

abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands

"Stuttgart 21 ist nicht nur das größte Bauprojekt in Deutschland. Es hat auch die Besonderheit, dass hier mit einem Aufwand von gut 10 Milliarden Euro eine funktionierende Bahnhofskapazität um 30 Prozent verkleinert werden soll. Die Gewinner sind die Immobilienbranche, die Autoindustrie und die Luftfahrt. Die Verlierer sind der Schienenverkehr, Stuttgarts Bevölkerung und das Klima. »Wolf erklärt den Durchhaltewillen der Bürgerbewegung mit der Erkenntnis, dass es bei S21 um mehr geht als um einen Bahnhof.« (ver.di publik) »Wolf hat ein lesenswertes und hoffnungsvolles Plädoyer dafür vorgelegt, dass sich phantasievoller Widerstand für ein besseres Leben am Ende doch auszahlen wird.« (Contraste) »Die in der hier



vorgelegten zweiten Auflage erstmals wiedergegebenen Stimmen vieler Menschen, die sich vor Ort gegen das zerstörerische Projekt engagieren, dokumentieren die Breite der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21. Dabei wäre kein anderer als Winfried Wolf geeigneter, diese gesamte Geschichte des beeindruckenden Widerstands gegen S21 zu schreiben.« (Volker Lösch)" Klappentext des Buches von Winfried Wolf (373 Seiten, € 20,00 [D], ISBN 978-3-89438-671-9), erschienen im Januar 2018 als erweiterte Neuauflage im Papyrossa-Verlag. Siehe [weitere Infos beim Verlag](#) und als Leseprobe im [LabourNet Germany](#):

Kapitel VI Kapitalistische Krise, Bahnprivatisierung und Bodenspekulation Die aktuelle Profitklemme und Stuttgart 21

Was hätte besser zeigen können, dass unser Bahnprojekt für eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger steht, als unser Tunnel, der unter dem Werksgelände von Daimler durchführt? Während Ingenieure und Fachleute zu Tage Fahrzeuge für den Weltmarktführer bauen, bereiten unsere Mineure unter Tage den Weg für die Schieneninfrastruktur der Zukunft."

Manfred Leger, Vorsitzender der Geschäftsführung der [DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH](#), anlässlich einer Tunneltaufe am 4. Dezember 2013 in Untertürkheim¹

„Martin, ich bitte dich. Warum sollte ausgerechnet die Bahn den Stuttgarter Verkehrsknoten ... wie sagtest du?“ „Chaotisieren?“ „Ja. Warum soll die Bahn das machen. Die wollen doch wohl, dass die Züge reibungslos laufen.“

¹ Manfred Leger war viele Jahre lang für den Daimler-Konzern aktiv; siehe Kapitel VI. Zitat: http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/projekt/aktuell/newsdetail/news/734-symbolischer-baustart-fuer-den-ersten-tunnel-von-stuttgart-21/newsParameter/detail/News/ [Abgerufen am 1.4.2017]

Gespräch in: Wolfgang Schorlau, *Die letzte Flucht (Krimi)*²

Die Hartnäckigkeit, mit der das zerstörerische und für den Schienenverkehr selbstzerstörerische „Projekt Stuttgart-Ulm“, also der Tiefbahnhof Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, verfolgt werden, kann in Gänze nur vor dem Hintergrund des aktuellen Stadiums der kapitalistischen Ökonomie verstanden werden. Das wurde auf der Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG am 23. März 2017 gut auf den Punkt gebracht. Auf die Frage eines kritischen Journalisten, wie der Bahnkonzern auf die neuen kritischen Berichte und Gutachten zu Stuttgart 21 zu reagieren gedenke, antwortete der Grube-Nachfolger und neue Bahnchef Richard Lutz: „Ich bin *finster entschlossen*, Stuttgart 21 zu Ende zu bauen.“

So ist es. Es herrscht eine finstere Entschlossenheit zu Zerstörung und Selbstzerstörung – bei diesem Projekt und bei vergleichbaren. Die in Kapitel I genannten zwei anderen Großprojekte, die Elbphilharmonie und der Großflughafen Berlin, stellen ebenfalls eine erhebliche Vergeudung öffentlicher Gelder dar. Die neue Hamburger Kulturstätte kann angesichts vorhandener Kapazitäten als gesellschaftlich unnötig. Der Berliner Großflughafen muss angesichts der Umwelt- und Klimabilanz und der Lärmemissionen des Flugverkehrs als zerstörerisch bezeichnet werden. Die Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg – Erfurt – Berlin ist verkehrspolitisch kontraproduktiv, weil sie die große Region Leipzig in den schienenpolitischen Schatten stellt (und im Vergleich zu Alternativen krass überteuert ist). Als weitere in diesem Sinne „**grandi opere inutili**“, als „große unnütze Werke“, wie diese Projekte in Italien bezeichnet werden, seien aufgeführt: der geplante Fehmarnbelt-Tunnel, die bereits erwähnten zwei gigantischen Vorhaben Brennerbasistunnel und der Mont-Cenis-Basistunnel (mit dem östlichen Ausgangspunkt im Val di Susa), der Hochgeschwindigkeitstunnel unter der Stadt von Florenz (mit einem weiteren Untergrundbahnhof und der Aufhebung des Kopfbahnhofs Santa Maria Novella als florentinischer Hauptbahnhof), die österreichischen Tunnelbauten Semmering-Basistunnel (auf der Verbindung Wien – Graz) und der Koralm-Tunnel (auf der Verbindung Graz – Klagenfurt), der Ausbau des Panama-Kanals, das Projekt einer Atlantik-Pazifik-Verbindung in Nicaragua.³ Selbst die 3144 Kilometer lange Mauer, die US-Präsident Donald Trump an der Grenze zu Mexiko bauen lassen will, sollte in diesem Kontext gesehen werden. Sie wird die illegale Einwanderung bestenfalls erschweren, aber niemals verhindern. Die Kosten dieses

² Wolfgang Schorlau, *die letzte Flucht*, Köln 2011, S.260.

³ Natürlich sind die hier aufgeführten Projekte in einem unterschiedlichen Maß sinnlos und zerstörerisch. Auf einige, so auf die österreichischen Schienentunnelprojekte wird noch eingegangen. Zum Ausbau des Panamakanal (Inbetriebnahme 2016) siehe Winfried Wolf, *Die Krise der Weltschifffahrt*, in: *Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie*, Sommer 2017, Heft 37, S. 23ff. Der Ausbau dieses Kanals wurde damit begründet, dass diesen nur Schiffe mit einer Größe von 5500 Standardcontainern (TEU) passieren konnten. Also wurde er bei Inkaufnahme einer massiven Umweltzerstörung auf die bei Baubeginn existierenden größten Containerschiffe (12.000 TEU) ausgebaut. Nach Inbetriebnahme gibt es Containerschiffe mit 20.000 TEU Kapazität.

Mauerbaus stehen in keinem Verhältnis zu dem – zu Recht umstrittenen – Nutzen. Dennoch macht – aus kapitalistischer Sicht – der Mauerbau Sinn. So wie eben auch Stuttgart 21 ein in diesem Sinne sinnvolles, weil profitables Projekt ist.⁴

Seit Mitte der 1970er Jahren erleben wir in den kapitalistischen Ökonomien einen Rückgang der Wachstumsraten – auf globaler Ebene in Form eines rückläufigen Wachstums des Welthandels ebenso wie auf nationalstaatlicher Ebene in Form rückläufiger Wachstumsraten des jeweiligen Bruttoinlandsprodukts. Gleichzeitig gibt es immer schärfere Wirtschaftskrisen (1974/75, 1980/82, 1990/91, 2001/2002, 2008/2009). Und schließlich kam es seit dem genannten Wendepunkt Mitte der 1970er Jahre zu einem explosionsartigen Wachstum des Finanzsektors und der Spekulation. Dies ist verbunden mit einer in der Menschheitsgeschichte einmaligen „Reichtums-Produktion“. Pünktlich zum Auftakt des Weltwirtschaftsforums in Davos im Januar 2017 veröffentlichte die Entwicklungsorganisation Oxfam die aktuelle Statistik zur Konzentration des weltweiten Reichtums. Danach besaßen im Jahr 2016 acht Personen – „alles Männer“ – mehr Vermögen als die gesamte ärmere Hälfte der Weltbevölkerung.⁵ Das Abheben des Finanzsektors und der Spekulation von der materiellen Produktion – die sich immer mehr ausweitende Schere zwischen diesen beiden Sphären – wird auch als „Finanzialisierung“ des kapitalistischen Systems bezeichnet.

Im Grunde wiederholt sich ein Prozess, wie es diesen auch in den 1920er Jahren gab, der dann in die große Weltwirtschaftskrise 1929-32 mündete, worauf eine lange Phase von Depression und Krisen und schließlich der Zweite Weltkrieg folgte. Wobei vieles dafür spricht, dass sich dieser Prozess der Trennung der beiden Sphären heute zwar wiederholt, dies jedoch auf einem deutlich höheren Niveau. Auf diese Wiederholung und zugleich auf die neue Situation verweist auch der marxistische Ökonom David Harvey: „In der Geschichte des Kapitals hat es mehrere Finanzialisierungsphasen gegeben (beispielsweise in der zweiten

⁴ Zum Semmering-Basis-Tunnel siehe Vieregg-Rössler, „Analyse der Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projektes Semmering-Basistunnel neu“ und Erstellung einer neuen Kosten-Nutzen-Bewertung in Anlehnung an das Verfahren für den deutschen Bundesverkehrswegeplan, München 2014. Wie absurd die „Logik“ ist, auf die mal zur Begründung des einen, und mal zur Begründung des anderen Projekts verwiesen wird, zeigt der folgende Vergleich: Der Semmering-Basis-Tunnel hat eine maximale Steigung von acht Promille. Das garantiert in diesem Fall maximale Tunnellänge und maximale Kosten. Die Neubaustrecke Wendlingen –Ulm hat mit 35 Promille eine maximale Steigung, die mehr als vier Mal größer ist. Damit werden auch in diesem Fall eine maximale Zahl von Tunneln und maximale Kosten garantiert. Stuttgart 21 hat dann als *Bahnhof* mit gut 15 Promille eine doppelt so große Gleisneigung wie die *Strecke* Wien – Graz unter Einschluss des Brennerbasistunnels. Was im Stuttgarter Tiefbahnhof per Ausnahmegenehmigung erlaubt wird, soll auf der Strecke Wien – Graz zu steil sein.

⁵ Pressemitteilung Oxfam vom 16. Januar 2017. Es handelt sich um die folgenden Personen (in Klammer das Unternehmen und das ermittelte jeweilige Nettovermögen in Milliarden US-Dollar): Bill Gates (Microsoft; 75,0), Amancio Ortega (Inditex; 67,0); Warren Buffet (Berkley Hathaway; 60,8); Carlos Slim Helu (Grupo Carso; 50,0); Jeff Bezos (Amazon, 45,2); Mark Zuckerberg (Facebook, 44,6); Larry Ellison (Oracle; 43,6); Michael Bloomberg (Bloomberg LP; 40,0). In der Summe sind dies 426,2 Milliarden US-Dollar. Laut Oxfam liegt das Nettovermögen der ärmsten 50 Prozent der Weltbevölkerung bei 409,1 Milliarden US-Dollar.

Hälfte des 19. Jahrhunderts). Die Besonderheit des gegenwärtigen Abschnitts erklärt sich aus dem Umstand, dass sich die Zirkulation des Geldkapitals ungeheuer beschleunigt hat und dass die Kosten für Finanztransaktionen im gleichen Maß gesunken sind. Die Mobilität von Geldkapital hat sich im Vergleich zur Zirkulationsgeschwindigkeit anderer Kapitalformen (insbesondere von Waren und Produktion) extrem erhöht. Die Tendenz des Kapitals zur 'Vernichtung des Raumes durch die Zeit' hat hierbei eine große Rolle gespielt."⁶

Die jüngsten Ankündigungen und ersten Beschlüsse des US-Präsidenten Donald Trump zur neuerlichen Deregulierung des Finanzsektors – und damit ein Rückgängigmachen der eher bescheidenen Maßnahmen, die seit 2009 zur Eindämmung der weltweiten Spekulation ergriffen wurden – werden die Finanzialisierungstendenzen nochmals verstärken. Was im Übrigen die Gefahr eines neuen Finanzkrachs und einer nochmals größeren Wirtschaftskrise enorm erhöht. Kommt es zu einer schweren Krise, so ist die Fallhöhe wesentlich größer als 1929ff.

Die neue finanzielle Kaste ist einerseits Fleisch vom Fleische und Teil des gesamten kapitalistischen Systems. Sie setzt sich andererseits zunehmend an die Spitze dieses Systems und agiert ausschließlich entsprechend der Gesetzmäßigkeit der Akkumulation des Finanzkapitals und der Vermehrung des individuellen Reichtums. Sie wirkt dabei wie eine Art Geldadel, wie ein modernes Raubrittertum oder wie ein neues herrschendes System der Wegelagererei. Der eigenwillige, kreative David Harvey stellt in diesem Zusammenhang einen interessanten historischen Bezug her, wenn er in einem anderen Buch schreibt: „All dem wohnt eine tiefe Ironie bei. Einst führte das Industriekapital einen erbitterten Kampf, um sich aus den Fesseln der Grundbesitzer zu befreien, die exorbitante Pachten verlangten, der Geldgeber, die Wucherzinsen erhoben, und der Kaufleute, die versuchten, in einem ungleich

⁶ David Harvey, Siebzehn Widersprüche und das Ende des Kapitalismus, Berlin 2015, S. 208. Diese aktuellen Entwicklungen sind zu kombinieren mit der Theorie der langen, mindestens 50-jährigen Wellen, die es im Verlauf der kapitalistischen Bewegung in Ergänzung zu den rund 7- bis 10-jährigen Wirtschaftszyklen gibt. Die letzte Lange Welle hat in den 1940er Jahren in den USA und nach dem Zweiten Weltkrieg in Europa eingesetzt. In ihr gab es, wie in allen „langen Wellen“, bis in die 1970er Jahre hinein eine erste Phase mit „aufsteigender Tendenz“ (oder „expansivem Grundton“) und hohen Wachstumsraten. Seither ist diese „lange Welle“ in ihre zweite Phase mit „absteigender Tendenz“ (oder mit „depressivem Grundton“) und niedrigen Wachstumsraten getreten. Konkretisiert für die westdeutsche bzw. gesamtdeutsche Ökonomie: In der BRD gab es nach dem Zweiten Weltkrieg und bis 1971 fünf „normale“ Wirtschaftszyklen, in denen die Wachstumsraten jeweils höher als 4 Prozent pro Jahr lagen. Das entsprach der langen Welle mit aufsteigender Tendenz. Seit dem sechsten Zyklus und bis einschließlich 2016 (aktuell befindet sich die BRD-Ökonomie im 11. Zyklus, der 2010 begann und dessen Ende mit der nächsten Krise, offen ist) sind die durchschnittlichen BIP-Wachstumsraten geringer als 2 Prozent. Was sich mit der internationalen Einordnung als zweite Phase dieser langen Welle mit absteigender Tendenz deckt. Die genannten Krisen in der zweiten Phase akzentuieren diese Entwicklung. Siehe Winfried Wolf, Sieben Krisen ein Crash, Wien 2009, S. 33. Zur Theorie der langen Wellen siehe u.a. Ernest Mandel, Die Langen Wellen im Kapitalismus, Frankfurt/M. 1987, und Josef A. Schumpeter, Konjunkturzyklen, 2 Bände, Göttingen 1961. Als „Erfinder“ dieser Theorie gilt der russische Ökonom N.D. Kondratieff. Zum aktuellen Stand der Langen Wellen und ihren Niederschlag im Infrastrukturbereich siehe Thomas Kuczynski in: Lunapark21, Heft 37, März 2017.

beschaffenen Markt möglichst billig einzukaufen und teuer zu verkaufen. Der Kapitalismus des 21. Jahrhunderts scheint eifrig daran zu arbeiten, die Rentiers, Kaufleute, Medien- und Kommunikationsmogule und vor allem die Spekulanten, die das produktive Industriekapital (und die dort beschäftigten Arbeiter) bis auf den letzten Tropfen auspressen, wieder zu stärken. Das soll nicht heißen, dass das Industriekapital verschwindet. Es ist aber dem Kapital in seinen anderen phantastischeren und aggressiveren Formen untergeordnet.“⁷

Das wurde – in der englischsprachigen Originalfassung – zwei Jahre vor der Etablierung einer neuen US-Regierung geschrieben. In ihr sitzen Top-Leute aus dem spekulativen Finanzsektor als Minister. Der Ex-Boss von Exxon spielt den US-Außenminister (und lässt sich wenige Tage vor der Amtseinführung 150 Millionen US-Dollar vom Mutterkonzern als Wegzehrung überweisen). Der US-Präsident ist nicht irgendein Milliardär, er ist Immobilien-Tycoon. Wenn er „America first!“ twittert, meint er „Trump first“.

