahn für Alle	2
Kapitel I	
Die Auseinandersetzung um die Bahnprivatisierung in Deutschland	3
Kapitel II	
Verkehrspolitik in Deutschland seit der "Wende" 1989/1990	11
Kapitel III	
Bahnprivatisierungen – Rolle zurück ins 19. Jahrhundert	15
Kästen:	
Schieneverkehr in China und Indien	24
Kasten: Privatisierungen von Eisenbahnen in der "Dritten Welt"	30

Der Autor

Winfried Wolf, Dr. phil. Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von Attac. Sprecher der Bahnfachleutegruppe "Bürgerbahn statt Börsenwahn". Aktiv im Bündnis Bahn für Alle. Mitherausgeber der "Zeitung gegen den Krieg". Veröffentlicht zu Weltwirtschaft, Globalisierung, Krieg und Frieden und zur Verkehrspolitik.

Das Bündnis Bahn für Alle

"Bahn für Alle" ist ein Bündnis von dreizehn Organisationen aus Globalisierungskritikern, Umweltschutzorganisationen und Gewerkschaften, das sich für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand einsetzt.

Träger des Bündnisses sind attac, Bahn von unten, BUND, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Eurosolar, Grüne Jugend, Grüne Liga, NaturFreunde Deutschlands, Robin Wood, Solid, Umkehr, VCD Brandenburg und ver.di.

Informationen im Internet unter

www.DeineBahn.de

www.Bahn-fuer-alle.de

Kapitel I

Die Auseinandersetzung um die Bahnprivatisierung in Deutschland

Im Herbst 2007 soll der Entwurf des Bahnprivatisierungsgesetzes im Bundestag diskutiert und – so der Wille der Bundesregierung – beschlossen werden. Es handelt sich um das größte Privatisierungsvorhaben in der deutschen Geschichte (wenn man die Abwicklung der DDR als Sonderfall behandelt). Ein öffentliches Vermögen im Wert von 150, 200 oder mehr Milliarden Euro, das in 170 Jahren erarbeitet wurde, soll weitgehend privaten Investoren zugeschanzt werden. Noch ist der Kampf allerdings nicht verloren. Es gibt noch die Hürden Bundestag (gibt es eine Mehrheit bei den Koalitionsparteien?), Bundesrat (halten die Länder an ihrem Widerstand fest oder werden sie "eingekauft" mit "Stuttgart 21", Magnetbahn u.a.m.?), Bundespräsident (unterzeichnet er ein Gesetz, das in Widerspruch zu Grundgesetz Artikel 84 e steht?) und Karlsruhe (gibt es eine Verfassungsklage?).

Schließlich gibt es Turbulenzen an den Finanzmärkten, die dazu beitragen können, dass es am Ende – wenn der Widerstand lang genug währt und wenn immer mehr Sand ins Getriebe gestreut werden kann – nicht genügend Interessenten oder nicht mehr ausreichend privates Kapital für das entsprechende Engagement gibt.

Eigentumssicherungsmodell

Der Entwurf für das Bahnprivatisierungsgesetz, folgt weitgehend einem Schema, das als "Eigentumssicherungsmodell" bezeichnet wird. Bereits die Bezeichnung ist irreführend, da bei diesem Modell nichts so unsicher ist wie das öffentliche Eigentum an der Infrastruktur der Bahn. Doch in der Öffentlichkeit wird so getan, als sei wenigstens dieses öffentliche Eigentum an Trassen und Bahnhöfen "gesichert".

Verkürzt läuft das Modell auf das Folgende hinaus: Das 100prozentige Eigentum des Bundes an der Deutschen Bahn AG wird aufgegeben; bis zu 49,9 Prozent der öffentlichen Eigentumstitel an der Deutschen Bahn AG sollen "noch in dieser Legislaturperiode an private Investoren" verkauft werden, so der Bundestagsbeschluss vom 24. November 2006, mit dem der Auftrag für diesen Gesetzentwurf erteilt wurde.

Formal soll die "steuerfinanzierte Infrastruktur" – 34.000 km Trassen, 5.500 Bahnhöfe und die bahneigenen Kraftwerke – Bundeseigentum bleiben. Gleichzeitig aber erhält "die DB AG die Möglichkeit, Schienenverkehr *und* Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben *und zu bilanzieren*." Dieser offenkundige Widerspruch soll so aufgelöst werden, dass der Bund zwar formal Eigentümer der Infrastruk-

tur bleibt, zugleich aber für 15 Jahre alle Eigentümerrechte an die dann teilprivatisierte Deutsche Bahn AG abtritt. Der Bund verpflichtet sich, in die Aufsichtsorgane der Infrastrukturgesellschaften Netz AG, AG Station & Service (= Bahnhöfe) und DB Energie GmbH nur jeweils maximal zwei Vertreter zu entsenden.

Die dann teilprivatisierte DB AG kann sogar "nicht bahnotwendiges Gelände" verkaufen. Wenn der Bund nach fünfzehn Jahren – also frühestens im Jahr 2023 (!) – auch die reale Verfügungsgewalt über die Infrastruktur zurück bekommen will, muss er dafür an die teilprivatisierte DB AG (die dann ziemlich sicher ganz privatisiert sein wird) eine hohe Milliardensumme bezahlen.

Bei dieser Konstruktion des "Eigentumssicherungsmodells" kommen private Investoren in einen zweifachen Genuss: Einerseits haben sie erheblichen Einfluss auf den Bahnbetrieb und ebenso großen Einfluss auf die Infrastruktur. Andererseits bleibt der Staat als Garant im Hintergrund, was unter anderem die Kreditwürdigkeit erhöht.

Der verbleibende staatliche Einfluss erleichtert auch den Fluss von Steuergeldern in die teilprivatisierte DB AG. Integraler Bestandteil des Bahnprivatisierungsgesetzes ist eine "Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung – LuFV". Nach dieser sollen jährlich "bis zu 2,5 Milliarden Euro" Bundesmittel in das Schienennetz für dessen Instandhaltung fließen. Der Ausbau und Neubau von Strecken soll ebenfalls direkt vom Bund bezahlt werden – was pro Jahr rund eine weitere Milliarde Euro ausmacht. Schließlich gibt es die Regionalisierungsmittel des Bundes, die den Ländern zufließen und mit denen die Länder wiederum Nahverkehr bei der DB AG-Tochter DB Regio (oder bei privaten Betreibern) "bestellen". Rund zwei Drittel der Nahverkehrskosten werden auf diesem Weg subventioniert. Diese Mittel belaufen sich pro Jahr auf knapp 7 Mrd. Euro; bis 2009 wird der Betrag auf rund 6 Milliarden reduziert. Von den Nahverkehrsmitteln fließen rund fünf Milliarden Euro an die Deutsche Bahn AG – und hier an die Nahverkehrstochter DB Regio.

Alles zusammengerechnet heißt das: Jährlich sollen nach dem Bahnprivatisierungsgesetz an die teilprivatisierte DB AG bzw. in das von dieser betriebene und bilanzierte Schienennetz rund neun Milliarden Euro fließen. Da die Holding DB AG im gesamten Konzern und im gesamten Schienennetz das Sagen haben wird, wird eine Kontrolle über die korrekte Verwendung der Milliardensummen außerordentlich schwie-

rig sein. Die DB AG wird – um im Eisenbahnjargon zu bleiben – zu einem Verschiebebahnhof von Milliardensummen Steuergeldern. Natürlich war das bisher auch bereits der Fall. Doch es gibt dann einen qualitativen Unterschied: Erstmals seit Ende des 19. Jahrhunderts werden private Eigentümer einen maßgeblichen Einfluss im Schienenverkehr und auf das entscheidende Schienenverkehrsunternehmen haben.

Das Eigentumssicherungsmodell bzw. der vorliegende Gesetzentwurf entspricht damit weitgehend den Zielsetzungen, die der Bahnchef Hartmut Mehdorn seit vielen Jahren verfolgt, was auch als "integrierter Börsengang" bezeichnet wird. Entsprechend begrüßen der Bahnchef – und fatalerweise auch der Vorstand der Gewerkschaft Transnet – den Entwurf des Bahnprivatisierungsgesetzes.

Bisher größter Ausverkauf von öffentlichem Vermögen

Mehr als ein Jahr lang wurde engagiert darüber debattiert, wie viel die Bahn denn wert sei. Ursprüngliche Aussagen unter anderem im Gutachten von Booz Allen Hamilton mit dem Titel "PRIMON – Privatisierung mit und ohne Netz" vom Februar 2006 lauteten, es gehe um Vermögenswerte, die zwischen 14,2 und 23,3 Milliarden Euro liegen. Just so argumentierte die Bundesregierung, als sie am 24. Juli im Kabinett den Entwurf zur Bahnprivatisierung zu einem Gesetzentwurf der Bundesregierung machte. Im Sommer 2007 wurde gestreut, die Bundesregierung schätze den Wert der Bahn auf 20 Milliarden Euro. Beim Verkauf eines ersten Pakets mit Anteilen in Höhe von 25 Prozent, das – möglicherweise über eine Zwischenparkstation Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) – an private Investoren gehen soll, erwarte man daher "Einnahmen in Höhe von rund fünf Milliarden Euro".

Die Behauptungen einer 20 Milliarden-Euro billigen Bahn wurden wiederholt von kompetenter Seite, so von Berlins Finanzsenator, zurückgewiesen. Thilo Sarrazin schätzte in der Anhörung im Verkehrsausschuss im Mai 2006 den Wert der Deutschen Bahn AG auf mehr als hundert Milliarden Euro. Das Bündnis Bahn für Alle und der Film "Bahn unterm Hammer" gingen bereits von Werten aus, die weit über 100 Milliarden Euro liegen. Auch das PRIMON-Gutachten enthielt bereits einen Hinweis darauf, dass die eigenen Rechnungen – und insbesondere diejenigen der Deutschen Bahn AG – so nicht stimmen. Allerdings wurde das auf den Seiten 469 und 470 versteckt: Man wollte dies einerseits nicht allzu laut in die Öffentlichkeit tragen, sich aber andererseits auch abgesichert ha-

ben. Dort findet sich ein Exkurs über "die Berücksichtigung von Baukostenzuschüssen bei der Rentabilitätsbetrachtung". Bei einer solchen "virtuellen Anlagebuchhaltung" (so die Autoren) liegt die Kapitalrendite der Deutschen Bahn AG seit 1995 und bis mindestens 2008 durchgehend im negativen Bereich.¹

Bisher wurde bei all diesen Überlegungen übersehen, dass der Wert der Bahn bereits regelmäßig berechnet wird. Jedes Jahr erscheint die Statistik "Verkehr in Zahlen". Sie wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung herausgegeben und enthält in ihrer neuesten Ausgabe für die Jahre 2006/2007 ein Vorwort des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, in dem sich dieser zu "Ökologie, Nachhaltigkeit und Sicherheit" als "Kern der Verkehrspolitik" bekennt. In dieser Statistik finden sich auf den Seiten 38 und 39 detaillierte Berechnungen zum "Bruttoanlagevermögen" der Verkehrssektoren "zu Preisen von 2000", also bei Ausschaltung der Inflation. Diese Berechnungen erfolgten rückwirkend bis in die 1950er Jahre; die aktuelle Ausgabe enthält die Zahlen für den Zeitraum 1980 bis 2005.

Danach hatte die Deutsche Bahn AG bei ihrer Gründung 1994 ein Bruttoanlagevermögen im Wert von 164,8 Milliarden Euro, wobei der Verkehrsweg damals auf 103,5 Milliarden Euro taxiert wurde. Im Jahr 2005 lag das Bruttoanlagevermögen der Deutschen Bahn AG bei 181,4 Milliarden Euro und der Wert des Verkehrswegs bei 126 Milliarden Euro. Das Bruttoanlagevermögen nennt Wiederbeschaffungswerte, was aus Sicht des Eigentümers die entscheidende Kategorie darstellt.

Die Schrift 'Verkehr in Zahlen' nennt auch die Werte des "Nettoanlagevermögens", die den "Zeitwert der zeitlich verschieden installierten Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel auf einheitlicher Preisbasis" wiedergeben. Das Nettoanlagevermögen der Bahn wird dabei für das Jahr 2005 mit 116,8 Milliarden Euro wiedergegeben, wobei als Teil dieses Gesamtwerts das Nettoanlagevermögen des Verkehrswegs mit 86,3 Milliarden Euro beziffert wird.² Damit wird hoch offiziell bestätigt: Die Bundesregierung und die Führungen der Parteien der großen Koalition beabsichtigen, ein gewaltiges öffentliches Vermögen für einen Bruchteil seines realen Werts an private Investoren zu verkaufen.

Alle diejenigen, die für eine Bürgerbahn und eine Flächenbahn eintreten, sind sich einig: Dieser vorliegende Gesetzentwurf für eine Bahnprivatisierung muss gestoppt werden. Er stellt einen Ausverkauf in großem Stil dar. Er wird die negativen Aspekte der jüngeren Entwicklung im Schienenverkehr seit der Bahnreform

1) Die Gutachter schreiben dort: "Wir haben zunächst die zinslosen Darlehen und Baukostenzuschüsse einer virtuellen Anlagebuchhaltung zugeführt und den daraus ergebenden Kapitalstock berechnet. Angenommen wurde dabei eine durchschnittliche Abschreibungsdauer von 20 Jahren. Berechnet wurden sodann zwei neue Zeitreihen ... und zwar: ROTCE 1 (Return on Total Capital Employed) = EBIT bezogen auf (Capital Employed zuzüglich des virtuellen Kapitalstocks) sowie ROTCE 2 = (Ebit abzüglich der virtuellen Abschreibungen) bezogen auf Capital Employed zuzüglich des virtuellen Kapitalstocks. Beide Zeitreihen wurden für den Zeitraum 1994 bis 2009 berechnet und dem ROCE (der bisher ermittelten Kapitalrendite; W.W.) gegenübergestellt. Wie nicht anders zu erwarten liegen beide Zeitreihen deutlich unterhalb des ROCE." S. 470.

2) Angaben nach: Verkehr in Zahlen 2006/2007, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Berlin und Hamburg 2006, Seiten 38 – 41.

verstärken (siehe dazu Kapitel II). Mit ihm wird die Bahn auf eine schiefe Ebene gebracht, die in einer umfassenden Bahnprivatisierung zu enden droht, womit auch all die negativen Begleiterscheinungen verbunden sind, wie sie die zahlreichen ausländischen Beispiele der Bahnprivatisierung belegen (siehe Kapitel III).

Nun gibt es im Lager derjenigen, die dieses aktuelle Bahnprivatisierungsgesetz ablehnen, zwei wichtige Debatten: Einerseits wird u.a. von Hermann Scheer gesagt, da der Beschluss eines Bahnprivatisierungsgesetzes kaum mehr verhindert werden könne, gäbe es als eine Art kleineres Übel das Modell einer "Volksaktien-Bahn". Gleichzeitig heißt es im Lager von Bündnis 90/Die Grünen, teilweise auch bei der Linken im Bundestag, bei einigen Umweltgruppen und bei der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL), man solle sich darauf konzentrieren, den Verkauf der Infrastruktur zu verhindern. Im übrigen sei das Modell einer Bahn, bei der die Infrastruktur sich in öffentlichem Eigentum befinde, der Bahnbetrieb aber privatisiert erfolge, akzeptabel. Dies beiden Debatten sollen im Folgenden näher beleuchtet werden.



Trennung von Netz und Transport

Eine strikte Trennung von Netz (Infrastruktur) und Transport ("Betrieb") bietet, so die Argumentation ihrer Vertreter, auf zwei Gebieten Vorteile: Erstens bleibt das Netz beim Bund. Damit würde es "keinen Ausverkauf" und keine "irreversiblen Entscheidungen" geben. Zweitens gäbe es bei diesem Modell einen "belebenden Wettbewerb", was dem Schienenverkehr insgesamt zugute kommen würde. Hier wird in der Regel auf aktuelle Beispiele im Nahverkehr verwiesen.

Die besonderen Nachteile dieses Modells liegen zunächst just auf diesen zwei Ebenen:

Die Trennung von Netz und Transport und ihre Zusammenfassung in rechnerisch und juristisch getrennte Unternehmen bringt zweifellos Verluste bei der Synergie und Probleme hinsichtlich der erforderli-

chen Sicherheit im Schienenverkehr mit sich. Kritiker dieses Modells verweisen darauf, dass dieses Modell nirgendwo auf der Welt erfolgreich betrieben wird und in der Eisenbahngeschichte niemals mit Erfolg angewandt wurde. Im Grunde ist das Modell "Trennung von Netz und Transport" eine konstruktive Krücke, um eine wirksame Aufteilung des Schienenbetriebs, auch Zerschlagung genannt, vornehmen zu können. Nur diese Zielsetzung spricht für ein solches Modell.

Sodann – und das betrifft den zweiten behaupteten Vorteil – gilt: In einer Netzstruktur wie dem Schienenverkehr ist der Begriff Wettbewerb eine Schimäre. Das gilt insbesondere für die Vorstellung von einem "belebenden Wettbewerb", also einer dadurch ausgelösten Steigerung der Fahrgastzahlen, des Verkehrsaufkommens, einem zu Gunsten der Schiene verbesserten modal split.

Der eigentliche Wettbewerb im Verkehrssektor findet zwischen Straße, Flugverkehr und Schiene, im Güterverkehr ergänzt um die Binnenschifffahrt und die EU-weite Küstenschifffahrt, statt. Innerhalb des Systems Schiene gibt es von der Sache her gesehen einen solchen Wettbewerb nur begrenzt. Die Struktur des Schienenverkehrs gebietet es, dass auf einem Schienenstrang auf einer bestimmten Verbindung zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Regel ein einziges Unternehmen verkehrt; Überholvorgänge sind weitgehend ausgeschlossen. Denkbar ist noch, dass zwei Unternehmen in genau abgestimmtem Rhythmus eine Strecke bedienen (wie dies die DB AG und die SNCF bei Schienenverkehren zwischen Deutschland und Frankreich abgesprochen haben). In der Praxis bewerben sich mehrere Unternehmen um *Konzessionen zum alleinigen Betreiben einer bestimmten Strecke oder eines bestimmten Netzes für einen längeren Zeitraum*. Damit findet also per Definition das Gegenteil von Wettbewerb statt: Vereinbart wird, dass in dem Zeitraum, für den die Konzession vergeben wird, *Konkurrenz ausgeschlossen* wird. Es werden zunächst regionale Monopole oder Streckenmonopole oder Monopole für spezifische Verkehre vereinbart. Die Natur des Prozesses der Kapitalkonzentration führt dann in der Regel dazu, dass wenige Jahre später wenige private Oligopolisten den Markt beherrschen.

Die Diktate privater Monopole sind jedoch in der Regel weit schmerzhafter und für die Kundschaft deutlich teurer als der (mögliche) Monopolanspruch eines staatlichen Unternehmens. Vor allem ist man dem Monopolgebaren privater Betreiber aufgrund der Eigentums Garantien weitgehend ausgeliefert, wohingegen ein Betreiber, der sich in öffentlichem Eigentum befindet, zumindest theoretisch über Parlamente usw. direkt beeinflussbar und kontrollierbar ist.

Ein Vergleich mit den Erfahrungen im Nahverkehr, wie er sich nach der Bahnreform entwickelte, ist nur sehr begrenzt aussagekräftig. Der Nahverkehr wird, wie bereits dargestellt, zu rund zwei Dritteln staatlich finanziert. Die Länder als Bestellende und Finanzierende können hier präzise Auflagen machen, was sie

für ihr Geld an Leistung erbracht haben wollen. Die in Zukunft anstehende materielle Privatisierung betrifft aber vor allem den Schienenpersonenfernverkehr und den Güterverkehr. Diese beiden Segmente werden jedoch eigenwirtschaftlich – ohne direkte staatliche Unterstützungen – betrieben. Die Netz AG schreibt derzeit eine schwarze Null – trotz erheblicher staatlicher Gelder, die in sie fließen. Ein Netz in Bundeseigentum würde die derzeitigen Trassengelder kaum deutlich senken können, da dann das reale Defizit im Netz noch weit höher sein würde, als dies mit der abverlangten "Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – LuFV" und den dort verankerten jährlichen staatlichen Investitionen in das Schienennetz bereits festgeschrieben wird.

Unter diesen Bedingungen werden die ersten Maßnahmen eines privaten Eigentümers oder Investors einer reinen Transportgesellschaft DB AG darin bestehen, alle Angebote im Schienenfernverkehr auf ihre Rentabilität zu durchforsten. Die Folge wäre ein deutlicher Abbau der Angebote. Dafür spricht, dass auch bei diesem Modell das Netz um rund 5.000 km gekappt werden soll. Das heißt, es kommt zum Gegenteil eines "belebenden Wettbewerbs". Allerdings könnten private Transportgesellschaften gegenüber dem Bund bzw. einzelnen Bundesländern konkrete Angebote machen, unter welchen Bedingungen sie einen Schienenverkehr auf einzelnen Strecken weiter anbieten würden. Das aber heißt, dass in solchen Fällen zusätzliche öffentliche Mittel erforderlich wären bzw. erpresst werden könnten.

Die Privatisierungsvariante strikte Trennung von Netz und Transport ist mit einem zusätzlichen, schwerwiegenden Nachteil verbunden: Je mehr private Betreiber es gibt, desto weniger gibt es einen einheitlichen Fahrplan und einheitliche Tarife, desto buntscheckiger ist der entsprechende *Flickenteppich*. Ein durchgängiges Buchen einer Bahnfahrt über weite Strecken wird immer schwieriger. Verallgemeinerte Rabattsätze sind kaum mehr möglich. Die BahnCard50 wird noch weiter entwertet.

Nun verlangen beispielsweise die Grünen, der VCD und der Fahrgastverband pro Bahn Regelungen zur Garantie eines einheitlichen Fahrplanes und eines einheitlichen Preissystems. Solche Wünsche kann man endlos äußern. Die Realisierungschancen sind gering. Solche Pläne sind auch mit einem erheblichen neuen Bürokratie-Aufwand verbunden.

Im Grunde handelt es sich hier nicht um ein abstraktes Privatisierungsmodell, sondern um die Realität in Großbritannien heute. Dort tummeln sich, seit 1994 im Transportbereich ausschließlich private Betreiber. Das Netz hingegen befindet sich in staatlicher Regie, wenn auch erst seit 2002, nachdem zuvor die 1995 gebildete private Netzgesellschaft Railtrack gescheitert war. Die Bilanz des britischen Beispiels ist weiter-

hin negativ. Die Kritik bezieht sich inzwischen im übrigen gerade auf die Trennung von Netz und Betrieb. Simon Jenkins schrieb hierzu in der Tageszeitung 'The Times': "Lassen Sie es mich nochmals deutlich sagen: Die vertikale Integration eines Eisenbahn-Betriebs ist existentiell. Wenn jemand, der einen Zug betreibt, nicht auch über den Unterhalt seines Streckennetzes, die Signalanlagen, den Fahrplan, die Länge der Bahnsteige, die Zuggrößen und damit einen Großteil seiner fixen Kosten bestimmen kann, dann wird er seinen Betrieb allein am kurzfristigen Profit orientieren und den Schwarzen Peter im Fall des Scheiterns an jemanden anderen weiterreichen. Vergleichbares trifft auf die Manager der Infrastruktur zu."³

Das Modell einer "Volksaktien-Bahn"

Im Juli 2007, am Tag der Kabinettsentscheidung zugunsten des Tiefensee-Bahnprivatisierungsgesetz-Entwurfs, präsentierten Andrea Ypsilanti (SPD Hessen) und Hermann Scheer das Papier "Für ein Volksaktien-Modell bei der Deutschen Bahn AG".

Danach soll in der Substanz das 100prozentige Eigentum des Bundes an der Deutschen Bahn AG aufgegeben werden. Bis zu 49 Prozent der Aktien sollen als Volksaktien und zugleich stimmrechtslose Vorzugsaktien ausgegeben – zum Kauf angeboten – werden. Auf diesem Weg, so die Autorin und der Autor, würde "neues Kapital aktiviert" werden. Der Bund würde als Inhaber der Stammaktien (51 %) allein das Sagen behalten. Mit diesem Modell würde "ein Aktionärstyp angesprochen, der an einer relativ sicheren Rendite und am Substanzwachstum eines Unternehmens", der Bahn, "aber nicht primär an der Ausübung seines Stimmrechts interessiert ist". Im August beschloss der SPD-Parteivorstand einstimmig (oder mit sehr großer Mehrheit), dieses Modell einer Volksaktien-Bahn zu prüfen und forderte die Bundestagsfraktion der SPD auf, ihrerseits eine solche Prüfung vorzunehmen.

Generell zu Volksaktien-Modellen

In Westdeutschland gab es mit dem Modell Volksaktien kaum positive Erfahrungen. Nach den zunächst relativ positiv bewerteten VW-Aktien in den 1960er Jahren war bereits die VEBA-Volksaktie kein Renner mehr. In Gesamtdeutschland wird mit dem Modell Volksaktie noch am ehesten das Modell Telekom verbunden. Die öffentliche Bilanz dabei ist verheerend; selbst der die Werbetrommel rührende Manfred Krug musste sich für sein Engagement entschuldigen. Diejenigen, die solche Volksaktien kauften, erlitten in der Regel massive Verluste.

Ypsilanti/Scheer argumentieren zwar, dass "namhafte Unternehmen das Instrument der Vorzugsaktie sehr erfolgreich zur Kapitalbeschaffung nutzen" wür-

3) Zitiert nach 'Modern Times', March 2004. Bereits die Aufteilung der DB AG in die genannten getrennten AGs von Nah- und Fernverkehr hat dazu geführt, dass es zu erheblichen Abstimmungsproblemen kommt.

den. Allerdings nennen sie dabei keinen einzigen (Firmen-) Namen. Es gibt auch kein überzeugendes Beispiel dieser Art.

Ypsilanti/Scheer behaupten, mit dem Volksaktien-Modell könnte (a) frisches Kapital für die Bahn gewonnen und (b) könnten damit die Bedürfnisse eines Aktionärstyps nach einer relativ sicheren Rendite befriedigt werden. Es muss jedoch bezweifelt werden, dass die hier in Frage stehende Summe an Kapital durch Kleinanleger auftreibbar sein würde. Selbst wenn "nur" die Werte von Mehdorn-Tiefensee zugrunde gelegt werden, dann liegt der Wert der Bahn bei 15 – 20 Milliarden Euro; 49 Prozent davon sind sieben bis zehn Milliarden Euro, die auf diese Weise "eingesammelt" werden müssten. Das ist derzeit nicht darstellbar, schon gar nicht in Zeiten eines turbulenten Finanzmarktes.

Nun hat das Bündnis Bahn für Alle mehr als ein Jahr lang erklärt, dass der Wert der Bahn weit höher liegt. Im Klartext: "Auf einen solchen Wert (von 18 Mrd. Euro) kann man nur kommen, wenn man die Bahn willkürlich kleinrechnet ...Die Schätzungen zum realen Wert der Bahn reichen von 100 Milliarden Euro bis weit darüber ...Bei einem Verkauf der Bahn zu den vorgesehenen Konditionen würden Milliardenwerte ... verschenkt." So heißt es richtigerweise in dem Memorandum, das Hermann Scheer und sein Kollege Peter Friedrich im März 2007 vorgelegt haben.⁴ Wenn man nun jedoch Werte unterstellt, die näher an der Realität liegen, dann wirkt die Behauptung, man könne in dieser Höhe – also z.B. 49 % von 100 Milliarden Euro oder real 49 Milliarden Euro an Volksaktien-Kapital – "einsammeln", erst recht unernt.

Ein nochmals größeres Problem liegt hinter der Behauptung verborgen, man könne Aktionäre gewinnen, die Interesse an einer relativ sicheren Rendite hätten. Tatsächlich gibt es bei der Bahn keine Rendite. Oder auch: Die seit drei Jahren ausgewiesenen Renditen sind künstlich herbeigeführt, u.a. weil man die Substanz verzehrt, große Unternehmensverkäufe tätigt (so wurden 2007 die Anteile an der Fährgesellschaft Scandlines veräußert) und sich für die Börse aufhübscht usw. Das Unternehmen Bahn verfügt über eine Infrastruktur, die nach der zitierten offiziellen Statistik von 'Verkehr in Zahlen' allein 130 Milliarden Euro wert ist. Würde man hier nur eine dreiprozentige Kapitalverzinsung dieser Infrastruktur vornehmen, so ergibt dies mit vier Milliarden Euro doppelt so viel wie der gesamte, mittels kreativer Buchführung herbeigerechnete, Gewinn des Jahres 2006.

