

1 Einleitung

Die Deutschen Bahn AG befördert jährlich 2,5 Mrd. Reisende und lässt täglich 39 000 Personen- und Güterzüge verkehren. Damit zählt sie innerhalb von acht Tagen so viele KundInnen wie die Deutsche Lufthansa in einem Jahr.¹ Auch nach dem Stellenabbau der vergangenen Jahre arbeiten noch fast 200 000 Menschen in dem Unternehmen. Aus diesen Zahlen lässt sich bereits die Bedeutung des Schienenverkehrs und damit die Diskussion um seine künftige Entwicklung ableiten. Hinzu kommt, dass Deutschland eines der weltweit wichtigsten Quell-, Empfangs- und Transitländer internationaler Transportströme ist und im Zuge zusammenwachsender Märkte ein weiteres Wachstum des Verkehrs zu erwarten ist. Bereits seit Jahrzehnten werden in Politik und Gesellschaft die negativen Folgen der Verkehrszunahme im motorisierten Individualverkehr diskutiert. Alle im Bundestag vertretenen Parteien wollen daher den Schienenverkehr fördern. Allerdings gibt es »wohl kaum ein Politikfeld, das sich durch eine größere Diskrepanz zwischen programmatischen Anspruch und realer Umsetzung auszeichnet.« Die reale Entwicklung läuft quantitativ und qualitativ in diametral entgegengesetzter Richtung. Die Schlagzeilen der vergangenen Monate haben den Zustand der Deutschen Bahn AG drastisch sichtbar gemacht. Der S-Bahnverkehr der DB-Tochter in Berlin brach zusammen, nachdem weniger Fahrzeugeinheiten funktionstüchtig waren als nach dem zweiten Weltkrieg.² Mehrere Fahrzeugbaureihen, darunter die neuste ICE-Generation, weisen Konstruktionsmängel auf und hunderte Züge fielen im Sommer und Winter aus. Dennoch fehlt in der öffentlichen Berichterstattung weitgehend der Hinweis auf die politischen Entscheidungen, welche für den zum Teil katastrophalen Zustand des Bundesunternehmens

1 Engartner, Tim (2008): Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS, S. 15.

2 Hampel, Torsten: Die Entgleisung, in: Die Zeit (2010), Nr. 16, S. 17.

mens ursächlich sind. Häufig wird stattdessen ausgerechnet eine Zerschlagung der Deutschen Bahn AG oder ein verstärkter Wettbewerb als Lösung präsentiert.

Die von der konservativ-liberalen Bundesregierung zum 1. Januar 1994 eingeleitete Bahn(struktur)reform³ bedeutete für den Schienenverkehr in Deutschland den tiefgreifendsten Einschnitt der Nachkriegsgeschichte. Mit ihr wurden die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn im Zuge einer formellen Privatisierung zu einer privatrechtlich organisierten Aktiengesellschaft, der Deutschen Bahn AG (DB AG), zusammengeführt und so nach Meinung vieler »aus den Fesseln des öffentlichen Dienstrechts befreit«⁴, die Organisation des Nahverkehrs auf die Bundesländer übertragen sowie der Schienenverkehrsmarkt für den Wettbewerb geöffnet. Mit der Reform waren von vielen Seiten umfangreiche Hoffnungen für die Zukunft des Verkehrsträgers Bahn verknüpft. Allerdings wurden die Erwartungen nicht erfüllt. Die zentralen Reforminhalte, die Marktöffnung sowie die formelle Privatisierung der DB, waren nicht dazu geeignet die Wettbewerbsposition der Bahn zu verbessern, da die Hauptursache der Misere die Konkurrenz mit dem Individualverkehr war und ist.