All dies ist Ausdruck einer tiefen kapitalistischen Krise. Die Profitmargen im klassischen produktiven Sektor sind zu gering, auch weil, als Resultat der Orientierung auf den schlanken Staat, die öffentlichen Investitionen in den elementaren zivilen Bereichen wie Ausbildung, alternative Energien, Wohnungsbau und Integration von Geflüchteten ausbleiben. Die kaufkräftige Massennachfrage bleibt zurück, vor allem weil es hohe Arbeitslosenquoten, historisch einmalige Quoten der Jugendarbeitslosigkeit⁸ und den fatalen neoliberalen Angriff auf den Lebensstandard gibt und weil Gegenkräfte wie Gewerkschaften und Zivilgesellschaften zu schwach sind, um dieser Entwicklung etwas entgegenzusetzen. Die Schuldenquoten sind in allen drei Bereichen – öffentliche Schulden, private Schulden und Unternehmensschulden – sehr hoch und bieten (in der kapitalistischen Logik) nur noch wenig Spielraum für ein weiteres, auf Schuldenexpansion aufgebautes Wachstum. Die großen Konzerne, Banken und Geldsammelstellen suchen fieberhaft nach neuen Geldanlagen. Und sie bekommen sie geboten – in Stuttgart und anderswo mit „grande opere inutili“.⁹

„Tiefe Krise“ heißt leider nicht, dass sich das zerstörerische kapitalistische Wirtschaftsmodell einfach so, wie das ein Bahnchef mal macht, vom Acker machen oder gar kollabieren würde. Diese Krise ist vielmehr mit einem *doppelten Angriff* verbunden:

⁷ David Harvey, Siebzehn Widersprüche und das Ende des Kapitalismus, Berlin 2015, S. 210.

⁸ Anfang 2017 gibt es in weiten Teilen Europas – so in Spanien, Italien, Griechenland und in Teilen des Balkans – Arbeitslosenquoten von 50 und mehr Prozent.

⁹ „Kürzlich bat ihn ein Bankier um einen Wink, sobald etwas auf der Insel Sylt zum Verkauf stehe, erzählt Dahler [ein Hamburger Immobilienmakler; W.W.] ‘Aber Sie haben doch schon ein schönes Haus auf Sylt?’, meinte der Makler verblüfft. Das stimme, erwiderte der Manager, doch er wisse einfach nicht, was er mit seinem Kapital anstellen solle. ‘Der Mann war fast ein bisschen verzweifelt’, sagt Dahler. Es herrscht Anlagenotstand. Nicht nur in der Hautevolee. Der Mangel an Investment-Alternativen befeuert die Preise von Wohnimmobilien, aber auch im Geschäft mit Gewerbeobjekten verlieren die Notierungen jedes Maß.“ In: Der Spiegel 6/2017.

Erstens mit einer Privatisierungsoffensive, die den Schwerpunkt auf der Zerschlagung und der Privatisierung der Eisenbahnen und damit auf der Durchsetzung der kapitalstärksten Fraktion des industriellen Kapitals, dem Öl-Auto-Luftfahrt-Komplex, hat. In diesem Zusammenhang kommt es zu einer Intensivierung des zerstörerischen „American way of life & mobility“, der sich längst in einen „global way of life & mobility“ verallgemeinerte und ausgerechnet in China besonders aggressive und zerstörerische Auswüchse erlebt (angefeuert von den westlichen Autokonzernen – VW verkauft in China weit mehr Pkw als in Europa!).

Zweitens mit einer Spekulationsoffensive auf allen Gebieten, die einen Schwerpunkt auf der „Entwicklung“ von Eisenbahngelände und auf Großprojekten im Zusammenhang mit ehemaligem Eisenbahngelände hat.

1. Bahnprivatisierungen

In der Zerschlagung und Privatisierung der Eisenbahnen und der öffentlichen schienengebundenen Verkehrsmittel vereinen sich zwei strategische Kapitalinteressen: das Immobiliengeschäft – die Eisenbahnen sind in allen modernen Industriestaaten die größten Immobilienbesitzer – und die Zurückdrängung der Schiene im Interesse der vorherrschenden Autokonzerne und der aufstrebenden Luftfahrtindustrie. Entsprechend zentral ist die Zerschlagung der Eisenbahnen und der öffentlichen Schienenverkehrsunternehmen im modernen Kapitalismus. In diesem Destruktionsprozess gab der seit dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts führende US-Kapitalismus – wie so oft – das Modell und den Takt vor.

Zerschlagung der Schienenverkehrsunternehmen in den USA

In den USA wurde die Zerstörung der städtischen Schienenverkehrsunternehmen bereits in den 1930 bis 1950er Jahre durchgezogen – und zwar nach einem Masterplan. Es handelte sich um den wohl größten Wirtschaftskrimi im 20. Jahrhundert. Er wurde 1974 in der für den US-Senat verfassten Studie von Bradford C. Snell umfassend dokumentiert. Beginnend in der Weltwirtschaftskrise, Anfang der 1930er Jahre, betrieben die führenden US-Konzerne, zugleich die für die Autogesellschaft entscheidenden Unternehmen, General Motors, Standard Oil und der Reifenhersteller Firestone, mit krimineller Energie und weitgehend konspirativ die radikale Umstrukturierung des Transportsektors über mehr als drei Jahrzehnte hinweg. In Millionenstädten wie Baltimore, Philadelphia, New York, St. Louis und Los Angeles wurden die Unternehmen des öffentlichen Verkehr, die jahrzehntelang gut funktioniert hatten, aufgekauft und der Schienentransport abgebaut bzw. auf Busverkehr

umstrukturiert. Die Ausgangsbasis bildete die Holding National City Lines (NCL), die von den drei Konzernen zur Durchführung dieser Operation gegründet worden war. Bis 1950 kaufte diese Gesellschaft Stadt für Stadt elektrische Verkehrssysteme auf und wandelte sie in Busgesellschaften um. Dieser tiefgreifende Umbau des nordamerikanischen Verkehrssektors wurde noch dadurch begünstigt, dass General Motors zu diesem Zeitpunkt in den USA 70 Prozent aller Autobusse und 80 Prozent aller Lokomotiven herstellte und somit die Transportarten, die eine Alternative zum privaten Straßenverkehr bildeten, kontrollierte. Die Folgen sind auch heute noch zu besichtigen. In den meisten großen US-Städten dominiert das Auto zu 90 und mehr Prozent; die Vorherrschaft des motorisierten Individualverkehrs ist nochmals deutlich größer als in Europas. Auf 1000 Einwohner kommen in den USA 750 Pkw; in Deutschland, Österreich oder der Schweiz sind es zwischen 510 und 540. Oft fehlt in den US-Städten so gut wie jeder öffentliche Verkehr.¹⁰

Wir kommen im Schlusskapitel auf diesen stadtzerstörerischen Aspekt zurück.

Die im Schienenfernverkehr engagierten US-Eisenbahngesellschaften, die bis Mitte der 1970er Jahre immer privat geblieben waren, wurden teilweise durch die Autoindustrie und die Flugzeugbranche – durch Busse, private Pkw und den Flugverkehr – niederkonkurriert. Eine große Rolle spielte bei ihrem Niedergang eine Tatsache, der wir bei der Zersetzung der Eisenbahnen in Europa erneut begegnen werden: Die führenden Positionen der Eisenbahngesellschaften wurden zunehmend von Personen eingenommen, die den Eisenbahnen entgegengesetzte Interesse hatten: Vertreter von Öl-, Stahl- und Kohlekonzernen, die bei den Eisenbahnen z.B. nicht kostendeckende Tarife für „ihre“ Gütertransporte durchsetzten. Das Top-Management der Eisenbahnen wurde *durchgesetzt von einem dem Eisenbahnverkehr fremden und diesem gegenüber oft feindlichen eingestellten Personal*. So gut wie immer handelte es sich um ein Führungspersonal, das vom eigentlichen Brot-und-Butter-Geschäft keine Vorstellung hatte. Was sich in einer Branche, die damals bereits auf eine mehr als hundertjährige Tradition zurückblickte und die auf einem in diesem Zeitraum entwickelten, äußerst verfeinerten Fachwissen basierte, fatal auswirken musste.

In diesem Prozess kreativer Zerstörung und Umgestaltung wurde auch das in den Eisenbahnen angelegte Kapital zunehmend umgeleitet. Die erforderlichen Ersatzinvestitionen blieben aus; es wurde zunehmend auf Verschleiß gefahren. Vor allem wurde das Kapital in andere Sektoren dirigiert. So stieg beispielsweise der Vorstand der größten US-amerikanischen Eisenbahngesellschaft, der Penn Central, in den 1960er Jahren in großem Maßstab ins Luftfahrtgeschäft ein, gründete mit Executive Jet Aviation eine eigene Airline mit dem Ziel, Pan Am von Platz eins zu verdrängen. Das Airline-Business endete als Riesen-Pleite. Und am 21. Juni 1970 musste auch die Penn Central-Eisenbahngesellschaft Konkurs anmelden. Die Top-Manager der Bahngesellschaft trauerten „this fucking railroad“

¹⁰ Bradford C. Snell, The American Ground Transport. A Proposal for Restructuring the Automobile, Truck, Bus and Rail Industries, vorgelegt dem Subcommittee on Antitrust and Monopoly of the Committee on the Judiciary United States Senate, 26th February 1974; eigene Übersetzung.

nicht nach.¹¹ Damit war in den USA zugleich das Ende der großen Eisenbahngesellschaften eingeläutet. Der Anteil der Schiene im Personenfernverkehr liegt in den USA 2017 unter 0,5 Prozent. Zum Vergleich: In Europa macht der Anteil der Schiene am gesamten motorisierten Verkehrsmarkt, nach einem ein Vierteljahrhundert andauernden Angriff auf die Eisenbahnen, immer noch durchschnittlich rund 10 Prozent aus. In Deutschland sind es 8 Prozent und in der Schweiz 17 Prozent. Was Begehrlichkeiten wecken muss.

Bahnprivatisierungen in Japan und in Europa

In Japan und in Europa kam es nach 1945 – und als Resultat von Weltwirtschaftskrise und Zweitem Weltkrieg – zunächst zu einem *Ausbau* von öffentlichem Eigentum im Bereich Verkehr und Eisenbahnen. Die meisten europäischen Eisenbahnen wurden erst im Zeitraum 1935 bis 1948 verstaatlicht. Das unterstreicht, wie stark die Große Krise als Folge des privatkapitalistischen Profit- und Spekulationswahns begriffen und die Zuflucht in öffentlichem Eigentum gesucht wurde.¹² Der öffentliche Sektor wurde aber auch in den Sektoren Energie, Wasser, Bildungswesen und teilweise auch in bislang klassisch privatkapitalistischen Bereichen ausgeweitet. Letzteres traf in Westdeutschland auf die staatlich kontrollierten Großkonzerne Salzgitter AG (Stahl), Ruhrkohle AG (Bergbau), VEBA (Energie) und Preussag/Tui (Mischkonzern) zu. Im Nachbarland Österreich befand sich nach dem Zweiten Weltkrieg jahrzehntelang die Mehrheit der kapitalistischen Unternehmen und Banken unter staatlicher Kontrolle. Erstaunlicherweise kontrollierte der Staat in Europa lange Zeit sogar einen größeren Teil der europäischen Autoindustrie. Dies traf oder trifft zu auf VW (bis 1960 komplett staatlich, heute noch mit starkem Staatseinfluss), auf Renault (bis heute mit starkem staatlichem Einfluss, wobei Renault darüber hinaus Nissan kontrolliert), auf PSA Peugeot-Citroen (bis heute mit erheblichem staatlichen Einfluss, wobei PSA inzwischen Opel kontrolliert), auf SEAT (von der Gründung 1950 bis 1985 staatlich) und auf British Leyland (im Zeitraum 1975-1988 staatlich).

Das Roll back setzte vor allem in den 1970er Jahren ein. Das war zugleich der Zeitpunkt des Umkippen der Langen-Welle-Phase mit expansivem Grundton in eine zweite Phase dieser Langen Welle mit depressivem Grundton und mit rückläufigen Wachstumsraten. Das private Kapital suchte mit Beginn dieser neuen Krisenerscheinungen neue Anlagesphären jenseits des klassischen Bereichs. Die neuen Anlagesphären wurden teilweise bei den reprivatisierten

¹¹ So der damalige Penn Central-Chef Stuart Saunders. Er sagte, er wolle endlich das Penn-Central-Kapital „in wirklich profitable Projekte stecken anstatt in diese verdammte Eisenbahn“. In: Robert Fitch, *The Love Machine – Sex and Scandal in the Penn Central*, Ramparts, Berkley, März 1972. Zitiert in: Winfried Wolf, *Eisenbahn und Autowahn. Der Personen- und Güterverkehr auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven*, Hamburg 1992, S. 88.

