

Tim Engartner

# Bahn der Lüfte und Ozeane

**KAPITAL STATT KUNDEN ■ Bahnvorstand und große Koalition beseelt die Sehnsucht nach dem globalen Logistikkonzern**

Einundsiebzig Prozent der Bundesbürger sprechen sich dafür aus, dass der ehemals größte Arbeitgeber des Landes in öffentlichem Eigentum bleibt. Ihnen ist nicht entgangen, dass die Geschäftspolitik der Deutsche Bahn AG seit Jahren von einem einzigen Motiv beherrscht wird: Das Unternehmen dorthin zu führen, wo die Marktmechanismen am wirkungs- und oftmals verhängnisvollsten greifen – auf das Börsenparkett.

Wie sich die (Kapital-)Marktorientierung auswirkt, erfahren Bahnreisende an diesem Sonntag – zum fünften Mal binnen vier Jahren erhöht die DB AG ihre Fahrpreise. Nicht nur Bahncards oder Wochenend-Tickets werden teurer, auch die Preise für Einzelfahrscheine und Zeitkarten in der zweiten Klasse steigen um durchschnittlich 2,9 Prozent. Statt die Tarifpolitik als wirksamen Hebel zu Gunsten der umwelt- und wirtschaftspolitisch gebotenen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu nutzen, veräußert die DB AG derzeit im Einvernehmen mit dem Bund als alleinigen Eigentümer »ihr« Anlagevermögen, um die Eigenkapitalrendite zu steigern und sich potentiellen Investoren als möglichst wertvoller Partner zu empfehlen.

## Weltmarktführer im Seeverkehr

Brachliegende Gleisstränge und verfallende Bahnhöfe zeugen von den fatalen Folgen dieser einseitig an betriebswirtschaftlichen Kriterien ausgerichteten Geschäftspolitik. Nur 39 Euro wurden im Vorjahr hierzulande pro Einwohner in das Gleisnetz investiert – selbst Länder wie Slowenien und die Slowakei wenden deutlich mehr für ihre Schienenwege auf. Da bundesweit seit 1994 über 500 Strecken stillgelegt wurden, weist das gesamtdeutsche Schienennetz im Augenblick nur noch die Länge der westdeutschen Bahntrassen des Jahres 1952 auf. Noch immer stehen vielerorts durch das Eisenbahnbundesamt entwickelte bahneigene Grundstücke zum Verkauf, sind die Schienen doch inklusive Stellwerken und Signalanlagen mehrere Milliarden Euro wert.

Obwohl das DB-Management bei seinen Berechnungen Freifahrer wie unternehmens-eigene Beschäftigte, Menschen mit Behinderung, Bundeswehrangehörige und Bundestagsabgeordnete einbezieht, liegt der Anteil der Bahn im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern momentan unverändert bei 6,9 Prozent. Dennoch werden Fahrpläne ausgekündet, Tarife undurchsichtiger und Fahrkartenschalter aufgegeben. Selbst (potentielle) Kunden, die mit den modernen Kommunikationstechniken vertraut sind, werden verprellt, weil ihrem Bedarf nach Beratung mit komplexen Buchungssystemen im Internet und kostspieligen Telefon-Hotlines nicht Rechnung getragen wird. Während für den Um- oder Neubau prestigeträchtiger Großbahnhöfe in Berlin und Stuttgart Milliarden verausgabt werden, müssen Fahrgäste an kleinen und mittleren Stationen mit von Schlaglöchern durchsiebten Bahnsteigen und nach Urin stinkenden Durchgängen vorlieb nehmen.

Gleichzeitig avancierte die DB AG nach dem Amtsantritt von Hartmut Mehdorn im Dezember 1999 – er erfuhr seit seiner Gehaltszuwachs von 410 Prozent – zu einem der größten Lufttransporteure der Welt. Mit dem 2,5 Milliarden Euro teuren Zukauf der Stinnes AG stieg das Unternehmen gar

zum umsatzstärksten Straßenspediteur Europas auf. Die zuletzt mehrfach in überregionalen Tages- und Wochenblättern geschaltete Anzeige *Früher überquerten wir den Main. Heute auch den Ozean* kolportiert die Botschaft eines internen Strategiepapiers, wonach das *Unternehmen Zukunft* (Eigenwerbung) die Weltmarktführerschaft im Seeverkehr anstrebt. Der Wandel vom reinen Schienen- zum international operierenden Mobilitäts- und Logistikkonzern mit mehr als 1.500 Standorten in 152 Staaten ist in vollem Gange. Sichtbar wird diese Zäsur auch auf den Fahrscheinen – durch den unlängst dem DB-Label hinzugefügten Anglizismus *Mobility Networks Logistics*. Zu Recht reklamieren Kritiker, dass diese (aus Steuergeldern finanzierte) Expansionsstrategie dem Ziel zuwiderläuft, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Mittlerweile erzielt die DB AG 60 Prozent ihres Umsatzes mit bahnfremden Dienstleistungen.

Unabhängig davon, welche der seit Jahren debattierten Privatisierungsvarianten letztlich das Plazet der großen Koalition und des Parlaments erhält – das einstige Kerngeschäft Bahnverkehr wird weiter an Bedeutung verlieren. Dies gilt sowohl für das auf dem SPD-Parteitag in Hamburg verabschiedete »Volksaktien-Modell« als auch für das zuletzt von

Bundesfinanzminister Steinbrück ins Gespräch gebrachte »Holding-Modell« (s. unten). Ganz gleich, ob »nur« die Transportsparten an Großinvestoren wie Gazprom verkauft oder stimmrechtslose Vorzugsaktien an Kleinaktionäre ausgegeben werden – der Renditedruck wird erhöht (im Übrigen wandeln sich die Vorzugsaktien nach zwei Jahren ohne Dividendenzahlung laut Aktiengesetz in »reguläre« Stammaktien mit Stimmrecht).