Damit ergibt sich ein besonderes Dilemma: Da die Bahn in Wirklichkeit keinen Gewinn macht, da in das System Schiene auch in Zukunft jährlich zwischen neun und fünfzehn Milliarden Euro fließen, würde die bei diesem Modell zugesicherte "relativ sichere Rendite" der 49 Prozent Volksaktien-Kleinanleger dar-

auf hinauslaufen, dass jährlich Steuergelder durch die Bahn hindurchgeschleust und an die Volksaktionäre ausgeschüttet würden. Das könnte dazu führen, dass nicht nur das Modell, sondern die Bahn und der Schienenverkehr selbst enorm diskreditiert werden würden.

EU-Recht und Volksaktienbahn

Das Modell einer Volksaktienbahn dürfte mit dem EU-Recht bzw. mit der EU-Bahnpolitik kollidieren. Mit dem VW-Gesetz wurde in Deutschland versucht, den staatlichen Einfluss bei VW zu erhalten und gleichzeitig eine breite Aktienstreuung "im Volk" zu erreichen. Doch die EU-Kommission greift genau dieses Modell an. Richtig ist, dass die EU hier ein spezifisches Gesetz angreift und dass das Volksaktien-Modell zur Bahn auf dem normalen Aktienrecht basieren soll. Hier muss jedoch bedacht werden, dass die Eisenbahnen – anders als etwa die Autoindustrie – in besonderem Maß als EU-Angelegenheit angesehen werden. Dies wurde im Maastrichter Vertrag verankert. Sobald hier die Konstruktion "100prozentiges öffentliches Eigentum" aufgegeben wird, wird das Unternehmen Deutsche Bahn AG seitens der EU als ein privates Schienenverkehrsunternehmen definiert werden. Damit aber droht eine Zugriffsmöglichkeit der EU unter Verweis auf EU-Richtlinien zur Eisenbahn und zur – erforderlichen – Liberalisierung des Schienenverkehrs. Gleichzeitig würden damit die staatlichen Unterstützungsleistungen für den Schienenverkehr erheblich gefährdet. Sie könnten leicht als wettbewerbsverzerrende Beihilfen interpretiert werden.

Die Behauptung, diese Fragen könnten von Rechtsanwaltskanzleien ausreichend abgeklärt werden, muss in Frage gestellt werden. Sicher ist, dass jede Aufgabe des 100prozentigen Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG der EU Möglichkeiten bietet, den Privatisierungsprozess der Eisenbahnen in Deutschland – sprich: deren Zerschlagung – voranzutreiben.

Wirkungsweise des Volksaktien-Modells

Unabhängig von den Intentionen der Verfasser wird der Vorschlag Volksaktien-Bahn als ein Ja zur Aufgabe des hundertprozentigen Bundeseigentums an der Bahn interpretiert. Er kann von gewandten grundsätzlichen Befürwortern der Bahnprivatisierung begrüßt werden, weil hier in einer für das Privatisierungsprojekt kritischen Situation ein prominenter Kritiker der Bahnprivatisierung erklärt, er habe einen Vorschlag, der "weitgehend kompatibel mit dem Bahnprivatisierungsgesetz" sei. Just so reagierte Bundesverkehrsminister Tiefensee, der den Vorschlag einer Volksaktienbahn als "eine interessante Idee" bezeichnet.

4) Hermann Scheer/Peter Friedrich, Die Bahn: Zukunftsinvestment aller Bürger – Memorandum gegen die geplante Privatisierung der Bahn, Berlin März 2007, S. 16ff.

Auch Hermann Scheer und Peter Friedrich selbst haben dies so gesehen. In dem bereits zitierten Memorandum heißt es: "Der Weg in den Ausverkauf der Bahn, so wollen es seine Befürworter suggerieren, sei vorgezeichnet und schon jetzt unumkehrbar. Es könne deshalb nicht mehr über das Ob, sondern allenfalls über das Wie diskutiert werden. Angesichts der weitreichenden Folgen und der Werte, um die es bei dieser Privatisierungsentscheidung geht, muss aber die Debatte über ... die Strategie der Bahn AG geführt werden ... Wir lehnen eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ab. Das Unternehmen muss vollständig in öffentlichem Eigentum bleiben."

Alternative Finanzierungsmodelle

Im übrigen weisen Scheer/Friedrich in ihrem Memorandum nach, dass die Bahn "frisches Kapital" gar nicht benötigt, wenn sie die richtige Strategie, sich auf das Kerngeschäft zu besinnen, fahren würde. Oder wenn gegebenenfalls – was im Bündnis umstritten ist, was aber Scheer/Friedrich bereits vorschlugen – das Lkw- und das internationale Logistik-Geschäft verkauft (und zuvor der Schienengüterverkehr ausgegliedert und beim Kernbereich des integrierten Bahnunternehmens verbleiben) würde. Allein die Einnahmen aus dem Verkauf von Schenker ohne Railion, von Bax Global, EWS (GB), Interfesa (Spanien) lägen über dem, was von einem Volksaktienmodell zu erwarten ist.

Vor allem wurden bereits kreative und wasserdichte Modelle für eine alternative Kapitalbeschaffung entwickelt. Solche Finanzmittel könnten über eine Bahnanleihe neuer Qualität – eine Art Bürgeranleihe – beschafft werden. Die damit verbundene Zinsbelastung wäre mit idealerweise vier bis fünf Prozent deutlich niedriger als die Renditeerwartung von Investoren. Besonderen Charme gewinnt dieses Modell, weil eine solche Anleihe als Instrument zur Kundenbindung genutzt werden kann. Das Modell einer solchen Bürger-Bahnanleihe wurde im Herbst 2005 von Prof. Karl-Dieter Bodack entwickelt. Es wurde im Rahmen des Bündnisses Bahn für Alle auf einer Tagung im März 2007 weiter konkretisiert.

Schließlich gilt es, die aktuellen Debatten um alternative Modelle einer Bahnprivatisierung in den Gesamtkontext einzuordnen. Ende 2006 und Anfang 2007 war die Position eines grundsätzlichen Neins zur Aufgabe des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG eine minoritäre. Anfang 2007 kam es zu einer neuen Situation: Der DGB und die IG Metall stellten sich in einen offenen Gegensatz zur DGB-Gewerkschaft Transnet und erklärten, jede Art der Bahnprivatisierung abzulehnen. Die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di ging einen Schritt weiter und schloss sich dem Bündnis Bahn für Alle an. Auf Ebene des Bundestags wird das Nein zu einer Bahnprivatisierung von einer Gruppe von SPD-Abgeordneten unterstützt, wobei hier Hermann Scheer und Peter Friedrich eine maßgebliche Rolle spielten. In der SPD

haben bereits vier Landesverbände erklärt, eine Aufgabe des öffentlichen Eigentums an der Deutschen Bahn AG abzulehnen. Ende Oktober gibt es einen Bundesparteitag der SPD, auf dem dieses Thema eine wichtige Rolle spielen könnte – und wo die Chance besteht, dass in der SPD als Bundespartei ein Votum gegen eine Bahnprivatisierung fällt – womit die große Koalition bei diesem Thema weitgehend blockiert – und die Bahn als Bahn in öffentlichem Eigentum gerettet – wäre. Seit Ende August hat auch die Partei Die Linke klar Stellung gegen jede Form der Bahnprivatisierung – einschließlich des Volksaktienmodells – bezogen. Gleichzeitig erklärte der Parteivorstand der Linken, das Bündnis Bahn für Alle unterstützen zu wollen. Zwei repräsentative Umfragen – im November 2006 durchgeführt von Emnid und im Juli 2007 durchgeführt von Forsa – ergaben, dass rund zwei Drittel der Bevölkerung eine Bahn in öffentlichem Eigentum fordern.

Das Bündnis Bahn für Alle wird am prinzipiellen Nein zum Bahnprivatisierungsgesetz und zu jeder Form der Bahnprivatisierung festhalten. Gleichzeitig erscheint es sinnvoll und wichtig, das alternative Modell einer Bahn in öffentlichem Eigentum zu konkretisieren.

ALTERNATIVE

Oft ist es bei Engagements gegen die neoliberale Politik schwierig, eine real existierende Alternative zu benennen. Der Satz "Eine andere Welt ist möglich", wird leicht als Utopie im Sinn, das sei "in dieser Welt nicht realisierbar", abgetan.

Im Fall der Bahnprivatisierung ist es anders. Es gibt im Hier und Jetzt eine real existierende und in weiten Bereichen glaubwürdige Alternative. Das sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), ein landesweites Bahnsystem, das sich fast komplett in öffentlichem Eigentum befindet. Die Schiene kann in unserem Nachbarland eine erstaunliche Erfolgsbilanz aufweisen: Es gibt flächendeckend einen Halbstundentakt. Hierzulande gibt es nur bei großen Städten einen Stundentakt, oftmals aber sind selbst Städte wie Dresden nur in einem weit schlechteren Takt in den Fernverkehr eingebunden. Die Schweizer Bürgerinnen und Bürger fahren (mit 1.800 km im Jahr) 2,2 mal mehr Kilometer auf der Schiene als ein Mensch hierzulande, obgleich die Schweiz nur ein Neuntel der Fläche Deutschlands aufweist.

In der Schweiz liegen die staatlichen Zuschüsse je Leistung (je Tonnen-, respektive je Personenkilometer) bei der Hälfte der Zuschüsse, die hierzulande für Leistungen im Schienenverkehr vom Steuerzahlenden bezahlt werden müssen.

Die Erwähnung des Beispiels Schweiz führt bei den Befürwortern jeder Art von Bahnprivatisierung regelmäßig zu heftigen, reflexartigen Abwehrreaktionen. Es werden allerlei fadenscheinige Argumente bemüht, um einen Vergleich mit der SBB von vornherein auszuklammern. Das Bahnprivatisierungsgutach-

ten von Booz Allen Hamilton untersucht eine Vielzahl anderer Schienenunternehmen in Europa und weltweit, klammert jedoch die Schweiz bzw. die SBB weitgehend aus. Untersuchen wir einige der Gegenargumente.

Eine Standardantwort lautet, ein Vergleich sei unzulässig, da der Schienenverkehr in der Schweiz nur "eine Art bessere S-Bahn darstelle". In Wirklichkeit ist der schweizerische Schienenverkehr sehr ähnlich strukturiert wie der bundesdeutsche: mit S-Bahnen, Regionalverkehr und Fernverkehr. Die durchschnittliche Reisedistanz liegt in der Schweiz im Schienenpersonenfernverkehr z.B. nicht allzu weit unter derjenigen des deutschen Schienenfernverkehrs. Auch Österreich ist bezüglich der Fläche, der Bevölkerungszahl und der Siedlungsstruktur mit der Schweiz vergleichbar. Doch der Modal split in Österreich gleicht weit mehr dem deutschen als dem schweizerischen. Was damit zusammenhängt, dass die ÖBB wie die DB AG den Weg der Desintegration, der Privatisierung und des Rückzugs aus der Fläche geht.

Sodann wird gesagt, die Schweiz habe eine für den Schienenverkehr "weit günstigere Siedlungsstruktur". In Wirklichkeit ist die Bevölkerungsdichte in der Schweiz niedriger als diejenige Westdeutschlands (aber das Schienennetz ist wesentlich dichter als das deutsche). Demnach sind die grundlegenden Strukturdaten in der Schweiz zumindest nicht günstiger. Hinzu kommt, dass die topographischen und klimatischen Bedingungen in der Schweiz für den Schienenverkehr weit ungünstiger sind als hierzulande. Höhenunterschiede im Eisenbahnverkehr von bis zu 1.000 Metern sind nicht ungewöhnlich. In der BRD gibt es dies nur ausnahmsweise. Im Winter liegen in der Schweiz die Temperaturen oft wesentlich niedriger als in Deutschland. Dennoch gibt es wesentlich weniger eingefrorene Weichen oder andere witterungsbedingte Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs. Die Züge der SBB sind weit pünktlicher als diejenigen der DB AG: 95 Prozent aller Züge kommen mit weniger als 5 Minuten Verspätung an. Für 81 Prozent gilt "pünktlich wie die Eisenbahn".

Ein weiteres Argument lautet: Die Schweizer und Schweizerinnen "lieben halt ihre Bahn". Sie seien engagierte Bahnfahrende und diesbezüglich in keiner Weise mit den Deutschen zu vergleichen. Auch das stimmt nur zum Teil. In der Schweiz liegt die Pkw-Dichte ähnlich hoch wie hierzulande. Es werden pro Kopf sogar mehr Pkw-Kilometer zurückgelegt als in Deutschland. Dennoch wird mehr als zwei Mal so viel mit der Bahn gefahren. Und es gibt in der Bundesrepublik Deutschland Regionen mit erfolgreichen Bahnen, in denen sich der Schienenverkehr eines ähnlich

regem Zuspruchs erfreut. Es liegt also nicht in erster Linie am Menschenschlag, sondern vor allem an der unterschiedlichen Performance der Unternehmen.

Der Erfolg der Schiene in der Schweiz hat fünf wesentliche Gründe.

Erstens gibt es in der Schweiz, obwohl es sich um ein führendes kapitalistisches Land handelt, keinen einzigen Autokonzern und kein einziges großes, auf dem Weltmarkt aktives Ölunternehmen. Dies ist ein substanzieller Unterschied zu fast allen hochmotorisierten Ländern. Es trägt dazu bei, dass die Autolobby in der Schweiz nicht ganz so wirksam ist wie anderswo, dass sie vor allem nicht ganz so stark strukturell und materiell mit dem gesamten politischen Establishment verflochten ist.

Zweitens weist der Schweizerische Schienenverkehr in der Eigentumsverhältnissen eine eher dezentrale Struktur auf. Zwar befinden sich so gut wie alle Bahnen, die die SBB bilden, in öffentlichem Eigentum. Doch bei rund der Hälfte aller Strecken und Schienenverkehrsunternehmen handelt es sich um kantonales Eigentum. Die Kantone sind in der Struktur den deutschen Bundesländern vergleichbar, gleichzeitig aber in der Regel nur so groß wie die kleinsten deutschen Bundesländer. Die kantonalen Bahnen sind zwar in den Fahrplan und in das gesamte Tarifsystem der SBB eingebunden – für die Fahrgäste erscheint der schweizerische Bahnverkehr damit als ein einheitlicher –, doch die vielfach dezentralen Eigentumsformen führen zu einer weit größeren Bürgernähe und begünstigen das Entstehen von Kundenfreundlichkeit und Service-Intensität.

Drittens besteht das führende Personal bei der SBB überwiegend aus engagierten, kenntnisreichen und ambitionierten Bahnleuten. Dies gilt gerade auch für den SBB-Bahnchef Benedikt Weibel, der Ende 2007 aus dem Amt scheidet. Das Management bei der DB AG hingegen ist vielfach bar jeder Kenntnis des herkömmlichen Bahnbetriebs. Entsprechend liegt der SBB-Bahnchef im Ranking führender schweizerischer Top-Manager an der Spitze; Hartmut Mehdorn landet bei entsprechenden Vergleichen regelmäßig auf einem der letzten Plätze.⁵

Viertens setzen die SBB beim Tarifsystem auf Transparenz. Es orientiert sich an Grundsätzen, die konträr zu denen sind, die bei der Deutschen Bahn AG Anwendung finden. Die 2,5 Millionen Schweizerinnen und Schweizer mit Halbtax-Ticket (entspricht in etwa der BahnCard50) würde übertragen auf Deutschland heißen, dass 25 Millionen Bürgerinnen und Bürger die BahnCard50 besitzen müssten. Real sind es nur 1,5 Millionen; eine weitere Million besitzt die BC25.

5) Zwei aktuelle Beispiele: Unter der Überschrift "Diese Heuchler" heißt es im Kölner 'Express' vom 18. August 2007: "Der Heuchler-Zug ist noch lange nicht abgefahren! Bahnboss Mehdorn (65) preist stets die Zuverlässigkeit seines Verkehrsmittels. Doch für alle Strecken, auf denen er mit dem Zug länger als drei Stunden unterwegs wäre, nimmt er das Flugzeug. Moniert aber, dass Billigflieger die Kunden nähmen. Ein Heuchler im Sackbahnhof." Die 'Berliner Morgenpost' veröffentlichte am 9.7.2007 eine aktuelle repräsentative Umfrage zu den bekanntesten, beliebtesten und am wenigsten beliebten Prominenten: "Auf die Frage, wem die Befragten großes Vertrauen schenken, kreuzten 76,9 Prozent Günter Jauch an ... Ihm wird damit am meisten Vertrauen entgegengebracht. Auf dem allerletzten Platz landete der unter Dopingverdacht stehende Ex-Radprofi Jan Ulrich (fünf Prozent). Knapp vor Ullrich liegt Bahnchef Hartmut Mehdorn (7,5 Prozent)."

Das Schweizerische Tarifsysteem schafft Kundennähe und Kundentreue. Sein Geheimnis wurde in der 'Frankfurter Allgemeinen Zeitung' wie folgt auf den Punkt gebracht: "Das Preissystem der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist von einer genialen Einfachheit, und daher muss man weder am Schalter lange warten noch am allzu komplizierten Ticket-Automaten verzweifeln. Der Schweizer fährt entweder Halbtax, das heißt zum halben Preis, oder er zahlt den vollen Preis. Jeder dritte hat ein Halbtax-Abonnement. Das kostet 150 Franken (99 Euro) jährlich. Für 350 Franken kann man drei Jahre lang zum halben Preis fahren ... Frühbucher-Rabatte und andere komplizierte Schnäppchen-Angebote kennt man in der Schweiz nicht... Die SBB wären mit ihrem Preissystem natürlich nie so erfolgreich, wenn nicht auch das Schienennetz und der Betrieb derart vorzüglich wären. Man fährt zwar nicht so schnell und auch nicht so mondän wie im deutschen ICE, aber öfter und pünktlicher. Während in Deutschland nur noch die Intercity-Strecken die Bahn interessieren, ist das Schweizer Netz weiterhin engmaschig, füllen die Nebenbahnen die Züge auf den Hauptlinien." ⁶

Fünftens ist der Erfolg der Schiene in der Schweiz Resultat einer demokratischen Tradition. Als die Bahnfachleutegruppe "Bürgerbahn statt Börsenbahn" im September 2005 in Bad Herrenalb zusammen mit der Evangelischen Akademie Baden eine Tagung zum Thema Bahn und Börse durchführte, gab es dort auch einen Vortrag eines Vertreters des schweizerischen Verkehrsministeriums. Dieser äußerte sinngemäß, die Verkehrsfachleute in der Schweiz hätten in den siebziger und Anfang der achtziger Jahre noch ähnliche Ziele verfolgt, wie sie dann bald darauf in der BRD im Schienenverkehr realisiert worden wären. Das heißt, es gab auch in der Schweiz u.a. eine Orientierung auf Hochgeschwindigkeit, auf das Abhängen mittelgroßer und kleinerer Städte, auf die Konzentration auf Metropolen und auf einen Geschäftsreiseverkehr usw.

Was war dann der Grund für die heutige sichtbare, alternative Schienenverkehrspolitik? Der Vertreter des Schweizerischen Verkehrsministerium verwies auf zehn Referenden, die es in Sachen Bahnpolitik in der Schweiz seit Anfang der achtziger Jahre gab. Immer entschied die Schweizerische Bevölkerung sich für den Erhalt der Bahn in der Fläche, gegen Höchstgeschwindigkeit und für eine bürgernahe Bahn. Oft erfolgte dies gegen die große Mehrheit des schweizerischen Establishments und gegen den so genannten verkehrspolitischen "Sachverstand".

Trotz mancher Einschränkungen, die im Fall einer detaillierten Untersuchung auch für die SBB vorzunehmen wären, realisiert die SBB eine Performance, die im Vergleich zur DB AG und wohl zu allen anderen europäischen Bahnen eine andere Qualität darstellt. Vor allem kann man aus diesem Beispiel – ergänzt

um die erforderlichen landestypischen Konkretisierungen – die Essentials für ein erfolgreiches, effizientes und kundennahes Eisenbahn-Modell – für einen "status quo plus" – entwickeln. Sie lauten wie folgt:

- Eine Grundvoraussetzung besteht im öffentlichem Eigentum an der Schieneninfrastruktur und dem Schienenverkehr. Ohne dieses öffentliche Eigentum sind andere Essentials wie eine Flächenbahn nicht zu verwirklichen.

- Zu prüfen ist eine Kombination von zentralen und dezentralen Strukturen des öffentlichen Eigentums, um ein Optimum an Einheitlichkeit und Kundennähe, Effizienz und demokratische Kontrolle zu gewährleisten.

- Priorität hat die Erschließung der Fläche ("Flächenbahn") vor schnellen Verbindungen zwischen Ballungsgebieten.

- Erforderlich sind bundesweite einheitliche Standards bzgl. Service, Fahrplan und Fahrpreisen (Tarifen) und sozialen Absicherungen (Flächentarif). Möglichst große Teile dieser Standards sollten auch für den übrigen öffentlichen Verkehr und für die übrigen europäischen Bahnen gelten.

- Anzustreben ist ein integrierter Taktverkehr für den gesamten Schienenverkehr, teilweise noch abgestimmt für die Feinverteilung des übrigen öffentlichen Verkehrs.

- Ergänzende private Anbieter sind dort sinnvoll, wo Bahnen in öffentlichem Eigentum diese Aufgaben nicht erfüllen können oder wollen.

- Das Management im Schienenverkehr muss kompetent sein und sich mit dem Schienenverkehr identifizieren.

Vor allem aber müssen die Rahmenbedingungen für eine Politik der Verkehrswende und der "Vorfahrt für die Schiene" vorhanden sein. Diese Rahmenbedingungen gibt es heute nirgendwo in Europa. Erste Voraussetzung einer solchen Politik ist die Orientierung auf Verkehrsvermeidung, die Reduktion von "erzwungener Mobilität" und Transportinflation. Damit hängt die Notwendigkeit zusammen, die externen Kosten im Verkehr offen zu bilanzieren und daraus die erforderlichen Schlussfolgerungen zu ziehen. Tatsache ist, dass alle Verkehrsträger ihre Kosten nicht tragen und dass gerade der Straßenverkehr und die Luftfahrt massiv subventioniert werden bzw. die aus diesen Verkehren resultierenden Belastungen auf die Umwelt und spätere Generationen abgewälzt werden. Schließlich heißt das für die Verkehrswegeinvestitionen, dass es keinen weiteren Ausbau des Straßennetzes und der Flugverkehrsinfrastruktur geben darf. Die fortgesetzten Parallelinvestitionen in alle Verkehrsträger fördern allgemein die Verkehrsinflation und stärken letzten Endes immer wieder den Straßenverkehr und die Luftfahrt, also diejenigen Verkehrsarten, die für die höchsten Belastungen für Menschen, Umwelt und Klima verantwortlich sind.

6) Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 2.7.2003.

Kapitel II

Verkehrspolitik in Deutschland seit der "Wende" 1989/1990

Nach der gesamtdeutschen hofften viele auf eine verkehrspolitische Wende, in deren Zentrum der schienengebundene Verkehr stehen würde. Dies galt für den Stadtverkehr ebenso wie für die Eisenbahn. So veröffentlichten die West- und Ostberliner Verkehrsverbände BVG und BVB 1990 eine gemeinsame Studie, in der sie für eine schnelle Verlängerung der bestehenden ostdeutschen Straßenbahnen in den Westteil der Stadt, in dem die Tram in den 1960er Jahren aus dem Straßenbild verschwunden war, eintraten. Die Pläne wurden gestoppt. Statt dessen verlor die bestehende Ostberliner Straßenbahn binnen zweier Jahre ein Viertel ihrer Fahrgäste. Vergleichbares gab es auf dem Gebiet der Eisenbahnen: Als der Vorstand der Bundesbahn anstrebte, die beiden Eisenbahnen in Ost und West möglichst schnell zusammenzuführen und die Gunst der Stunde für eine Offensive auf Schienen zu nutzen, wurde der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bundesbahn, Reiner Gohlke, zurückgepfiffen. Bundesverkehrsminister Zimmermann ließ übermitteln, angesagt sei "eine Aufeinanderzu-Entwicklung der beiden Bahnen und nicht eine sofortige Vereinigung."¹ Die Reichsbahn verlor binnen dreier Jahre die Hälfte ihrer Fahrgäste und zwei Drittel ihres Gütertransportvolumens. Noch nie in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen gab es einen derart abrupten Einbruch.

Bundesbahn und Reichsbahn jahrelang als getrennte Gesellschaften

Während bereits Ende 1990 der Straßenbau bundeseinheitlich vorangetrieben wurde, die Binnenschifffahrt umgehend einheitlich organisiert war, während das Lkw-Gewerbe beinahe über Nacht als ein gesamtdeutsches – westlich beherrschtes – agierte, ab 1991 die Lufthansa den Flugverkehr beherrschte, während selbst so äußerst diffizile Gebilde wie die beiden deutschen Währungen bereits 1990 verschmolzen wurden – Bundesbahn und Reichsbahn operierten noch dreieinviertel Jahre nach der Vereinigung als getrennte Bahngesellschaften. Sie belasteten auf diese Weise die Steuerzahlenden mit ein paar Dutzend

Milliarden Mark, weil mögliche Synergieeffekte nicht genutzt, die Defizite der Bundesbahn gesteigert wurden und erste gewaltige Defizite der Reichsbahn entstanden. Vor allem aber wurden auf diese Weise bestehende Startchancen für eine Offensive Schiene vergeben und Scheunentore für die beschriebene Massenmotorisierung Ost *einschließlich* der weiter schnell steigenden Pkw-Dichte in Westdeutschland geöffnet. Im Sommer 1990 löste Heinz Dürr Reiner Gohlke an der Spitze der Bundesbahn ab. Bald darauf wurde er auch Reichsbahnchef. Doch es blieb bei den formal zwei Gesellschaften. Mit Dürr stand nun erstmals an der Spitze der Eisenbahn in Deutschland ein Mann, der als Eigentümer eines weltweit führenden Automobilzulieferers Interessen vertrat, die konträr zum Schienenverkehr waren.²

Eine Begründung für die fortdauernde formelle Trennung in zwei Bahngesellschaften – die gleichzeitig zentralistisch als Einheitsgesellschaft geführt wurden – lautete: Es gelte, in Bälde eine "Bahnreform" zu realisieren. Die Vereinigung von Bundesbahn und Reichsbahn in einer neuen Gesellschaft, der Deutschen Bahn AG, wäre dann die "Stunde Null" der wiedervereinten deutschen Bahnen. Als "erstes Ziel der Bahnreform" wurde genannt, "mehr Verkehr auf die Schiene" zu bringen.³ Sodann sollten die Kosten für die Steuerzahlenden reduziert werden. Schließlich sollte die Bahn endlich in ein Serviceunternehmen, also in einen fahrgastfreundlichen Betrieb, umgewandelt werden.

Bahnreform von 1993

Im Dezember 1993 wurde die Bahnreform beschlossen. Seit Januar 1994 besteht die Eisenbahn in Deutschland in der Unternehmensform einer Aktiengesellschaft. Im Januar 1994 wurden alle aufgelaufenen Schulden von Reichsbahn und Bundesbahn auf den Bund übertragen. Die staatlichen Unterstützungen für die Schiene – insbesondere diejenigen für den Nahverkehr – wurden deutlich erhöht. Die DB AG startete Anfang 1994 schuldenfrei in eine scheinbar "bahnsinnige Zukunft". Dennoch ist die Bilanz drei-

1) Nach Hans-Peter Schwarz, "Wiedervereinigung und Bahnreform", in: Gall/Pohl, Die Eisenbahn in Deutschland, München 1999, S. 382.

2) Vor seinen Engagements bei Bundesbahn, Reichsbahn und Deutscher Bahn AG war Heinz Dürr Vorstandsvorsitzender von AEG (u.a. ein Hersteller von Bahntechnik), sodann Vorstandsmitglied der Daimler Benz AG. Dürr war und ist vor allem wichtigster Eigentümer des Familienunternehmens Dürr AG. Die Dürr AG rühmt sich in den Geschäftsberichten, bis zu einem Drittel des Weltmarktes bei Autolackierautomaten und Autolackierstraßen zu kontrollieren. Dürr behielt dieses Engagement auch in seiner Zeit als Bahnchef bei. 2000 hatte die Dürr AG einen Umsatz von 1,9 Milliarden Euro und zählte weltweit 12.000 Beschäftigte.