¹² In Frankreich 1937, in England/Großbritannien 1947, in den Niederlanden 1937, in Spanien 1939, in Portugal 1947. In Italien, Deutschland, Österreich und in der Schweiz – und in Japan – erfolgte die Verstaatlichung der Eisenbahnen bereits Anfang des 20. Jahrhunderts oder nach dem Ersten Weltkrieg.

Unternehmen (in Deutschland VEBA, Preussag/Tui) und dann zunehmend in Form der neu privatisierten Sektoren (wie VW, Post, Telekommunikation, Wasser, Energie) gefunden. Im weiteren Verlauf der Privatisierungen gerieten die Eisenbahnen ins Visier dieser Offensive.

Bei den Bahnen begann die Privatisierungswelle Mitte der 1980er Jahre in Japan und Anfang der 1990er Jahre in Großbritannien und in Deutschland.¹³ Die staatliche japanische Eisenbahngesellschaft Japan National Railways (JNR) wurde endgültig 1987 privatisiert. Die British Rail-Privatisierung fand 1993 statt. In beiden Fällen handelte es sich um Privatisierungen des Schienenbetriebs einschließlich des Bahngeländes.¹⁴ In beiden Fällen kam es zu einer Bodenspekulation in großem Maßstab. In Japan, weil die privatisierten Bahnen große Teile des Bahngeländes verkauften und unter anderem Shopping Malls entwickelten. In Großbritannien bildete das gesamte Bahngelände, das in der privaten Gesellschaft Railtrack plc. zusammengeschlossen worden war, ein gigantisches „Spekulationspaket“. Die Eisenbahninfrastruktur wurde in wenigen Jahren fast komplett auf Verschleiß gefahren. 2001 ging Railtrack pleite; der Staat musste die Infrastruktur von den privaten Eignern zurückkaufen und nochmals Milliarden Pfund in die Hand nehmen, um das Netz wieder in einen einigermaßen zufriedenstellenden Zustand zu bringen. Seither ist in Großbritannien die Infrastruktur faktisch in staatlicher Hand, der Schienenverkehr wird Anfang 2017 von 22 „privaten“ Bahngesellschaften, darunter Arriva, die Tochter der Deutschen Bahn AG, durchgeführt.¹⁵

Die *deutsche Bahnprivatisierung* dauert im Grunde inzwischen seit einem Vierteljahrhundert an. Sie ist dabei weder „stehen geblieben“ oder „erstarrt“, noch verläuft sie nach Plan. Geplant war eine relativ brutale und schnelle Privatisierung der gesamten Eisenbahn ab dem Jahr 2005. Mit einem Präludium 1994, das sich „Bahnreform“ nannte. Dieses Projekt scheiterte. Gleichzeitig aber gibt es eine fortlaufende Privatisierungsentwicklung und „Entkleidung“ dessen, was einmal das Eisenbahnwesen in Deutschland war. Heute im Rückblick gesehen durchlief die deutsche Bahnprivatisierung bisher drei Phasen:

¹³ Zu den Eisenbahnprivatisierungen insbesondere in Japan und in Großbritannien siehe ausführlich Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima, Wien 2009, S. 213 bis 235. Die Eisenbahnprivatisierung in Deutschland wurde ausführlich dargestellt in: Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform, Stuttgart 2014.

¹⁴ Mit einem wesentlichen Unterschied: In Japan wurden mehrere integrierte private Eisenbahngesellschaften geschaffen (Infrastruktur und Betrieb bildeten jeweils eine Einheit), die faktisch jeweils über regionale Monopole verfügen. Bei British Rail wurden die Infrastruktur und der Betrieb getrennt privatisiert.

¹⁵ Formal ist das Unternehmen Network Rail Betreiber der Infrastruktur. Network Rail wird vom britischen Staat kontrolliert und finanziert. Das Unternehmen ist mit umgerechnet rund 55 Milliarden Euro hochverschuldet. Das Management gilt als unfähig. Die konservative Regierung erwägt eine neuerliche Privatisierung der Infrastruktur. Labour fordert eine Verstaatlichung und die Rückkehr zu einer integrierten Eisenbahn.

(1) 1994 kam es im Rahmen einer „Großen Privatisierungskoalition“¹⁶ zur formellen Bahnprivatisierung mit dem Zusammenschluss von Bundesbahn und Reichsbahn und der Bildung der Deutschen Bahn. Der neu gebildete Bahnkonzern wurde in der Unternehmensform einer Aktiengesellschaft errichtet, wenn auch mit 100 Prozent Bundeseigentum. Alle Altschulden wurden auf den Staat übertragen. Der Schienenverkehrsmarkt im Nah- und Regionalverkehr und der Schienengüterverkehr wurde für den „Wettbewerb“ geöffnet („Regionalisierung“).

(2) 2005 bis 2008 wurde unter einer Großen Koalition versucht, die Deutsche Bahn AG auch materiell zu privatisieren – zunächst sogar mit allem Bahngelände und als diese scheiterte, in Form der Teilprivatisierung des Schienenbetriebs. Auch dieser zweite Versuch musste im Herbst 2008 aufgegeben werden – aufgrund des Widerstands in der Bevölkerung und in der SPD und am Ende aufgrund des neuen Finanzkrachs.¹⁷ Das Engagement gegen die Bahnprivatisierung strahlte auch nach Stuttgart aus und trug bei zu einer intensiven Verzahnung zwischen denen, die die Kampagne „Bahn für Alle“ entwickelt und getragen hatten, und denen, die in diesem Zeitraum den ersten massenhaften Widerstand gegen das Großprojekt Stuttgart 21 aufgenommen hatten. Diese Verzahnung hält bis heute an und hat sich weiter verstärkt.

(3) Schließlich kam es 2015/16 zum dritten Anlauf einer materiellen Bahnprivatisierung. Unter dem damaligen Bahnchef Rüdiger Grube – und erneut gedeckt von einer Großen Koalition – wurde versucht, private Investoren an den beiden großen Auslandstöchtern Arriva und Schenker Logistics zu beteiligen. Der Hauptverantwortliche bei diesem Vorhaben war der damalige und heutige Finanzchef und der heutige neue Bahnchef Richard Lutz. Ihm wurde zu diesem Privatisierungszweck am 1. August 2015 auch die Verantwortung für die Bereiche Arriva und Schenker Logistics übertragen. Wäre dieses Vorhaben gelungen, so hätte es erstmals einen erheblichen Einfluss von privatem Kapital im Gesamtkonzern gegeben.

Dieser Versuch stand dabei interessanterweise in einem Zusammenhang mit Stuttgart 21. Mit der Teilprivatisierung wären zum richtigen Zeitpunkt (siehe der neue BRH-Prüfbericht, der damals bereits auf den Weg gebracht war, und den die Bahn-Oberen und die einzelkne Mitglieder der Bundesregierung in Entwurfsfassungen kannten!) bis zu fünf Milliarden Euro dem Konzern zugeflossen, was den finanziellen Spielraum zur Abdeckung neuer Mehrkosten

¹⁶ Die Bundestagsparteien CDU/CSU, SPD, FDP und Grüne stimmten für die „Bahnreform“, die damalige Bundestagsgruppe der PDS als einzige dagegen. Da dabei die Verfassung, die eine reine Staatsbahn vorsah, geändert werden musste, war eine zwei Drittel-Mehrheit im Bundestag erforderlich.

¹⁷ In der Öffentlichkeit wird das Scheitern des Bahnbörsengangs allein mit dem Finanzcrash erklärt. Das ist nicht nur falsch. Es handelt sich hier auch um eine bewusste betriebene Geschichtsfälschung, mit der die Möglichkeiten des Eingreifens von Menschen auf den Gang der zerstörerischen kapitalistischen Entwicklung geleugnet werden soll. Die Kampagne wird ausführlich dargestellt in B. Knierim / W. Wolf, Bitte umsteigen! ..., a.a.O., S. 189ff.

bei S21 deutlich vergrößert hätte. Auch dieser Versuch musste im Oktober 2016 abgebrochen werden. Widerstand im Bereich der Politik, in der Großen Koalition, und die näher rückende Bundestagswahl 2017 spielten dabei eine Rolle. Interessanterweise sagte der aktuelle Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt kurzfristig und in Reaktion auf die Absage der Teilprivatisierung zu, bis zu 2,4 Milliarden Euro an öffentlichen Mitteln als Sonderhilfe der Deutschen Bahn AG zukommen zu lassen.¹⁸ Diese prompte Reaktion und die Art und Weise, wie diese Sonderspende zustande kam, bestärkt die Vermutungen, dieser dritte Anlauf zur Bahnprivatisierung könnte in einem Zusammenhang mit den Finanzierungsschwierigkeiten bei Stuttgart 21 gestanden haben. Verfügt die DB doch plötzlich auf Basis der völlig unerwarteten Bluttransfusion aus dem Bundessäckel über den erforderlichen finanziellen Spielraum beim S21-Desaster.

Die Bahnprivatisierungen in Japan, Großbritannien und Deutschland waren gewissermaßen Grundmodelle für einen umfassenden Prozess der Zerschlagung der Eisenbahnen. Seit den 1990er Jahren findet in ganz Europa ein *verallgemeinerter Prozess solcher Eisenbahnprivatisierungen* statt. Er wird in erheblichem Maß von den Vorgaben der Europäischen Union – die übrigens auch in die Schweiz hineinwirken – dirigiert. Dieser durchgängig zerstörerische Prozess weist von Land zu Land höchst unterschiedliche Formen auf, die hier nicht aufgefächert werden können. Dabei gibt es allerdings *sechs gemeinsame Merkmale*.

Erstens Es kommt zu einer Auflösung bislang weitgehend einheitlicher Eisenbahngesellschaften, die überall integrierte Unternehmen und fast immer in öffentlichem Eigentum befindlich gewesen waren. In der Regel verläuft dies unter Verweis auf die EU-Richtlinie, die eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb einfordert. Dies nimmt von Land zu Land unterschiedlich bizarre Formen an; der Kultfilm „Navigators“ von Ken Loach beleuchtete diesen Prozess für Großbritannien. In Deutschland haben wir auf diese Weise neben der Deutschen Bahn AG Dutzende private Gesellschaften, die im Nah- und Regionalbereich Schienenpersonenverkehr und bundesweit Schienengüterverkehr anbieten. Darüberhinaus hat sich die Deutsche Bahn selbst in fünf verschiedene Aktiengesellschaften und hunderte Einzelfirmen aufgespalten. Die Kosten für Management und Verwaltung haben sich vervielfacht, die Synergie-Effekte wurden drastisch reduziert.

Zweitens. Die Beschäftigung im Bahnsektor wurde drastisch reduziert; in Deutschland kam es seit 1994 zur Halbierung der Jobs im Bahnsektor (bereits einschließlich der neuen

¹⁸ Der Vorgang ist an sich grotesk. Es gibt engagierte Bundestagsdebatten, bei denen es um wenige Millionen Euro geht, von denen einzelne sinnvolle Vorhaben abhängen, und wo die Regierenden unter Verweis auf „Sparen“ und „Schuldenbremse“ behaupten, es gebe dafür kein Geld. Die Nachtzugsparte der Deutschen Bahn AG wurde am 11. Dezember 2016 mit der Begründung eingestellt, es existiere ein jährliches Defizit von rund zwei Dutzend Millionen Euro. Doch dann greift Alexander Dobrindt in seine linke Hosentasche, entdeckt in dieser 2,4 Milliarden Euro und spendiert diese der DB AG – ohne jede öffentliche Debatte, ohne eine Diskussion im Verkehrsausschuss, ohne Bundestagsdiskussion. Inwieweit es einen offiziellen Kabinettsbeschluss dazu gab, ist unklar, ein solcher wurde nicht kommuniziert.

Arbeitsplätze bei den privaten Bahnen). Europaweit wurden mehr als eine Million Eisenbahner-Arbeitsplätze zerstört. Die Art der Beschäftigungsverhältnisse hat sich grundsätzlich verschlechtert; es gibt zunehmend miserabel bezahlte, auch prekäre Jobs.¹⁹ Die Arbeitsbelastung der Bahnbeschäftigten nahm enorm zu. Gleichzeitig tendiert die Identifikation der Beschäftigten mit der Eisenbahn – die in früheren Zeiten sprichwörtlich war – inzwischen gegen Null. Das wirkt sich auch negativ auf das Sicherheitsniveau aus.²⁰ Ein Fahrdienstleiter (Stellwerker), der auf seinem Smartphone im Dienst „spielt“, ist ebenso Teil dieses Systems, wie die Tatsache, dass im Stellwerk von Bad Aibling eine seit Mitte der 1980er Jahre veraltete Technik eingesetzt wurde. Und, wie die Deutsche Bahn AG Anfang 2017 kundtat, weiter eingesetzt wird.²¹

Für die Eisenbahn traditionelle soziale Netzwerke wurden zerstört. So gab es in Deutschland bis zur Bahnreform 1994 noch 112.000 Eisenbahnerwohnungen. Allein im Stuttgarter Norden waren es 4884 Wohnungen. Was ein gutes Beispiel dafür ist, wie der gesamte Bahn-Privatisierungsvorgang von einem dichten Lügengespinnst umhüllt wurde und wird. Klaus Daubertshäuser, der verkehrspolitische Sprecher der SPD im Bundestag, hatte bei der Bahnreform-Debatte im Dezember 1993 im Bonner Plenarsaal des Bundestag ausgeführt: „Ein ganz wichtiger Punkt ist [...] die unbedingte Sicherung der Eisenbahnerwohnungen. Im

¹⁹ Die Nachbarbahn ÖBB hatte im Dezember 2016 rund die Hälfte der Nachtzugstrecken der DB übernommen. Das Personal auf den ÖBB-Nachtzügen wird von dem Subunternehmen Newrest gestellt. Die Tariflöhne bei Newrest liegen unterhalb des deutschen Mindestlohns.

²⁰ Ein Beispiel: Zitiert wird ein „Jean T.“, der seit 32 Jahren bei der SBB für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zuständig ist: „Ich habe immer hervorragende Bewertungen bekommen und auf einmal warf mir mein Chef vor, ich wäre zu sorgfältig. ‘Mach deine Sache und kümmer dich nicht um den Rest.’ Aber ich kann so nicht arbeiten. Wenn du siehst, dass ein Kabel abgenutzt ist, tauschst du es aus, auch wenn du den Auftrag hast, nach den Bremsen zu schauen.“ Zitiert bei Julian Misch und Valérie Solano, Freie Bahn. Bei der Privatisierung des Schienenverkehrs in Europa gibt es fast nur Verlierer, in: Le Monde Diplomatique, Juni 2016.