Obwohl auch über 17 Jahre nach der Reform eine Evaluierung der Reformergebnisse von Seiten der Bundesregierung ausbleibt, intensivierte sich in den letzten Jahren Planungen, innerhalb einer dritten Stufe der Reform eine materielle Privatisierung der DB AG und damit des letzten großen Infrastrukturkonzerns, der sich noch komplett in staatlichem Besitz befindet, vorzunehmen. An dieser Perspektive ändert auch die momentane Aussetzung des Börsengangs nichts, da die rechtlichen Voraussetzungen für einen Börsengang geschaffen wurden und weiterhin Bestand haben. Das Festhalten an den Planungen beweisen entsprechende Aussagen des Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube.⁵

3 Der Zusatz »Struktur« konkretisiert die sicherlich gebräuchlichere Bezeichnung »Bahnreform« hinsichtlich seiner zentralen Änderungsgestalt der Organisations- und Rechtsform der Deutschen Bundesbahn. Die Bezeichnung »Bahnstrukturreform« ist insofern präziser, unterscheidet sich aber nicht wesentlich vom Begriff »Bahnreform«. Darum können beide Begriffe parallel genutzt werden.

4 Reinke, Niklas (2001): Bahnstrukturreform. Politische Entscheidungsprozesse zur Deregulierung und Privatisierung der Deutschen Bahnen. Sinzheim: Pro Universitate, S. 80.

5 O. A.: Bahn-Chef Grube sieht Börsengang für 2010. 2009.- <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,627847,00.html>, Zugriffsdatum 18.02.2011

Zunächst stellt sich die Frage, warum es überhaupt zu der Reform kam. Um der Frage nach den Ursachen der Probleme des Schienenverkehrs nachzugehen, werden in Kapitel 2.1 die Geschichte der Eisenbahnen in Deutschland sowie in Kapitel 2.2 die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen vorgestellt, da aus diesen die Situation zum Zeitpunkt der Bahnstrukturreform resultiert und sich zahlreiche Ursachen und Lösungsansätze ableiten lassen, anhand derer der Reformansatz bewertet werden kann.

Das dritte Kapitel zeigt, in welchem politischen Kontext die deutsche Bahnstrukturreform steht. Die Umstrukturierungen im Eisenbahnsektor stellen kein politisches Einzelphänomen dar, sondern sind Teil eines sektor- und länderübergreifenden Liberalisierungsprozesses, bei dem staatliche Monopole abgebaut und private Mitbewerber zugelassen werden, da von einer Überlegenheit des »Prinzips Markt« gegenüber dem »Prinzip Politik« ausgegangen wird.

Im folgenden vierten Kapitel wird die Bahnstrukturreform selbst behandelt. In diesem soll der zentralen Frage nachgegangen werden, ob die Bahnstrukturreform eine tragfähige Antwort auf die Misere des Eisenbahnsektors in Deutschland darstellt und ob die Reform ihre eigenen Ziele erreicht hat, ob die Reform also erfolgreich war oder aus verkehrspolitischen, ökonomischen oder ökologischen Gründen eine Alternative vorteilhafter gewesen wäre. Im Blickpunkt stehen dabei besonders die Konsequenzen für den Bundeshaushalt und damit die SteuerzahlerInnen, die Fahrgäste sowie für die Beschäftigten.

Im fünften Kapitel sollen die Varianten einer materiellen Privatisierung der DB AG vorgestellt und bewertet werden. Auch hier soll die Frage im Mittelpunkt stehen, welche Folgen diese Pläne haben könnten und ob die Privatisierung ein sinnvoller Schritt für eine positive Entwicklung des Schienenverkehrs wäre. Die vorliegende Arbeit beschränkt sich aber nicht auf die Reformbilanzierung sondern bezieht im sechsten Kapitel die Entwicklung des Schienenverkehrs in Großbritannien und der Schweiz mit ein, um die Risiken einer Privatisierung im Eisenbahnsektor aufzuzeigen und zugleich eine alternative Lösung einzubeziehen. Ein Exkurs über Netzstrategien im siebten Kapitel zeigt, warum die

O. A.: Börsengang könnte 2010 wieder Thema sein. 2009. - <http://www.stern.de/wirtschaft/news/unternehmen/deutsche-bahn-boersengang-koennte-2010-wieder-thema-sein-702327.html>, Zugriffsdatum 18.02.2011

Hochgeschwindigkeitsstrategie von Politik und Bahnführung falsch ist und welche erfolgreichen Alternativen es gibt.

Im Schlussteil wird aus der Problemanalyse, der Mängel- und Erfolgsbilanz der Bahnreform sowie den Erfahrungen in Großbritannien und der Schweiz eine Handlungsempfehlung für eine künftige Verkehrs- und Eisenbahnpolitik vorgestellt.