3) So wörtlich in: Die Deutschen Bahnen 1992, herausgegeben von der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn 1993, S. 6.

zehn Jahre nach dem Start der Deutschen Bahn AG negativ. Sie sieht konkretisiert für die drei zitierten Ziele wie folgt aus:

■ **Position der Schiene im Verkehrsmarkt:** Laut Aussage der offiziellen Verkehrsstatistik "Verkehr in Zahlen" hat die Schiene im Zeitraum 1993 bis 2006 im Fernverkehr an Boden verloren. Im Güterverkehr hat sie die Position gehalten. Im Nahverkehr konnten die Anteile nach der offiziellen Statistik gesteigert werden.⁴ Allerdings ist das ein Bereich, in dem die DB AG nachweislich die Zahlen "schöngerechnet" hat.⁵

■ **Kosten:** Der Bund zahlte 2005 laut Bundesregierung mehr an staatlichen Geldern für die Schiene (DB AG, Infrastruktur und Bundeseisenbahnvermögen BEV) als vor 1994 in die Schiene flossen. Es sind jährlich zusammen rund 12 Milliarden Euro. Hinzu kommen rund fünf Milliarden Euro an Ausgleichszahlungen für Beamtengehälter. Gleichzeitig war die DB AG Ende 2006 mit 25 Milliarden Euro hoch verschuldet. Die in dreizehn Jahren aufgehäuften Schuldenlast liegt fast so hoch wie diejenige, die die Bundesbahn im Zeitraum 1949 bis 1993, in 44 Jahren auftürmte.⁶

■ **Kundenfreundlichkeit:** Im Ranking unter allen großen Unternehmen landet die DB AG in der Regel auf dem letzten Platz. Die Bahn gilt allgemein als kundenfeindlich – was in der Regel nicht am Personal, oft aber am Personalmangel liegt.

Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs auf Schienen im Zeitraum 1991 – 2005							
	1991	1993	1994	2000	2003	2004	2006
Personenverkehr							
Eisenbahnen in Mrd. Personenkilometern	57,0	63,4	65,2	75,4	71,3	72,6	78,2
davon:							
Schienepersonen Nahverkehr	23,3	29,9	30,3	39,2	39,7	40,2	43,2
Schienepersonen Fernverkehr	33,7	33,5	34,8	36,2	31,6	32,4	35,0
Anteil der Schiene am gesamten Personenverkehrsmarkt in vH	6,5%	7,0%	6,6%	7,2%	6,6%	6,6%	6,9%
Güterverkehr							
Eisenbahnen/Binnenverkehr in Mrd. Tonnenkilometern	82,2	65,5	70,7	77,5	79,8	86,4	106,0
Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehrsmarkt in Prozent	20,6%	16,8%	16,8%	15,3%	15,5%	15,8%	17,5%

Die Gesamtbilanz des Schienenverkehrs im Zeitraum 1991 bis 2005 wird in der Tabelle wiedergegeben. Danach sank der Anteil der Schiene in beiden Bereichen des Verkehrsmarktes bis 2003. Im Personenverkehr war es allein die Entwicklung im Nahverkehr, die die zeitweiligen Einbrüche und die Stagnation im Fernverkehr nivellierte. Allerdings müssen gerade diese Zahlen, wie dargelegt, in Frage gestellt werden. Im Schienenpersonenfernverkehr kam es bis 2003 sogar zu einem absoluten Rückgang der Leistung. In den darauffolgenden Jahren gab es in allen drei Bereichen deutliche Zugewinne. Insgesamt konnten so wieder die Anteile von Anfang der 1990er Jahre erreicht werden. Von Anteilszugewinnen kann nur beim Nahverkehr gesprochen werden, mit den zwei wichtigen Relativierungen: fragwürdige Datenbasis und deutlich höhere – und bis 2010 wieder deutlich sinkende – Bundeszuschüsse.

Positive Bilanz der privaten Bahnbetreiber?

Oft wird argumentiert, im Unterschied zur DB AG hätten die "wirklich privaten Bahnbetreiber" eine positive Bilanz vorzuweisen. Dies wird als Teilerfolg der Bahnreform interpretiert. Private Bahnbetreiber gibt es in zwei Bereichen: im Personennahverkehr und im Güterverkehr. Beim letztgenannten sind die Privaten dort erfolgreich, wo die DB AG freiwillig – oft aus Unfähigkeit – das Feld räumt. Oder wo – z.B. im Chemiebereich – Transporte über größere Entfernungen gefahren werden. Dies läuft fast immer auf "Rosinenpickerei" hinaus. Gleichzeitig findet eine weitreichende Umstrukturierung des Güterverkehrs mit der Konzentration auf Transporte über weite Entfernungen und der Kappung jeglichen regionalen Güterverkehrs statt.

Im Schienenpersonenverkehr konzentrieren sich die Privaten zu 98 Prozent auf den Nah- und Regionalverkehr. Damit engagieren sie sich in einem hoch subventionierten Segment. Die Hälfte bis zwei Drittel der Einnahmen in diesem Bereich sind so genannte Regionalisierungsgelder, Bundesgelder, die den Ländern zum Bestellen des Nahverkehrs zufließen. Es gibt hier wenig Wettbewerb um die Kundschaft, wohl aber einen harten Konkurrenzkampf um staatliche Gelder. Dabei gewinnt oft derjenige mit dem härtesten Sozialdumping. Dabei erzielt die Nahverkehrstochter der DB AG, DB Regio, vergleichbar hohe Gewinne wie die Privaten. Der in der Bilanz für 2006

4) Verkehr in Zahlen 2006/2007.

5) Zur Kritik der Zahlenakrobatik der DB AG im Nahverkehr vgl. Klaus Gietinger, "Der Markterfolg der Deutschen Bahn AG nach der Bahnreform – Dichtung und Wahrheit", in: Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hg.), Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang, Herrenalber Protokolle – Ev. Akademie Baden, März 2004, S. 83ff. Schon 1997 kritisierte der Bundesrechnungshof die Statistik der Deutschen Bahn AG und stellte fest, dass der behauptete Fahrgastzuwachs zu größeren Teilen auf "Ausweisveränderungen", Veränderungen der Statistik, zurückzuführen sei. U.a. wurden S-Bahn-Fahrgäste nach der Bahnreform als Bahnfahrende mitgezählt. Ab der Ausgabe 1998/99 von 'Daten und Fakten' (einer DB-eigenen Publikation der Bahnstatistik) wurden rückwirkend nicht mehr nur die zahlenden Passagiere, sondern auch die nicht zahlenden, also Bundestagsabgeordnete, Behinderte, Militärpersonen und vor allem die eigenen Mitarbeiter mitgezählt. "Hartmut Mehdorn ... vergleicht die Nahverkehrsleistung seines Unternehmens im Jahr 2000 – nach der neuen, allen statistischen Gepflogenheiten widersprechenden Definition – mit der Leistung seines Unternehmens 1993 – für die jedoch die alte, richtige Definition erhalten muss. Nur so kommen die Steigerungen zustande. Es sind Steigerungen auf dem Papier." A.a.O., S. 92f. Die halboffizielle Statistik 'Verkehr in Zahlen', für die das DIW verantwortlich zeichnet, übernahm in der Regel die Statistik der DB AG.

6) Laut Angaben der DB AG vom April 2006 lagen die "Finanzschulden" des Unternehmens Ende 2005 bei 19,7 Milliarden Euro. Die gesamten Verbindlichkeiten – einschließlich nicht zinspflichtiger Schulden – liegen bei 25 Milliarden.

ausgewiesene Jahresgewinn von 2,1 Milliarden Euro geht zu gut einem Viertel nur auf die – durch Subventionen erzielten – Gewinne im Nahverkehr (DB Regio) zurück.⁷

Die Teilerfolge im Nahverkehr betreffen den Fahrgastanstieg und das in Teilbereichen verbesserte Angebot. Gleichzeitig kam es vielerorts zu Revitalisierungen von Strecken und Bahnhöfen. Diese Erfolge verbuchten einige private Betreiber ebenso wie einige Bahnen, die sich in öffentlichem Eigentum befinden. Zu den letztgenannten zählen die oberschwäbische Gaisbockbahn (Eigentum des Bodenseekreises), die Usedomer Bäderbahn (Tochtergesellschaft der DB AG) und die Karlsruher Verkehrsbetriebe (Eigentum der Stadt Karlsruhe). Die wesentliche Ursache für die Erfolge im Nahverkehr liegt offenkundig nicht in der Unternehmensform, sondern in der Dezentralität und einer relativen Bürgernähe und in einem Abbau von Zentralismus. Die wesentliche Voraussetzung für diese Erfolge besteht allerdings darin, dass mit dem Regionalisierungsgesetz eine gute finanzielle Grundlage geschaffen wurde. Diese ist jedoch mit der Novellierung dieses Gesetzes 2001 und mit den 2006 beschlossenen Kürzungen der Mittel in Frage gestellt.⁸

Hochgeschwindigkeit und Rückzug aus der Fläche

Rund 60 Prozent aller Investitionen der DB AG im Zeitraum 1994 bis 2005 flossen in Hochgeschwindigkeitsstrecken oder in Projekte, die mit Hochgeschwindigkeit und dem Geschäftsreiseverkehr verbunden sind.⁹ Die Anteile des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und des Geschäftsreiseverkehrs im gesamten Schienenpersonenverkehr werden dabei jedoch systematisch überschätzt. Selbst im Fernverkehr liegt der Anteil der Geschäftsreisenden nur bei 20 Prozent; ihr Anteil an den Erlösen macht 25 bis 30 Prozent aus. 90 Prozent des Schienenverkehrsaufkommens entfallen auf Bahnfahrten unter 50 Kilometern. Gemessen an der Verkehrsleistung (Personenkilometer) sind es immer noch 50 Prozent, die im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anfallen. Nimmt man nur den Bahnfernverkehr, dann liegt die durchschnittliche Reiseweite je Fernverkehrsfahrt auf Schienen bei 240 Kilo-

metern. Die Hälfte des Fernverkehrs findet auf Verbindungen statt, bei denen die Supergeschwindigkeiten eine sekundäre Rolle und Faktoren wie Fahrpreis, Umsteigehäufigkeit, Pünktlichkeit, Anbindung an Quelle und Ziel, Sitzplatzgarantie (auch ohne Reservierung) eine weit wichtigere Rolle spielen.

Parallel zur Konzentration auf Hochgeschwindigkeit hat sich die DB AG aus der Fläche immer mehr zurückgezogen. Zwischen 1993 und 2006 wurden mehr als 5.500 Kilometer Schienenstrecken stillgelegt. Im Zeitraum 1965 bis 1990 wurden im westdeutschen Schienennetz 3.500 Kilometer oder 150 Kilometer pro Jahr abgebaut. Das Netz der Reichsbahn blieb fast komplett erhalten. In den Zeiten der Deutschen Bahn AG lag der jährliche Abbau mit 420 Kilometern fast drei Mal höher.¹⁰

Am 15. Dezember 2002 wurde eine Zuggattung des Fernverkehrs abgeschafft: der InterRegio (IR), eine 1988 mit bescheidenen Mitteln geschaffene, äußerst erfolgreiche Zuggattung, die zu akzeptablen Preisen, mit einem guten Reisekomfort und einem qualitativ hohen Serviceangebot solche Regionen in den Fernverkehr einband, die mit IC/EC und ICE nicht erreicht werden. Mit dem Tod des IR wurden ganze Regionen wie Oberschwaben, Ostfriesland und Teile der Ostseeküste weitgehend vom Fernverkehr abgehängt. Für die Abschaffung des IR gibt es keine überzeugenden betriebswirtschaftlichen Gründe.¹¹ Maßgeblich für die Stilllegung des IR waren ideologische Faktoren: Das Top-Bahnmanagement wollte sich nicht eingestehen, dass ein konventioneller Zug deutlich erfolgreicher als der Hightech-Zug ICE sein kann. Karl-Dieter Bodack, viele Jahre lang Bahnmanager und Erfinder des InterRegio, hat diesen selbstzerstörerischen Prozess der Deutschen Bahn AG überzeugend nachgezeichnet.¹²

Die Tatsache, dass die Verkehrsleistungen im Fernverkehr des Jahres 2006 faktisch gleich hoch sind wie im Jahr 1994, stellt ein vernichtendes Urteil dar. In diesem Zeitraum wurden Investitionen im Wert von rund 50 Milliarden Euro in den Fernverkehr, insbesondere in die ICE-Strecken, getätigt – überwiegend finanziert mit öffentlichen Geldern. Das folgt allerdings einer inneren Logik: Wenn die Verzweigungen

-
- 7) Bezeichnenderweise stieg kein privater Investor auf Dauer und in größerem Umfang in den Bahnfernverkehr ein. Dabei hat die DB AG 2001 hier mit der Aufgabe des InterRegio eine große Lücke geöffnet. Vor 1994 gab es im Fernverkehr mehr privates Engagement. So wurde 1994 der TUI-Ferien-Express eingestellt.
- 8) In dem seit 2001 novellierten Regionalisierungsgesetz ist die Bindung der Mittel für den Einsatz im Schienenpersonennahverkehr weitgehend aufgehoben. Seither nutzen die Bundesländer die Mittel zunehmend für andere Aufgaben. 2006 beschloss die Bundesregierung (mit Zustimmung des Bundesrats), die Regionalisierungsmittel bis 2010/2011 schrittweise von 7,2 auf 6 Milliarden Euro jährlich zu kürzen.
- 9) Finanziert wurden die Neubaustrecken Hannover-Stendal-Berlin, Frankfurt/M.-Köln und München-Ingostadt-Nürnberg-Erfurt. Allein zehn Milliarden Euro flossen in den "Knoten Berlin" mit einem neuen Hauptbahnhof, dessen Konzept als Kreuzungsbahnhof problematisch und dessen Ort im Niemandsland falsch ist. Vgl. Winfried Wolf, Kritik des neuen Hauptbahnhofs Berlin, in: Tageszeitung junge Welt vom 25.5.2006.
- 10) Die Streckenlänge (Betriebslänge) der Deutschen Bahn AG lag 1993 bei 40.400 km; bis 2005 ist sie auf 34.000 km gesunken. Direkt stillgelegt wurden im Zeitraum 1994 bis Anfang 2006 laut Angaben der Bundesregierung 5.126 km. Zusätzliche 1.863 km wurden im gleichen Zeitraum aus dem Streckennetz der DB AG ausgegliedert; sie gingen in das Eigentum von nicht bundeseigenen Eisenbahnen über, wobei hier offen ist, auf wie vielen Kilometern dieser Strecken noch Regelbetrieb mit Eisenbahnen stattfindet. Nach: Verkehr in Zahlen 2005/2006, S. 56; Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen (Bundestagsdrucksache 16/1810).
- 11) Die meisten InterRegio-Linien waren nicht verlustbringend. Die unrentablen Linien wiederum wären mit adäquaten, kleineren Fahrzeugen zu sanieren gewesen. Werden die Kosten für die Neubaustrecken korrekterweise eingerechnet, so erreichte der IR im Vergleich zum ICE einen deutlich besseren Kostendeckungsgrad.
- 12) Karl-Dieter Bodack, InterRegio – Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg/BrsG. 2003, EK-Verlag.

und Verästelungen eines Baums gekappt werden, stockt die lebensnotwendige Zufuhr zum Stamm. Dann verdorren zunehmend auch starke Äste.

Schlechter Service und Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen

Seit der Bahnreform kam es zu einem flächendeckenden Abbau von Service: Tausende Schalter und rund 600 Bahnhöfe wurden geschlossen. Wer kein Internet-Surfer und kein Liebhaber von Automaten ist, hat bei der DB AG immer öfter das Nachsehen; er muss für seine Tickets mehr bezahlen, immer längere Wege in Kauf nehmen und mit immer neuen Unannehmlichkeiten rechnen. Dieses eigenartige Grundverständnis von Service manifestierte sich in der Bahnpreisreform PEP, die Ende 2002 eingeführt wurde. Seither gibt es keine nachvollziehbaren Kosten je gefahrenen Kilometer mehr, sondern statt dessen rund 22 Millionen einzelne Fahrpreise für alle denkbaren Verbindungen. PEP sollte darauf orientieren, dass jeder, der preiswert Bahn fahren will, mehrere Tage vor Fahrtantritt einen Zug fest bucht und auch den Zug für die Rückfahrt ordert. Es hieß, die Fahrgäste müssten "umlernen", was eher an die Sprache eines SED-Politbüros als an ein kundenfreundliches Unternehmen erinnert.¹³

Die DB AG musste Mitte 2003 zentrale Aspekte von PEP revidieren, weil Millionen Fahrgäste der Bahn den Rücken kehrten. Allerdings sind maßgebliche Elemente des Systems weiter existent: Es gibt weiterhin keine Tariftransparenz, sondern die genannten 22 Millionen Einzelpreise des "Loco-Systems" (Ort-zu-Ort). Vor allem gibt es keine Orientierung auf die Eisenbahn, die "einfach da" ist, bei der man "einfach zu steigen und losfahren" kann. Es gibt keine Konzentration auf die traditionelle Kundschaft und keine Politik ihrer Bindung an das Unternehmen. Dies zeigt sich exemplarisch bei der BahnCard50. Im Vorfeld der Bahnreform kämpften Umweltverbände und VCD für ein "Halbpreisticket", wie es dies damals bereits erfolgreich in der Schweiz gab. Es wurde spät eingeführt – zu einem relativ hohen Preis. Mit PEP wurde Ende 2004 die BahnCard abgeschafft und stattdessen die Schnäppchenjäger-BahnCard25 eingeführt. Noch Ende Mai 2003, als bereits Hunderttausende Fahrgäste mit den Füßen abgestimmt hatten, stellte der Bahnchef klar: "Die alte BahnCard wird es nie wieder geben."¹⁴ Die heftigen Proteste gegen die Bahnpreisreform führten kurz darauf zur Wiederein-

führung der BahnCard50. Doch gibt es diese jetzt zusammen mit der weiter existierenden "BahnCard 25", was zur Verwirrung und Desorientierung beiträgt. Gleichzeitig wurde der BC50-Preis willkürlich um 40 Prozent – von 140 auf 200 Euro – erhöht (2007: 208 Euro). Schließlich wird die Philosophie dieser "Mobilitätskarte" immer wieder durch neue Sonderangebote, bei der die BahnCard50 nicht verbilligend eingesetzt werden kann, konterkariert.

Es gibt kaum einen Wirtschaftszweig, in dem es zu einem so tiefgreifenden Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen kam wie im Schienenverkehr und bei der Bahntechnik. Ende 1993 gab es noch 365.000 Arbeitsplätze bei Bundesbahn und Reichsbahn und rund 100.000 Arbeitsplätze im Fahrzeugbau und der Schienenfertigung. Ende 2006 waren es im gesamten Schienenbereich rund 185.000 und rund 50.000 in der Bahntechnik.¹⁵ Die Beschäftigtenzahl wurde in beiden Bereichen halbiert. Der Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen wird oft damit begründet, es habe gleichzeitig enorme Fortschritte bei der "Produktivität je Beschäftigten" gegeben.¹⁶ Dies trifft nur zu einem Teil zu. Für die Bahn rechnete der Bundesrechnungshof 1999 vor, dass sich die Einsparungen bei den Personalausgaben weitgehend mit den Mehrausgaben für den Zukauf von Fremdleistungen decken. Letztere erscheinen jedoch in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht als Personalausgaben. In Wirklichkeit ist der radikale Personalabbau in erster Linie Ergebnis des flächendeckenden Abbaus von Service und der weitreichenden Arbeitsverdichtung bei denjenigen, die noch bei der Bahn Beschäftigung finden. Teilweise werden inzwischen auch Sicherheitsstandards berührt.¹⁷ Die Identifikation der Bahnbeschäftigten mit dem Unternehmen war noch nie so niedrig wie heute. Eine interne Unternehmenskultur ist jedoch für ein Dienstleistungsunternehmen ein wichtiger Produktivkraftfaktor. Arbeitsplatzabbau und Arbeitsverdichtung sind integraler Bestandteil der schlechten Performance der Bahn.

13) Das neue Bahnpreissystem PEP wurde bis zu seiner Einführung im Dezember 2002 u.a. von der "Allianz für die Schiene" und von den ihr zusammengeschlossenen Gruppen und Verbänden – so von VCD, pro Bahn und Transnet – explizit verteidigt. Darunter fiel auch die Abschaffung der damaligen BahnCard, heute BahnCard50. "Die Bahn hat ihre Hausaufgaben gemacht. Jetzt entscheiden die Kunden über den Erfolg." Es sei "falsch, sich zum jetzigen Zeitpunkt auf Details (von PEP) zu stürzen. Das neue Preissystem muss in seiner aufeinander abgestimmten Gesamtheit gesehen werden." (Allianz-Presseerklärung vom 9. Oktober 2002/Nr. 17/02). Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom Oktober 2002 hieß es: "Wir setzen auf den Erfolg des neuen Tarifsystems bei der Deutschen Bahn." Zur Klarstellung: Von der "Allianz" (bzw. von VCD und pro Bahn etc.) kommen viele gute Beiträge zur Kritik der Auto- und Flugzeugzentrierten Verkehrspolitik. Sobald es jedoch um den Kern der Bahnpolitik geht, kommt es oft zu fatalen Vorstands-loyalen Bekundungen.

14) Nach: Financial Times Deutschland vom 22.5.2003.

15) Für den Zeitraum bis 2004 nach: Johannes Hauber, "Arbeitsplatzabbau und Marktöffensive". In: Monheim/Nagorni, a.a.O., S. 190ff.

16) Bundesrechnungshof zum Arbeitsplatzabbau und dem Zukauf von Fremdleistungen: Bericht vom 20.5.1999.

17) Letzteres wurde in der gerichtlichen Aufarbeitung des Eisenbahnunglücks von Brühl vom Februar 2001 dokumentiert.

Kapitel III

Bahnprivatisierungen – Rolle zurück ins 19. Jahrhundert

Nur ein marktwirtschaftliches Prinzip hat sich bislang überzeugend durchgesetzt: der Zwang zur Kostensenkung. Die Betreiber South West Trains und Railways North entließen im Frühjahr (1997) so viel Personal, dass ihre Züge schließlich zu Hunderten ausfallen mussten. Der Betreiber Great Eastern Railways stellte kürzlich eine besonders originelle Idee vor: Er wollte seine Zugbegleiter durch Berufsreisende ersetzen, die nebenbei den Schaffner spielen sollten. Diese schöne Idee scheiterte zunächst am Protest der Gewerkschaft und der neuen Regierung.

Thomas Fischermann 1997

Vor einer Londoner Grand Jury stehen drei Eisenbahnarbeiter, ein Personenkondukteur, ein Lokomotivführer und ein Signalgeber. Ein großes Eisenbahnunglück hat Hunderte Passagiere in die andere Welt expediert. Die Nachlässigkeit der Eisenbahnarbeiter ist die Ursache des Unglücks. Sie erklären vor den Geschworenen einstimmig, vor zehn bis zwölf Jahren habe ihr Arbeitstag nur acht Stunden täglich gedauert. Während der letzten fünf bis sechs Jahre habe man sie auf 14, 18 und 20 Stunden aufgeschraubt und bei besonders lebhaftem Zudrang der Reiselustigen wie in den Perioden der Exkursionszüge, währe sie oft ununterbrochen 40 bis 50 Stunden. Sie seien gewöhnliche Menschen und keine Zyklopen ... Ihr Hirn höre auf zu denken und ihr Auge zu sehen. Der ganz und gar respectable British Juryman antwortet durch ein Verdikt, das sie wegen "manslaughter" (Totschlag) vor die Assisen (vor das Schwurgericht; W.W.) schickt.

Karl Marx, Das Kapital, Band 1¹

Katastrophe in London ...

Am 5. Oktober 1999 kam es in London, in der Nähe des Bahnhofs Paddington, zu einem schweren Eisenbahnunfall, der 31 Menschen das Leben kostete. Der 31-jährige Lokomotivführer – ein Matrose, der vor kurzem zum Zugführer umgeschult worden war – hatte mit seinem Regionalzug Thames Train Turbo auf der Strecke Paddington nach Bedwyn ein auf Rot stehendes Signal überfahren und war in einen Inter-city-Zug gerast. Die beiden Züge gehörten unterschiedlichen privaten Bahnbetreiber-Gesellschaften. Das Signal SN 109, das wegen dazwischenstehender Masten und vieler Fahrdrähte leicht übersehen werden konnte, war in den letzten sieben Jahren mindestens acht Mal bei Rot passiert worden. Im Februar 1998 kam es deshalb bereits zu einer Beinahe-Katastrophe, weswegen SN 109 in den Unterlagen der privaten Infrastrukturbetreiber-Gesellschaft Railtrack

als "gefährliches Sicherheitsrisiko" geführt wurde. Doch Railtrack ergriff keine Maßnahmen. Die Eisenbahnergewerkschaft National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) sah den Fall grundsätzlicher: Railtrack weigerte sich seit Jahren, das Automatische Zugschutzsystem ATP – ein induktives Sicherungssystem, das in etwa der Teilfunktion der deutschen induktiven Zugsicherung entspricht, die am Vorsignal wirksam wird – zu installieren, explizit aus Kostengründen: Investitionen von umgerechnet 20 Millionen Euro "pro möglicherweise gerettetem Menschen" seien nicht akzeptabel. Die Eisenbahnkatastrophe von Paddington war, zeitlich gesehen, der mittlere von drei schweren Eisenbahnunfällen binnen dreier Jahre, die in der britischen Öffentlichkeit in einem Zusammenhang mit der Bahnprivatisierung gesehen werden. Das wirtschaftsfreundliche Blatt 'The Economist', das die Bahnprivatisierung bis dahin positiv begleitet hatte, bezeichnete die "Kluft zwischen dem Reichtum der Bahnbetreiber und der Missachtung ihrer Passagiere" als einen "Skandal" und bewertete die Privatisierung von British Rail "schlicht als einen katastrophalen Misserfolg".²

... in Japan

Am 25. April 2005 gab es in Amagasaki, in der Nähe von Osaka, Japan, ein schweres Eisenbahnunglück, das 107 Menschen in den Tod riss. Der 23-jährige Lokomotivführer R.T., der seinen Job seit elf Monaten ausübte, war mit seinem Personenzug mit zu hoher Geschwindigkeit in eine Kurve gerast, weil er eine Verspätung von eineinhalb Minuten aufholen wollte. Der Zug entgleiste und raste gegen ein Wohnhaus. Der Lokführer und 106 Fahrgäste wurden getötet. 450 Menschen wurden zum Teil schwer verletzt. Die Untersuchung ergab, dass die private Betreibergesellschaft JR West ihre extrem dichten Fahrpläne in 15-Sekunden-Takte gliederte und ihre Zugführer im Zugführer-Handbuch anhielt, "Verspätungen innerhalb der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wieder aufzuholen." Der Zugführer R.T. war kurz zuvor beim Bahnhof Tagarazuka acht Meter zu weit gerollt und hatte zurücksetzen müssen. Daher war er 90 Sekunden zu

1) Karl Marx, Das Kapital Band 1, MEW Band 23, S. 267f.