²¹ Aus dem (ausgezeichnet recherchierten) Prozessbericht zum Eisenbahnunglück in Bad Aibling (vom 9. Februar 2016, bei dem 12 Menschen ums Leben kamen) des Journalisten Stefan Aschauer-Hundt in der Lokalzeitung *Sauerländischer Beobachter* vom 24. November 2016: Im Prozess „präsentierte Rüdiger Muschweck [= Leiter der Eisenbahnuntersuchungsstelle des Bundes für den Bereich Deutschland Südost; W.W.] die Verfügung der Hauptverwaltung (HVB) der Deutschen Bundesbahn von 1984, wonach beim Vorhandensein von mehr als einem Blockabschnitt zwischen zwei Zugmeldestellen (hier gegeben) die ‘Erlaubnisabhängigkeit’ nachzurüsten sei sowie der Bundesbahndirektion München dafür Mittel zur Verfügung stünden. Diese Nachrüstung ist seit 1984 unterblieben: die Schalteinrichtung fehlt. Rüdiger Muschweck machte sich die Sicht der einstigen HVB der DB zu eigen, wonach nicht von einem regelkonformen Streckenblock zwischen Kolbermoor und Bad Aibling auszugehen sei. [...] Rechtsanwalt Friedrich Schweikert, engagierter Nebenklagevertreter von Hinterbliebenen und Opfern, hakte hier nach: Ob die Nachrüstpflcht verhandelbar sei. Die Antwort des EUB-Experten: Bei Zentralblock – den die Deutsche Bahn als hier verbaut unterstellt – gebe es kein Deuteln: die Erlaubnisabhängigkeit müsse vorhanden sein. ‘Das ist knüppelhart’. Im übrigen sei er sich sicher, dass ‘sowas wie in Bad Aibling nach 1984 nicht mehr gebaut worden ist.’ Wie oft es das jedoch noch woanders gibt – unbekannt.“

Gesetz ist nun eindeutig festgestellt, dass der gesamte Wohnungsbestand [...] in der Verantwortung der öffentlichen Hand nach den bisherigen Grundsätzen fortgeführt wird [...]. Das heißt im Klartext: Kein Eisenbahner und seine Familie muss um seine Wohnung bangen.“²² Ein halbes Jahr nach dieser Rede war Daubertshäuser Mitglied im Vorstand der neu gegründeten Deutschen Bahn AG; er nahm diese Position mehr als ein Jahrzehnt lang ein und erhielt in dieser Zeit – damals lagen die Vorstandsvergütungen noch deutlich niedriger – von seinem Arbeitgeber Vergütungen in Höhe von mehr als fünf Millionen Euro, rund das Zehnfache dessen, was er als armer Abgeordneter erhalten hätte. Eine solche Investition rechnet sich: Sechs Jahre nach der zitierten Rede waren alle Eisenbahnerwohnungen privatisiert.

Drittens. Die Bahnprivatisierungen sind europaweit mit einem massiven Abbau von Komfort und Service und mit einer deutlichen Verteuerung der Ticketpreise verbunden. Europaweit wurden mehr als 10.000 Bahnhöfe und mehr als 100.000 Schalter für Fahrkartenverkauf und Beratung geschlossen. Die Pünktlichkeit der Züge hat sich drastisch verschlechtert. Speisewagen im Fernverkehr wurden vielfach herausgenommen oder diese sind auf das Niveau eines miesen Bistros mit Apothekerpreisen abgesunken. Elementare Bestandteile des Schienenverkehrs wie Stückguttransport, Kofferaufgabe, akzeptable Warteräume für die Allgemeinheit und (kostenfrei nutzbare) Toiletten in Bahnhöfen, Nachtzugverbindungen und Postzüge – all dies verschwand vielfach. Die Ticketpreise haben sich in realen Preisen erheblich erhöht – in Großbritannien wurden sie mehr als verdoppelt; in Deutschland stiegen sie um mehr als 75 Prozent (jeweils gegenüber dem Zeitpunkt der Privatisierung). Durch die Einführung von – je nach Tag der Reise und Zeitpunkt des Ticketkaufs – variablen Ticketpreisen („Yield-Management“) wurde der Systemvorteil des Schienenverkehrs, zu beliebigen Zeiten einfach einsteigen und losfahren zu können, zerstört. Ein Beispiel aus der schwedischen Hauptstadt – was aber ähnlich über Florenz, Barcelona, Amsterdam, Birmingham oder Stuttgart berichtet werden könnte: „Am Hauptbahnhof von Stockholm arbeiten mehrere Bahnbetreiber in Konkurrenz zueinander, so dass die Kunden keinerlei Überblick mehr haben. Wer von der schwedischen Hauptstadt nach Malmö fahren will, muss unter zahlreichen Gesellschaften und unterschiedlichen Tarifen auswählen. Fahrkarten, die im Voraus oder nur für bestimmte Zeiten am Tag gelöst werden, sind billiger, gelten aber nicht für einen anderen Zug, wenn man den gebuchten verpasst hat. Man muss viel Zeit im Internet verbringen, um das günstigste Angebot zu finden, denn am Schalter bekommt man nur Auskünfte zu der Gesellschaft, die diesen betreibt.“²³

Viertens. Es kommt zu einer Konzentration auf den Bau und den Betrieb von Hochgeschwindigkeitsstrecken, während gleichzeitig die Schiene in der Fläche (regionale Strecken usw.) vernachlässigt und abgebaut wird. **Die Vernetzung dieser beiden „Systeme“**

²² Protokoll der Bundestagsdebatte vom 2. Dezember 1993, DS 16/957, S. 16962.

²³ Le Monde Diplomatique, Juni 2016

wird zunehmend zerrissen.²⁴ Mit dieser Orientierung werden zwar Großprojekte für Neubaustrecken ins Leben gerufen und zusätzliche Umsätze für die Baubranche und die drei Bahntechnik-Global Players (Siemens, Alstom und Bombardier) generiert. Insgesamt erweisen sich jedoch Hochgeschwindigkeitstrassen und die superschnellen Züge TGV, ICE, AVE, Le Frece und Italo als unrentabel. „Le Monde“ bilanzierte nüchtern: „TGV: trop vaste, trop cher et moins en moins rentable“; der französische Hochgeschwindigkeitszug sei zu wenig gebucht, zu teuer und immer unrentabler.²⁵ Der Grund dafür ist schlicht: Bei der Konzentration auf Hochgeschwindigkeit wird die Grundstruktur der Schienenverkehrsfahrten souverän ignoriert. 90 Prozent aller Fahrten auf der Schiene finden im Nahverkehr statt; die durchschnittliche Reiseweite einer Fernverkehrsfahrt liegt bei weniger als 300 Kilometer. Was ein Bahnchef von der eigenen Orientierung auf Hochgeschwindigkeit und „Eisenbahn-Magistralen“ hält, hat der damalige DB-Vorstandsvorsitzende Hartmut Mehdorn 2003 gut auf den Punkt gebracht (wobei er hier die Unternehmensphilosophie des oben zitierten Penn Central-Bosses Stuart Saunders verfolgte): „Bei Strecken, auf denen ich mit dem Zug länger als drei Stunden unterwegs bin, nehme ich den Flieger.“ Denn: „Lange Bahnreisen sind eine Tortur.“²⁶ Lügenpack eben, ist man geneigt zu sagen.

Fünftens. Die Eisenbahnunternehmen werden umstrukturiert in Transport- und Logistik-Mischkonzerne. Diese expandieren vor allem im Ausland. In Deutschland aktiv sind zum Beispiel Netinera, die Tochter der italienischen Noch-Staatsbahn FS, Keolis, die Tochter der französischen Staatsbahnen SNCF, und Abellio, Tochter der niederländischen Staatsbahn NS. Vorreiter bei dem Prozess der Auflösung des Markenkerns Eisenbahn und der Umwandlung des jeweiligen Schienenunternehmens in einen Logistik-Mischkonzern ist zweifellos die Deutsche Bahn. Vor allem ist diese weit mehr als ihre Schwesterbahnen in Europa in bahnfremden Bereichen „unterwegs“. Seit kurzem realisiert die Deutsche Bahn fast die Hälfte ihres Umsatzes im Ausland und zugleich die Hälfte ihres inländischen und ausländischen Umsatzes in bahnfremden Bereichen.²⁷

²⁴ Die Deutsche Bahn plant aktuell, die Integration von Fern- und Nahverkehr bei den Tickets aufzugeben, sodass man – wird dieser Plan umgesetzt – dann nicht mehr durchgehende Fahrkarten von Fernverkehr auf Nahverkehr (und umgekehrt) buchen kann.

²⁵ La Cour des comptes dénonce la folie du tout-TGV, Le Monde vom 25. Oktober 2014. Auch der italienische Hochgeschwindigkeitszug Italo von dem privaten Konsortium NTV (siehe unten) ist nach drei Jahren Betrieb trotz massiver medialer Unterstützung und trotz des Vorherrschens von Dumpinglöhnen verlustreich. Siehe Tobias Bayer, Italien bangt um seinen Ferrari-Zug, in: Die Welt vom 4. Mai 2014.

²⁶ Sächsische Zeitung vom 14. Januar 2003.

²⁷ Da die beiden Angaben verwirrend klingen mögen, sei dies aufgedrösel: Knapp die Hälfte des Gesamtumsatzes des Bahnkonzerns entfällt inzwischen auf den Umsatz im Ausland, der im Wesentlichen durch die Konzerntöchter DB Schenker Logistics und durch Arriva abgedeckt wird. Beim Auslandsumsatz ist die übergroße Mehrheit des Umsatzes (mehr als 80 %) Bereichen zuzuordnen, die mit Schienenverkehr nichts zu tun haben (Luftfahrt, Schiffsverkehr, Lkw-Spedition, allgemeine Logistik). Ein Teil des Auslandsumsatzes – z.B. rund 40 Prozent des Umsatzes von Arriva – entfallen allerdings auf Schienenverkehre. Beim Inlandsumsatz

Sechstens. Es kommt – vergleichbar der geschilderten Entwicklung in den USA in den 1960er Jahren – zu einer Durchsetzung des gesamten Schienenverkehrssektors mit einem bahnfremdem, bahnignoranten und bahnfeindlichen Top-Personal.

In Großbritannien stiegen mit Beginn der Bahnprivatisierung Busunternehmen (Stagecoach und Arriva), Fluggesellschaften (Virgin Airlines) und Schifffahrtsunternehmen (UK Seacontainers) in das Business Bahnbetrieb ein. Oft kamen die Top-Leute, die das Geschäft der Bahnprivatisierung betreiben, aus Bereichen, die mit der Bahn konkurrieren. Die britischen Eisenbahnen taten 1992 kund, dass ihr damals 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 Loik 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.²⁸ Seit 2012 fährt im italienischen Schienennetz der Hochgeschwindigkeitszug Italo in Konkurrenz zur noch staatlichen Bahn Trenitalia, die einen eigenen Hochgeschwindigkeitszug (Le Freccie) betreibt.²⁹ Die Gesellschaft NTV, die den Italo betreibt, wird von einem Konsortium kontrolliert, in der der Industrielle und Ferrari-Top-Mann Luca Cordero di Montezemolo eine maßgebliche Rolle spielt.

wiederum entfällt der größte Teil auf den Schienenverkehr (DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo) bzw. auf die Schieneninfrastruktur (DB Netz, DB Station & Service und DB Energie). Allerdings gibt es auch beim Inlandsumsatz einen Anteil von 15 bis 20 Prozent, der in bahnfremden Bereiche generiert wird, z.B. die Logistik und das Lkw-Speditionsgeschäft von Schenker. Die bahnfremden Umsatzanteile im Ausland und im Inland addiert rechtfertigen die Aussage, wonach rund die Hälfte des weltweiten Umsatzes des Bahnkonzerns außerhalb des Schienenbereichs, in bahnfremden Bereiche stattfindet. Damit hat der Konzern Deutsche Bahn AG im Grunde seinen Charakter als ein Bahnkonzern grundlegend verändert.

²⁸ Angaben zum SNCF-Präsidenten nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6. Januar 1996 und Tageszeitung vom 6. Juli 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. Juni 1996.

²⁹ In Italien ist die Holding der Staatsbahn die Ferrovie dello Stato Italiane (FS). Die erwähnte Tochter Trenitalia bündelt den (inneritalienischen) Personen- und Güterverkehr, den Hochgeschwindigkeitsverkehr eingeschlossen. Die Eisenbahninfrastruktur ist bei der FS-Tochter Rete Ferroviaria Italiana (RFI) konzentriert. Ausdruck der immer absurderen „Struktur“ der europäischen Eisenbahnen ist die Tatsache, dass die FS-Tochter Grandi Stazioni nicht nur die 13 größten italienischen Bahnhöfe, sondern mit Praha hl. n. auch den Hauptbahnhof der tschechischen Hauptstadt zu ihrem Bestand zählt.

Die einmalige Durchsetzung der Deutschen Bahn AG mit bahnfremdem Top-Personal

Das *deutsche Beispiel* ist hinsichtlich der Durchsetzung mit bahnfremdem Personal wohl das lehrreichste in ganz Europa. Die drei Bahnchefs, die die Deutsche Bahn AG in den ersten 23 Jahren ihrer Existenz prägten, waren Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube. Sie hatten alle drei vor ihrem Amtsantritt nie etwas mit Eisenbahn zu tun. Sie stammten alle drei aus der Kaderschmiede des Daimler-Konzerns.³⁰ Dürr hatte Mehdorn als seinen Nachfolger vorgeschlagen. Mehdorn hatte Grube als Nachfolger ins Spiel gebracht. Grube war bei Daimler-Dasa Mehdorns Büroleiter. Es ist ohne Zweifel eine beeindruckende Dynastie aus dem Daimler-Systemhaus, die nunmehr seit gut einem Vierteljahrhundert fast ununterbrochen an der Spitze der Eisenbahn in Deutschland herrscht.³¹

Eine große Zahl der Top-Leute der Deutschen Bahn kommt ihrerseits aus der Autobranche und der Luftfahrt. In der Ära Mehdorn fiel vor allem der große Einfluss von Ex-Lufthansa-Leuten ins Auge, die dann auch 2002/2003 das neue und gescheiterte Bahnpreissystem am Ticket-System der Airlines ausrichteten und die Abschaffung der BahnCard50 umsetzten – um dann letzteres ein halbes Jahr später zurücknehmen zu müssen.³²

³⁰ *Heinz Dürr*, der ab 1991 Bundesbahnchef, von 1994 bis 1997 Chef der neuen Deutschen Bahn AG und 1997/98 Aufsichtsratschef der DB war und der zugleich das Projekt Stuttgart 21 aus der Taufe gehoben hat, ist auch maßgeblicher Eigentümer des weltweit führenden Autozulieferers Dürr AG. Er war vor seinem Antritt als Bundesbahnchef fünf Jahre lang Daimler-Vorstand. *Hartmut Mehdorn* kam über den Flugzeugbau (VFW, MBB und Airbus) zu Daimler. Er war 1992 bis 1995 Vorstandsmitglied der Daimler-Tochter DASA. Nach seinem peinlichen Abgang bei der DB AG (er hatte die Belegschaft und einzelne Kritiker der Bahn bespitzeln lassen) im März 2009 wirkte er zwischen 2011 bis 2013 als Air Berlin-Chef und 2013/14 als Chef der BER-Flughafengesellschaft (siehe Kapitel I). *Rüdiger Grube* kam ebenfalls über MBB und DASA zu Daimler. Er war 1990 bis 1992 Büroleiter von Mehdorn in der DASA-Geschäftsführung. Von 1996 bis 2009 nahm Grube im Daimler-Konzern führende Positionen ein. Unter anderem lenkte er gemeinsam mit Konzernchef Jürgen Schrempp die krachend gescheiterte Daimler-Expansion mit den Aufkäufen Chrysler (1998) und Mitsubishi Motors (2000) – eine Art Vorspiel für seine spätere Expansionspolitik als Bahnchef.