2) Angaben nach: Juliette Jowitt, "Britains overstressed Railways", in: Financial Times (London), 21.10.2000; Economist vom 11.10.1999, Frankfurter Rundschau vom 8.10.1999 und 11.10.1999 und Der Spiegel 41/1999. 1997 hatte es in Southall nahe London das erste schwere Eisenbahnunglück nach der Bahnprivatisierung gegeben. Es forderte zwei Menschenleben. In diesem Fall hatten die maroden Sicherheitsanlagen versagt. Im Oktober 2000 gab es ein schweres Bahnunglück bei Hatfield, das vier Menschenleben forderte. Dieses war insofern lehrreich, weil eine Schiene unter dem durchfahrenden Zug buchstäblich zerbröselte. Gleisbauarbeiter hatten Railtrack bereits im Februar 2000 auf die brüchige Infrastruktur an dieser Stelle hingewiesen, doch Reparaturarbeiten unterblieben, weil diese Geld und Bußgelder – letztere wegen gesperrter Strecken während der Bauzeit – gekostet hätten.

spät abgefahren, ein Zeitverlust, den er durch eine "Aufholfahrt" wieder hereinzuholen versuchte. Der Lokführer wollte damit offensichtlich einer neuerlichen Bestrafung durch seinen Arbeitgeber JR West entgehen. Einige Monate zuvor war R.T. wegen verschiedener "Regelverstöße" zu dreizehn Tagen "Tagesschicht-Erziehung" gemäßregelt worden. Diese "Tagesschicht-Erziehungen" stellen, so ein Bericht des Japan-Korrespondenten der 'Süddeutschen Zeitung', eine "an Gehirnwäsche grenzende Behandlung" dar. Bahnbeschäftigte werden für Tage oder Wochen in ein Büro versetzt, in dem sie "Handbücher abschreiben oder Selbstkritiken verfassen müssen. Sie werden während dieser Sitzungen von Vorgesetzten angebrüllt und mit Strafarbeiten wie Unkrautjäten oder Fensterputzen gedemütigt." ³ JR West war aus der Privatisierung der Japanischen Staatsbahn JNR 1987 als eines von mehreren Bahnunternehmen hervorgegangen. Ende 2001 hatte die japanische Regierung alle Beschränkungen aufgehoben, die einer vollen Privatisierung von JR West – und zweier anderer JR-Gesellschaften auf der Hauptinsel Honshu – im Wege standen. Im Gefolge dieser Liberalisierung engagierten sich erstmals ausländische bahnfremde Investoren bei JR West, die auf einen aggressiven Kurs – unter anderem auf einen Rückzug der Bahngesellschaft aus der Fläche und auf eine "höhere Arbeitsproduktivität" – drängten. ⁴

... in Deutschland

In der Nacht vom 5. auf den 6. Februar 2001 entgleiste der deutsche Nachtzug D 203 Amsterdam – Basel mit 201 Fahrgästen wenige Kilometer vor Bonn im Personenbahnhof Brühl. Neun Menschen wurden getötet. 148 Fahrgäste erlitten Verletzungen, zum Teil schwere. Das Unglück ereignete sich auf dem Gegengleis in einem Baustellenbereich, in dem maximal 40 km/h zulässig waren. Der 28-jährige Lokomotivführer S.B. hatte das Tempo zunächst vorschriftsgemäß auf 38 km/h gedrosselt, dann jedoch auf Tempo 122

km/h beschleunigt, so dass der Zug auf einer Weiche entgleiste. Die Lokomotive prallte gegen ein Wohnhaus, mehrere Waggons stürzten die Böschung hinunter. Der Untersuchungsbericht der Aufsichtsbehörde, des Eisenbahnbundesamtes (EBA) ⁵, und das Urteil der Großen Strafkammer des Landgerichtes Köln im Prozess gegen den Lokomotivführer ergaben, dass der Triebfahrzeugführer einen unzureichenden Ausbildungsstand vorzuweisen hatte. Er war Anfang der 1990er Jahre zwei Mal bei der Deutschen Bundesbahn bei der Prüfung als Lokomotivführer durchgefallen und hatte dann bei einer privaten Hafenbahn unter Bedingungen gearbeitet, die mit einem Personenfernverkehr nicht vergleichbar sind. Wenige Monate vor dem Zugunglück stellte ihn die Deutsche Bahn AG als Lokomotivführer ein, ohne dass er eine neue Prüfung ablegen musste. ⁶



Weiterhin wurde festgestellt, dass an der fraglichen Baustellen-Durchfahrt zwar formal Maximalgeschwindigkeit 40 km/h galt, was auch an einer Stelle im Gleisbett ausgeschildert war, dass jedoch gleichzeitig in dem Langsamfahrstellen-Verzeichnis (La, das grundsätzlich als Bibel des Lokführers gilt und im Triebfahr-

3) Henrik Bork, "Eine Sache von Sekunden", in: Süddeutsche Zeitung vom 2. Mai 2005 und vom 25.4.2005. Im erstgenannten Artikel heißt es: "Wie schwer die Zugführer mit diesen Methoden (der Tagesschicht-Erziehung), W.W.) unter Druck gesetzt werden, zeigt der Fall Masaki Hattori. Der damals 44-jährige war 2001 zu einer Tagesschicht-Erziehung abkommandiert worden, um für einen unfahrplanmäßigen Halt von 60 Sekunden bestraft zu werden. Er musste tagelang in einem winzigen Büro sitzen und wurde pausenlos angeschrien ... Am vierten Tag wurde Zugführer Hattori erhängt in seiner Wohnung aufgefunden."

Am 14. Mai 1991 kam es in der japanischen Provinz Shiga zu einem Zugunglück mit 38 getöteten Reisenden, als zwei Züge auf einem eingleisigen Streckenabschnitt aufeinander prallten. In einem Bericht hieß es: "Die Polizei gab an, die private Gesellschaft Japan Railways West habe im Gegensatz zu den Zugführern der halbstaatlichen Bahngesellschaft Shigaraki Kogen ihre Zugführer nicht mit Funk ausgestattet. Damit fehlte ihnen auch die Möglichkeit, gegenseitig Kontakt aufzunehmen." Nach: Frankfurter Rundschau vom 12. Mai 1991.

4) Nach: Izumi Takeda/Fujio Mizuoka, "The Privatization of the Japan National Railways: The Myth of Neoliberal Reform and Spatial Configuration of the Railway Network in Japan – A View from Critical Geography", in: Nicholas Low/Brendan Gleeson (Hrsg.), Making Urban Transport Sustainable, London 2003, S. 161f.

5) Dieser für den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages angefertigte umfassende und äußerst aufschlussreiche Bericht durfte in seiner Langfassung von den Bundestagsabgeordneten des Ausschusses nur eingesehen werden. Er stand ihnen nicht zur Verfügung und durfte nicht kopiert werden. Ich war damals der einzige Bundestagsabgeordnete des Verkehrsausschusses, der eine solche Einsichtnahme vornahm, sich Abschriften anfertigte und diese auf einer Seite der 'Frankfurter Rundschau' veröffentlichte. Vgl. "Ungereimtheiten und Fehler in der Bibel der Lokführer – Das Eisenbahn Unglück von Brühl, die Frage nach der Schuld und die Geheimniskrämerei um den Untersuchungsbericht – eine Analyse von Winfried Wolf, in: Frankfurter Rundschau vom 11. Oktober 2000.

6) Mit der Bahnreform war das Niveau der Triebfahrzeugführer-Ausbildung in Qualität und Quantität radikal abgesenkt worden. Die bis dahin zweieinhalbjährige Ausbildungszeit wurde auf sieben Monate ("Sieben-Monats-Kinder") reduziert, bei einigen privaten Gesellschaften soll es noch kürzere Ausbildungen geben. Das Brühler Unglück verdeutlicht die Folgen der Personaleinsparmaßnahmen. 1. Bei der "alten" Bundesbahn wäre S.B. nicht ohne neuerliche Prüfung als Triebfahrzeugführer eingestellt worden. 2. Die beschleunigte Übernahme erfolgte auch, weil die DB AG zur Expo 2000 und den damit verbundenen Mehrleistungen im Fahrbetrieb im Schnellverfahren Lokomotivführer einstellte und für solche Spitzenbelastungen über eine unzureichende Personaldecke verfügte. 3. Nach der Übernahme von Sascha B. als DB AG-Lokführer war geplant, diesen hinsichtlich "sicherheitsrelevanter Dinge" zu prüfen. Diese Prüfung entfiel, weil der Lokführer anstelle der Nachschulung zu "dringenden Inventurarbeiten" in ein Lager geschickt wurde – bis zum Ende der 'Nachschulung'. U.a. nach: Erich Preuß, "Unerfahrener Lokführer, überforderte Mitarbeiter", in: Neues Deutschland vom 24.7.2001.

zeug vorlag) für die fragliche Stelle fälschlicherweise als erlaubte Maximalgeschwindigkeit Tempo 120 km/h ausgewiesen wurde. Das könnte für den Lokführer, zusammen mit der unübersichtlichen Situation auf dem Streckenabschnitt in dem Brühler Bahnhof,⁷ der Anlass zur fatalen Beschleunigung im Baustellenbereich gewesen sein. Schließlich wurde im Prozess dokumentiert, dass die bahninternen Bearbeiter der Bau- und Betriebsanweisung (Beta), welche wiederum eine der Grundlagen für das La-Verzeichnis ist, "wie am Fließband" – so der Vorsitzende Richter – jährlich 1.800 Beta zu prüfen und abzustimmen haben. Deshalb scheint eine größere Zahl von Fehlern mehr oder weniger unausweichlich gewesen zu sein.⁸

Entscheidend im Gerichtsprozess zum Brühler Unglück war, so der Vorsitzende Richter, dass es "immer einen unsichtbaren weiteren" Angeklagten gegeben habe: das Management der Deutschen Bahn AG bzw. das System einer auf Privatisierungskurs befindlichen Bahn, deren "Regelwerk keinen Platz lässt für gesunden Menschenverstand."⁹ Der Prozess endete mit Freisprüchen für den Lokführer und zwei weitere Bahnbeschäftigte auf eher unteren Rängen, die für die fatalen Fehler in La und Beta verantwortlich waren. Mit Blick auf den "unsichtbaren Angeklagten" schrieb die Berichterstatterin der 'Frankfurter Rundschau': "Nicht zuletzt die Privatisierung der Bahn und die damit einhergehenden Stellenkürzungen klangen immer wieder als Grund für Nachlässigkeit und fehlerhaftes Verhalten an."¹⁰

Die Gemeinsamkeiten der Bahnprivatisierungen

Die drei Eisenbahnunfälle – und eine Reihe weiterer, darunter auch in anderen Ländern¹¹ – ändern nichts an der Tatsache, dass die sicherste Form der motorisierten Mobilität diejenige im Schienenverkehr ist. Dies wurde ein weiteres Mal vor dem Hintergrund eines der angeführten tragischen Unglücke von unverdächtiger Seite hervorgehoben.¹² Zutreffend ist jedoch auch, dass es im Rahmen der Bahnprivatisierungen zu einem Abbau von Standards auf dem Gebiet der Sicherheit kommt, wodurch ein entscheidender Systemvorteil der Bahn gefährdet wird. Die drei Unglücke müssen in einem Zusammenhang mit den Bahnprivatisierungen in den entsprechenden Ländern gesehen werden. Untersucht man die drei Prozesse der Entstaatlichung bestehender einheitlicher Bahngesellschaften in Japan, Großbritannien und Deutschland und ergänzt man diese Analyse mit weiteren Beispielen von privatisierten Bahnen, dann kristallisieren sich – bei aller Unterschiedlichkeit – acht Gemeinsamkeiten heraus.

1. Zerschlagung

Bei den Bahnprivatisierungen kommt es zur Zerlegung der bis dahin meist – mehr oder weniger – einheitlichen Bahnen.¹³ Da der Schienenverkehr, anders als der Auto- oder Schiffs- oder Flugverkehr, bereits aus technischen und erst Recht aus sicherheits-

-
- 7) Der Brühler Bahnhof weist die Besonderheit von zwei Bahnhofsteilen auf, den Brühler Güterbahnhof und den Brühler Personenbahnhof, wobei zwischen beiden 2,5 Kilometer Entfernung liegen, die überwiegend auf freier Strecke durchfahren werden. Der ehemalige Bundesbahndirektor Eberhard Happe bezeichnete im Zusammenhang mit dem Brühler Unglück dies als "Lokführerfalle"; ein wenig erfahrener und mit der Strecke nicht vertrauter Lokführer konnte nach der Durchfahrt durch den Brühler Güterbahnhof und der Fahrt auf freier Strecke den Eindruck gewinnen, den Bahnhofsbereich verlassen zu haben, womit er auch hätte beschleunigen dürfen.
- 8) Im fraglichen Fall lag die Beta für den Brühler Baustellenbereich nicht rechtzeitig vor. Daher wurde die La auf einer falschen Grundlage erstellt und wies Tempo 120 km/h aus. Als die La bereits gedruckt war, wurde der Fehler erkannt. Doch die Verantwortlichen versuchten nicht, über eine nachgeschobene La-Korrektur den fatalen Irrtum auszubügeln. Stattdessen wurde in die Beta der Eintrag hinzugefügt: "Die Triebfahrzeugführer bitte über die Fahrt durch Gleis 2 im Güterbahnhof (Brühl) und Gleis 3 im Personenbahnhof (Brühl) verständigen." Eine solche "Verständigung" erfolgte in der fraglichen Nacht nicht. Nach: W. Wolf, Frankfurter Rundschau, a.a.O., und E. Preuß, a.a.O.
- 9) Peter Brock, "Mehr Sicherheit statt harter Urteile", in: Berliner Zeitung vom 26.10.2001.
- 10) Ingrid Müller-Münch, "Der Brühl-Prozess führte immerhin zu neuen Sicherheitsüberlegungen", in: Frankfurter Rundschau vom 25.10.2001.
- 11) Am 5. Juli 1997 gab es in Neustadt bei Stadtallendorf (Hessen) ein schweres Zugunglück, das sechs Menschenleben kostete. Ein Güterzug mit Stahlrohren fuhr unsachgemäß beladen: Die normalerweise senkrecht aufgestellten Rungen (bewegliche Eisenarme) waren waagrecht unter der Ladung liegend geblieben. Die Ladung war nur durch quergespannte Textil- und Nylonbänder und Holzkeile gesichert. Ein Stahlrohr löste sich und bohrte sich in den entgegenkommenden Regionalexpress Stadtallendorf-Marburg/L. Die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG ließen damals in einer ersten Stellungnahme mitteilen, das Fahren mit heruntergelassenen Rungen sei inzwischen "üblich". Am 3. Juni 1998 entgleiste bei Eschede (Niedersachsen) der ICE 884 Conrad Röntgen und prallte gegen ein Brückenbauwerk. 101 Menschen fanden den Tod. Oberflächliche Ursache war der Bruch eines Radreifens im vorderen Zugteil, der mehrere Kilometer vor dem Bahnhof Eschede zur Entgleisung des Radsatzes führte. In der Einfahrweiche wurde der betroffene Wagen so abgelenkt, dass dieser gegen die Brückenstütze einer Drei-Platten-Brücke prallte. Die wiedererrichtete Brücke ist eine aus Spannbeton ohne Zwischenstützen. Zum Einsatz des spezifischen, für Hochgeschwindigkeitsfahrten nicht geeigneten Radreifens war es gekommen, nachdem in den Speisewagen der ICE-Garnituren störende Vibrationen aufgetreten waren und ein Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG angeordnet hatte, die bisher eingesetzten üblichen Monoblock-Räder durch Räder zu ersetzen, die aus einem Stahlrad bestehen, über das ein elastischer Gummireifen gezogen wird, der schließlich außen von einem dünnen Stahlreifen ("Radreifen") gehalten wird. Es handelte sich, so ein Bericht, "um einen Radreifen, der von der Bahn ungenügend getestet, vorschnell eingeführt und mangelhaft gewartet wurde und schließlich viel zu weit abgefahren war." Am 7. Januar 2005 kam es auf der eingleisigen Bahnstrecke zwischen Bologna und Perugia zum Zusammenstoß zweier Züge, was 17 Menschen das Leben kostete. Die Bahnbeschäftigten traten unmittelbar darauf in einen Streik und verwiesen darauf, dass die Sicherheitsausschüsse in den vergangenen Monaten viele Male auf die Gefahren auf diesem Streckenabschnitt hingewiesen und den Einbau von Sicherheitseinrichtungen verlangt hatten, was jedoch aus Kostengründen abgelehnt worden war. Angaben zu Stadtallendorf nach: Süddeutsche Zeitung vom 7. Juli 1997 und AP-Bericht vom selben Tag (Verfasser: Martin Angelstein) und Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 25. Februar 1999. Angaben zu Eschede nach: EBA-Bericht vom 26. Februar 1999 und Florian Gless und Wolfgang Metzner, "Anatomie einer Katastrophe – Der Todeszug", in: Stern 34/2001; Winfried Wolf, "Das ICE-Unglück von Eschede", in: Gila Altmann/Heiner Monheim/Albert Schmidt/Bernhard Strowitzki/Winfried Wolf, Einmal Chaos und zurück – Wege aus der Verkehrsmisere, Köln 1998, S. 70ff. Abgaben zu Italien nach: Willi Hajek, Eisenbahnen in Europa: Wohin rollt der Zug?, Ränkeschmiede Nr. 15, Offenbach, Februar 2006.
- 12) "Rail remains a far safer form of transport than road. According to the Health and Safety Executive, only one person is killed in a train accident for every 2 bn kilometres travelled. On the road, a fatal accident occurs every 300.000 km." Financial Times vom 21.10.2000.
- 13) Fast immer gibt es im Vorfeld der Bahnprivatisierung eine "innere Aufsplitterung". Beispielsweise wurde British Rail bereits Anfang der 1990er Jahre in 106 Einzelgesellschaften aufgeteilt. Die EU-Anforderung, Fahrweg und Betrieb "rechnerisch" zu trennen, arbeitet einer späteren materiellen Privatisierung in die Hände.

relevanten Gründen ein einheitliches System darstellt, ist diese Aufspaltung immer mit Verlusten an Effizienz, Synergie, Sicherheit und Service verbunden.

In **Japan** wurde die seit 1906 bestehende einheitliche Eisenbahngesellschaft, nach dem Zweiten Weltkrieg in Japan National Railways (JNR) umbenannt, im April 1987 in sechs regionale Gesellschaften für Schienenpersonenverkehr, denen auch die jeweilige regionale Infrastruktur gehört, in drei Bahngesellschaften für die Hochgeschwindigkeitszüge Shinkansen, die ebenfalls Eigentümerinnen der Infrastruktur sind, und in eine Gesellschaft für den Güterschienenverkehr gespalten ("horizontale Aufspaltung").¹⁴

In **Großbritannien** wurde 1994 das einheitliche staatliche Unternehmen British Rail (BR) mit den internen Systemen Intercity, Network South East und Regional Railways in 25 "TOUs" (Train Operating Units) gespalten. Für die TOUs gab es Ausschreibungen, bei denen sich private Unternehmen um Transportkonzessionen für bestimmte Strecken bewarben (bezeichnenderweise durfte sich British Rail selbst an den Ausschreibungen nicht beteiligen; professionelles Engagement und Sachverstand waren nicht gefragt). Triebfahrzeuge, Loks und Wagen liehen sich die neuen privaten Bahnbetreiber dann in der Regel von drei Leasingfirmen, auf die das rollende Material von British Rail übertragen wurde. Für Netz und Bahnhöfe wurde eine weitere, zunächst staatliche Gesellschaft, Railtrack, geschaffen, die 1996 auch materiell privatisiert und an die Börse gebracht wurde. Schließlich gab es die Ausgliederung des Güterverkehrs, der inzwischen von vier privaten Gesellschaften betrieben wird.¹⁵

In **Deutschland** ist die Deutsche Bahn AG intern bereits in fünf einzelne Aktiengesellschaften und mehr als 200 rechtlich selbständige Unternehmen gespalten. Der Bahnbetrieb auf einer Reihe von Teilnetzen wurde unter dem Dach einer DB AG-Gesellschaft mit

Namen DB Regionetz ausgegliedert; 1.100 Bahnbeschäftigte betreiben auf rund 1.000 Kilometern gepachteten Streckennetzen Bahnbetrieb quasi in Eigenregie.¹⁶ Das im Juni 2007 vorgelegte Bahnprivatisierungsgesetz sieht vor, dass zunächst bis zu 49 Prozent der Anteile an der Deutschen Bahn an "private Investoren" gehen. Sodann soll die Infrastruktur in ein kompliziertes Gebilde, das formell in Staatseigentum bleibt, eingebracht werden, wobei die nunmehr teilprivatisierte Deutsche Bahn AG diese Infrastruktur "betreiben und bilanzieren" kann.

Rund ein Dutzend andere staatliche Bahngesellschaften wurden als Teil des Privatisierungsprozesses ähnlich gespalten oder in Vorbereitung auf eine mögliche spätere Privatisierung intern aufgegliedert. Das trifft beispielsweise auf die Eisenbahnen in Schweden, Italien, Spanien, Frankreich, Österreich und in den Niederlanden zu.¹⁷ In den **USA** hatte es 1971 im Personenverkehr mit der Bildung von Amtrak eine Verstaatlichung und 1976 im Schienengüterverkehr mit Conrail eine konsolidierte private Einheitsgesellschaft mit massiver staatlicher Subventionierung gegeben. Conrail wurde bald darauf reprivatisiert und in mehrere private Güterbahngesellschaften aufgeteilt, wobei auch hier jede von ihnen regionale Netze kontrolliert. Amtrak hingegen verfügt nur über ein kleineres eigenes Bahnnetz und ist oft auf die Netze privater Gesellschaften angewiesen. Das Unternehmen ist auch ständig vom Bankrott bedroht, da die Regierung in Washington eine viel zu geringe Unterstützung gewährt und immer wieder das Projekt auflegt, die einzigen profitablen Verbindungen Washington – New York und New York – Boston aus Amtrak herauszulösen und zu privatisieren.¹⁸

Die Ausgliederungen und Untergliederungen sind mit einem deutlichen Anwachsen der Bereiche Management und Verwaltung – der Wasserköpfe – verbunden.¹⁹ Sie bringen darüber hinaus erhebliche Synergieverluste mit sich. Selbst banalen Anforderungen

- 14) Angaben zur Japanischen Bahnprivatisierung hier und, wenn nicht anders angegeben, auch im folgenden nach: Izumi Takeda/Fujio Mizuoka, "The Privatization of the Japan National Railways ...", a.a.O. Es handelt sich um die folgenden Gesellschaften: Gruppe A = Shinkansen-Bahnen: 1. Tokohu/Joetsu Shinkansen; 2. Tokaido Shinkansen; 3. Sanyo Shinkansen. Gruppe B = Regionale Bahnen oder JR-Gesellschaften": 1. JR Hokkaido; 2. JR East; 3. JR Central; 4. JR West; 5. JR Shikoku; 6. JR Kyushu.
- 15) Vgl. Werner Bahlsen, "Trennung von Schiene und Betrieb – Briten zeigen, wie es auch nicht funktioniert", in: Frankfurter Rundschau vom 6. Januar 2001; Claudia Wanner, "Britische Güterbahn verführt Kunden", in: Financial Times Deutschland vom 7.3.2006.
- 16) Es handelt sich um die Netze SüdostbayernBahn, Kurhessenbahn, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (Thüringen) und um die Erzgebirgsbahn. Hier mag es durch Dezentralität und Engagement auch Teilerfolge geben. Doch diese Ausgliederungen sind vor allem ein Feld für Lohndumping. Im Fall einer materiellen Bahnprivatisierung sind sie von einem völligen Outsourcing bedroht. Nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15.2.2005.
- 17) In Schweden wurde Ende der 1980er Jahre der Fahrweg aus der Eisenbahngesellschaft herausgelöst und neben der Schwedischen Staatsbahn (SJ) eine Eisenbahninfrastrukturgesellschaft (Banverket) gebildet. Teile des Netzes wurden für private Anbieter geöffnet. In Italien wurde die Staatsbahn 1993 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Anfang 1997 wurde die staatliche Aktiengesellschaft FS aufgeteilt in eine Infrastruktur- und eine Servicegesellschaft. In Spanien wurde 1997 die Infrastrukturgesellschaft GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) aus der Staatsbahn RENFE ausgegliedert. In Frankreich wurde im Februar 1997 eine vergleichbare Aufteilung in eine aus der Staatsbahn ausgegliederte Infrastrukturgesellschaft (Réseau ferré de France – RFF) und in eine Betreibergesellschaft, die "alte" SNCF, vorgenommen, wobei das Eigentum an beiden Gesellschaften bisher in staatlicher Hand und der Instandhaltungsbetrieb für das Netz bei der SNCF verblieb. In den Niederlanden wurde bereits 1995 eine Trennung von Fahrweg und Betrieb durchgeführt. In Österreich wurde die Einheitsgesellschaft ÖBB 2005 in vier Aktiengesellschaften und eine Holding gespalten. Zu Schweden: Oliver Schöller/Anke Borchering, "Elchtest – Die Reform des staatlichen Eisenbahnsystems in Schweden", in: Internationales Verkehrswesen (56) 5/2004, S. 188ff.; zu Italien: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 20. Februar 1997; zu Spanien: Rafael Izquierdo, "La Liberación del transporte ferroviario en España", in: EurailSpeed, Madrid 2002; zu Frankreich: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 11. Februar 1997; zu den Niederlanden: Railway Gazette International 2002, Nr. 1, S. 39ff; zu Österreich: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.2.2003, Format (Wien), 44/2005 und Railway Gazette International, Vol. 157, N. 1, January 2001, S. 16.
- 18) Vgl. Rudolf Amstutz, "Business Class statt Stau", in: Via (Schweiz) 2/2004. Angaben zum Amtrak-Netz nach UIC-Statistik 1970–2005.
- 19) Am Beispiel der österreichischen Bahn ÖBB rechnete der Vorsitzende der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft Wilhelm Haberzettl vor: "Früher gab es elf Zentralbetriebsleiter und vier bis fünf Vorstandsdirektoren. Jetzt haben wir 35 bis 40 Zentralbetriebsleiter, von denen jeder 9.000 Monatsbrutto (Euro; W.W.) kassiert und 19 Vorstandsdirektoren, die zusammen jährlich rund 9,8 Millionen einstreifen. Früher gab es für die Manager fünf Dienstfahrzeuge, jetzt sind es 50. Ein normaler Manager verdient heute soviel wie früher Generaldirektor Draxler". In: Vorarlberger Nachrichten vom 4. März 2006.

an einen effizienten Bahnbetrieb kann nicht entsprochen werden. So gab es bei der deutschen Bahnreform 1994 zunächst die erklärte Absicht, einen selbstständigen Traktionsbereich zu schaffen – ein Pool für alle Triebfahrzeuge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs –, auf den die Fern-, Regional- und Güterverkehrsgesellschaften zugreifen sollten. Diese Absicht ist am massiven Widerstand der Eisenbahngewerkschaft GdED gescheitert. Der Bereich wurde dann bald auf die einzelnen Transportgesellschaften aufgeteilt – unter Hinnahme erheblicher Synergieverluste. In der Folge gibt es seitdem die bis zu diesem Zeitpunkt praktizierte sinnvolle Zusammenarbeit der verschiedenen Bereiche, beispielsweise im Fall ausgefallener Triebfahrzeuge oder bei erforderlichen Rangierarbeiten, nicht mehr; sei es, weil dies bereits technisch nicht mehr durchführbar ist, sei es, weil dies die internen Abrechnungsstrukturen nicht mehr zulassen.