³¹ Hier ist als Bezugspunkt das Jahr 1991 gewählt, als Dürr Bundesbahnchefs wurde. Eine interessante Ausnahme bilden die zwei Jahre 1997/98, in denen Johannes Ludewig Bahnchef war. Ludewig war ein (wohl zu guter) Beamter. Er stellte Stuttgart 21 auf den Prüfstand und sprach sich Anfang 1999 gegen die Fortführung des Projekts aus. Er startete eine Pünktlichkeitsoffensive und knüpfte die Boni der Manager an das Erreichen dieses Ziels. Nach Mehdorns Antritt als Bahnchef wurde die Koppelung Bahn-pünktlichkeit und Boni aufgegeben und das Projekt Stuttgart 21 wieder auf die (schräge) Schiene gesetzt.

³² Beispielhaft ist dabei die Person Christoph Franz. Der Mann studierte Wirtschaftsingenieurswesen und war dann ab 1990 bei der Lufthansa, zuletzt in höheren Manager-Positionen. 1994 wechselte er zur deutschen Bahn, wo er bald Mitglied im Konzernvorstand und Chef der Fernverkehrssparte wurde. Er entwickelte maßgeblich das neue Bahnpreis-System. Nach dem Scheitern dieser Bahnpreisreform wurde Franz als Bauernopfer gefeuert. Er ging zur Schweizer Fluggesellschaft Swiss, wurde dort 2004 deren Boss, führte Swiss in die Pleite und dann unter die weiten Flügel des Lufthansa-Kranichs. 2011 wurde Franz Lufthansa-Chef. Er war bis 2014 an der Spitze dieses Luftfahrtkonzerns, in dem er seinen berufliche Werdegang und seine individuelle Karriere begonnen hatte. Es gibt mindestens ein Dutzend vergleichbare Karrieren, die beispielhaft für die hier beschriebene Durchsetzung der Eisenbahn mit bahnfremdem Personal sind.

Im 2016er Vorstand der Deutschen Bahn AG gab es keinen einzigen Eisenbahner (jemand, der bei der Bahn ausgebildet wurde oder eine Person, die ein Studium an einer Hochschule für Verkehr oder Eisenbahnwesen absolviert hätte). In dem im März 2017 neu gebildeten Bahnvorstand sieht es in dieser Hinsicht gleich aus. Wir haben Juristen, Politikwissenschaftler und Ingenieure, aber keinen, der vom Fach ist – und schon gar keinen, der für die Eisenbahn lebt (erinnert sei die viel zitierte Aussage, wonach die Top-Leute in der Autobranche „Benzin im Blut“ hätten).³³ Unterhalb der Ebene des Holdingvorstands und in den Vorständen der wichtigsten Konzerntöchter gibt es ebenfalls keinen Eisenbahner und erneut eine erkleckliche Zahl von Top-Managern, die aus den mit der Schiene konkurrierenden Sektoren oder von Konzernen kommen, die als DB AG-Lieferanten zu dieser in einem höchst spezifischen Verhältnis stehen.³⁴ Wenn beispielsweise die Vorstandsvorsitzende der Sparte Fernverkehr, Birgit Bohle, bis 2007 für die berühmte Unternehmensberaterfirma McKinsey gearbeitet hat, so klingt das für einen Eisenbahner eher beunruhigend. Zumal Frau Bohle in den Debatten um den Erhalt der Nachtzugsparte ihre Ignoranz für gesamtheitliche und kulturelle Aspekte des Schienenverkehrs und ihre Mentalität als kurzsichtige Saniererin unter Beweis stellte. Erst auf den mittleren Management-Ebenen stößt man auf erfahrene Eisenbahner. Die meisten von ihnen leiden unter der Ignoranz der Bahn-Oberen.

Oder nehmen wir das Großprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke über die Schwäbische Alb: Der seit August 2013 für das gesamte Projekt verantwortliche Top-Manager und Vorsitzende der Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart – Ulm, Manfred Leger, ist Wirtschaftsingenieur. Er war im Zeitraum 2002 bis 2013 für den Baukonzern Balfour Beatty in führenden Positionen tätig. Ursprünglich startete (auch) er seine Karriere bei MBB, ging 1994 zu AEG und war dann mehrere Jahre aktiv für die Daimler-Tochter Dasa bzw. für die Daimler-Bahntechnik-Firma Adtranz.

³³ Der Personalvorstand Ulrich Weber ist Jurist und kommt von der Ruhrkohle AG. Der Financier und neue Bahnchef Richard Lutz ist Betriebswirtschaftler und war an der Universität tätig; er kam 1994 zur neu gegründeten DB AG. Sein Vorgänger in diesem Job als Finanzvorstand, der die Bahn prägende Diethelm Sack, kam 1991 zur Bundesbahn. Er ist Industriekaufmann und Betriebswirtschaftler und kommt vom Autozulieferer VDO Adolf Schindling. Der Personenverkehrsvorstand Berthold Huber hat Politikwissenschaft studiert und seine Karriere bei der Unternehmensberatung Ernst & Young begonnen. Er ist seit 1997 bei der DB. Volker Kefer, der im Bahn-Top-Management im Zeitraum 2009 bis 2016 für Stuttgart 21 maßgebliche Mann, studierte Maschinenbau und Elektrotechnik. Seine Karriere ist geprägt durch Siemens. Für diesen Konzern – zugleich Bahntechnikhersteller – war er im Zeitraum 1983 bis 2006 in unterschiedlichen Positionen aktiv.

³⁴ Der Vorstandsvorsitzende von DB Regio, Jörg Sandvoß, kommt ebenso von Lufthansa wie der Vorstandsvorsitzende von Station & Service, André Zeug. Zeug kommt ursprünglich von German Wings, war dann 1990 bis 1992 bei der Lufthansa und 1992 bis 1994 bei der Treuhandanstalt. Er ist seit 1994 in verschiedenen Funktionen für die Deutsche Bahn aktiv. Sandvoß war bis 2000 bei der Lufthansa. Der Chef von DB Cargo, Jürgen Wilder, war bis Ende 2015 in leitender Position bei Siemens tätig.

Die Hinweise auf eine sehr weitreichende Durchsetzung der Deutschen Bahn mit diesen bahnfremden Interessen können fast endlos fortgesetzt werden. So standen in den letzten 23 Jahren alle Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG mit Interessen in Verbindung, die in einem Widerspruch zu den Zielsetzungen eines gedeihlichen Bahnverkehrs stehen.³⁵ Das gilt eindeutig für den seit 2010 amtierenden Oberkontrollierer *Utz-Hellmuth Felcht*. Er gelangte in die Position vor allem durch eine Amigo-Connection: Er war Aufsichtsratsvorsitzender bei dem Unternehmen Südchemie und gut befreundet mit Peter Ramsauer, dem damaligen Bundesverkehrsminister. Irritieren sollte an dieser Personalie, dass Felcht bei dem Finanzinvestor One Equity Partners (OEP) seit 2007 eine führende Position einnimmt. OEP ist mit der zweitgrößten Bankengruppe in den USA, JP Morgan Chase & Co, verbunden. OEP könnte auch ins Spiel kommen, wenn es zu einem neuen Anlauf zur Privatisierung der Deutschen Bahn kommt oder wenn große Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn teilprivatisiert werden, wie dies 2015/2016 geplant war. Es war interessanterweise der neue Bahnchef Richard Lutz, der 2011, als es allerorten hieß, die Bahnprivatisierung sei „kein Thema mehr“, deutlich machte, dass diese für das Top-Personal immer zentrales Thema ist. Am richtigen Ort, in der *Börsen-Zeitung* führte Lutz damals offenherzig aus: „Auf unseren Roadshows im Ausland findet das Schlechtreden der Bahn-Entwicklung nicht statt. [...] Im September [2011] werden wir wieder vier Stationen (mit Roadshows; d. Red.) haben: In Tokio, in Peking, Hongkong und Singapur besuchen wir Staatsfonds und Pensionsfonds. Das machen wir seit 2002. Vor allem in Japan [...] fragen uns die Anleger immer wieder, wann wir endlich an die Börse gehen.“³⁶

Darüberhinaus ist Mitglied im aktuellen Bahnaufsichtsrat – wohlgerne immer für die Eigenseite, also in Vertretung der deutschen Bevölkerung – der bereits erwähnte *Michael Frenzel*. Dieser ist Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW). Er fordert in dieser Funktion ausdrücklich, dass „die Eisenbahnmärkte europaweit liberalisiert“ werden und einen generellen „Aus- und Neubau der Fernstraßen“. Sein Verband bezieht unmissverständlich Partei für die Luftfahrtbranche und fordert „die Luftverkehrssteuer ad acta zu legen“, „Nachtflugverbote und Flugverbote in Tagesrandzeiten

³⁵ Günther Saßmannshausen war der erste Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG (in dieser Position 1994 bis 1997); er stammt aus dem Ölgeschäft, war Preussag-Chef (siehe oben) und u.a. Mitglied in den Aufsichtsräten von VW, Continental und Deutsche Shell. Auf ihn folgte in dieser Position 1997 Heinz Dürr (siehe oben). Sein Nachfolger war Dieter Vogel (1999-2001), der als Ex-Thyssen-Mann eng mit der Transrapid-Technologie verbunden war. Die Deutsche Bahn unterstützte dann in der Ära Mehdorn den Einsatz des Transrapid, obgleich dieses System direkt mit der Schiene konkurrierte. Auf Vogel folgte Michael Frenzel (2001-2005), erneut ein Top-Mann von Preussag/Tui, damals auch Betreiber einer Billig-Airline. Frenzel ist seit 2014 wieder einfaches Mitglied im DB AG-Aufsichtsrat; er wird als Nachfolger von Felcht gehandelt. 2005 wurde Werner Müller Aufsichtsratsvorsitzender. Er war damals gleichzeitig Chef der Ruhrkohle AG-Stiftung, wobei die RAG einer der wichtigsten Kunden im Schienengüterverkehr der DB AG ist und ein Interesse an niedrigen Frachttarifen haben muss, was wiederum für die DB gewinnreduzierend, wenn nicht geschäftsschädigend ist. Auf Müller folgte 2010 Utz-Hellmuth Felcht (siehe oben).

³⁶ Interview in der *Börsen-Zeitung* vom 11. Februar 2011.

[...] zu verhindern“ und „die großen Flughafendrehkreuze bedarfsgerecht“ auszubauen. All das sind Positionen, die in direktem Widerspruch zu den Interessen der DB AG stehen.³⁷

Ein weiteres langjähriges Mitglied im Bahnaufsichtsrat, ebenfalls als Vertreter des Bundes, ist *Jürgen Großmann*. Er ist Alleingesellschafter des Stahlkonzerns Georgsmarienhütte, dessen Tochtergesellschaften nach Konzernaussagen „in Europa führend bei der Herstellung von Radsätzen“ (für Schienenfahrzeuge) waren und der die DB AG auch u.a. mit Radsätzen und Prüftechnik für Radsätze belieferte.³⁸

Das Irritierende an den all diesen Bahn-Top-Leuten mit Interessen, die im Widerspruch zu einer Bahn, die dem Allgemeinwohl dient, stehen, ist vor allem die Tatsache, dass diese Art Durchsetzung der Bahn ja keineswegs Resultat einer konspirativ wirkenden Autolobby ist. Die Bundesregierung als Vertreterin des hundertprozentigen Eigentümers Bund delegierte all diese Herren, die eigene und Fremdinteressen haben, in den Bahn-Aufsichtsrat und in den Vorstand der DB AG. Für ihre vielfachen Verstöße gegen die Interessen der Schiene, beispielsweise aufgrund der Unterstützung des Monsterprojekts Stuttgart 21, werden die Leute immer aufs Neue belohnt. Ex-Bahnchef Grube machte sich ja keineswegs im Zorn und als einseitiger Beschluss vom Gleisacker; der Aufsichtsrat nahm seinen Vorschlag, umgehend auszuscheiden, *einstimmig* an. Was erhebliche Sonderzahlungen nach sich ziehen wird.

Operation geglückt – Patient Stadt tot

Die Bahnprivatisierungen hatten, ähnlich wie zuvor in den USA die Zerschlagung der Eisenbahnen, zur Folge, dass die umweltverträgliche, effiziente und um Straßenverkehr alternative Verkehrsform Schiene an den Rand gedrängt wurde. Mit diesem Privatisierungsschub im Eisenbahnwesen – eigentlich war es ein *weltweiter*; sogar die Weltbank und eine UN-Kommission hatten sich in diesem Sinne engagiert³⁹ – wurde der Boden für einen Motorisierungsschub bereitet. Dieser erfolgte zu dem Zeitpunkt, als die Exportoffensiven der japanischen und der europäischen Autokonzerne an ihre Grenzen

³⁷ Zitate nach der offiziellen Website des Verbandes [abgerufen am 12.2.2017].

³⁸ Laut aktuellen Meldungen hat die Führung der GM-Hütte 2016 „die defizitäre Bahntechnik rund um den traditionsreichen Bochumer Verein an einen chinesischen Investor verkaufen [...] können.“ Handelsblatt vom 28. Dezember 2016. Unklar ist, ob damit alle GM-Hütte-Töchter, die an die DB AG lieferten, verkauft wurden.

³⁹ Siehe The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance, 2011
https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/PDFs/WB_toolkit.pdf; UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, The Restructuring of Railways, New York 2003, <https://http://www.unescap.org/sites/default/files/RailwayRestructuring.pdf> [jeweils abgerufen am 15.2.2017]

stießen und es erforderlich wurde, den inneren Markt zu entwickeln und die Pkw-Dichten qualitativ zu steigern, wollte man die Produktion aufrechterhalten und weiter steigern.

Dies war allerdings zugleich der Zeitpunkt der großen Umweltdebatten über die Stadtzerstörung durch den motorisierten Individualverkehr und der ersten Erkenntnisse über einen verheerenden Klimawandel, für den der Straßenverkehr in maßgebliche Verantwortung trägt. Während die Vertreter der offiziellen Verkehrspolitik in den 1950er und 1960er Jahren allesamt argumentierten, die Eisenbahnen zählten zum „alten Eisen“, während es also in dieser Zeit eine Kongruenz zwischen der verbal kommunizierten und der real praktizierten Verkehrspolitik gab, verhielt es sich nun und seither völlig anders. Die offizielle Verkehrspolitik propagiert eine Stärkung der Schiene und erkennt verbal an, dass der Straßenverkehr und die Luftfahrt die Umwelt und das Klima in besonderem Maß – und weit mehr als die Schiene – belasten. Doch die reale Verkehrspolitik läuft in die entgegengesetzte Richtung. Der Widerspruch zwischen Worten und Taten ist auf diesem Gebiet so krass wie wohl nie zuvor.

Konkret sieht diese *materielle* Bilanz wie folgt aus: In den entscheidenden Jahren der japanischen Bahnprivatisierung 1987 bis 2000 ebenso wie in der ersten Periode der Privatisierung der britischen Eisenbahn 1995-2005 gab es einen sprunghaften und im Vergleich zu den meisten anderen Ländern und zu früheren Zeiten überdurchschnittlichen *Anstieg der Pkw-Dichte*. In Japan kamen 1980 erst 203 Pkw auf 1.000 Einwohner; 2000 waren es bereits **450**. In Großbritannien lag die Pkw-Dichte 1995 bei 378 Pkw je 1.000 Einwohner, wobei sie sogar in den fünf Jahren 1990 bis 1995 weitgehend stabil geblieben war und man von einer „Marktsättigung“ sprach. Doch danach kam es zu einem sprunghaften Anstieg – auf 469 Pkw je 1.000 Einwohner im Jahr 2005. In der EU stieg der Motorisierungsgrad in diesem Zeitraum von 380 auf 455 Pkw je 1000 Einwohner.⁴⁰

Übrigens: In *Stuttgart* war der Pkw-Bestand im Zeitraum 1992 bis 1996 konstant geblieben (und in den Jahren 1992 bis 1994 sogar leicht gefallen). Er lag in diesem Fünfjahreszeitraum bei rund 225.000 Pkw. Er schnellte ab 1997 nach oben und lag 2002 erstmals über 240.000 Pkw. Auf der 346. Montagsdemonstration rechnete Christoph Ozasek, Stadtrat DIE LINKE, vor: „Der ‘Feinstaubalarm’, der als große Kampagne von Oberbürgermeister Kuhn zur Bewusstseinsbildung daherkommt, kann bis heute nicht überzeugen. [...] Dazu ein paar Zahlen: [...] In Stuttgart ist der Pkw-Bestand auf den Spitzenwert von 298.000 gestiegen. Insgesamt weist Stuttgart eine Quote von 540 Kraftfahrzeugen auf 1000 Einwohnern aus. Das ist die zweithöchste Pkw-Dichte aller Großstädte in Deutschland nach München.“⁴¹

⁴⁰ Angaben nach: EU Energy and Transport in Figures, statistical pocketbook 2010, S. 155. Hier für die EU mit 27 Mitgliedstaaten. Der Treiber waren dabei vor allem die mittel- und osteuropäischen Staaten („EU-12“), bei denen die Pkw-Dichte in diesem Zeitraum von 190 auf 296 hochschnellte.

⁴¹ Rede Christoph Ozasek vom 14. November 2016; Manuskript (bei: www.bei-abriß-aufstand.de).
Vorausgegangene Zahlen zu Stuttgart nach: Franz Biekert, Prognose der privat zugelassenen

In meiner Kindheit, die ich in Weißenau bei Ravensburg verbrachte, konnte man auf den meisten Straßen spielen. Wenn ein Auto kam, wurde gerufen: „A Kranket kommt“. Das Auto wurde instinktiv als eine Krankheit für die gesunde Stadt – die Stadt für die Menschen – empfunden. Eine vergleichbare Sicht findet sich bei David Harvey: „Vor der Erfindung des Autos waren Straßen häufig Gemeingüter – Orte der Geselligkeit, Spielplätze für Kinder (ich bin alt genug, um mich daran zu erinnern, dass wir ständig dort spielten). Aber dieses Gemeingut wurde zerstört und in einen Raum verwandelt, in dem seit einiger Zeit das Automobil dominiert.“⁴²

2. Bahnprivatisierung und die Immobilienspekulation

Das Magazin *Focus* veröffentlichte 1993 – also ein knappes Jahr vor Gründung der Deutschen Bahn AG – einen umfassenden Artikel über „Das Mega-Milliarden-Ding“. In dem Artikel wird ein Blick auf die Eisenbahntwicklung in den USA und in New York geworfen. „Blick“ ist hier im Wortsinn gemeint. Da gab es zwei Fotos der City von New York. Das erste Foto zeigte ein breit aufgefächertes Gleisnetz mit einem beeindruckenden Bahnhofsgebäude. Zeitpunkt der Aufnahme: Anfang des 20. Jahrhunderts. Das Ganze erinnert durchaus an das, was MP Oettinger mit Blick auf Stuttgart als „Gleisgewirr“ bezeichnete. Daneben gestellt war ein Foto mit demselben Stadtausschnitt, nunmehr aufgenommen Anfang der 1990er Jahre. Auf diesem Foto sind nur noch Hochhäuser und Straßenzüge zu sehen. Der Text zu den Darstellungen lautet: „Wolkenkratzer über dem Bahndamm: Weil der Nutzwert breiter Schienenstränge in keinem Verhältnis mehr zu den Bodenpreisen in der City stand, überbauten die New Yorker kurzerhand diese hässliche Gleisschneise samt einigen Bahnhöfen mit Hochhäusern und Straßen.“⁴³

120 Jahre zuvor hatte Friedrich Engels dieses Paradox bereits beschrieben. „Die Ausdehnung der modernen großen Städte gibt in gewissen, besonders in den zentral gelegenen Strichen dem Grund und Boden einen künstlichen, oft kolossal steigenden Wert; die darauf errichteten Gebäude“ – und Anlagen, füge ich hinzu – „statt diesen Wert zu erhöhen, drücken ihn vielmehr herab, weil sie den veränderten Verhältnissen nicht entsprechen; man reißt sie nieder und ersetzt sie durch andere.“⁴⁴

Die Frage 1872 lautete wie 1993: Wer definiert, was Wert hat oder wertvoll ist? Und für wen ist etwas wert, hat es Wert? Gleisanlagen können als Freifläche, mit freiem Blick in Teile der

Personenkraftwagen in Stuttgart von 2002 bis 2015, Statistisches Amt – Informationssystem (www.stuttgart.de/statistik-infosystem).

⁴² David Harvey, *Rebellische Städte*, a.a.O., S.139f.

⁴³ Ulrich Viehöver, *Bundesbahn – Das Mega-Milliarden-Ding*, in *Focus* 43/1993.

⁴⁴ Friedrich Engels, *Zur Wohnungsfrage*, in: *Marx Engels Werke Band 18*, S. 215.

Stadt, gesehen werden – oder als „Opportunität“, als Möglichkeit, das entsprechende Gelände „zu entwickeln“ und gewinnbringend zu verwerten. Gleisanlagen müssen, so im Fall Stuttgart, als Frischluftschneise begriffen werden. Und der „Nutzwert breiter Schienenstränge“ ist natürlich dann gering, wenn der Schienenverkehr gering geschätzt wird – oder, wenn dieser, wie in New York im beschriebenen Zeitraum erfolgt, erheblich reduziert wurde und erst dadurch „vertunnelt werden“ konnte.

Im *Focus*-Artikel heißt es weiter: „Heinz Dürr, Führer der zukünftigen Deutschen Bahn AG [...], gibt sich entschlossen, mit Bahnhöfen und Brachland gutes Geld zu verdienen [...] Für das Geschäft mit Immobilien wird im Vorstand der neuen DB AG eigens ein neues Ressort geschaffen. [...] Erste Pionierprojekte, bei denen private Investoren beim Bahnhofsausbau zum Zug kommen, laufen in Köln und Leipzig.“ Die Bilanz von ‚Focus‘: „Das 41.000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie pures Gold. Die Gleisschneisen durch die Städte könnten raffiniert umbaut werden.“

Die Eisenbahnen waren in allen Industrieländern – noch vor der Post, die ja weltweit ein ähnliches Privatisierungsschicksal wie die Eisenbahn erlebt beziehungsweise erleidet – die größten Immobilienbesitzer. Sie kamen zu ihrem Besitz so gut wie immer aufgrund der Zusage, auf diesem Gelände auch tatsächlich im öffentlichen Interesse Verkehr – Schienenverkehr – zu betreiben. Darauf ist bei der Debatte über Bahngelände-Privatisierung zurückzukommen.

Auch in Deutschland war die Eisenbahn der größte Immobilienbesitzer. Zum Zeitpunkt der Bahnreform 1993 zählten zum Bahneigentum aus Bundesbahn-Besitz (ohne die Bahngelände der Reichsbahn) rund 160.000 Hektar Fläche. Schätzungen gehen davon aus, dass das Immobilienvermögen der Bahn zu diesem Zeitpunkt mehr als 400 Milliarden Mark oder umgerechnet 220 Milliarden Euro wert war.⁴⁵ Es handelt sich dabei überwiegend um Flächen, auf denen Bahnverkehr stattfindet, die also nicht oder in absehbarer Zeit nicht veräußerbar sind. Wobei es natürlich im Sinne des *Focus*-Zitats bzw. der zitierten Analyse von Friedrich Engels allein aus dieser „Wertschätzung“ heraus immer einen massiven Druck geben muss, Bahngelände, auch solches mit Eisenbahnverkehr, zu entwidmen und zu „entwickeln“, es zu „veredeln“ und wie im Märchen daraus Gold zu spinnen.

Dabei gab es Mitte der 1990er Jahre bereits viele Areale, auf denen kein Bahnverkehr mehr stattfand bzw. auf denen er in den Jahren vor oder kurz nach der Bahnreform eingestellt worden war – unter anderem als Folge der Aufgabe dutzender innerstädtischer Güterbahnhöfe, aufgrund der Einstellung des gesamten Postbahnverkehrs oder der Aufgabe des Stückgutverkehrs. Bereits diese Flächen versprachen Einnahmen in Höhe von mehreren Dutzend Milliarden Euro. Um eine Vorstellung von den Dimensionen dieser Geschäfte zu gewinnen, kann man einen Blick in den Geschäftsbericht der Bundesbahn aus dem Jahr 1991 werfen. Dort heißt es, dass „die Bahn 1991 Erlöse von über einer Milliarde DM aus der

⁴⁵ Angaben bzw. Schätzungen nach: Capital, 20/2006

Verwertung ihres nicht unmittelbar benötigten Grundbesitzes (erzielte).“⁴⁶ Damals, so ließ sich argumentieren, war die Bahn ein direktes Bundesvermögen. Da galt „linke Tasche, rechte Tasche“. Nicht so im Fall einer auf den Privatisierungsweg gebrachten Deutschen Bahn AG.

Die Bundestagsabgeordneten waren sich 1993 bei den Diskussionen zur Bahnreform durchaus der Brisanz, die in diesem Immobilienschatz steckt, bewusst. Daher sollte die Deutsche Bahn AG nur dasjenige Bahngelände erhalten, das *für den Bahnbetrieb notwendig* war. Ein Verkauf von Bahngelände zur Gewinnmaximierung einer auf Privatisierungskurs befindlichen, privatwirtschaftliche Bahn AG sollte im Großen und Ganzen ausgeschlossen sein. Zur Verhinderung einer groß angelegten Bodenspekulation wurde eine besondere Institution, das Bundeseisenbahn-Vermögen, geschaffen. Nicht für den Schienenverkehr notwendiges Bahngelände sollte dort und damit in Bundeseigentum verbleiben. So ist dies auch ausdrücklich im Geschäftsbericht 1994 der Deutschen Bahn AG festgehalten; man könnte sagen, die Herren Dürr & Co. haben die – brisante – Angelegenheit sehr gut verstanden. Dort heißt es: „Die nicht bahnotwendigen Liegenschaften verbleiben beim Bundeseisenbahnvermögen. Bei Verwertungen erzielte Erlöse sollen für die Abtragung der Altschulden von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn, die der Bund im Zuge der Bahnreform übernommen hat, verwendet werden.“⁴⁷

Tatsächlich geschah das Gegenteil – und das wurde ermöglicht durch eine scheinbar unwichtige Gesetzespassage, die natürlich nicht zufällig in das Privatisierungsgesetz „einmontiert“ worden war.⁴⁸ Hermann Abmayr erkannte damals als einer der ganz wenigen, um was es in Wirklichkeit ging: um einen groß angelegten Grundstücksraub. Er schrieb: „Sieger im Bahnmonopoly ist Heinz Dürr. Bis auf Grundstücke und Immobilien im Verkehrswert von 13,6 Milliarden Mark ist jetzt alles Eigentum der Bahn AG. Auch viele nicht

⁴⁶ Geschäftsbericht 1991 Deutsche Bundesbahn, S. 54.

⁴⁷ Geschäftsbericht 1994, Deutsche Bahn AG, S. 11.

⁴⁸ Das bundeseigene Bundeseisenbahn-Vermögen (BEV) übernahm einerseits alle Altschulden von Bundesbahn und Reichsbahn. Andererseits *sollten* im BEV alle Bahnimmobilien gebündelt werden und dann vom BEV aus der DB AG ausschließlich das „bahnotwendige“ Gelände übertragen werden. Als Gegengewicht zum Schuldenberg sollte das BEV also alles „nicht bahnotwendige Gelände“ behalten und verwerten können. So wurde es auch im Eisenbahn-Neuordnungs-Gesetz (ENeuOG) beschlossen. (Siehe ENeuOG §§ 1, 2 und 20). Anstelle einer Umsetzung dieser Gesetzesregelung gab es zwischen 1994 und 1996 einen Disput, wem welches Bahngelände zuzuweisen sein würde. Die DB AG verfügte dabei de facto von Anfang an über den überwiegenden Teil des Bahngeländes. Ende 1996 einigten sich Bundesregierung und Deutsche Bahn AG auf einen politisch motivierten Deal. Bezug genommen wurde dabei auf einen völlig unscheinbaren Gesetzespassus, der lautet: „Vergleiche sind zulässig; wird ein Vergleich geschlossen, ergeht ein dem Vergleich entsprechender Bescheid.“ (§23, (6)). Der geschlossene Vergleich besagte: Die DB AG behielt grundsätzlich *alles* Bahngelände, ob „bahnotwendig“ oder „nicht bahnotwendig“, überreichte aber dem BEV ein Immobilienpaket im Wert von lächerlichen 13,6 Milliarden DM, das angeblich dem Wert aller nicht bahnbetriebsnotwendigen Areale entsprechen würde.

bahnnotwendige Liegenschaften, wie das milliardenschwere Areal um den Stuttgarter Hauptbahnhof, das seit Jahren kaum mehr von der Bahn genutzt wird, kann Dürr behalten. Der Bundesrechnungshof hatte sich schon mehrfach mit dem Milliardenpoker befasst. [...] Sein Hauptvorwurf: Das ‚gesetzliche Kriterium der Bahnnotwendigkeit‘ sei ‚weitgehend in den Hintergrund getreten‘.⁴⁹

Zugespitzt kann man sagen: Ohne diesen Deal und ohne diesen an sich ungeheuerlichen Vorgang der Verkehrung eines Gesetzes weitgehend in sein Gegenteil, hätte es Stuttgart 21 möglicherweise nicht gegeben. Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs wäre in Bundeseigentum geblieben und die Stadt hätte nicht die wichtige Kofinanzierung für S21 gewähren können. Es sei daran erinnert, dass die vergleichbar großen und ähnlich zerstörerischen Projekte Frankfurt 21 und München 21 aufgegeben werden mussten – im Fall Frankfurt/M. auch als Resultat eines Widerstands; in beiden Fällen wohl vor allem aufgrund der Nichtfinanzierbarkeit.⁵⁰ In Lindau konnte die das Projekt zur Aufgabe des Inselbahnhofs – ebenfalls ein Kopfbahnhof – ebenfalls durch einen langjährigen Widerstand weitgehend verhindert werden.⁵¹

Die Deutsche Bahn AG verkaufte in der Folge Jahr für Jahr nicht bahnnotwendige Immobilien und verbuchte die Erlöse als Teil ihrer Gewinne. Es kam dabei zu kaum durchschaubaren Finanzoperationen und Versteckspielen. So fasste die DB AG 2002 einen Teil von nicht bahnnotwendigen Arealen in einem Immobilienpaket mit 30,4 Millionen Quadratmetern zusammen und gründete die Aurelis Real Estate als Tochter der DB AG.⁵² Im Dezember 2007 verkaufte die DB die Tochter Aurelis für 1,65 Milliarden Euro an ein Konsortium, das aus dem Hedge Fonds Redwood Grove und einer Hochtief-Tochter bestand. Erinnert sei an die gute Präsenz von Hochtief in der „Reformkommission Großprojekte“ (Kapitel V) und an das Hochtief-Engagement bei Stuttgart 21.