2. Weitreichender Abbau der Beschäftigung

Verallgemeinernd lässt sich sagen, dass die Bahnprivatisierungen mindestens zu einer Halbierung der Beschäftigtenzahlen bei gleichbleibenden, teilweise angestiegenen Verkehrsleistungen führten. Bei der japanischen Eisenbahn fanden 1980 noch 413.000 Menschen Beschäftigung; 1995 waren es noch 192.000, 2001 noch 155.000. Bei British Rail waren 1990 noch 135.300 Menschen beschäftigt; 2001 zählten die Betreibergesellschaften und die Infrastrukturgesellschaft noch 63.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In Deutschland gab es bereits im Zeitraum 1994 bis 2006 eine Halbierung der Beschäftigten im Schienenbereich auf rund 185.000. Für den Fall der materiellen Bahnprivatisierung wird mit einem Abbau von weiteren 60.000 bis 80.000 Stellen gerechnet. Einen vergleichbar starken Belegschaftsabbau verzeichnete die Eisenbahn in Italien, wo 1990 noch 200.000 Menschen Beschäftigung fanden und es 2001 nur noch 105.000 waren. In Österreich war der Belegschaftsabbau ebenfalls weitreichend: 1990 arbeiteten noch 67.000 Menschen bei der ÖBB, 2005 waren es noch 47.200.²⁰ In Schweden waren im gesamten Bereich Schienenverkehr 1988 noch 36.000 Personen beschäftigt; 2002 nur noch 20.000.²¹

In allen genannten Bahngesellschaften kam es zu einer erheblichen Verdichtung der Arbeit, zur Aufspaltung der Belegschaften, zu ihrer Atomisierung u.a. durch Outsourcing und ständige Neustrukturierungen

gen und zu einer Zunahme von prekären Arbeitsplätzen (z.B. im Bereich der Sicherheitsdienste, des Reinigungspersonals und der Gastronomie). Das Einkommensniveau vor allem der neu bei den Bahnen eingestellten Beschäftigten wurde deutlich abgesenkt. In Deutschland wurden 2006 die ersten Ein-Euro-Jobber – Arbeitskräfte, die für ihre Arbeit einen Euro in der Stunde verdienen und im übrigen Hartz IV-Empfänger sind – in Bahnhöfen beschäftigt.²² Im Ergebnis sank die Identifikation der Beschäftigten mit ihrem Unternehmen – ein wichtiger Produktivitätsfaktor – auf einen historischen Tiefpunkt.²³ Natürlich ist ein Teil des Belegschaftsabbaus Ergebnis echter Produktivkraftsteigerungen, zumal die absoluten Personen- und Tonnenkilometerleistungen in der Regel nicht gesunken und teilweise sogar gestiegen sind. In dem konkreten beschriebenen Umfang geht der Beschäftigtenabbau jedoch weit darüber hinaus; mit dieser Art Kahlschlag werden elementare Standards von Sicherheit und Service abgesenkt. Das zeigt ein Vergleich mit der Schweiz, wo sich der Belegschaftsabbau – der aus Sicht der schweizerischen Gewerkschaften deutlich zu weit ging – im Zeitraum 1990 bis 2005 auf 31 Prozent (von 37.700 auf 25.950 Stellen) beschränkte, zugleich aber die SBB die im internationalen Vergleich besten Ergebnisse erzielte und europaweit die geringsten staatlichen Beihilfen bezahlt wurden.²⁴ Hier ist auch ein **Vergleich zwischen Deutschland und Frankreich** aufschlussreich, zumal beide Länder vergleichbar große Schienennetze und vergleichbare große Transportleistungen aufweisen. Der Halbierung der Beschäftigtenzahlen im deutschen Schienenverkehr (DB AG und Private) im Zeitraum 1994 bis 2005 steht ein relativ geringer Abbau der Beschäftigtenzahlen von acht Prozent in Frankreich gegenüber (von 181.110 SNCF-Beschäftigten im Jahr 1995 auf 166.630 im Jahr 2005).²⁵

Es gibt keinen nachvollziehbaren objektiven Grund für die krass unterschiedliche Entwicklung bei den Bahnbelegschaften östlich und westlich des Rheins. Bisher hat niemand behauptet, die Deutsche Bahn AG sei wesentlich produktiver als die SNCF. Im Gegenteil: Die Deutsche Bahn AG hat ihre Verkehrsleistung im Personenverkehr im Zeitraum 1994 – 2005 "nur" gehalten, wohingegen die SNCF deutlich zulegen konnte. Die SNCF erhält laut Bundestagsgutachten "PRIMON" weniger staatliche Unterstützungen als die Schiene in Deutschland.²⁶ Die entscheidenden drei Gründe für den Kahlschlag beim Personal in Deutsch-

20) EU-Energy and Transport in Figures, 2003, a.a.O., Tabelle 3.1.6.

21) Schöller/Borcherding, a.a.O., S. 189.

22) So erfolgt auf dem Bahnhof Wesel in Form einer "Ordnungspartnerschaft zwischen Stadt und Bahn" 2006/2007. Nach: Jörn Lotze, "Sprungbrett Ein Euro-Job" www.rp-online.de (vom 12.6.2007).

23) 1997 gaben 60 Prozent der befragten DB-AG-Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen an, gern bei der Bahn zu arbeiten. 2001 war dieser Anteil auf 49 Prozent gesunken. Nur noch 40 Prozent erklärten, die Bahn im Freundeskreis weiter zu empfehlen; die Mehrheit wollte eine solche Empfehlung nicht geben. Nach: Transnet, Wirtschafts- und Branchenreport 2001.

24) Angaben zur Beschäftigung bei der SBB/CFF/FFS (Schweizer Bahnen) nach: UIC-Statistik Chronologique 1970–2005, Januar 2007, Tabelle B31. Angaben zu den staatlichen Zahlungen für die europäischen Eisenbahnen nach: Booz Allen Hamilton, Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG "mit und ohne Netz" – PRIMON-Gutachten, Januar 2006, S. 77.

25) UIC-Statistik, a.a.O., Tabelle B31.

26) Nach dem zitierten Gutachten von Booz Allen Hamilton (PRIMON) lagen die "durchschnittlichen jährlichen staatlichen Zuwendungen in EUR Cent je

land und die weitgehende Verteidigung des Beschäftigungsniveaus in Frankreich sind: erstens der Privatisierungsprozess, der in Deutschland früher, bereits 1994, einsetzte; zweitens der Umstand, dass die im Bahnbereich aktiven deutschen Gewerkschaften den Privatisierungsprozess nicht bekämpften, sondern diesen nur "kritisch begleiteten"; und drittens der starke Widerstand gegen Privatisierungstendenzen, Streiks eingeschlossen, den es bei den französischen Bahngewerkschaften gab und gibt.

3. Abbau von Komfort und Service

Die Bahnprivatisierungen sind mit einem Verlust von Reisekomfort und Servicequalität verbunden. Dieses Ergebnis widerspricht diametral den tausendfachen Begründungen für die Privatisierungen. Der Verlust resultiert bereits aus den genannten Aufsplitterungen, womit der Schienenverkehr immer undurchschaubarer und komplizierter wird. Der massive Belegschaftsabbau konkretisiert sich in Hunderten geschlossenen Bahnhöfen und in Tausenden nicht besetzten Schaltern. Die Pünktlichkeit im Zugverkehr hat sich überall verschlechtert; das Sprichwort "pünktlich wie die Eisenbahn" wirkt zunehmend wie Ironie. Im Rückblick war die Kampagne zur verbesserten Pünktlichkeit der Züge, die 1998/99 unter dem damaligen Chef der Deutschen Bahn AG Ludewig durchgeführt wurde, geradezu rührend: in den großen Bahn-

höfen wurden auf Tafeln die Pünktlichkeitsquoten auf den verschiedenen Verbindungen angezeigt. Damals lag diese noch bei rund 90 Prozent. Bis 2006 war sie im Schienenpersonenfernverkehr auf unter 80 Prozent gesunken. In Großbritannien waren 2005 nach offiziellen Angaben nur noch 60 Prozent der Züge pünktlich. Der private Bahnbetreiber Connex South Eastern Ltd. (Veolia Environment, vormals Vivendi) wies kontinuierlich massive Verspätungen auf und bot einen derart miserablen Service, dass ihm die britische Eisenbahnaufsichtsbehörde Strategic Rail Authority (SRA) Mitte 2003 die Lizenz für die lukrative, stark frequentierte Strecke zwischen London und dem Südosten der Insel entzog. Seit Ende 2003 wird diese Strecke erstmals wieder von einem Bahnunternehmen in öffentlichem Eigentum betrieben.²⁷

Der in Europa flächendeckende und in Japan, beispielsweise auf den Verbindungen Tokio-Kyushu, erfolgte Abbau von Nachtzügen geht mit einem Verlust von Reisekomfort einher. Vergleichbares gilt für die Reduktion der Speisewagen, die noch ergänzt wird durch die mangelhafte Qualität der Angebote und die überbelegten Preise in den Zugrestaurants. Es sei daran erinnert, dass der deutsche Bahnchef 2002 erklärte, die Abschaffung aller Zugrestaurants sei eine ausgemachte Sache. Er musste dann wegen massiver öffentlicher Proteste einen Rückzieher machen. Im Fall einer materiellen Privatisierung der Bahn wird dieses Projekt wieder auf der Tagesordnung stehen. Die Möglichkeiten für Fahrradmitnahme sind überall unzureichend, oft haben sie sich – vor allem wegen des Rückzugs der Bahn in der Fläche – deutlich verschlechtert. Der Service, der Menschen mit Behinderungen angeboten wird, ist schlicht skandalös.²⁸ Die Bahnpreissysteme sind im Rahmen einer ständig größeren Zahl privater, miteinander konkurrierender Bahnbetreiber und angesichts deren oft wechselnder Zusammensetzung nicht miteinander kompatibel.

Auf das Desaster des neuen Bahnpreissystems PEP, das 2002/2003 bei der Deutschen Bahn AG eingeführt worden war, wurde bereits verwiesen. Die DB AG setzte seither ihre in sich widersprüchliche Tarifpolitik fort, unter anderem durch die 2007 bekannt gemachten neuen Billigangebote, mit denen die Attraktivität der BahnCard50 fortgesetzt reduziert wird.



Einheitskilometer (Personenkilometer plus Tonnenkilometer – Ptkm) im gesamten Zeitraum 1995 – 2003 in Deutschland bei 7 Cent und in Frankreich bei 6,2 Cent. In der Schweiz lag der Betrag bei 2,4 Cent (Schweden: 4,0 Cent, Großbritannien 5,3 Cent). Höher als der deutsche Schienenverkehr wurden unterstützt: der Schienenverkehr in Dänemark mit 8,7 Cent, in den Niederlanden und in Italien mit 9,2 bzw. 9,4 Cent. Das Gutachten vermerkt zu Deutschland noch: "ohne Mittel für das BEV und die Bahn-Altschulden". Die Zahlen für Deutschland geben also eher eine untere Marke dessen an, was an staatlichen Unterstützungen bezahlt wird. In Teil IV wird im Kapitel zu den externen Kosten deutlich gemacht, dass trotz dieser hohen Unterstützungen für die Schiene der Straßen- und Luftverkehr deutlich mehr – auch mehr je Personenkilometer und Tonnenkilometer – bezuschusst wird.

- 27) Connex/Veolia verlor damit ihre letzte Lizenz in Großbritannien; bereits 2001 hatte das französische Unternehmen, das in Deutschland unter den privaten Bahnbetreibern Marktführer ist, die Betriebslaubnis für die Strecke zwischen London und Südengland abgeben müssen. SRA gründete darauf das öffentliche Unternehmen South Eastern Trains und stellte erfahrene Bahnmanager ein. Seither soll der Bahnbetrieb zwischen Hastings, Dover und London wieder zuverlässiger laufen. Nach: Pit Wührer, "Weiter auf Crash-Kurs", in Freitag vom 24. Dezember 2004; Financial Times Deutschland vom 30.6.2003.
- 28) So weigerte sich die Deutsche Bahn AG bisher konsequent, für Behinderte Waggons mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen einzusetzen. Behinderte mit Rollstühlen müssen immer noch das entwürdigende Verfahren über sich ergehen lassen, auf dem Bahnsteig sich und ihren Rollstuhl in einem speziellen Gestell auf das Niveau des Waggoneingangs hochkurbeln zu lassen bzw. beim Aussteigen den umgekehrten Vorgang durchführen lassen. Seit mehr als 15 Jahren wurden Reisezugwagen entwickelt, bei denen die meisten Rollstuhlfahrer autonom bleiben und keiner fremden Hilfe bedürfen: Sie fordern und erhalten per Knopfdruck am dafür eingerichteten Waggon eine mechanische Einstiegshilfe. Solche fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen wurden auch in deutschen bahneigenen Werken gefertigt, allerdings für den Einsatz im Ausland. Die Verweigerung dieser Hilfen kann nicht mit mangelnden finanziellen Mitteln erklärt werden – es wäre ein Leichtes gewesen, dafür öffentliche Mittel einzuklagen, zumal damit Arbeitsplätze, etwa solche im Bahnausbesserungswerk Delitzsch, gesichert worden wären. Es handelt sich schlicht um Behindertenfeindlichkeit.

In Japan bildete sich ein immer differenzierteres Tarifsystem heraus, wobei vor allem in ländlichen Regionen erhebliche Zuschläge zu den normalen Tarifen zu bezahlen sind – weil es sich um Strecken handelt, die von den privaten Betreibern als wenig rentabel eingestuft werden. Populäre landesweite Angebote wie das vor der Bahnprivatisierung erfolgreiche Ausflugsticket (shuyu-ken) wurden aufgegeben, weil die Zuordnung der Einnahmen aus dem Verkauf dieser Tickets auf die einzelnen privaten Eisenbahngesellschaften zu schwierig erschien.²⁹ Es wurden "Mini-Shinkansen-Züge" für Strecken eingeführt, die bisher von konventionellen Bahnen mit ihrer 1.067 Millimeter-Spurweite bedient wurden. Aufgrund der 1.435 Millimeter-Spurweite der Shinkansen-Verbindungen wurde dadurch das Streckennetz im ländlichen Raum fragmentiert.³⁰

Dass die Benutzung einer Toilette in deutschen Bahnhöfen Geld kostet, ist eine Peinlichkeit, die sich ein Flughafen kaum leisten kann. Dass es auch in großen Bahnhöfen oft nur noch eine zentrale Toilettenanlage gibt, dass selbst Restaurants gezwungen werden, auf eigene Toiletten zu verzichten, so dass Fahrgäste und Restaurant-Kundschaft Hunderte Meter lange "Toilettenwege" in Kauf nehmen müssen, ist eine Errungenschaft aus der Zeit der Bahnprivatisierungen.³¹

4. Abbau der Flächenbahn – Konzentration auf Hochgeschwindigkeit

Die privatisierten und die im Privatisierungsprozess befindlichen Bahnen verfolgen alle die gleiche – fatale – Rezeptur: Die Schiene in der Fläche wird abgebaut; die große Summe der Investitionen fließt in die Verbindungen zwischen großen Städten, in die Hochgeschwindigkeitsstrecken und in Hochgeschwindigkeitzüge. Dies wiederum kommt einer Konzentration auf den Geschäftsreiseverkehr und einer Vernachlässigung einer Bahn für alle gleich. In Japan wurden seit der Bahnprivatisierung mehrere tausend Kilometer des Schienennetzes in den ländlich geprägten Regionen abgebaut. Das **Schienennetz Japans**, das vor einem Jahrhundert mit Haupttrouten begann und sich dann bis in die 1980er Jahre hinein in ein in der Fläche zergliedertes Netz entwickelte, erlebt eine Rück-

entwicklung auf die Konzentration auf Hauptverbindungen mit Shinkansen- und "Mini-Shinkansen"-Zügen. Izumi Takeda und Fujio Mizuoka bezeichnen diesen Rückbau als "einen Wandel der japanischen Eisenbahnstruktur in der räumlichen Konfiguration weg von einem dichten, homogenen Netz und hin zu einer an Knotenverbindungen orientierten Struktur mit den großen Stadtzentren als Mittelpunkten".³² Es sind, so die zitierten Autoren, vor allem die neuen privaten Investoren, die zum Rückzug aus der Fläche drängen, wobei der Abbau des Streckennetzes in der aktuellen Phase eine geringere Rolle spielt als der Abbau des Services: "Die derzeitigen Maßnahmen beinhalten die fortgesetzte Reduktion in den Zugfrequenzen, die wachsende Zahl von Zügen ohne Zugbegleiter ... die Reduktion der maximalen Geschwindigkeiten in den ländlichen Regionen, die Einstellung jeglichen Zugverkehrs an einem Tag am Wochenende unter dem Vorwand von Gleisbauarbeiten."³³

Das wichtigste Großprojekt im **britischen Schienenverkehr** in den letzten zwei Jahrzehnten waren die gewaltigen Investitionen in die internationale Verbindung London – Paris mit dem Hochgeschwindigkeitszug Eurostar und dem Bau des Ärmelkanaltunnels. Der Eurostar deckt seine Kosten nicht. Die Kanaltunnelbetreiber-Gesellschaft erlitt bereits zwei Mal eine Art "technischen Konkurs". Bisher kam es in Großbritannien seit der Bahnprivatisierung noch nicht zu einem größeren neuerlichen Abbau des Schienennetzes. Ein solcher zeichnet sich jedoch für Ende des 2010er Jahrzehnts ab. Die Ursache dafür sind die steil angestiegenen staatlichen Unterstützungszahlungen für den Schienenverkehr in England, Schottland und Wales, die in einer Analyse von Stephen Grant in der Zeitschrift 'Modern Railways' einen "Beeching-Plan II" wahrscheinlich machen. Wie in solchen Fällen üblich kam es im Vorfeld in den Jahren 2006 und 2007 zu einem Abbau der Schienenverkehrsangebote in ländlichen und eher touristisch interessanten Gebieten.³⁴

Der Rückzug aus der Fläche im **deutschen Schienennetz** wurde bereits dargestellt. Mit dem "kleinen Fahrplanwechsel" am 10. Juni 2007 stellte die Deutsche Bahn AG den Fahrkartenverkauf in den meisten Regionalbahnen und Regionalexpresszügen ein: Wer

29) Takeda/Mizuoka, a.a.O., S. 158.

30) "Die lokalen Verschiedenartigkeiten, die aus der unterschiedlichen Marktsituation resultieren, sind ein weiterer Faktor, der zu einem Abbau des Services führt. Fahrgäste können auf Strecken fahren, auf denen konkurrierende Anbieter aggressive Strategien mit neuem Wagenmaterial zu Discount-Preisen fahren, wohingegen die Bahnkunden in Bereichen, in denen JR über ein regionales Monopol verfügt, gezwungen werden, auf billig gebaute oder gebraucht erstandene, unzureichend komfortable Wagen mit überhöhten Fahrpreisen verwiesen werden. Einige Strecken der konventionellen Linien (Nebenstrecken; W.W.) wurden physisch zerstört, weil die Spurweite dieser Strecken auf Standard-Spur geweitet wurde, um Mini-Shinkansen-Verbindungen zu schaffen. Da nun die Wagen nicht mehr durchgehend ... verkehren können, müssen sie an den Bahnhöfen mit Spurwechsel umsteigen." Takeda/Mizuoka, a.a.O., S. 159.

31) Das Bahnhofsrestaurant "Rubenbauers" im Münchner Hauptbahnhof präsentierte im Herbst 2003 eine Speisekarte mit einer speziellen letzten Seite, auf der sich u.a. die folgenden Zeilen fanden: "Leider befinden sich in unserem Restaurant keine direkt angeschlossenen Sanitärräume. Wir bitten Sie, bei Bedarf, die ... Sanitär-Anlage ... in der Haupthalle des Bahnhofs – auf der anderen Seite des Quergangs (zu benutzen). Wir entschuldigen uns für diese Unannehmlichkeit." Der Hintergrund: Das Bahnmanagement ging dazu über, pro Bahnhof nur noch eine WC-Anlage zuzulassen und einen Exklusiv-Toilettenanlagen-Vertrag mit dem Unternehmen "Mc Clean" einzugehen. Dann ist oft bereits um 22 Uhr Pinkelpause angesagt.

32) Takeda/Mizuoka, a.a.O., S. 156. Die Autoren schreiben "... the change in spatial configuration from a dense, homogenous network to a nodal one with large metropolitan cities in the hub". Sie beziehen sich dabei auf das aus dem Flugverkehr übernommene System der Nabe-Speichen-Verbindungen ("hub and spoke"), wie es auch vom Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Mehdorn, propagiert wird.

33) a.a.O., S. 162.

34) Stephen Grant, "The 2007 Beeching Report – a preview", in: Modern Railways, July 2006, S. 37ff. Die Verschlechterung des Schienenverkehrsangebotes betraf 2006/2007 allein in Cornwall die Verbindungen Exeter – Barnstaple, Par – Newquay, Truro – Falmouth und Plymouth – Callington.

sich vor Besteigen des Zuges keine Fahrkarte am Automaten oder auf andere Art besorgt hat, wird wie ein Schwarzfahrer behandelt. Dies stellt eine neuerliche qualitative Verschlechterung des Nahverkehrs dar, wobei besonders der Verkehr in der Fläche betroffen ist, wo es ohnehin kaum mehr Bahnhöfe mit geöffneten Schaltern gibt.

Bei Amtrak in den USA gab es in jüngerer Zeit als eine größere Investition die Anschaffung der Acela-Express-Zuggarnituren auf der Verbindung New York – Boston und New York – Washington. Es handelt sich um einen Zug primär für Geschäftsleute, der eine Business Class und eine First Class mit sich führt und, wie es in einem Reisebericht maliziös heißt, "darauf verzichtet, eine zweite Klasse mit sich zu schleppen."³⁵ Es könnte durchaus sein, dass sich, wie dies bisher fast immer in der Geschichte der Eisenbahnen der Fall war, just die Konzentration auf die obersten Klassen betriebswirtschaftlich als Ballast erweist.

Die Führung der **Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)** hat einen ausgesprochenen Tunnelblick auf diese problematischen, teuren Fernverkehre, wenn der Personenverkehr-Vorstandsdirektor Stefan Wehinger feststellte: "Von den vier großen Tunnelprojekten (Brennerbasis-Tunnel, Koralm-Tunnel, Untertunnelung des Wienerwaldes und Semmering-Tunnel) haben alle auch für den Personenverkehr große Bedeutung, weil sie Fahrtzeitverkürzungen von bis zu zwei Stunden (Klagenfurt – Graz) bringen werden." Es gehe darum, "mit neuen Angeboten auch neue Kundenschichten" anzusprechen. Eines dieser neuen Angebote ist eine Klasse oberhalb der Ersten Klasse, die "Premium Class", deren Besetzungsgrad auf der Verbindung Wien – Linz nach eigenen Stichproben in den Jahren 2006 und 2007 unterhalb von 15 Prozent lag.³⁶ Doch ÖBB-Vorstandssprecher Martin Huber und Stefan Wehinger propagieren den "Railjet – das Reisen im 21. Jahrhundert", eine neue Drei-Klassen-Gesellschaft auf Schienen, die es ab dem Jahr 2008 im ÖBB-Fernverkehr geben soll. Der Railjet bietet, so die Eigenwerbung, "Economy Class, Business Class und Premium Class".³⁷ Diese Planungen werden gewissermaßen logisch ergänzt durch die zum gleichen Zeitpunkt verbreitete Mitteilung, die ÖBB würden sich

aus den Nebenstrecken in erheblichem Umfang zurückziehen. Insgesamt sollen von dem 1.350 Kilometer langen Nebenbahnnetz "nur noch etwa 60 Prozent weiter betrieben" werden. 239 Kilometer dieses Netzes würden komplett "aufgelassen" – also stillgelegt und perspektivisch überbaut – werden. Weitere 385 Kilometer würden durch Busse ersetzt, weil diese, so ÖBB-Chef Huber, "nur ein Fünftel des Schienenverkehrs kosten und flexibel einsetzbar" seien. Im übrigen sollen "die Schmalspurbahnen an die Länder oder an Private verkauft" werden. Diese Bahnen würden "nur noch touristisch genutzt. Das ist nicht unsere Verantwortung."³⁸ Deutlicher lässt sich kaum demonstrieren, wie man die Äste absägt, auf denen jeder sinnvolle und effiziente Bahnverkehr beruht – insbesondere im Fall eines Landes mit "Tourismus-Standortvorteil".

5. Vergesellschaftung von Verlusten und steigende Subventionen

In der Öffentlichkeit wird für die Privatisierungen mit den Argumenten geworben, es gehe um einen Abbau von Schienensubventionen. Das Gegenteil ist der Fall. In **Japan** übernahm der Staat bei der JNR-Privatisierung einen gewaltigen Schuldenberg, der 2001 umgerechnet 300 Milliarden Euro ausmachte und bei dem zu diesem Zeitpunkt allein die Kreditbedienung jährlich 15 Milliarden Euro verschlang. Trotz dieser Entschuldung und der damit äußerst günstigen Ausgangssituation sind die japanischen Bahnen im operativen Bereich nicht profitabel und müssen weiter subventioniert werden.³⁹

In **Großbritannien** zahlte der Steuerzahler in der ersten Periode der Bahnprivatisierung jährlich bereits den doppelten bis dreifachen Betrag an Bahnsubventionen wie er zuvor an British Rail zu transferieren war. Mit der Pleite des Infrastrukturunternehmens Railtrack 2001 kamen zusätzliche Belastungen wie die Übernahme der Railtrack-Schulden, die Sonderzahlungen an die Aktionäre und die immensen Kosten für die Instandsetzung der Infrastruktur hinzu. Die 'Frankfurter Allgemeine Zeitung' schlagzeilte: "Sanierung der britischen Bahn kostet 110 Milliarden Euro".⁴⁰

35) Rudolf Amstutz, "Business Class statt Stau", in: Via, Schweiz, 2/2004.

36) Zitat Wehinger in: Club Bahnreisen Magazin Juni 2005.

37) Angaben zu Railjet nach: Club Bahnreisen Magazin 01/2006. Die ÖBB hat 2006 für 250 Millionen Euro neue Garnituren für zunächst 23 Züge mit je sieben Waggons bei Siemens Österreich bestellt. Von den 440 Sitzen je Zug sollen 190 in der Premium- und Business-Class und 350 in der Economy Class bereit stehen. Wie im deutschen ICE bereits seit einigen Jahren üblich, soll es im Railjet in der Economy Class "einen verbesserten Bistro-Trolley-Service und in der Premium-Class und Business-Class einen attraktiven Am-Platz-Service für Speisen und Getränke sowie einen eigenen Zeitungsservice" geben.

38) Jakob Zirm, "ÖBB: Der Autobus ersetzt die Nebenbahn", in: Die Presse vom 17. Juni 2006. Ähnlich ein Bericht von Luise Ungerboeck in: Standard vom 14. November 2005.

39) In der von den Unternehmerverbänden Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHT) in Auftrag gegebenen Studie zur deutschen Bahnprivatisierung – verfasst von kw, Uniconsult, HSH Nordbank und steer davis gleave 2004, heißt es: "In Japan wurden von vornherein nur die drei lukrativsten Unternehmensteile der ehemaligen Staatsbahn JNR an die Börse gebracht. Die verbleibenden vier Eisenbahnunternehmen verlieren Marktanteile und sind im Kerngeschäft der Schiene defizitär. Erfolgsfaktor der drei börsennotierten Unternehmen ist nicht die Privatisierung, sondern sind die idealen Umfeldbedingungen für die Schiene (hohe Siedlungsdichte, hohe Stellplatzgebühren und Maut) ... Im Gegensatz zu den drei erfolgreichen Bahnunternehmen hat der japanische Staat seine finanzpolitischen Ziele mit der Bahnreform nicht erreicht. Verkehrlich ist die Entwicklung enttäuschend, Fahrgastzahlen und Frachtaufkommen sinken, obwohl die intermodale Wettbewerbssituation für die Schiene im Vergleich zu Deutschland äußerst günstig ist." (S. 9). Angaben zum zuvor zitierten Schuldenberg nach: Angela Köhler, "Der Preis der Privatisierung – Japans Fiskus hilft der Bahn", in: Stuttgarter Zeitung vom 12.8.2001.

40) Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15. Januar 2002. Siehe auch: Oliver Schöller, "Zu den Folgen einer neoliberalen Deregulierungsstrategie – Das Beispiel der britischen Eisenbahnprivatisierung", in: Internationales Verkehrswesen, (56), 1+2/2003, S. 26ff.

Für den **deutschen Schienenverkehr** wurden die bisher deutlich gestiegenen staatlichen Ausgaben bereits benannt. Im Fall einer materiellen Bahnprivatisierung ist vereinbart, dass die Höhe der aktuellen staatlichen Leistungen nicht sinken soll. Darüber hinaus besteht bei dem im Zentrum der Debatte stehenden Modell einer Bahnprivatisierung, de facto einer Teilprivatisierung einschließlich der Infrastruktur ("Eigentumssicherungsmodell"), die Gefahr, dass zukünftige private Investoren weiter steigende staatliche Zahlungen erpressen können.⁴¹

Das **schwedische Privatisierungsmodell**, das als "Trennungsmodell" des öfteren in Kreisen der Grünen Parteien oder bei Umweltverbänden als vorbildlich hervorgehoben wurde, dürfte mit einer der größten Steigerungen der staatlichen Unterstützungen verbunden sein. Oliver Schöller und Anke Borchering schrieben dazu in ihrer Analyse: "Die Staatsausgaben haben sich nach der Deregulierung des Schienenverkehrs innerhalb von zehn Jahren nahezu vervierfacht, von 302 Millionen Euro netto im Jahr 1985 auf 1,1 Milliarden Euro netto 1995. Gleichzeitig ist zwischen 1996 und 1999 der Anteil der staatlichen Subventionen am Gesamtertrag der Infrastrukturbehörde Banverket von 67 Prozent auf 72 Prozent angestiegen."⁴²

Sicherlich sind hohe staatliche Gelder für den Schienenverkehr an sich eine gute Sache; auf alle Fälle sind diese Art Ausgaben sinnvoller als solche für Straßen- oder Luftverkehr oder gar zur Finanzierung von Kriegen. Allerdings sind zwei Einschränkungen angebracht: Erstens besteht ein qualitativer Unterschied zwischen staatlichen Zuschüssen für ein Eisenbahnsystem in öffentlichem Eigentum und Subventionen für private Bahngesellschaften. Im erstgenannten Fall kann die Gesellschaft auf den Schienenverkehr direkt und im Interesse einer sinnvollen Umwelt-, Klima- und Verkehrspolitik Einfluss nehmen. Im letztgenannten Fall dienen die Subventionen in erster Linie der Alimentierung privater Investoren, die primär ihr Profitinteresse im Blick und eher selten originäre Interessen an einem effizienten Bahnbetrieb haben. Zweitens diskreditieren staatliche Gelder für den Schienenverkehr, die wenig Nutzen bringen oder gar kontraproduktiv wirken, auf Dauer die Eisenbahnen als solche; in Bälde wird es heißen, dieser sei das sprichwörtliche "Fass ohne Boden", womit die Schleusen für einen radikale Kürzung der staatlichen Unterstüt-

zungszahlungen und damit für harte Einschnitte im Schienenverkehr geöffnet werden. So lautet auch die Schlussfolgerung von Roger Ford, der nachwies, dass die privatisierten Eisenbahnen in Großbritannien über einen längeren Zeitraum hinweg das Zwei- bis Dreifache an staatlichen Unterstützungen bekamen, was British Rail erhielt, und der seinen Beitrag in 'Modern Railways' mit den Sätzen schloss: "Wenn Neuwahlen anstehen und wenn die Eisenbahnen bis zu diesem Zeitpunkt ihre Kosten nicht in den Griff bekommen, werden sich die Politiker wieselflink auf Positionen begeben, die dem Schienenverkehr umfassende Nachteile bringen. ... Und nach der Wahl wird die neue Regierung substantielle Kürzungen bei den Ausgaben für die Eisenbahnen für die kommende Kontrollperiode, die im April 2009 beginnt, beschließen."⁴³ Das ist auch das Jahr der nächsten deutschen Bundestagswahlen und das Jahr, in dem die bisher zugesagten – bereits gekürzten – Mittel für den Schienenpersonennahverkehr, die Regionalisierungsmittel, komplett neu verhandelt werden müssen.

6. Interessenskollision

Die Bahnprivatisierungen sind Teil eines Prozesses, bei dem die Konkurrenten der Schiene – Autoindustrie, Busgesellschaften, Flugzeugindustrie und Airlines – die Eisenbahngesellschaften durchdringen und den verbliebenen Schienenverkehr nach den eigenen Interessen modeln.

In Großbritannien stiegen mit Beginn der Bahnprivatisierung Busunternehmen (Stagecoach und Arriva), Fluggesellschaften (Virgin Airlines) und Schifffahrtsunternehmen (UK Seacontainers) in das Business Bahnbetrieb ein. Sie kontrollieren einen großen Teil des Schienenverkehrs auf den britischen Inseln und richten diesen an den eigenen Interessen im Busverkehr und im Luftverkehr aus. Die Gewinne werden mit schlafwandlerischer Sicherheit eingefahren; 1997 bilanzierte das 'Handelsblatt': "Selbst wenn eine große Zahl von Stagecoach-Bahnkunden ausfallen, ist das Geschäft von der Regierung garantiert. (...) In Großbritannien zeigt sich, wie herrlich sich an der umstrittenen Eisenbahnprivatisierung dreistellige Millionen-summen verdienen lassen."⁴⁴

In einer Reihe von Ländern, in denen die Bahnen privatisiert wurden oder werden, kamen die Top-Männer der zu privatisierenden Eisenbahngeschaf-

41) Beim so genannten Eigentumssicherungsmodell bleibt der Bund Eigentümer der Infrastruktur, doch die teilprivatisierte DB AG betreibt und bilanziert diese. Der Bund bezahlt jährlich 2,5 Milliarden Euro für die Instandhaltung an die DB AG. Es gibt keine effektive Kontrolle darüber, ob diese Gelder auch in vollem Umfang dafür eingesetzt werden. Sinkt die Qualität des Netzzustands und behauptet die teilprivatisierte DB AG, die Unterstützungszahlungen reichten nicht aus, so gibt es einen erheblichen Druck zu Sonderzahlungen. Dies ist auch deshalb der Fall, weil weiterhin die Regel gelten soll, wonach der "Neubau" von Infrastruktur allein Sache des Bundes ist. Wenn die Instandhaltung bei einer Brücke unzureichend erfolgt, ist irgendwann der Neubau fällig. Ein erhebliches Potenzial, höhere öffentliche Mittel abzupressen, existiert auch im Fernverkehr. Anders als im subventionierten Nahverkehr hat die öffentliche Hand keine Handhabe, von einem privaten Betreiber im Fernverkehr die Einhaltung qualitativer Standards – Taktverkehr, ausreichende Kapazitäten und akzeptabler Komfort – einzuhalten. Nach einer Teilprivatisierung kann die DB AG argumentieren, bestimmte Verbindungen und spezifische Standards könnten nur im Fall zusätzlicher öffentlicher Mittel garantiert werden.

42) Schöller/Borchering, a.a.O., S. 190.

43) Roger Ford, "Now its the 6.5 billion (Pound) railway", in: Modern Railways, April 2005, S. 18. Ford: "Um all diese Zahlungen einmal in einen Vergleich zu bringen: Die jährliche Unterstützung von 6,47 Milliarden britischen Pfund für den rein operativen Betrieb der Eisenbahn entspricht dem Bruttoinlandsprodukt von El Salvador. Wenn wir die Gelder für die Hochgeschwindigkeitsverbindung zum Eurotunnel hinzurechnen, dann sprechen wir über das Bruttoinlandsprodukt von Bulgarien, Usbekistan oder über die addierten BIPs von Litauen und Lettland."

44) "Bahnprivatisierung stellt sich als Goldgrube heraus", in: Handelsblatt vom 1.2.1997.

ten aus Bereichen, die mit der Bahn konkurrieren. Die britischen Eisenbahnen taten 1992 kund, dass ihr neuer Bahnchef Sir Bob Reid, der dann die Privatisierung von British Rail einleitete, "zur Eisenbahn nach einer umfassenden Karriere im Ölgeschäft kam". Bei der französischen Bahn wurde Mitte der neunziger Jahre mit Loïk Le Floch-Prigent der ehemalige Boss des führenden französischen Ölkonzerns Elf Aquitaine Präsident der Staatsbahn SNCF. Als dieser wegen seiner Verwicklung in Korruptionsskandale ins Gefängnis wanderte, folgte ihm mit Francois Gallois ein Mann, der mehr als ein Jahrzehnt Airbus-Manager war – und der Ende 2006 nahtlos vom Top-Job bei

der SNCF an die Spitze von EADS/Airbus wechselte. In Italien trat 1995 Lorenzo Necci den Spitzenjob bei der Staatsbahn FS an und leitete die bereits skizzierte Aufspaltung des Unternehmens ein. Necci hatte zuvor seine Unternehmerkarriere in der italienischen Petrochemie gemacht. Er wurde später inhaftiert, weil er in großangelegte Schiebereien mit Autos in arabische Länder verwickelt war.⁴⁵

Der Hintergrund des ehemaligen deutschen Bahnchefs Heinz Dürr als Eigentümer einer strategisch führenden Autozulieferfirma, und derjenige des aktuellen Chefs der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, der eineinhalb Jahrzehnte in der Flugzeug- und

Schienenverkehr in China und Indien

China und Indien sind die einzigen großen Staaten der so genannten Dritten Welt, die noch über ein umfassendes Schienennetz mit relevantem Eisenbahnverkehr verfügen. Die Netzlängen sind vergleichbar groß – in China mit 62.200 und in Indien mit 63.500 Kilometern Betriebslänge, jeweils im Jahr 2005. In China wurde das Schienennetz bisher weiter ausgebaut und es soll noch deutlich vergrößert werden; in Indien gab es in den letzten zehn Jahren keinen größeren Ausbau. Es gibt in beiden Staaten weiter deutliche Steigerungen bei den Leistungen im Personen- und im Güterverkehr auf Schienen. Doch der Ausbau und die gestiegenen Leistungen können nicht Schritt halten mit dem beschriebenen massiven Ausbau der Straßennetze, mit der Automotorisierung und mit einem explosionsartig ansteigenden Lkw-Verkehr. In Indien hat sich im Zeitraum 1985 bis 2005 die Zahl der Lastkraftwagen auf 4,8 Millionen vervielfacht; in China stieg die Zahl der registrierten Lastkraftwagen im gleichen Zeitraum sogar um das Neunfache, auf 15,2 Millionen Einheiten. Zu diesem Zeitpunkt gab es im übrigen in China noch mehr Nutzfahrzeuge als Pkw; seit 2006 hat sich dieses Verhältnis umgekehrt. Bereits 1995 erfolgte in China bei den Verkehrsmarktanteilen eine wichtige Wende: Der Anteil der Schiene im motorisierten Personenverkehr, der 1990 noch bei 53 Prozent gelegen hatte, war auf 41 Prozent gesunken. Der Anteil der Schiene bei den Gütertransporten, der 1990 noch 71 Prozent betrug, war auf 51 Prozent gefallen.¹

Der relative Bedeutungsverlust des Schienenverkehrs mündete in einen ersten schmerzhaften Abbau der Eisenbahnbeschäftigten. In Indien wurde deren Zahl im Zeitraum 1995 bis 2005 von 1,6 auf 1,4 Millionen reduziert. In China waren 1995 zwei Millionen Menschen im Eisenbahnsektor beschäftigt; 2005 waren es noch 1,3 Millionen. Geplant ist eine weitere Reduktion auf ein Niveau von weniger als einer Million Beschäftigter.² Vor allem arbeiten die Eisenbahnen in Indien und in China seit den 1990er Jahren defizitär – im Rahmen einer Verkehrsmarktordnung, die, wie überall auf der Welt, grotesk falsch strukturiert ist: Der beschriebene beschleunig-

te Ausbau der Straßennetze und deren Unterhalt werden aus dem allgemeinen Steueraufkommen finanziert, womit auf indirektem Weg auch die gewaltigen Gewinnmargen der Autokonzerne subventioniert werden. Im Gegensatz dazu sind die Kosten für Bau und Unterhalt der Schienenwege im Grundsatz aus dem Etat der Eisenbahngesellschaften zu finanzieren. "Indien hat sich in einer eindeutigen Art von einer Schienen-dominierten Ökonomie hin zu einer Straßen-dominierten Wirtschaft entwickelt." So bilanzierte die Weltbank 1996 in einem Report über Indiens Transportsektor. Der Bericht forderte die Privatisierung der indischen Eisenbahnen, womit ein Abbau von 400.000 Arbeitsplätzen verbunden sein würde.³ Die indische Regierung befolgt diese Aufforderung im großen und ganzen, zumal dies mit einem Weltbank-Kredit verbunden ist. Kommt es nicht zu einer radikalen Wende in der Verkehrspolitik, so ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Eisenbahnen in China und Indien ähnlich wie in Nordamerika heruntergewirtschaftet und vergleichbar wie in Europa marginalisiert und privatisiert werden.⁴

1) Nach: Wirtschaftswoche vom 24.9.1998. Danach wurden in China als Antwort auf den Rückgang der Schiene 1998 erste private Frachtbetreiber im Schienengüterverkehr zugelassen.

2) Daten zu den Eisenbahnen in Indien und China nach UIC-Statistik, 1970 – 2005, a.a.O. Danach stiegen zwischen 1995 und 2005 die Leistungen im Schienenpersonenverkehr in China von 355 Mrd. Pkm auf 580 Mrd. Pkm und in Indien von 320 Mrd. Pkm auf 580 Mrd. Pkm. Die Güterverkehrsleistungen wuchsen im gleichen Zeitraum in China von 1.283 Mrd. tkm auf 1.953 Mrd. tkm und in Indien von 250 Mrd. tkm auf 407 Mrd. tkm.

3) The Indian Transport Sector. Long Term Issues, World Bank, Washington, 1996.

4) Die chinesische Regierung bestellte 2005 für 670 Millionen Euro bei Siemens ICE-3-Garnituren. Geplant ist der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Damit besteht die Gefahr, dass China sich in der Eisenbahnpolitik auf einen vergleichbar falschen Weg begibt, wie dies im Fall der Eisenbahnen in Japan, Deutschland und Frankreich beschrieben wurde. Hinzu kommen die finanziellen und technischen Risiken, die mit dem geplanten Umbau der ICE-Garnituren – sie sollen 30 Zentimeter breiter als die deutschen sein und deutlich mehr Passagiere aufnehmen können – verbunden sind. Nach: Christina Amann, "Schnelle Züge für China", in: Süddeutsche Zeitung vom 11.11.2005.

45) Angaben zum SNCF-Präsidenten nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6.1.1996 und tageszeitung vom 6.7.1996. Angaben zum BR-Chef nach: British Railways Board, Annual Report and Accounts 1994/95. Angaben zum FS-Chef nach: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 19.6.1996

Rüstungsbranche tätig war, wurde bereits ausgeleuchtet. Unter Bahnchef Mehdorn kamen gut ein Dutzend "Lufthanseseiten", Leute aus dem mittleren Management der Lufthansa, zur Deutschen Bahn AG. Diese waren auch maßgeblich verantwortlich für die Einführung des beschriebenen neuen Tarifsystems PEP bzw. für das Desaster, zu dem dieses führte. Unter Mehdorn wurde der Schenker- und Stinnes-Topmanager Bernd Malmström für die DB AG gewonnen und Chef der Schienengüterverkehrssparte DB Cargo. Unter Malmströms Regie übernahm die DB AG 2003 das Lkw-Speditions- und Logistik-Unternehmen Schenker/Stinnes. Seither dominieren in der Güterverkehrssparte der DB AG die Straße und die internationale Logistik; Schienenverkehr ist im Vergleich zu Straße und Logistik ein minoritäres Engagement. Der vorletzte Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Michael Frenzel, ist in seinem Hauptberuf Chef von TUI, vormals Preussag, dem größten Reiseveranstalter der Welt. TUI ist zugleich Betreiber einer der wichtigsten Flugcharter-Gesellschaften. 2002 stieg TUI/Hapag Lloyd in das Geschäft der Billigfliegerei ein.⁴⁶

Laut Izumi Takeda und Fujio Mizuoka sind die JR Bahngesellschaften "seit geraumer Zeit mehr daran interessiert, das Mieten von Autos anstelle der Nutzung von Bahnnebenstrecken zu propagieren." Insbesondere komme es zur Werbung für die Kombination Shinkansen – Auto. Die Autoren geben ein Werbeplakat von Japan Railways mit dem – hier übersetzten – Text wieder: "Autofahrer und alle rent-a-car-Fahrgäste erhalten 20-Prozent-Rabatte auf JR (Shinkansen)-Tickets."⁴⁷ Die Deutsche Bahn AG ist seit einiger Zeit im Pkw-Neuwagen, Pkw-Gebrauchtwagen und im Pkw-Mietgeschäft aktiv. Sie lässt Lokomotiven durch die Lande fahren, auf denen für Autofirmen geworben wird – beispielsweise für den Mini Cooper von BMW. Im Gegenzug verlieh der führende deutsche Automobilclub, der ADAC, der DB AG den "Mobilitätspreis 2006". In 'Bild' warben der Lufthansa-Aufsichtsratschef und der Porsche-Vorstandsvorsitzende für die Privatisierung der Deutschen Bahn AG; sie setzten sich dabei insbesondere dafür ein, dass diese einschließlich der Privatisierung von Grund, Boden und Bahnhöfen erfolgen solle.⁴⁸ Die Bahn ihrerseits

zeigte sich erkenntlich und setzte ihre Zeitschrift 'mobil' regelmäßig zur Hofberichterstattung über die Autoproduktion im allgemeinen oder den VW-Boss Herrn Ferdinand Piech im besonderen ein. Über das neue VW-Werk in Dresden, in dem das kaum absetzbare Luxus-Pkw-Modell Phaeton hergestellt wird, hieß es in dieser Zeitschrift, die in allen Fernverkehrszügen ausliegt: "Leichte Transparenz, die nichts verbirgt, Produktion auf dem blanken Holzparkett: Ist die gläserne Manufaktur von VW Vorbild für die Fabrik von morgen? ... Die Phaeton-Fertigung gleicht der Installation eines Kunstwerks." Schöne transparente neue Autowelt, die interessanterweise in ähnlicher Form bereits vom NS-Regime für das KdF-Wagen-Werk geplant und teilweise bereits gebaut worden war.⁴⁹



Die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) engagierte 2004 Niki Lauda als neues Mitglied im ÖBB-Aufsichtsrat. Der ehemalige Formel-1-Rennfahrer Lauda, im aktuellen Hauptberuf Betreiber einer Billigfluglinie, bemüht sich erst gar nicht, seinen Unwillen gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln und der Bahn zu verhehlen. "Frage: Wieviel U-Bahn-Stunden hast du? Niki Lauda: Nicht eine Minute. Frage: Soll das heißen, dass du noch nie in deinem Leben U-Bahn gefahren bist? Antwort: Korrekt. Frage: Bist du nicht neugierig, wie das ist? Die smarten Rolltreppen, die vielen Menschen, das Grummeln und Knurren der Wagen? Antwort: Ich bin nicht so sehr neugierig. Frage: Straßenbahn, Autobus? Antwort: Kein einziges Mal in den letzten 30 Jahren. Frage: Bahn? Antwort: Als ich vor

46) Parallel mit den personellen Verflechtungen kam es zur Verschleuderung von Vermögen. Das Beispiel BASA/Arcor ist diesbezüglich beispielhaft. 1997 brachte die DB ihre Fernmeldeanlagen – früher in der BASA, den "Bahnamtlichen Sprech-Anlagen", zusammengefasst – in ein gemeinsam mit Mannesmann gebildetes Tochterunternehmen mit dem Namen Arcor ein. Arcor entwickelte sich in der Folge schnell zu einem hochattraktiven Unternehmen, da es am Beginn des Mobilfunk-Booms auf einen Schlag über das 40.000 km lange Schienennetz mit seinen Fernmeldeanlagen verfügte. Zum Zeitpunkt, als es zu diesem Deal kam, war der damalige Bahnchef Dürr zugleich Aufsichtsratsmitglied bei Mannesmann. Die DB AG erhielt für den Verkauf der ersten 49,8 Prozent ihrer Arcor-Anteile rund 1 Milliarde Mark. In den Jahren 1997 bis 2001 zahlte die DB AG an Arcor jährlich zwischen 800 Millionen und 1,2 Milliarden Mark Leasing-Gebühren für die Nutzung der Fernmeldeanlagen entlang des Schienennetzes. Bis 2000 reduzierte die DB AG ihren Anteil an Arcor auf 18 Prozent. Anfang 2001 übernahm Vodafone Mannesmann-Arcor und bezahlte dafür den bis dahin höchsten Betrag in der Geschichte von Unternehmensübernahmen in der BRD (370 Milliarden Mark). Ein Jahr später, 2001, entschied das DB AG-Management, den für die Bahnbetrieb relevanten Teil von Arcor wieder zurückzukaufen – nunmehr für 2,5 Milliarden Mark. In der Gesamtbilanz kostete der Vorgang der Deutschen Bahn AG einen Betrag von umgerechnet 2 Milliarden Euro.

47) Takeda/Mizuoka, a.a.O., S. 159f.

48) "Hickhack um Börsengang – Experten warnen vor Zerschlagung der Bahn", in: Bild vom 14. September 2006. Informationen zuvor: Der ADAC-Mobilitätspreis wurde der Bahn im März 2007 verliehen (Agenturmeldung ddp vom 7.3.2007). Im Januar 2007 stieg die DB AG-Tochter DB Rent ins Neuwagengeschäft ein, indem sie das Ford-Autohaus Saalmüller in Schweinfurt übernahm. Sie vermarktete bisher bereits in zwei Gebrauchtwagenzentren und über das Internet 15.000 Fahrzeuge jährlich. Ein DR-Rent-Sprecher erklärte, man wolle noch 2007 das Autogeschäft deutlich ausweiten. (Agenturmeldung dpa, 17. Januar 2007).

49) Dirk Meyhöfer, "Alles offen", in: mobil 9/2002. In Fallersleben wurde noch vor Beginn des Zweiten Weltkriegs ein 1,3 Kilometer langer Besuchergang im Südrandbau geschaffen, von dem aus "Besucher Einblick in die Fertigungsabteilungen der vier Produktionshallen nehmen konnten". Damals war auch bereits der Bau eines "Hotels für die Abholer des KdF-Wagens" geplant. Nach: Hans Mommsen/Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk ..., a.a.O., S. 266.

zwei Jahren in den Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen gewählt wurde, hatte ich zum ersten Mal in meinem Leben das Gefühl, ich sollte in einen Zug einsteigen. Ich bin von Wien nach Graz gefahren. Frage: Das war deine erste und letzte Bahnfahrt? Antwort: Richtig."⁵⁰

7. Entfunktionalisierung der Bahnhöfe

Wie in den ersten Jahrzehnten der privaten Eisenbahn spielen die Eigentumsverhältnisse an dem Grund und Boden, auf dem die Bahnen verkehren, eine maßgebliche Rolle. Das trifft zunächst auf die Bahnhöfe zu. Diese nehmen elementare Funktionen im Schienenverkehr ein. Neben einem wichtigen Werbewert, neben psychologischen Faktoren (Empfangshallen; "Eingangstore in die Städte"; Visitenkarten der Städte; "Tränenpaläste") sind sie vor allem die Zugangs- und Abgangsstellen zum Netz. Jede Reduktion von Bahnhöfen muss sich negativ auf den Schienenverkehr auswirken. Gleichzeitig kommt es vielfach zu radikalen Umbauten von Bahnhöfen und zum Bau neuer Bahnhöfe, bei denen die eigentliche Funktion, Schienenverkehr zu vermitteln und für die Eisenbahnen zu werben, kaum mehr auftaucht.

In Japan wurden im Gefolge der Bahnprivatisierung insbesondere in ländlichen Bereichen Bahnhöfe geschlossen oder die Öffnungszeiten stark eingeschränkt.⁵¹ Im Kontrast dazu gab es 1997 in der Kaiserstadt Kyoto die Eröffnung eines neuen gewaltigen, in diesen Dimensionen weltweit wohl einmaligen Bahnhofs, in dem der Zugverkehr eine sekundäre Rolle spielt und der Konsum und Dienstleistungen, wie Video-Spielcenter, Theater und ein integriertes Luxushotel, dominieren. Mit den Baukosten des Projekts – rund 1,7

Milliarden Euro – hätte die dringend erforderliche Modernisierung des ländlichen Schienennetzes zu einem großen Teil finanziert werden können.⁵²

Der im Mai 2006 eröffnete neue Hauptbahnhof in Berlin, dessen – überwiegend von der öffentlichen Hand übernommene – Baukosten bei einer Milliarde Euro lagen, weist einige Parallelen zu dem "Tempel über den Schienen" in Kyoto auf. Endlose Rolltreppen, die optimal sind, um die Geschäftswelten zu erschließen, die sich jedoch für ein Zeit und Kraft sparendes Umsteigen als kontraproduktiv erweisen. Die Deutsche Bahn AG rechnet selbst mit acht Minuten Umsteigezeit im Fall des Wechsels vom Tiefbahnhof zu den oberen Gleisen auf der Stadtbahn. Bereits der Grundgedanke, in Berlin einen "modernen Kreuzungsbahnhof" zu errichten, kann in Frage gestellt werden.⁵³ Die Zeitgewinne, die teilweise durch teure Neubaustrecken erzielt werden, gehen teilweise wieder verloren, weil auf Berliner Gebiet außer Spandau nur noch der neue Hauptbahnhof und nicht mehr Berlin-Zoologischer Garten und Berlin-Ostbahnhof angefahren wird. Das Projekt eines neuen Zentralbahnhofs in Wien weist erstaunliche Parallelen mit den Fehlplanungen in Berlin aus.⁵⁴

Diese Art Bahnhöfe, bei denen es anstelle von Gleiswelten mit Geschäftsanschluss Geschäftswelten mit Gleisanschluss gibt, entstanden in Deutschland nach 1990 vor allem durch Umbauten bestehender großer Bahnhöfe, so im Fall der umgebauten Hauptbahnhöfe von Leipzig, Mannheim, Mainz und Dresden. Die Milliarden Euro öffentlicher – oft kommunaler – Mittel, die in die Bahnhofsumbauten gesteckt werden, bringen in der Regel keine Verbesserungen für den Schienenverkehr. Oft ist das Gegenteil der Fall.⁵⁵ Der

50) Herbert Völker, "Analytisch, authentisch: Niki Lauda", Interview in: *Penthouse* März 2006, S. 28. Hinweise dieser Art, die eine personelle Unterwanderung von Eisenbahngesellschaften durch Personen, die der Bahn konträr gegenüber stehende Interessen vertreten, sind im etablierten Wissenschaftsbetrieb eher nicht beliebt. Ich verfasste 2006/2007 für ein Handbuch Verkehrspolitik einen wissenschaftlichen Beitrag zum Thema Verkehrs- und Autolobby. In der Endfassung musste ich auf Verlangen eines der Herausgeber, W.C., meinen Beitrag mehrfach hinsichtlich des direkten Hineinwirkens von bahnfremden Kräften in die Bahn abschwächen. So durfte ich das oben angeführte Zitat von Niki Lauda nicht im Wortlaut (sondern nur verallgemeinernd) wiedergeben. Eine Passage, die die Autolobbyarbeit des Bundesumweltministers Gabriel im Jahr 2004/2005 – vor seiner Zeit als Bundesminister – belegte, wurde getilgt. Ein Hinweis auf den Interessenskonflikt beim damaligen DB AG-Aufsichtsratsvorsitzenden Vogel, der als Top-Mann von Thyssen eng mit dem Transrapid verbunden war, konnte nur noch angedeutet werden. Vgl. Winfried Wolf, "Strukturen der Verkehrsindustrie – Wirtschaftsinteressen und Verkehrspolitik", in: Oliver Schöller/Weert Canzler/Andreas Knie, *Handbuch Verkehrspolitik*, Wiesbaden 2007, S. 405ff.

51) Takeda/Mizuoka, a.a.O., S. 162.

52) Bernhardt Schmidt, "Ein Tempel über den Schienen", in: *mobil* 06/2001, S. 66ff.

53) Der Bau eines – technisch aufwendigen und teuren – Kreuzungsbahnhofs macht nur Sinn, wenn viele Fahrgäste umsteigen. Das wusste auch die DB AG, weswegen sie 1993 in die Unterlagen zur Begründung des "Lehrter Zentralbahnhofs" (so die damalige Bezeichnung des heutigen Hauptbahnhofs) hineinschreiben ließ, "50 Prozent derjenigen, die nach Errichtung des neuen Zentralbahnhofs mit einer Bahnfahrt Berlin berühren, sind Durchgangsreisende." Dies war eine groteske und gezielte Falschinformation; der entsprechende Wert wurde später von der DB AG selbst auf "rund zehn Prozent" reduziert. Doch auch dieser Wert liegt dreifach zu hoch. In Metropolen wie Berlin haben 96 bis 98 Prozent derjenigen, die Berlin mit der Bahn berühren, Berlin selbst als Ziel oder Startpunkt. Als der Westberliner Senat 1957 einen "Hauptstadtwettbewerb" ausschrieb, hieß es in den Planungsunterlagen für die Neukonzeption der Fernbahnen: "Eine direkte Nord-Süd-Verbindung für den Personenverkehr durch das innere Berlin ist nicht beabsichtigt. Da von allen Reisenden, die Berlin berühren, nie mehr als drei bis dreieinhalb Prozent Durchreisende waren, wären weder die für ein solches Verfahren erforderlichen finanziellen Aufwendungen noch die städtebaulichen Folgen zu rechtfertigen." Vgl. Winfried Wolf, "Ausblick auf die Börsenbahn – Berlins neuer Hauptbahnhof", in: *junge Welt* vom ... Mai 2006 und Winfried Wolf, *Berlin – Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848–2015*, Köln 1994, S. 272ff.