⁴⁹ Hermann Abmayr, Bahnchef wird Immobilienhai, in: Die Tageszeitung vom 24. Oktober 1996.

⁵⁰ Über die Geschichte des Projektes Frankfurt 21 schrieb Klaus Gietinger („Unter die Erde kommen wir noch früh genug“) in „Wem gehört die Stadt“ (S.160f.).

⁵¹ Aktuell ist in Lindau zwar der Bau eines Durchgangsbahnhofs in Reutin für die Fernverkehrszüge Zürich – Lindau – München vorgesehen. Der Kopfbahnhof soll jedoch auf der Insel in Funktion vor allem für den Nah- und Regionalverkehr bleiben. Siehe: Klaus Gietinger, Wolfgang Hesse, Karl Schweizer und Winfried Wolf, Bahnhofskrimi Insel Lindau, Berlin 2004.

⁵² Im März 2003 stieg die WestLB bei Aurelis ein und übernahm 51 % der Anteile. Im April 2006 stieg die WestLB wieder aus. Aurelis war wieder eine 100-prozentige Tochter der DB AG. Das Hin und Her führte dazu, dass in den Geschäftsberichten der Deutschen Bahn AG der Jahre 2003 bis 2005 Immobilienverkäufe der Bahn an Aurelis nicht auftauchten mit der Begründung, es habe sich um Finanzbewegungen *innerhalb* des Bahnkonzerns gehandelt. Siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur „Immobilienzuordnung im DB-Konzern und in der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG“, DS 16/3505.

Insgesamt verkaufte die Deutsche Bahn AG im Zeitraum 1994 bis 2016 Bahngelände im Wert von bis zu zehn Milliarden Euro. Dieser Betrag muss als Sondereinnahmen verstanden werden. Er diente in einem erheblichen Maß zur Finanzierung des aggressiven Expansionskurses und der Umwandlung des Konzerns in einen Global Player.⁵³

Bahnhofssterben

Für die Öffentlichkeit und für die Fahrgäste ist der Ausstieg der DB AG bei den Bahnhöfen, der mit der Bahnreform begann und der seitdem, also seit einem Vierteljahrhundert fortgesetzt wird, am auffälligsten. Ende der 1990er Jahre begann die DB AG mit einem kontinuierlichen *Verkauf von Bahnhöfen*. In mehreren Schüben wurden inzwischen zwei Drittel aller Bahnhöfe – oder gut 3000 Bahnhofsgebäude von insgesamt 5000 – verkauft. In Ostdeutschland ist es besonders dramatisch; hier befinden sich nur noch rund **50** Bahnhöfe im sogenannten „Kernportfolio“ der Bahn. Die Bahnhofsverkäufe fanden in großem Umfang in der Ära von Bahnchef Mehdorn (1999 bis 2009) statt. Sie wurden allerdings auch unter Bahnchef Grube fortgeführt und teilweise neu beschleunigt. Die Bahnhofs-Tochter der DB AG formulierte 2012: „Station & Service will sich bundesweit auf ein Bestandsportfolio von 600 bis 700 Empfangsgebäude konzentrieren“ – von 5400 Bahnhöfen.⁵⁴

In Baden-Württemberg gab es in den 1950er Jahren noch rund 750 Bahnhöfe.⁵⁵ Das waren allerdings in so gut wie allen Fällen Bahnhöfe mit Personal. Die für die Bahnhöfe zuständige Tochter der Deutschen Bahn, Station & Service, gibt 2016 an, in Baden-Württemberg noch 684 Bahnhöfe zu haben. Damit meint sie nach heutigem Sprachgebrauch jedoch zunächst einmal Haltestellen mit einem minimalen Infrastrukturangebot. Sodann heißt es, man habe noch „148 Empfangsgebäude“ im Bestand. Nach dieser Publikation gibt es im gesamten Bundesland nur noch „7 DB Informationen“ an Bahnhöfen, was wohl meint, Bahnhöfe mit Auskunft. An 23 Bahnhöfen gibt es nach DB AG-Angaben eine „Mobilitätshilfe“. Schließlich besteht das gesamte Personal an allen Bahnhöfen des Landes aus 551 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Wobei hier zu berücksichtigen ist, dass Station & Service eine eigene

⁵³ Siehe Knierim/Wolf, *Bitte umsteigen!...*, a.a.O., S. 25ff. Die Passagen zu Bahngelände und Spekulation orientieren sich an diesem Kapitel in unserem Buch.

⁵⁴ Ein Beispiel: Im Bundesland Hessen hatte die Bahn Anfang 2013 noch 83 Bahnhöfe im eigenen Bestand – von insgesamt 430. Allein im Zeitraum 2000 bis 2012 wurden 139 „Empfangsgebäude“ verkauft. Offizielles Ziel ist die Reduktion des hessischen Bahnhofsbestands auf 35 „Empfangsgebäude“. Nach: Station & Service, *Bahnhöfe in Hessen*, Mai 2012, Frankfurt/M., S. 23.

⁵⁵ Bis Mitte der 1990er Jahre wurde die Zahl der Bahnhöfe in der Bundesrepublik Deutschland und – für Westdeutschland – nach Bundesländern geordnet einigermaßen übersichtlich im Statistischen Jahrbuch dokumentiert. So nennt das Statistische Jahrbuch 1995 (S. 316) für Baden-Württemberg und für das Jahr 1993 noch 641 Bahnhöfe, davon 486 im Bestand der Deutschen Bundesbahn. Die aktuellen Ausgaben der Statistischen Jahrbücher haben zwar einige hundert Seiten mehr Umfang, sie enthalten jedoch keine Angaben mehr zu den Bahnhöfen.

Verwaltungsstruktur hat und dass sich von den verbleibenden gut 500 Beschäftigten rund die Hälfte auf ein knappes Dutzend großer und größerer Bahnhöfe im Land konzentriert. Die übrigen gut 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind auf den Rest des Landes verteilt. Damit entfallen – mit Ausnahme größerer Bahnhöfe – rund drei Bahnhöfe auf einen Mitarbeiter.

Aus diesen nackten Zahlen geht hervor, wie armselig die Personalausstattung der Bahnhöfe in Baden-Württemberg ist. Offiziell heißt es im Übrigen, dass „76 Prozent aller Bahnhöfe“ im Land „stufenfrei“ seien. Allerdings haben Verkehrsinitiativen und Behindertenverbände immer wieder nachgewiesen, wie dehnbar oder auch unzureichend der Begriff „stufenfrei“ oder „barrierefrei“ bei der Deutschen Bahn AG ist und dass faktisch weit mehr als die Hälfte aller Bahnhöfe für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eben nicht ohne fremde Hilfe oder auch überhaupt nicht nutzbar sind.⁵⁶

Bei rund 98 Prozent aller Bahnhöfe existiert inzwischen keine Bahnsteigsaufsicht bei ein- und ausfahrenden und bei durchfahrenden Zügen mehr, was mit dazu beitrug, dass es in Deutschland allein im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2010 nach offiziellen Angaben 56 Unfälle aufgrund der Sogwirkung durchfahrender Züge auf Bahnhöfen gab, bei denen 18 Personen getötet und 24 schwer verletzt wurden.⁵⁷

Bei all diesem zerstörerischen Abbau an Infrastruktur ist nicht zu erkennen, dass die DB AG eine strategische Orientierung verfolgen würde. So wurde die Zahl der zum „Kernbestand“ bestehenden Bahnhöfe alle fünf Jahre neu definiert – und jeweils reduziert. Die Art, wie die Bahnhöfe verkauft wurden, deutet meist eher auf „Notschlachtungen“ hin. So wurden ganze „Bahnhofspakete“ an Investoren wie die First Rail Estate (die 2005 pleite ging) und später an die britische Gesellschaft Patron Capital verkauft. Dabei wurde je Bahnhof ein meist lächerlicher Preis von wenigen tausend Euro, im Durchschnitt dürften es 20.000 Euro gewesen sein, erzielt. Das Bemühen von Kommunen, „ihren“ jeweiligen Bahnhof zu erwerben, wird meist ignoriert. Ja, intern machen sich Bahn-Manager darüber lustig und erklären zynisch, dass sie keinerlei Gemeinwohlinteresse verfolgen. In einem Vortrag auf einer bahninternen Veranstaltung zum Thema „Verkauf von Bahnhofsgebäuden durch die Deutsche Bahn AG“ heißt es: „Es ist wichtig, Illusionen über die Aufgaben, die Finanzkraft oder die Pflichten der DB AG über Bord zu werfen. Oft gibt es immer noch die Vorstellung einiger Kommunen, dass die DB AG sich im Rahmen einer städtebaulichen Umfeldgestaltung aufgrund einer dadurch bewirkten höheren Attraktivität des Bahnhofsbereichs und höherer Passagierzahlen finanziell [...] engagieren müsse. Diese Vorstellung berücksichtigt in keiner

⁵⁶ Angaben nach: *Bahnhöfe in Baden-Württemberg 2015*; Publikation von Station & Service 2015.

⁵⁷ Siehe Bernhard Knierim/Winfried Wolf, *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform*, Stuttgart 2014, S. 59; Information auf Basis einer Antwort der Bundesregierung vom 14. Juli 2011.

Weise [...] die rein unternehmerische Aufgabenstellung der DB AG, die rein unter Renditebetrachtungen zu agieren hat.“⁵⁸

Die gesamten Einnahmen aus dem eigentlichen Verkauf von Bahnhöfen, also der „Empfangsgebäude“, liegen im 20-Jahreszeitraum 1994 bis 2013 in einer Höhe von rund 100 Millionen Euro. Sie stellen also keinen nennenswerten Beitrag zu den Gewinnen der DB AG dar. Wenn die Deutsche Bahn AG derart brutal diese verkehrspolitische und kulturelle Substanz im Schienenverkehr zerstört, so muss es offensichtlich noch andere Faktoren geben, die diese zerstörerische Politik erklären. Was erneut auf die Durchsetzung der Bahn mit Leuten verweist, die der Schiene widersprechende Interessen verfolgen. Und womit erneut – nochmals deutlicher als im Fall der Eisenbahnerwohnungen und ähnlich erhellend wie im Fall des Daubertshäuser-Zitats – verdeutlicht wird, wie demagogisch die Bahnreform der Öffentlichkeit schmackhaft gemacht wurde. Derselbe Heinz Dürr, der, wie unten noch aufgezeigt wird, im persönlichen Gespräch gegenüber dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann dargelegt hatte, dass es bei diesen Bahnhofspjekten um Grundstücksspekulation oder, feiner ausgedrückt, um die „Entwicklung“ von Bahngelände geht, derselbe Herr war in der Zeit der Präsentation der 21er-Bahnhofspjekte Mitherausgeber eines Readers zu den Bahnhöfen in Deutschland. In diesem schrieb er: „Die Deutsche Bahn AG verfügt über rund 6500 Personenbahnhöfe, davon gut 200 größere. Diese sollen sukzessive zu modernen Verkehrsstationen mit umfassendem Service ausgebaut und zu urbanen Kommunikationsstätten weiterentwickelt werden. [...] Wir wollen eine Bahnhofskultur wiederherstellen, die auf Reisende und Besucher einladend wirkt. Erinnern Sie sich an die große Blütezeit der Bahnhöfe in der Gründerzeit der Eisenbahnen im vorigen Jahrhundert. [...] Die Reise unserer Kunden beginnt nicht erst im Zug, sondern schon auf dem Weg dorthin. Die schönsten Züge mit dem besten Komfort verlieren an Akzeptanz, wenn der Kunde den Weg zum Bahnsteig nur widerwillig gehen mag.“⁵⁹

3. Immobilienspekulation und Stuttgart 21

Es war Winfried Hermann, der, einige Zeit bevor er Verkehrsminister in Baden-Württemberg wurde, in überzeugender Form darlegte, dass es bei Stuttgart 21 und bei vergleichbaren Bahnprojekten in erster Linie um Immobiliendeals und um Bodenspekulation geht. Hermann berichtete über die Aussagen, die der erste Chef der Deutschen Bahn AG ihm höchstpersönlich offenbarte. Das las sich auf seiner Website wie folgt:

⁵⁸ Neue Nutzung für alte Bahnhöfe. DB-Fachtagung der Bahnhofsgebäude, 20. Juni 2006; Vortrag Albrecht Sonnenschein, DB Services Immobilien GmbH, S. 7.

⁵⁹ Heinz Dürr, Vorwort in: Bahnhofsguide Deutschland – Ein abwechslungsreicher Begleiter auf den Strecken der Deutschen Bahn, Konstanz o.J. (wohl 1995), S. 6.