54) Bereits die von der EU-Kommission und vom ÖBB-Management vertretene Grundprämisse, Wien müsse "zu einem Durchgangsknoten für transeuropäischen Verkehr" umgestaltet werden, ist fragwürdig. Auch für Wien gilt, dass für mindestens 95 Prozent der Bahnreisenden die österreichische Hauptstadt Ziel- oder Anfangspunkt ihrer Reise sein wird. Der am 17. Dezember 2004 vom Wiener Gemeinderat beschlossene Masterplan zielt primär auf eine neue Geschäfts-, Einkaufs- und Bürowelt ab und weniger auf einen Bahnhof. Die veranschlagten Kosten von 420 Millionen Euro liegen ziemlich genau so hoch, wie die Kosten, die für den Berliner Hauptbahnhof bei den ersten Planungen genannt wurden – sie werden sich auch in Wien vervielfachen. Der Standort des heutigen Süd- und Ostbahnhofs, auf dem der neue Wiener Zentralbahnhof errichtet werden soll, ist völlig unzureichend in den öffentlichen Verkehr der Stadt eingebunden, was sich zumindest bis zum Jahr 2020 nicht ändern soll – genau dies ist ein großes Manko des neuen Berliner Hauptbahnhofs. Vgl. Reinhard Seiss, "Prellbock in Europas Mitte – Wiens geplanter Zentralbahnhof als verkehrspolitisches Großprojekt", in: *Süddeutsche Zeitung* vom 8.1.2005.

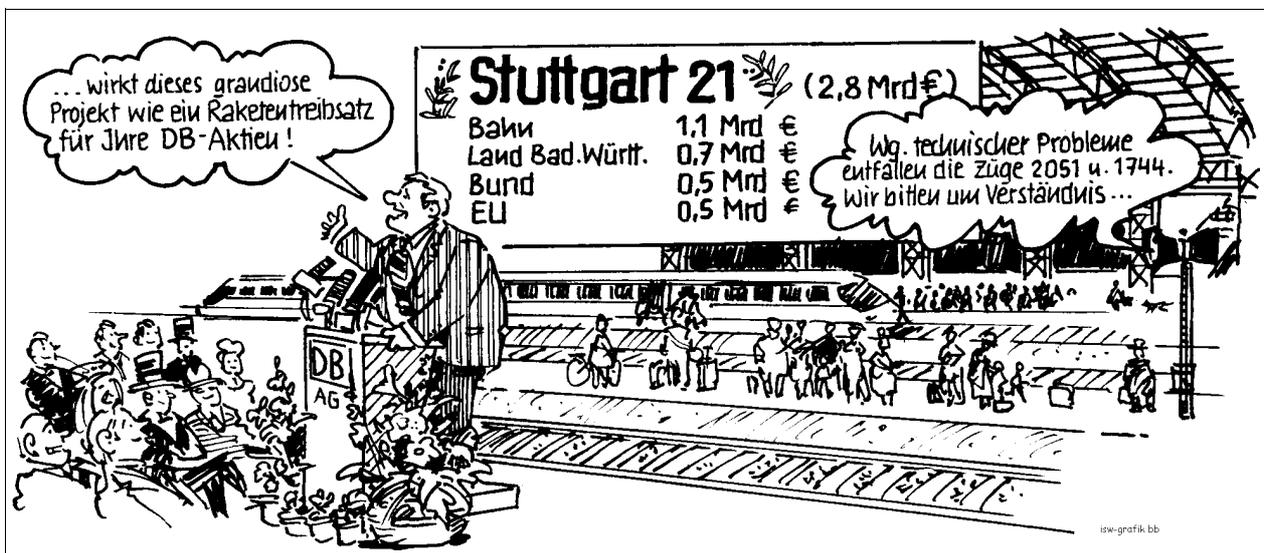
55) Der Umbau des Leipziger Bahnhofs war damit verbunden, dass zwei Gleise im Kopfbahnhof gekappt und auf diesen Stellplätze für Pkw eingerichtet wurden. Im Fall Mainz steht der aufwendige Umbau in einem Kontrast zu der Entwertung von Mainz im Fernverkehrsnetz der Bahn durch die

geplante Umbau des Stuttgarter Haupt- und Kopfbahnhofs in einen Untergrund-Durchgangsbahnhof bei Nutzung des bisherigen Bahnhofsgebäudes und des Bahnumfelds als verlängerte Einkaufsmeile Königsstraße hat allein in der bereits zehnjährigen Planungsphase seit 1995 eine halbe Milliarde Euro gekostet. Mittlerweile gibt es für das Projekt grünes Licht, die Baukosten sollen sich auf 2,8 Milliarden Euro belaufen. Tatsächlich bringt das Projekt Verschlechterungen für den Schienenverkehr mit sich – während gleichzeitig ausgefeilte Alternativen vorgelegt wurden, mit denen, so der Sprecher der Initiative "Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21", Gangolf Stocker, "mit etwa einem Drittel der Mittel der Bahnhof modernisiert, für den schnellen ICE-Verkehr ertüchtigt und der Flughafen und die Neubaustrecke (nach Ulm; W.W.) angeschlossen werden" ⁵⁶ könnte.

Im Februar 2007 wurde bekannt, dass die Deutsche Bahn AG als Teil ihrer Orientierung auf die Börse drei Viertel ihrer Bahnhöfe mit Empfangsgebäude – 1.800 von 2.400 – verkaufen will. ⁵⁷ Es handle sich "um ein gewaltiges Erbe, das die Bahn allein nicht stemmen" könne. Im übrigen seien die meisten Bahnhöfe "überdimensioniert". Dies teilt die DB AG kurz nach Eröffnung des deutlich überdimensionierten Berliner Hauptbahnhofs mit. Gleichzeitig weist sie für das vorausgegangene Jahr 2006 einen Gewinn von rund zwei Milliarden Euro aus. Die Bilanz der Bahn-

hofstochter Station und Service zeigt, dass die Hälfte aller Investitionen in Bahnhöfe von der öffentlichen Hand finanziert werden. Das kurzatmige Ziel des massenhaften Bahnhofsverkaufs ist offensichtlich ein weiterer Schub zur künstlichen Gewinnsteigerung, während die Folge eine weitere nachhaltige Schädigung des Schienenverkehrs als Ganzes sein wird. ⁵⁸ Das wissen anscheinend einige kurzsichtige Freunde der Schiene nicht, ⁵⁹ den Bahnverantwortlichen ist indes durchaus bewusst, wie kontraproduktiv sie handeln: "Die schönsten Züge mit dem besten Komfort verlieren an Akzeptanz, wenn der Kunde den Weg zum Bahnsteig nur widerwillig gehen kann." Das waren Worte des ehemaligen Bahnchefs Heinz Dürr 1994. "Bahnhöfe sind die Visitenkarte von Städten und Gemeinden ... sie sind aber auch das Eingangstor zum System Bahn. Damit sind die Bahnhöfe ein wichtiger imagebildender Faktor für ... die Deutsche Bahn AG." Das letztere schrieb 2005 der Vorstandsvorsitzende der DB AG-Tochter Station und Service, Wolf-Dieter Siebert. ⁶⁰

Albert Speer, Chef eines führenden deutschen Architekturbüros, das in China den Auftrag zur Planung einer "Autostadt" hat und das von der DB AG mit dem Umbau mehrerer Bahnhöfe, darunter demjenigen von Mannheim, beauftragt war, äußerte 1999: "Seine (des Vaters) Idee, die Bahnhöfe aus den Städten hinauszulegen und die Innenstädte frei von



Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke Frankfurt/M.–Köln. Als der Umbau des Mannheimer Bahnhofs in Angriff genommen wurde, war das noch in Pläne für den gesamten Bahnhofsbereich einschließlich einer neuen Überdachung der Bahnsteige eingebettet. Am Ende wurde nur der bestehende Bahnhof abgerissen und ein neues Bahnhofsgebäude, das primär dem Konsum dient, errichtet. Gleichzeitig nahm die Deutsche Bahn AG ihre Planungen zum Bau einer Umfahrung von Mannheim auf der Hochgeschwindigkeitsverbindung Frankfurt/M.–Stuttgart auf. Vgl. Winfried Wolf, Mannheim 21 – Stadtzerstörung oder Stadtentwicklung?, Verkehr Kompakt Nr. 1, herausgegeben vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V., Berlin 2000.

- 56) Gangolf Stocker, "Luftschloss Stuttgart 21", in: Kopfbahnhof 21 – Die Alternative zu Stuttgart 21 mit Flughafenanbindung, herausgegeben von BUND und VCD, März 2006, S. 4. Vgl. auch Winfried Wolf, Stuttgart 21 – Hauptbahnhof im Untergrund, Frankfurt/M. 1996 (2. erweiterte Auflage).
- 57) Die DB AG verfügte Anfang 2007 noch über 5.400 "Personenbahnhöfe und Stationen"; davon waren "2.400 Bahnhöfe mit einem Empfangsgebäude".
- 58) Mitteilung der DB AG zum Verkauf der Bahnhöfe vom 16.2.2007.
- 59) Am 16. Februar 2007 veröffentlichte die Allianz pro Schiene eine Pressemitteilung, in der es heißt: "Niemand kann der Deutschen Bahn AG ... die Verkaufsabsicht unrentabler Gebäude vorwerfen."
- 60) Wolf-Dieter Siebert in: DB Station und Service AG, Geschäftsbericht 2005, S. 2; zuvor: Heinz Dürr in: Bahnhofsguide Deutschland, herausgegeben von Helmut Frei, Bonn und Konstanz, o.J. (wahrscheinlich 1994), S. 6.

Schienen zu halten, finde ich auch heute sinnvoll.“⁶¹ Die Pläne des Vaters, des NS-Reichsbauministers Speer, sahen vor, dass Bahnhöfe grundsätzlich aus den Städten – so aus Berlin, der zukünftigen Reichshauptstadt Germania – zu verlegen seien. Solche Planungen wurden vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg Wirklichkeit (so in Baden-Baden, in Kassel und in Kempten/Allgäu) bzw. ist derartiges anderswo, so in Lindau, Bodensee, geplant. Einige Planungen zur Verlegung der großen Bahnhöfe aus den Städten, verbunden mit einer neuen, für den Autoverkehr großzügigen Verkehrsplanung, wurden, so im Fall Stuttgart, in der Zeit des NS-Regimes entwickelt und teilweise von den selben Planern nach dem Zweiten Weltkrieg umgesetzt.⁶²

8. Bahnprivatisierung als Spekulation mit Grund und Boden

Bahngesellschaften sind naturgemäß Eigentümerinnen riesiger Flächen mit und ohne Immobilien, oft so genannter Filetstücke in den Stadtzentren. Je mehr das spezifische Gewicht der Eisenbahn im Verkehrssektor sinkt, ein desto größeres Gewicht bekommen das Eigentum an Grund und Boden und die Gewinne, die daraus – durch Pacht, Projektentwicklungen, Verkauf oder Trassengebühren – zu beziehen sind. Im Zentrum der Eisenbahnprivatisierungen stehen meist handfeste Grundstücksinteressen und die Bodenspekulation. Als 1976 in den USA die halbstaatliche Güterbahngesellschaft Conrail erneut privatisiert wurde, wurde auf sie bzw. auf die neuen privaten Güterbahnen ein großer Teil des Geländes ehemaliger Eisenbahngesellschaften, die zuvor in Konkurs gegangen waren, übertragen. Der gegenwärtige Reichtum und die hohe Profitabilität der privaten US-amerikanischen Güterbahnen beruht zu einem großen Teil auf dieser Transformation von Grundeigentum.⁶³

Bei der Privatisierung der japanischen Eisenbahnen wurde das Gelände von vornherein auf die neuen Eisenbahngesellschaften aufgeteilt. Im Fall der Shin-

kansen-Eisenbahnen kamen 1987 das Schienennetz und anderes Grundeigentum zunächst zu einer halbstaatlichen Gesellschaft, der Shinkansen Railway Proprietary Agency, bei der die drei Personenverkehrsgesellschaften auf der Hauptinsel Honshu Pacht für die Nutzung der Trassen zu zahlen hatten. Ende 1991 konnten diese Bahngesellschaften dann das Eigentum an Grund und Boden zu den – sehr niedrigen – Buchwerten erwerben. Die teilweise hohen Gewinne, die einige der Shinkansen-Gesellschaften in der Folge einfuhren, basierten zu einem erheblichen Teil auf Grundstücksgeschäften, vor allem aus Projekten zur Entwicklung großer Areale und ganzer Stadtteile.⁶⁴

Zentraler Bestandteil der Privatisierung von British Rail war die Bildung der privaten Infrastrukturgesellschaft Railtrack. Sie kontrollierte 40.000 Kilometer Schienennetz und 2.500 Bahnhöfe; ihre privaten Eigentümer bezogen aus dieser strategischen Funktion in dem kurzen Zeitraum von einem halben Jahrzehnt ihre Profite in Höhe von rund 10 Milliarden britischen Pfund.⁶⁵

Bei der deutschen Bahnreform des Jahres 1994 sollte allzu großen Spekulationsgewinnen aus dem Immobilienbesitz dadurch ein Riegel vorgeschoben werden, dass zunächst das Grundeigentum von Bundesbahn und Reichsbahn in die neue bundeseigene Gesellschaft "Bundeseisenbahnvermögen – BEV" eingebracht werden sollte. Dies war als ein Gegengewicht zu den bei dem BEV "parkenden" Altschulden von Reichsbahn und Bundesbahn gedacht. Die bundeseigene Gesellschaft sollte dann alles "betriebsnotwendige Gelände" der neu gegründeten Deutschen Bahn AG übereignen.⁶⁶ Doch es wurde umgekehrt verfahren: Alles Gelände blieb bei der DB AG; diese gab 1996 und 1997 einen kleinen und wenig werthaltigen Teil davon pauschal an das BEV ab. Damit war die auf den Privatisierungskurs entsandte Deutsche Bahn AG von vornherein Eigentümerin riesiger Flächen, die bereits bei Gründung der DB AG, oft seit Jahren, teilweise seit Jahrzehnten, nicht mehr "betriebsnotwendig" waren. Typisch sind diesbezüglich das bereits angeführte Projekt "Stuttgart 21", das zu

61) Der Spiegel 45/1999.

62) In der NS-Zeit wurde die Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in den Rosensteinpark und eine "umfassende Neugestaltung der Innenstadt" geplant. Wolfgang Christian Schneider schrieb 1982: "Die Verkehrsführung, die von (dem NS-Oberbürgermeister) Strölin und seinen nationalsozialistischen Stadtplanern wesentlich mit der nationalsozialistischen Weltanschauung begründet war, ist in den Grundzügen die heutige. ... Auch die Planungen zur Verlegung des Hauptbahnhofs lebten wieder auf." Wolfgang Christian Schneider, "Hitlers wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes – Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauten und Bauvorhaben in Stuttgart", in: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2, herausgegeben von der Franz Mehring-Gesellschaft Stuttgart, Stuttgart 1982, S. 91.

63) Dick Roberts, American Railroads – A Case for Nationalization, New York 1980, S. 76f.

64) Takeda/Mizuoka, a.a.O., S. 154. Die Autoren verweisen hier auf die lange Tradition privater Eisenbahnlinien, die es in Japan auch zur Zeit der staatlichen JNR gab. Diese privaten Bahnen hätten ihre finanzielle Basis vor allem durch Immobiliengeschäfte und Stadtteilentwicklungsplanungen entlang ihrer Bahnlinien ausgebaut. Oft sei es ihnen gelungen, "wie ein War Lord einen ganzen Teil einer Großstadt zu dominieren... Diese Praxis der frühen privaten Eisenbahnen gibt einen guten Einblick in die Privatisierung von JNR; die privatisierten JR Gesellschaften werden angehalten, es der Praxis der frühen privaten Eisenbahngesellschaften gleich zu tun." Die privatisierten japanischen Bahnen erzielen nur zwischen 40 und 60 Prozent ihrer Erlöse im Bahngeschäft und rund die Hälfte ihrer Umsätze im Bereich "übrige Dienstleistungen". Nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 2.7.2003.

65) Vgl. "Bahnprivatisierung stellt sich als Goldgrube heraus", in: Handelsblatt vom 3. Februar 1997, und Jonathan Prynn, Britains 10 bn Sterling Pound rail rip-off", in: Evening Standard vom 19. August 1998.

66) Artikel 1 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes – Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen – lautet in § 1 und § 2: Das unter dem Namen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn "als nicht rechtsfähiges Sondervermögen verwaltete Bundeseisenbahnvermögen wird zu einem nicht rechtsfähigen Sondervermögen des Bundes zusammengeführt und vom Bund unter dem Namen "Bundeseisenbahnvermögen" verwaltet ... Vermögensgegenstände und -rechte sowie Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn sind Vermögensgegenstände und -rechte sowie Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens." In § 20 desselben Gesetzes heißt es dann weiter, Bund und BEV seien "verpflichtet, der Deutschen Bahn AG aus dem Bestand des Sondervermögens BEV alle Liegenschaften zu übertragen, soweit dies für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahnstruktur notwendig (bahnnotwendig) ist." Nach: Rainer Friese, Eisenbahngesetze, 10. Auflage 1994, Darmstadt 1994, S. 80 und S. 93.

einem größeren Teil aus dem Verkauf von Gelände finanziert werden soll, das bereits 1994 nicht "bahnnotwendig" war, das jedoch im Eigentum der DB AG blieb. Peter Conradi, damals noch Stuttgarter Bundestagsabgeordneter, bezeichnete diesen Vorgang als "Veruntreuung von Bundesgeldern".⁶⁷ In der Debatte um die konkrete Form der deutschen Bahnprivatisierung im Jahr 2007 spielt erneut die Frage des Eigentums an der Infrastruktur die zentrale Rolle. Hinter der Forderung nach einem "integrierten Börsengang", nach dem "Erhalt des einheitlichen Unternehmens Deutsche Bahn AG" und insbesondere nach dem Charakter des "Eigentumsmodells" verbirgt sich in erster Linie die Frage, wer über das wertvolle, gewaltige Immobilienvermögen verfügen darf, das die Eisenbahn in mehr als 170 Jahren akkumuliert hat.

Im Kern laufen die Privatisierungen der Eisenbahnen darauf hinaus, dass ein mit Auto und Flugzeug konkurrierendes sinnvolles alternatives Verkehrssystem systematisch geschwächt wird und der Grund und Boden der Bahnen und die darauf errichtete wertvolle Infrastruktur Opfer eines großangelegten Spekulationsgeschäfts werden. Just dies wurde im Klartext so vorhergesagt. Im Magazin 'Focus' war im Jahr 1993, zum Auftakt der Bahnreform, zu lesen: "Das Mega-Milliarden-Ding: Das 40.000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie an der Börse pures Gold wert."⁶⁸ Im Grunde geht es um die Vernichtung eines gesellschaftlichen Vermögens, das in einem erweiterten juristischen Sinn und erst recht in einem moralischen Sinn den Bahngesellschaften gar nicht gehört bzw. das die Eisenbahnunternehmen und ihre Nachfolgegesellschaften gar nicht für bahnfremde Zwecke veräußern dürften. Das trifft bereits für die USA zu, wo das Bahngelände den Eisenbahngesellschaften geschenkt wurde, damit sie auf diesem Gelände Bahnverkehr betreiben. Das trifft für Deutschland zu. Der größte Teil des Bahngeländes wurde im 19. und frühen 20. Jahrhundert den – oftmals privaten – Bahnen von der öffentlichen Hand gratis übereignet, mit der erklärten oder stillschweigenden Auflage, darauf Schienenverkehr zu betreiben. Wenn dieses Gelände wie in der Vergangenheit im Rahmen der Bahnprivatisierungen an private Investoren verkauft und darauf kein Schienenverkehr mehr veranstaltet wird, dann entfällt die Geschäftsgrundlage für diese Übereignung. Zwei Beispiele mögen dies dokumentieren:

Inselbahnhof Lindau / Bodensee: In Lindau will die DB AG seit Ende der 1990er Jahre den Hauptbahnhof, der sich auf der Insel Lindau befindet, veräußern, die Bahn auf dem Festland und in dem eher dezentralen

Stadtteil Reutin enden lassen. Der Mitte des 19. Jahrhundert errichtete Bahndamm zwischen Festland und Insel soll für eine Autostraße zur Verfügung gestellt und auf dem wertvollen Gelände des bisherigen Inselbahnhofs ein Kongresszentrum errichtet werden. Nun konnte von dem Lindauer Historiker Karl Schweizer belegt werden, dass das Gelände für den Bau des Bahnhofs am 18. März 1851 durch den Magistrat der Stadt der Königlich-Bayerischen Eisenbahngesellschaft gratis überlassen wurde. Die Kommune musste das Gelände zuvor teilweise von privaten Eigentümern kaufen. Diese Großzügigkeit machte nur Sinn, weil niemand auch nur auf die Idee kam, das Gelände könnte in Zukunft einmal anders als für den Schienenverkehr genutzt werden.⁶⁹

Hamburg / Hannoverscher Bahnhof: Im Bereich des "Hannoverschen Bahnhofs" in der Hansestadt Hamburg wurde Bahngelände frei, das die DB AG bzw. deren Tochter Aurelis vermarkten will. Der Notar und ehemalige Hamburger Bürgermeister Henning Voscherau verwies 2006 auf alte Verträge aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Danach trat die Hansestadt damals das entsprechende Gelände zwar an die Bahn ab. Sie konnte dabei jedoch "eine tückische Klausel durchsetzen: Danach muss die Bahn das Gelände bei Aufgabe der betrieblichen Nutzung wieder an die Hansestadt herausrücken." Laut Bericht der 'Frankfurter Allgemeinen Zeitung' versuchte die DB AG dies wie folgt zu parieren: "Die Bahn meint nun, so Voscherau, dass mit der Gleichschaltung der Länder im Dritten Reich diese Rechtsansprüche erloschen seien." Das aber, so Voscherau, "könne in den Zeiten der Restitution anders gesehen werden." Voscherau verwies hier auf den Umstand, dass es nach der deutschen Einheit 1990 in den neuen Bundesländern flächendeckend zur Restitution von Eigentum – in der Regel zur Rückübertragung von Eigentum an ehemalige Westeigentümer – kam, obgleich es ein halbes Jahrhundert lang andere, durch die damals herrschenden Rechtsverhältnisse legitimierte Eigentumsverhältnisse gab. Diese Linie wurde von den höchsten deutschen Gerichten vielfach betätigt.⁷⁰

Nur abschreckende Beispiele: Und dennoch wird die Privatisierung vorangetrieben

Jedes der aufgeführten acht Charakteristika der Bahnprivatisierung ist ein ausreichender Grund dafür, den Rückzug des öffentlichen Sektors in diesem Bereich abzulehnen. In ihrer Gesamtheit wird deutlich, wie umfassend zerstörerisch dieses Vorhaben ist und wie überzeugend dies inzwischen auch mit der Privatisierung

67) Stuttgarter Zeitung vom 12.3.1996.

68) Focus 43/1993. Mit Blick auf die aktuelle Privatisierung der Deutschen Bahn AG gibt es vergleichbare Äußerungen von Kapitalanlegern und seitens eines Redakteur des Wirtschaftsblattes "Capital" in dem Film "Bahn unterm Hammer" (Kern Film, 2007).

69) Vgl. Winfried Wolf, Inselkrimi Bahnhof Lindau, Berlin 2004, S. 77; Lindauer Bahnbote – Mitteilungsblatt der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof vom 14.12.2006.

70) Angaben zu Hamburg nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6.10.2006. Das Thema scheint seitens des Hamburger Senats nicht weiter verfolgt worden zu sein. 2006 wurde der Bruder von Henning Voscherau, Eggert Voscherau, Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG. E. Voscherau ist Vorstandsmitglied beim Chemiekonzern BASF, der wiederum mit Rail4Chem eine eigene, in Konkurrenz zur DB AG/Railion stehende Güterbahn betreibt. Personalie Voscherau nach: Financial Times Deutschland vom 25.10.2006.

Privatisierung von Eisenbahnen in der "Dritten Welt"

Die Zerstörungen, die mit den Bahnprivatisierungen in den vergangenen zwei Jahrzehnten angerichtet wurden, werden oft erst dann deutlich, wenn man Beschreibungen über die Blütezeit der Eisenbahnzeit liest. Ralf Roman Rossberg schrieb in seinem Standardwerk über die Geschichte der Eisenbahnen die folgenden Zeilen zu Argentinien: "Das umfangreichste und dichteste Eisenbahnnetz Südamerikas hat sich in **Argentinien** entwickelt ... Heute umfasst das Streckennetz, das im Wesentlichen von der Hauptstadt nach Norden, Westen und Süden ausstrahlt, rund vierzigtausend Kilometer und spannt sich engmaschig mit einem Radius von annähernd siebenhundert Kilometern in großem Bogen von Buenos Aires bis Bahía Blanca, Santa Rosa, San Luis, Córdoba und Santa Fé. Die Spurbreite beträgt hier 1.676 Millimeter. Im Norden führt eine wichtige Breitspurstrecke weiter bis Tucumán, im Westen die Trans-Anden-Strecke bis Mendoza, wo die meterspurige Gebirgsbahn nach Chile anschließt. Mit dieser Schmalspur, der verbreitetsten Spurweite in Südamerika, besteht im Norden Argentiniens ein verzweigtes Netz ... die Breitspur bietet zwar den höheren Komfort ... doch die Meterspurstrecken tragen den internationalen Verkehr, weil die Anschlussstrecken in Chile und Bolivien entsprechend angelegt sind."¹ Argentinien's private Eisenbahnen, die überwiegend mit englischem Kapital erbaut wurden, wurden in den 1950er Jahren unter Juan Domingo Perón verstaatlicht.

Der größte Teil der bei Rossberg beschriebenen Eisenbahnstrecken existiert nicht mehr. In der ersten Hälfte der 1990er Jahre – unter der Präsidentschaft des neoliberalen Ausverkäufer-Präsidenten Carlos Sául Menem – wurde die argentinische Eisenbahn privatisiert. Ein Jahrzehnt später gab es nur noch auf einem Zehntel des ehemaligen argentinischen Schienennetzes Eisenbahnbetrieb für den Personentransport. Die privaten Betreiber auf den verbliebenen – fast ausschließlich auf Buenos Aires und das Umfeld reduzierten – Bahnstrecken bieten einen lausigen Service, obgleich der Staat ihnen weitreichende Subventionen zukommen ließ. Als am 15. Mai 2007 auf der Bahnverbindung Buenos Aires – Temperley, einer Schlafstadt im Südosten des Großraums von Buenos Aires, wieder einmal unangekündigt der Fahrbetrieb eingestellt wurde, kam es zu wütenden Protesten der Fahrgäste; der Bahnhof Constitución ging in Flammen auf. Argentinien's Präsident Néstor Kirchner reagierte und verkündete die Wiederverstaatlichung zweier Linien, die von dem privaten Eisenbahnunternehmen Metropolitan betrieben werden, "wegen schwerer und wiederholter Nichterfüllung der Auflagen." Eine der beiden Eisenbahnlinien ist die Verbindung Buenos Aires – Belgrano. Die erste argentinische Eisenbahnlinie wurde am 1. Dezember 1862 eröffnet. Es handelte sich um die Verbindung Buenos Aires – Belgrano.²

Mexiko verfügte bis Anfang der 1990er Jahre über das drittgrößte Schienennetz in Lateinamerika. Die Ferrocarriles Nacionales des México (FNM) wurden seit 1919 als

staatliche Eisenbahngesellschaft betrieben.³ Mit ihr sind beeindruckende eisenbahntechnische Leistungen verbunden – so im Fall der heute noch touristisch betriebenen Strecke im Norden des Landes von Chihuahua zur Pazifikküste (Endpunkt Los Mochis) mit 83 Tunnels und 86 oft spektakulären Brücken oder der 1914 fertiggestellten Querung des Isthmos von Tehuantepec. Auf ihrem Höhepunkt in den 1980er Jahren hatten die FNM ein relativ dichtes und alle wichtigen Regionen erschließendes Eisenbahnnetz mit 25.000 Kilometern. Im Zuge der neoliberalen Welle und im Rahmen der Bildung der nordamerikanischen Freihandelszone NAFTA wurden 1996 unter Präsident Ernest Zedillo die FNM einschließlich der Infrastruktur regionalisiert und in Form von 50-jährigen Konzessionen – mit Optionen auf weitere fünfzig Jahre – privatisiert. Das aufgesplitterte Streckennetz wird heute im Wesentlichen von drei großen privaten Gesellschaften betrieben, wobei US-Eisenbahngesellschaften, so die Union Pacific, eine führende Position einnehmen.

In einer gewissen Konsequenz, die sich aus dem Anschluss Mexikos an die NAFTA ergab, kam es zu einer Übernahme der Eisenbahnpolitik, wie sie in den USA und in Kanada umgesetzt wurde: Der Personenverkehr auf Schienen wurde binnen weniger Jahre de facto eingestellt.⁴ Die Zahl der Beschäftigten wurde auf ein Viertel oder 13.500 Arbeitskräfte reduziert. Gleichzeitig wurden die Eisenbahnpensionäre in eine staatliche Gesellschaft ausgegliedert.⁵ Ein verbliebenes Streckennetz von rund 18.000 Kilometern wird fast ausschließlich für den Güterverkehr eingesetzt. Dabei handelt es sich überwiegend um Langstreckenverkehr, der Teil der kontinental organisierten arbeitsteiligen Produktion der großen Unternehmen innerhalb der NAFTA ist. In diesem Rahmen kam es in den Jahren 2001 bis 2005 auch zu einem leichten Anstieg des Schienengüterverkehrs.⁶ In staatlichem Eigentum verblieb die Infrastruktur der Eisenbahnverbindung am Isthmos von Tehuantepec, da diese seitens der mexikanischen Regierung als eine Verbindung "von strategischer Bedeutung" – in potenzieller Konkurrenz zum Panama-Kanal – gesehen wird.⁷ Zu beachten ist, dass die Bahnprivatisierung in Mexiko erst vor gut einem Jahrzehnt erfolgte. Bereits damals zeichnete sich ab, dass auf Verschleiß gefahren wird, dass der Staat weiter erhebliche Subventionen an die privaten Eigentümer gewähren muss, um wenigstens den bestehenden Schienenverkehr aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig agieren die privaten Bahnbetreiber mit Willkür und erzwingen Streckenstilllegungen auch dort, wo der Staat zu neuen Investitionen in das Schienennetz bereit ist.⁸

Der Niedergang der **brasilianischen** Eisenbahnen begann mit einem Weltbank-Kredit; 1996 gewährte die Weltbank dem Land einen 350-Millionen-Dollar-Kredit zur "Umstrukturierung und Privatisierung" der Eisenbahnen.⁹ Das Land hatte mit 24.000 Kilometern ein in absoluten Zahlen zwar großes Netz, das jedoch im Verhältnis zur enormen Flächenausdehnung des Landes eher als

dünn bezeichnet werden musste. Die Privatisierung versetzte der brasilianischen Eisenbahn den Todesstoß. Inzwischen spielt der Schienenpersonenverkehr in Brasilien keine Rolle mehr.

Je weiter man zum Zentrum der so genannten Dritten Welt vorrückt, desto brutaler erfolgt die Zerstörung des Schienenverkehrs. In Afrika wurde in den vergangenen zwei Jahrzehnten ein großer Teil der bis dahin überwiegend staatlichen Eisenbahnen privatisiert und im Bereich des Personenverkehrs weitgehend abgebaut. Das trifft zu auf die Eisenbahnen der **Elfenbeinküste**, von **Burkina Faso**, **Kamerun** und **Togo**. Ein spektakulärer Fall ist dabei die 1.259 Kilometer lange Schmalspurstrecke, die die senegalesische Hauptstadt Dakar über Bamako mit Koulikoro in Mali verbindet, auch als Dakar-Niger-Express bekannt. Mit dem Bau der Bahn wurde Ende des 19. Jahrhunderts begonnen; 1923 wurde sie unter extremen Bedingungen von burkinischen Arbeitern, die wie Sklaven gehalten wurden, fertiggestellt. Sie diente den französischen Kolonialherren als Truppentransportmittel und zum Abtransport von Rohstoffen. Nach dem Zweiten Weltkrieg spielten Streiks der Eisenbahner auf dieser Strecke eine wichtige Rolle im Entkolonialisierungsprozess. 1960 erklärte Leopold Senghor, der Präsident des unabhängigen Senegal, Eisenbahnverkehr als öffentliche Angelegenheit. Nach 1980 begann der allmähliche Verfall, unter anderem in Folge der Konkurrenz mit dem aufkommenden Straßenverkehr. Erneut war es 2001/2002 die Weltbank, die eine Privatisierung forderte und diese finanziell begleitete – unterstützt von der senegalesischen Regierung unter Abdoulaye Wade und der malischen Regierung unter Amadou Toumani Touré. 2003 ging die Bahn in Form einer 25-jährigen Konzession an den französisch-kanadischen Investmentfonds Canac-Getma, der das Unternehmen Transrail bildete, als erstes 632 Eisenbahner, darunter führende Gewerkschaftsvertreter, entließ, zwölf Bahnhöfe an der Strecke schloss, den Verkehr auf Zweigstrecken einstellte, das Angebot radikal reduzierte und gewerkschaftliche Arbeit unterdrückte. Die versprochenen Investitionen allerdings blieben aus. Jeden Tag schafft ein Zug mit 1.000 Tonnen Fracht die Fahrt durch das marode Netz, womit aus Sicht der Investoren eine passable Rentabilität erreicht wird. Die Politik der von Weißen geleiteten Transrail hat desaströse Folgen für Zehntausende Menschen, da sich, so Tiécoura Traoré, ein ehemaliger Bahnbeschäftigter und Eisenbahningenieur, "entlang der Eisenbahn über die hundert Jahre ihres Bestehens ein dichtes Geflecht aus wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Beziehungen entwickelt hatte."¹⁰

1) Ralf Roman Rossberg, Geschichte der Eisenbahn, a.a.O., S.172.

2) Rossberg, a.a.O., S. 172. Angaben zur erneuten Verstaatlichung nach: Timo Berger, "Privat ins Chaos", in: junge Welt vom 30.5.2007.

3) Zunächst unter der Bezeichnung Ferrocarriles National y los del Sureste; die endgültige Enteignung der ehemaligen privaten Eigentümer und die Bildung der FNM fand 1937 statt – "por causa de utilidad pública y para integrar el sistema ferroviario del país" ("aus Gründen des öffentlichen Interesses und um ein einheitliches Eisenbahnwesen des Landes zu schaffen"). Nach: Caminos de Hierro, herausgegeben von den FNM, vertreten durch Carlos Ruiz Sacristán, Aaron Dychter Poltolarek, Luis de Pablo Serna, Sergio Ortiz Hernán und Miguel Tirado Rasso, Mexico D.F. 1996, S. 94; Zitat zur Verstaatlichungsbegründung dort S. 134.

4) 1985 gab es auf dem Netz der FNM noch eine Leistung von 6 Mrd. Pkm, bis zum Beginn des Privatisierungsprozesses war diese bereits auf 1,8 Mrd. Pkm reduziert worden. 2005 waren es noch 0,073 Mrd. Pkm oder 73 Mio Pkm. Der gesamte Park mit Tausenden Personenwagen schnurte auf eine "flota operable" mit "39 coches" zusammen, die in der offiziellen Statistik fein säuberlich mit "14 coches Primera Express, 2 coches Clase Unica, 14 coches Clase Económica, 9 coches bar y comedor" aufgeschlüsselt werden. Der überproportional hohe Bestand an Speisewagen ("coches bar y comedor") deutet auf den touristischen Einsatz vor allem auf der erwähnten Verbindung Chihuahua – Los Mochis hin. Quelle: Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, 2007.

5) 1990 waren bei den FNM noch 83.200 Menschen beschäftigt, 1996 45.500 und 2005 13.500. Die Statistik erwähnt jedoch, dass im Verlauf der "Neustrukturierung" der mexikanischen Eisenbahnen eine "industria de producción y servicios alrededor de las empresas ferroviarias" abgewickelt worden sei, deren Beschäftigte in der Statistik nicht enthalten sind. Mit den FNM waren Eisenbahnausbesserungswerke und Werke zur Waggon- und Lokfertigung verbunden, die überwiegend abgewickelt wurden. 2005 gab es 47.100 Eisenbahnpensionäre, die ihre Altersbezüge von einer "FNM en Liquidación" erhielten. Die Renditen der privaten Eisenbahnen wurden also auch dadurch angehoben, dass jegliche "Altlasten" dieser Art den Steuerzahlenden übertragen wurden.

6) In den Jahren 1998 bis 2001 lag die Güterverkehrsleistung bei rund 46 Mrd. tkm; 2005 waren es 55 Mrd. tkm. Das Güterverkehrsaufkommen im "trafico internacional" hat sich von 28 Millionen Tonnen auf 53 Millionen Tonnen fast verdoppelt, womit knapp 60 Prozent internationaler Verkehr war. Im Fall der Transportleistung (tkm) liegt dieser Anteil nochmals deutlich höher (Die Statistik macht hierzu keine Angaben). Damit dienen die mexikanischen Privatbahnen dazu, die "verlängerte Werkbank" der US- und kanadischen Konzerne mit ihren Muttergesellschaften zu verbinden. Dafür spricht auch die Angabe, wonach im Jahr 2005 die "distancia media", die mittlere Transportweite je Fracht, den hohen Wert von 614 Kilometern ausweist. Zum Vergleich: Die mittlere Transportweite bei der Deutschen Bahn AG liegt bei rund 300 Kilometern. Quelle wie in der vorletzten Anmerkung.

7) Diese Verbindung wird seit Mai 2000 von der halbstaatlichen Gesellschaft Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) betrieben, wobei das Zugpersonal von den beiden im Süden Mexikos operierenden privaten Bahngesellschaften Ferrosur und FCM gestellt wird. Zur Bedeutung dieser Strecke vergleiche Gerold Schmidt und Winfried Wolf, "Über den Isthmus von Tehuantepec. Eine Reise mit Quereinsichten", in: Utopie Kreativ, Heft 103/104, Mai-Juni 1999, S. 74ff.

8) "US-Konzessionärin stellt Betrieb der Ferrocarriles Chiapas – Mayab ein. Die Ankündigung der Betriebseinstellung des US-Unternehmens Genesee & Wyoming Inc., das seit 1999 die Linie Chiapas – Mayab betreibt, erfolgte zu einem Zeitpunkt, wo die Regierung des Bundesstaats (Chiapas) beim Bundesverkehrsministerium über den Transfer von 875 Millionen Pesos verhandelt, die dazu bestimmt sind, die Bahnlinie und die Brücken auf der Verbindung Ciudad Hidalgo – Arriaga zu reparieren, die von diesem Unternehmen betrieben wird. Die Gesellschaft ließ mehrmals Vereinbarungen für eine bessere Infrastruktur der Strecke unerfüllt, was 2004 dazu führte, dass die Regierung von Chiapas mehrere Waggonen in Beschlag nahm, weil diese nach ihrer Auffassung aufgrund zahlreicher Unfälle infolge der schlechten Wartung Menschenleben gefährdeten." La Jornada, Mexico D.F., vom 25.6.2007.

9) Frankfurter Rundschau vom 24.6.1996.

10) "Abhängigkeit ist kein Schicksal", Interview mit dem Gewerkschafter Tiécoura Traoré in: Freitag 20 vom 18.5.2007.

tisierungspraxis dokumentiert ist. Dennoch wird in den großen Medien weiterhin das Hohe Lied der Bahnprivatisierung vorgetragen. Da das Desaster einzelner Bahnprivatisierungen kaum zu übersehen ist, wird die Regel zur Ausnahme erklärt. So wird die britische Bahnprivatisierung inzwischen von fast allen Beobachtern als ein Fehlschlag gesehen. Immerhin kritisiert heute auch die Konservative Partei, die immerhin als Regierungspartei die britische Bahnprivatisierung durchgesetzt hat, die Tatsache, dass es zu einer Trennung von Infrastruktur und Bahnverkehr kam. Dies sei die Ursache für viele Unfälle, für das vorherrschende Chaos im Schienenverkehr und für die Explosion der Subventionen. 2007 erklärte Chris Grayling, der im Tory-Schattenkabinett als künftiger Verkehrsminister agiert: "Wir glauben, dass die Entscheidung für eine komplette Trennung von Netz und Zügen in unterschiedliche Unternehmen für unsere Eisenbahnen nicht gut war." Die Konservative Partei trete für eine "Reintegration" ein.⁷¹ Die Labour Party, die rund ein Jahrzehnt lang die Regierung stellte, unter der sich das Bahnprivatisierungsdesaster in der Praxis abspielte, sah sich 2001 nicht nur veranlasst, die Infrastruktur unter gewaltigen Kosten erneut zu verstaatlichen. Der Parteitag von Labour im September 2004 beschloss auch mit einer Mehrheit von 64 Prozent, die "privatisierte Bahn als Ganzes wieder in Staatsbesitz zu bringen." Die Parteispitze opponierte vor der Beschlussfassung gegen diese Forderung – und hielt sich im folgenden nicht an den Beschluss.⁷²

Doch die britische Bahnprivatisierung wird in der Regel als "Sonderfall" bezeichnet. Man verweist darauf, dass es "spezifische Umstände" gab und dass es vor allem ein "Fehler war, auch die Infrastruktur zu privatisieren".⁷³ Dabei demonstriert Großbritannien das Scheitern von zwei *Privatisierungsmodellen*: *Es gab zunächst die Privatisierung von Bahnverkehr und Infrastruktur. Und es gibt seit Anfang 2002 das Modell einer Infrastruktur in öffentlichem Eigentum und einen weiterhin privatisierten Bahnverkehr. Das letztere ist weitgehend das Modell, wie es in Deutschland den Unternehmerverbänden BDI und DIHT, aber auch den Parteien FDP und Bündnis 90/Die Grünen vorschwebt. Die Resultate dieses Modells sind nicht weniger abschreckend.*

Derweil werden die Bahnprivatisierungen in der Praxis weiter vorangetrieben, ohne die britischen Erfahrungen ernsthaft auszuwerten. Als Ende der 1990er Jahre die Regierung in Estland mit dem "radikalsten jemals gemachten Versuch, ein staatliches Monopol zu brechen", die estnische Eisenbahn in Einzelunternehmen aufteilte und diese an Privatfirmen aus den

USA, Großbritannien und Estland verkaufte, wurde dieses Projekt in den bürgerlichen Medien und seitens der EU-Kommission gelobt. In den Folgejahren kam es zum weitgehenden Zusammenbruch des Eisenbahnverkehrs, zu schnell steigenden staatlichen Subventionen und zu einem erpresserischen Investitionsstreik der privaten Eigentümer. Ende 2006 sah sich die estnische Regierung gezwungen, die Bahn erneut zu verstaatlichen. Die staatlichen Aufwendungen zum Rückkauf lagen nun allerdings bei mehr als dem Zweieinhalbfachen dessen, was fünf Jahre zuvor beim Verkauf an Einnahmen erzielt wurde.⁷⁴ Die Berichterstattung über dieses neuerliche Scheitern einer Bahnprivatisierung in Europa ist eher verhalten. Gewissermaßen haben wir es erneut mit einem "Sonderfall" zu tun. Tatsächlich kann belegt werden, dass die erwähnten acht negativen Charakteristika sowohl im Fall des Modells privat betriebener integrierter Eisenbahnen – wie in den USA, wie in Japan und wie in Estland praktiziert und wie in Deutschland seit geraumer Zeit vorbereitet – als auch bei dem Trennungsmodell, wie in Großbritannien vorexerziert, vorherrschen.

Für eine negative Bilanz der Bahnprivatisierungen gibt es auch harte Fakten der Verkehrsmarktentwicklung. So gab es in den entscheidenden Jahren der japanischen Bahnprivatisierung 1987 bis 2000 ebenso wie in der ersten Periode der britischen 1995–2004 einen sprunghaften und im Vergleich zu anderen Ländern überdurchschnittlichen Anstieg der Pkw-Dichte. In Japan kamen 1980 erst 203 Pkw auf 1.000 Einwohner; 2004 waren es bereits 530. In Großbritannien lag die Pkw-Dichte 1995 erst bei 350 Pkw je 1.000 Einwohner, wobei sie sogar in den fünf Jahren 1990–1996 weitgehend stabil geblieben war und man von einer "Marktsättigung" sprach. Doch danach kam es zu einem sprunghaften Anstieg – bis auf 463 Pkw je 1.000 Einwohner im Jahr 2004. Im Verkehrsmarkt (modal split) kam es in dem genannten Zeitraum in Japan zu einer qualitativen Veränderung; seit Anfang der 1990er Jahre dominiert auch in Japan der Pkw. In Großbritannien kam es – trotz absolut steigender Transportleistungen der privatisierten Eisenbahnen – zu einem weiteren Abbau des Anteils der Schiene im Verkehrsmarkt; die Eisenbahnen vereinten 2004 nur noch einen Marktanteil von 5,5 Prozent auf sich. Dieser ist deutlich niedriger als der EU-Durchschnitt (6,4 Prozent im Bereich der EU-15 oder 6,5 Prozent im Bereich der EU-25). Gleichzeitig weist Großbritannien inzwischen im EU-15-Gebiet mit 87,2 Prozent den höchsten Anteil des Pkw-Verkehrs im Verkehrsmarkt aus.⁷⁵

71) In: Modern Railways, August 2006, S. 6.

72) AFP-Meldung vom 28.9.2004.

73) Oliver Schöller schreibt dazu: "Immer wieder fixieren sich Kommentatoren in ihrer Analyse der misslungenen Deregulierung des englischen Eisenbahnsystems auf das private Unternehmen Railtrack. Schnell wird dann argumentiert, das Problem sei allein die Privatisierung des Netzbetreibers gewesen. Dabei wird übersehen, dass viele Komplikationen aus der fragmentierten Betreiberlandschaft resultieren." a.a.O., S. 28.

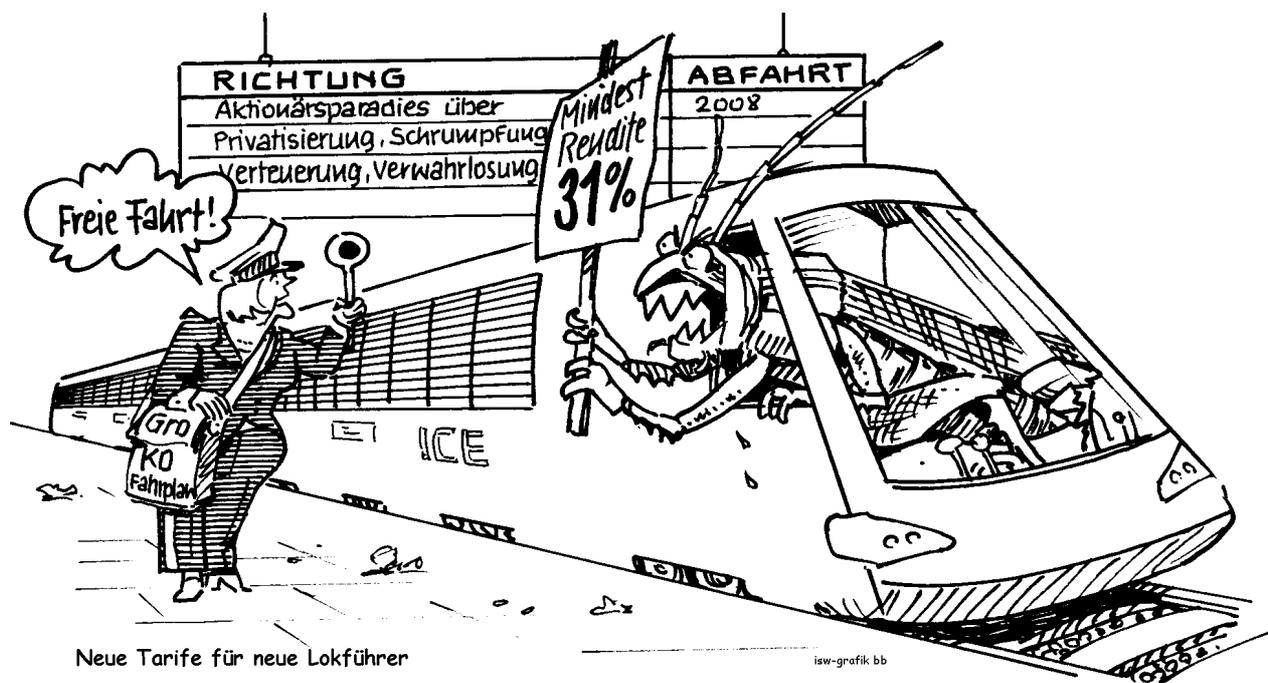
74) Angaben nach: Bahn-Report 1/2007 und Wochenzeitung (Zürich) vom 19.10.2006.

75) Nach: EU-Energy and Transport in Figures, a.a.O., 2006, Tabelle 3.3.3.

Im aktuellen – für Europa noch relativ frühen – Stadium der Bahnprivatisierungen ist die Entwicklung der Marktanteile für eine Beurteilung der Bahnprivatisierungen eher sekundär. Entscheidend sind hier die beschriebenen qualitativen Faktoren wie Abbau von Service, Zunahme schwerer Unfälle, Fahren auf Verschleiß usw., die mit den Bahnprivatisierungen verbunden sind. Hier wurde deutlich, dass diese Faktoren letzten Endes zu einem Niedergang der Eisenbahnen im Bereich des Personenverkehrs führen müssen. Wobei das Beispiel der USA, wo im Personenverkehr der Anteil der Eisenbahnen auf 0,3 Prozent reduziert wurde, eine Lehre sein sollte. Nirgendwo spielten die Eisenbahnen im Verkehrsmarkt und in der Wirtschaft eine größere Rolle als in den USA. Nirgendwo gab es eine derart stringente Orientierung auf den Charakter

einer privaten Eisenbahn. Nirgendwo ist der Niedergang weiterreichender. Die beschriebenen qualitativen Verschlechterungen, die es bei den Bahnen, die sich im Privatisierungsprozess befinden, gab, sind die Basis dafür, dass es zukünftig, wie in den USA vor drei Jahrzehnten, zu einer qualitativen Verschlechterung der Position der Schiene insgesamt kommen wird.

Es bedurfte rund eines halben Jahrhunderts, um aus den vielen privaten Eisenbahngesellschaften mit all ihren zerstörerischen Tendenzen einheitliche Gesellschaften in öffentlichem Eigentum zu bilden. Nun soll das Rad der Eisenbahngeschichte um ein dreiviertel Jahrhundert oder auch um ein Jahrhundert zurückgedreht werden.



Neue Tarife für neue Lokführer

isw-grafik bb

isw-report (Auswahl) ISSN 1614-9289

- report 92: **Der Überfall der Banken.** Wie die Banken die Gesellschaft ruinieren u. wie sie an die Kette zu legen sind (April 2013) 1,00 EUR
- report 93: **Die Schulden streichen!** Grundlage für eine Erneuerung Europas (21. isw-forum) (Juni 2013) 1,00 EUR
- report 94: Zwischen Dauerkrise, Widerstand, Transformation: **Kapitalismus am Ende?** (Sept. 2013) 1,00 EUR + Versand
- report 95: **Die Krise und die Spaltung Europas. Europa am Scheideweg** (Dez. 2013) 3,50 EUR + Versand
- report 96: **Widerstand** – Kapitalismus oder Demokratie (März 2014) 3,50 Euro + Versand
- report 97: **Wirtschafts-Nato TTIP – STOP!** (Juli 2014; akt. Beilage April 2016) 3,50 Euro + Versand
- report 98: **Ist Wohlstand ohne Wachstum möglich?** Beiträge 22. isw-forum (Sept. 2014) 3,00 EUR + Versand
- report 99: **Die Energiewende im Würgegriff der Konzerne** (Dezember 2014) 3,50 EUR + Versand
- report 100/101: **Umbruch im globalen Kapitalismus.** Abstieg der G7-Metropolen - Aufstieg der Schwellenländer (April 2015) 6,00 EUR
- report 102: **Der Aufstieg des Südens – Umbruch in der globalen Machtverteilung?** Doku 23. isw-forum (Sept. 2015) 3,00 EUR
- report 103: **Wege aus dem Kapitalismus.** Die Alternativen entfalten sich nur in sozialen Kämpfen (Nov. 2015) 4,50 EUR + Versand
- report 104: **Auf der Flucht** – Fluchtursachen. Festung Europa. Alternativen (Februar 2016) 4,00 EUR
- report 105: **Demokratie & Internet** (April 2016) 2,50 EUR + Versand
- report 106: **Digitale Arbeit und Industrie 4.0** Doku 24. isw-forum (H.J. Urban, Th. Hagenhofer, M. Schwarzbach) (Sept. 2016) 2,50 EUR
- report 107/108: **Pulverfass Nahost** (Februar 2017 in Zusammenarbeit mit IMI e.V.) 4,50 EUR + Versand
- report 109: **Krise des Globalen Kapitalismus – Und jetzt wohin?** (Juli 2017) 6,00 EUR + Versand
- report 110: **Postwachstum. Unser Leben nach dem Wachstumswahn** (Sept. 2017) 2,50 EUR + Versand
- report 111: **Die Zukunft Europas.** Ohne Demokratisierung hat es keine (Dez. 2017) 3,00 EUR + Versand
- report 112/113: **Elektro-Pkw als Teil der Krise der aktuellen Mobilität** (März 2018) 4,50 EUR + Versand
- report 114: **Indien** im System des globalen Kapitalismus (Sept. 2018) 4,00 EUR + Versand
- report 115: **Globaler Wirtschaftskrieg** - Der Aufstieg Chinas. Zerbricht der Westen? (Dez. 2018) 4,50 EUR + Versand

isw-spezial ISSN 1614-9270

- Nr. 28: **Das Geschäft mit der Nahrung** (Juli 2016) 3,00 EUR + Versand
- Nr. 29: **TERROR** - wo er herrührt, wozu er missbraucht wird, wie er zu überwinden ist (Dez. 2016) 2,00 EUR + Versand
- Nr. 30: **Klimazerstörung.** Die Verantwortungslosigkeit kapitalistischer Gesellschaften (Januar 2017) 4,50 EUR + Versand

isw-wirtschaftsinfo ISSN 1614-9262

- Nr. 52: **Agil und ausgepresst?** Agile Unternehmensführung – Herausforderung für Gewerkschaften u. Betriebsräte (Dez. 2017) 1,50 EUR
- Nr. 53: **Geht uns die Arbeit aus? Wie sich die Digitalisierung auf die Beschäftigten auswirkt** (März 2018) 3,50 EUR + Versand
- Nr. 54: **Bilanz 2017 - Ausblick 2018** – zur wirtschaftlichen und sozialen Lage (April 2018) ca. 5,00 EUR + V.

isw-forschungshefte ISSN 1614-9254

- Nr. 4: **Der Markt. Theorie, Ideologie, Wirklichkeit.** Eine Kritik der herrschenden Wirtschaftsideologie (Juli 2010), 4,00 EUR + Versand
- Nr. 5: **Globale Einkommensverteilung.** Entwicklung seit 1980 und Perspektiven (November 2015) 4,00 EUR + Versand

isw-Grafik-Report ISSN 1867-7363

- **Grafik-Info: Der Krieg der Reichen gegen die Armen** (September 2016) farbig 2,00 EUR + Versand

alle lieferbaren isw-Publikationen siehe

www.isw-muenchen.de

Ich bestelle die oben angekreuzten Titel

Name
Vorname _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Unterschrift _____

Ich abonniere isw-report und wirtschaftsinfo "Bilanz"

ab isw-report 116 / 117 / 118 / 119
zum Abo-Preis von 18 Euro (Auslandsabo: 28 Euro)

- Ich zahle nach Rechnungstellung
- Buchen Sie den Abo-Betrag von meinem Konto ab (siehe Kasten)

Name
Vorname _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Unterschrift _____

Datum _____

Ich möchte Fördermitglied des isw e.V. werden

Ich unterstütze die Arbeit des isw ab(Monat/Jahr)
mit einer monatlichen Spende von EUR (mind. 6 Euro)

Als Fördermitglied erhalte ich alle im Förderzeitraum erscheinenden
isw-Publikationen (Printmedien) des isw e.V. als Mitgliederzeitschrift.

- Ich zahle nach Rechnungstellung
 - Ich zahle per Dauerauftrag
 - Buchen Sie den Förderbeitrag von meinem Konto ab
- Die Abbuchung soll erfolgen: vierteljährlich halbjährlich jährlich

Name
Vorname _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Unterschrift _____

Zahlung per SEPA-Lastschriftmandat (Einzugsermächtigung)

Wenn Sie sich für die Zahlung per Lastschrift entscheiden,
schicken wir Ihnen ein Formular zu, in das Sie Ihre Bankdaten
eintragen können. Mit gleicher Post erhalten Sie auch die für
das Sepa-Lastschriftverfahren notwendigen Daten: unsere
Gläubiger-Identifikationsnummer, Ihre Mandatsreferenznummer
sowie den Abbuchungstermin.

Das Formular finden Sie auch auf unserer Internetseite.



**NO JUSTICE
NO PEACE!**

<http://www.isw-muenchen.de>

ISSN: 1614-9270