„[Heinz] Dürr hat sich Anfang der 90er Jahre [...] seinem neuen Unternehmen [der Bahn; d. Verf.] gewidmet und ist dann durch die Welt gefahren und hat dann festgestellt, dass es in New York zwar eine Eisenbahn gibt, aber man diese nicht sieht. In Tokio gibt es eine Eisenbahn, aber man sieht sie nicht. Dann ist dem Herrn Dürr ein Licht auf-gegangen – das hat er mir eines Tages erzählt. Ja, das hat er mir erzählt: Herr Hermann, da ist mir ein Licht aufgegangen, da sind wir mit dem Hubschrauber über Stuttgart geflogen, über die Gleise. Dann ist mir klar geworden: Das sind ja Filetstücke, mitten in der Stadt! Wenn wir den Bahnhof unterirdisch machen, wie in New York, dann verkaufen wir das Gelände zu den besten Preisen, den Quadratmeter zu 10.000 Mark oder mehr... Das war das Konzept, das Dürr für Stuttgart und viele andere Orte als genial angesehen hat. Und fortan war er der Treiber. Es ist ihm dabei gelungen, fünf weitere schwarze Herren aus dem Großraum Stuttgart einzuspannen.“ Im Folgenden nennt Hermann den damaligen Ministerpräsident Erwin Teufel, den damaligen Landesverkehrsminister Schaufler, den damaligen Bundesverkehrsminister Wissmann, den damaligen Direktor des Regionalverbandes Stuttgart Steinacher und den damaligen Oberbürgermeister Manfred Rommel. Weiter Hermann im O-Ton: „Also, sechs schwarze Herren, alle befreundet, [...] alle sprechen schwäbisch, aber sitzen an den Schalthebeln der Macht. Die haben gesagt: Stuttgart bauen wir jetzt zum Leuchtturmprojekt.“⁶⁰

Und so war es ja auch – ein Leuchtturmprojekt sollte Stuttgart 21 sein. Und ausgeleuchtet werden sollte mit Stuttgart 21 die ganze Republik – auf der Suche nach frei zu räumendem Gelände. Bahngelände zumal. Nur wenige Wochen nach der Bildung der Deutschen Bahn AG, im April 1994, wurde, wie in Kapitel II ausführlich dargestellt, Stuttgart 21 erstmals vorgestellt. Jetzt bekomme Stuttgart „den Flair der Großstadt“, so las man damals in der *Stuttgarter Zeitung*. Und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann sah „Stuttgart als Modell für Deutschland.“⁶¹ Von Anfang an war klar, dass es um das frei werdende Gelände, um „Entwicklung“ und um Spekulation ging. Es war der damalige Bahnchef selbst, der das bereits bei der Präsentation im April 1994 mit den Worten eingestand: „Erst als wir uns sagten, wir können das Gelände aufgeben und verkaufen, kam der Quantensprung zustande.“⁶²

Und es kam nochmals deutlicher. Als eineinhalb Jahre später, am 7. November 1995, die gleichen Herren eine zitierte "Rahmenvereinbarung", die die Finanzierung des Projekts

⁶⁰ Nach: Rede von Winfried Hermann vom 4. 2. 2011 „Stuttgart 21 ist eine Metapher für schlechte Verkehrspolitik“, wiedergegeben auf: www.winnehermann.de; [abgerufen am 7. 4. 2013] [inzwischen nicht mehr auf der Website gepostet, Ausdruck vorliegend].

⁶¹ Stuttgarter Zeitung vom 20. April 1994.

⁶² Badische Zeitung vom 9. November 2011; <http://www.badische-zeitung.de/suedwest-1/bahnhof-als-politikum-stuttgart-21-die-geschichte-eines-streits--51515333.html> [abgerufen am 18.2.2017].

absichern sollte, unterzeichneten, engagierte sich ein weiterer interessanter Herr: der Immobilienentwickler Rudi Häussler. Der Geschäftsführer der Häussler-Gruppe war im Übrigen später zeitweise Rüdiger Grube.⁶³ Häussler rechnete 1995 vor, die frei werdenden Grundstücke ließen sich für 2,2 Milliarden Mark verkaufen. Damit könnte der größte Teil der Kosten für die Tieferlegung des Bahnhofs gedeckt werden.⁶⁴

Dass Stuttgart 21 Modellcharakter haben sollte, wurde bald konkretisiert. Bereits Mitte der 1990er Jahre folgten vergleichbar große Bahnhofs- und Bahngeländeprojekte für die Großstädte Frankfurt/M. und München. Auch hier wurde hochtrabend gleich eine Marke geschaffen mit „Frankfurt21“ und „München21“. Aber auch in kleineren Städten sollten Bahnhöfe verschwinden und das Gelände für andere Zwecke eingesetzt werden. So verkündeten im April 1997 der damalige Bahnchef Heinz Dürr und der damalige bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister, Otto Wiesheu, in Lindau, dass der dortige Jugendstil-Bahnhof auf der Insel aufgegeben und ein neuer Hauptbahnhof auf dem Festland und am Stadtrand, bei Reutin, errichtet werden sollten. Bahnintern gab es 25 „Projekte 21“ zur Aufgabe von Bahnhöfen oder für radikale Bahnhofsumbauten.

Die Gleichung „Bahnreform = Grundstücksverwertung“ wurde auch im *Spiegel* vorgetragen: „Es gibt in Deutschland verborgene Reserven. So ist die Eisenbahn größter Immobilienbesitzer in Deutschland. Ihr gehören über 150.000 Hektar Liegenschaften, eine Fläche, die drei Mal so groß ist wie der Bodensee. Die Filetstücke dabei sind die Bahnhöfe.“ In dem Artikel, der ähnlich wie im zitierten *Focus*-Beitrag, ebenfalls knapp ein Jahr vor der Bahnreform veröffentlicht wurde, folgte an dieser Stelle eine Beschreibung der ersten Bahnhofsverkäufe, darunter demjenigen in Leipzig, der, wie es damals bereits im *Spiegel* hieß, „an ECE, einen Ableger des Otto-Versand“ verkauft worden wäre. Und dann heißt es dort weiter: „Weitere Bahnhöfe befinden sich im Angebot.“⁶⁵

Der im Oktober 2010 verstorbene Privatisierungsgegner und Träger des alternativen Nobelpreises, Hermann Scheer, gleichzeitig ein leidenschaftlicher Gegner von Stuttgart 21, unterstrich wiederholt: „Privatisierung kommt von private, was lateinisch berauben heißt.“ Der grundlegende Charakter der Beraubung der Bevölkerung durch die Bahnprivatisierung

⁶³ Rüdiger Grube hatte 1999 seine Daimler-Karriere unterbrochen und war zum Baulöwen Häussler gewechselt, um als geschäftsführender Gesellschafter der damals in der Region führenden Häussler-Gruppe tätig zu werden. Grube hatte also damals bereits intime Kenntnisse von dem S21-Grundstücksgeschäft. Zum Kreisverkehr Grube/Daimler – Grube/Häussler – Grube/Daimler schrieb Josef-Otto Freudenreich: „Der autokratische Alte [der Eigner Rudolf Häussler; W.W.] wollte ihn zu seinem Nachfolger machen, aber offensichtlich nicht in alle Geschäftsgeheimnisse einweihen.“ (Josef-Otto Freudenreich, *Der schwarze Filz*, in: Wolfgang Schorlau (Hg.), *Stuttgart 21 – Die Argumente*, a.a.O., S. 234).

⁶⁴ Badische Zeitung vom 9. November 2011; <http://www.badische-zeitung.de/suedwest-1/bahnhof-als-politikum-stuttgart-21-die-geschichte-eines-streits--51515333.html> [abgerufen am 18.2.2017].

⁶⁵ Der Spiegel, Heft 9/1993.

im Allgemeinen und den Verkauf von Bahngelände im Besonderen wird dann deutlich, wenn man einen Blick auf die *Eisenbahngeschichte* wirft. Bau und Betrieb von Eisenbahnen waren von Anfang an mit Grundstücksspekulation verbunden. Die Eisenbahnen wurden im 19. Jahrhundert überwiegend von privaten Gesellschaften gebaut. Das Land für die Strecken und für die Bahnhöfe erhielten diese Gesellschaften oft von den Kommunen, Städten und Ländern geschenkt oder sie konnten es zu extrem niedrigen Preisen erwerben. Dies wurde der Öffentlichkeit damit erklärt, dass auf diese Weise eine Region oder Stadt für den Verkehr der Zukunft erschlossen werden würde. In vielen Fällen wurde den entsprechenden Bahngesellschaften auch vertraglich die Auflage gemacht, auf dem entsprechenden Gelände zukünftig Schienenverkehr zu betreiben oder einen Bahnhof zu unterhalten. Die meisten dieser privaten Bahnen wurden im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, andere noch später, in öffentliches Eigentum überführt. Oft wurden dabei die privaten Eigentümer der Bahngesellschaften fürstlich entschädigt.

Mit den Bahnprivatisierungen wird die Öffentlichkeit *ein weiteres Mal in großem Umfang zur Kasse gebeten*. Die meist staatlichen Eisenbahnen hatten deutlich mehr als ein Jahrhundert lang Vermögen – vielfach Immobilienvermögen – akkumuliert. Dieses wurde durch die Fahrgäste, durch die Arbeit der Eisenbahnbauarbeiter und die Bahnbeschäftigten und durch Steuermittel für die öffentlichen Bahnen finanziert. Vor allem handelte es sich immer um *zweckgebundenes*, dem spezifischen Zweck von Eisenbahnverkehr und damit öffentlichen Interessen dienendes Gelände.

Diesen historischen Hintergrund der Bahnimmobilien stellt der Notar und frühere Hamburger Bürgermeister Henning Voscherau in einen höchst interessanten juristischen Zusammenhang. Er sieht bei vielen Bahnarealen grundsätzlich die Möglichkeit von Restitutionsansprüchen, die die vorausgegangenen, in der Regel kommunalen Eigentümer dann stellen könnten, wenn dort Bahnverkehr nicht mehr stattfindet. Er konkretisierte dies am Beispiel Hamburg. Die Hansestadt musste am Ende des 19. Jahrhunderts Gelände an die damalige Bahn abtreten, die an dieser Stelle den „Hannoverschen Bahnhof“ errichtete. Allerdings konnten die „sehr qualifizierten Liegenschaftsbeamten“ der Hansestadt eine Rückfallklausel durchsetzen: Danach muss die Bahn das Gelände wieder an die Hansestadt dann rückübertragen, wenn dieses nicht mehr für Eisenbahnverkehr genutzt wird. Tatsächlich findet dort seit langem kein Bahnbetrieb mehr statt. Dennoch konnte die Deutsche Bahn AG das Gelände an die Hansestadt zur Realisierung des Hafen-City-Projekts *verkaufen*. Die Deutsche Bahn AG soll laut Voscherau darauf verwiesen haben, dass mit der Gleichschaltung der Länder im Dritten Reich die Rechtsansprüche erloschen seien. Demgegenüber argumentierte Voscherau, in den Nachwende-Zeiten mit den grundlegenden, hochrichterlichen Entscheidungen zur Restitution – der Rückübertragung von zuvor enteigneten Vermögen – müsse das anders gesehen werden. Im Übrigen wolle er „diese Bundesorgane einmal sehen, die sich öffentlich als Nazi-Gewinner positionieren würden“. Zumal in einem höchst spezifischen Fall: Das Gelände des Hannoverschen

Bahnhofs war 1941 Sammelplatz für die Jüdinnen und Juden, die von hier aus nach Riga deportiert wurden.

Warum die Stadt Hamburg am Ende auf einen Rechtsstreit verzichtete und der Bahn für ein Gelände, das sie dieser bereits einmal geschenkt hatte, nochmals bezahlte, ist unklar.⁶⁶ Wobei dies im Fall Stuttgart 21 ja nicht anders verlief: Die Stadt Stuttgart zahlte die Stadt der Deutschen Bahn AG für die 100 Hektar Fläche, die mit Stuttgart 21, wenn das Großprojekt verwirklicht werden sollte, frei werden, 450 Millionen Euro, also fast 5 Millionen Euro je Hektar. Verzinst macht dieser Betrag in den Bilanzen der Deutschen Bahn AG inzwischen rund 750 Millionen Euro aus.

Interessant ist, dass die Erkenntnisse, die im Fall des zitierten Hamburger Beispiels gemacht wurden, eher zufällig zustande kamen; sie waren Resultat einer persönlichen Initiative und Recherche von Henning Voscherau. Man kann davon ausgehen, dass es vergleichbare Rückfallklauseln in vielen anderen Verträgen, mit denen kommunales Eigentum den neuen Eisenbahnen übertragen wurde, gab. Dort, wo es diese nicht gibt, wo das Gelände für Bahnstrecken und Bahnhöfe aber den Eisenbahnen von den Kommunen geschenkt wurde, gibt es in jedem Fall eine moralische Rechtfertigung dafür, einen Verkauf solcher Gelände durch die Deutsche Bahn AG abzulehnen, ja diesen als sittenwidrig zu charakterisieren.⁶⁷

Ganz offensichtlich ist Stuttgart 21 als Kapitalprojekt kein Solitär, auch wenn dies – allerdings vor allem mit Blick auf den Widerstand – oftmals so erscheint. Die Gründe, warum Bahnchef Lutz „finster entschlossen“ ist, das Projekt bis zu seinem bitteren Ende voranzutreiben, sind in den in diesem Kapitel beschriebenen Zusammenhängen von Kapitalverwertung, Profitklemme, Finanzialisierung, Spekulation und den „großen unnützen Projekten“, die mit

⁶⁶ Angaben zu Voscherau nach Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6. Oktober 2006 und Mitteilung von H. Voscherau gegenüber dem Team von Kernfilm, Herdolor Lorenz und Leslie Franke, Hamburg, vom 10. Februar 2007. Voscherau wurde vom genannten Film-Team gebeten, eine vergleichbare Aussage vor der Kamera und dies im Film „Bahn unterm Hammer“ zu machen. Er lehnte dies mit Verweis auf seine Verwandtschaft ab. Sein Bruder Eggert war damals Mitglied im BASF-Vorstand. Wie bereits zitiert setzt sich BASF massiv für den Bau von Stuttgart 21 ein. Der wunderbare Film „Bahn unterm Hammer“ war im Übrigen ein ganz ausgezeichnetes Mittel im Rahmen der oben erwähnten Kampagne von Bahn für Alle gegen die Bahnprivatisierung 2005 bis 2008. Er wurde mehr als tausendmal gezeigt und komplett auf Basis des damals noch wenig bekannten crowd raising finanziert.

⁶⁷ Bereits 1988 berichtete die Süddeutsche Zeitung anlässlich der Stilllegung der „Weldenbahn“ im Landkreis Augsburg, dass die damalige Bundesbahn die 20 Kilometer lange Strecke zunächst zu einem hohen Preis den betroffenen zwei Kommunen verkaufen wollte. Zwei Bürgermeister konnten dann „anhand von Urkunden und Kassenbüchern aus den Jahren 1899 und 1902 den Nachweis führen (konnten), dass die Kommunen seinerzeit die Grundstücke für die Bahntrasse zunächst gekauft und dann der Bahn kostenlos überlassen hatten.“ (Süddeutsche Zeitung vom 4. März 1989)

Staatsgeld gespeist und dem privaten Profit dienen, zu suchen. Wir erleben auch bei Stuttgart 21 eine „unheimliche Allianz zwischen Staatsmacht und Finanzkapital, die gemeinsam einen rücksichtlosen ‘Raubtierkapitalismus’ schaffen, der lieber seinen kannibalischen Trieb auslebt, als für eine ausgewogene globale Entwicklung zu sorgen.“
(David Harvey)⁶⁸

⁶⁸ David Harvey, Siebzehn Widersprüche und das Ende des Kapitalismus, a. a. O., S.191.