## Binnen acht Tagen

Somit bietet keines der erwogenen Muster einen wirksamen Schutz vor Aktionären, die dem DB-Management einen noch rigideren Shareholder-Value-Kurs aufzwingen und die Bahn kaum in die Lage versetzen dürften, ihrer mehrfach im Grundgesetz verankerten Pflicht zur Daseinsvorsorge nachzukommen. Schließlich muss der Staat dafür sorgen, dass auch in der Uckermark, in der Lausitz und im Bayerischen Wald noch Züge verkehren – also dort, wo auf den Markt kein Verlass ist.

Statt sich in Bundestag und Bundesrat von der Frage faszinieren zu lassen, wie die DB-Aktien veräußert werden können, sollte die fiskalische Ungleichbehandlung der Verkehrsträger behoben werden, die dazu führt,

dass die Bahn als umweltverträglichstes Verkehrsmittel Mineralöl-, Mehrwert- und Ökosteuer zahlt, der Flugverkehr von diesen Steuern jedoch größtenteils ausgenommen ist. Vorerst aber sollten sich diese Gremien einer einzigen Frage widmen: Will man einen international operierenden Logistikkonzern, der sich – womöglich gar mit unternehmerischem Erfolg – am Weltmarkt behauptet oder setzt man auf eine »Bürgerbahn«, die im Sinne des Grundgesetzes landesweit einen sozial- und umweltverträglichen Verkehr garantiert? Würden sich die Entscheidungsträger für Stimmungen interessieren, wüssten sie, dass Bahnkunden nicht auf Anteilsscheine der DB AG inklusive jährlicher Dividende warten, sondern auf Qualitätssprünge bei Fahrplänen, Reisezeit, Pünktlichkeit und Tarifgestaltung. Noch lässt die Bahn täglich 35.000 Personen- und Güterzüge verkehren und zählt binnen acht Tagen so viele Kunden wie die Lufthansa innerhalb eines Jahres. Noch.

**Tim Engartner**, Jg. 1976, studierte Wirtschaftswissenschaften in Bonn, Oxford und Köln. Anfang 2008 erscheint sein Buch *Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik* im VS Verlag.



# Dieser Zug ist abgefahren

**IM GESPRÄCH ■ Peter Hettlich, Bundestagsabgeordneter und Verkehrsexperte der Grünen, hält einen Börsengang der Bahn noch in dieser Legislaturperiode für passé**

**FREITAG: Die SPD hat jüngst beschlossen, die Deutsche Bahn AG nur zu privatisieren, wenn Volksaktien ausgegeben werden und Konzerne keine Mitsprache erhalten. Wird damit ein Börsengang immer unwahrscheinlicher?**

**PETER HETTLICH:** Die SPD hat sich in Hamburg ein grandioses Eigentor geschossen: Der Beschluss läuft dem zuwider, was die SPD-Minister Tiefensee und Stolpe verbockten, nämlich den integrierten Bahnbörsengang – Betrieb und Schienen-Netz sollten danach nicht getrennt werden, was ein GAU wäre. Die CDU ist froh über den SPD-Beschluss. Jetzt kann sie den Börsengang abblasen, den sie so nie wollte. Was die Privatisierung angeht, stehen alle gegen die SPD und gegen Tiefensee. Ich glaube daher nicht, dass die Bahn in dieser Legislaturperiode noch privatisiert wird.

**Ist das Modell von SPD-Finanzminister Steinbrück – also nur den Nah-, Fern- und Güterverkehr zu privatisieren – ein Kompromiss?**

Mit diesem Modell würde immerhin verhindert, dass die Schienen-Infrastruktur an die Börse geht. Zugleich würde rückgängig gemacht, was Bahnchef Mehdorn mit dem Segen des Bundesverkehrsministeriums seit 2002 verfolgt hat: die einzelnen Betriebe unter dem Dach der DB AG zu verschmelzen. Das Problem am Steinbrück-Modell ist aber, dass es den Bundestag übergeht. Mal schauen, wie sich die CDU dazu verhält.

**Bahnchef Hartmut Mehdorn will die DB AG zu einem globalen Unternehmen ausbauen. Ist das überhaupt sein Auftrag?**

Mehdorn ist zwar schon auf den sieben Weltmeeren unterwegs, und es fehlt nur noch eine Beteiligung am Weltraumbahnhof in Guayana, damit er eine Shuttle-Verbindung zum Mond aufbauen kann – aber das ist alles nicht seine Aufgabe. Die Bahn ist für die Bürger da. Damit das so bleibt, muss sich die Politik zumindest den Zugriff auf die Infrastruktur – sprich: das Schienen-Netz – sichern.

**Laut Grundgesetz ist der Staat ohnehin für das Schienennetz verantwortlich. Kommt er dieser Pflicht ausreichend nach?**

Nein, schon heute macht die DB AG mit dem Netz, was sie will. Dem Verkehrsausschuss des Bundestages ist es kaum möglich, Kontrolle auszuüben. Und wer sollte im Falle einer Privatisierung, die Sicherung des Netzes übernehmen, wenn nicht die DB AG Netz? Niemand anderes könnte das. Aber ich traue dem Unternehmen nicht.

**Warum nicht?**

Wir wissen nicht einmal, was mit den Geldern geschieht, die das Parlament dem Unternehmen für das Schienen-Netz überweist – jährlich zwischen 200 und 300 Millionen Euro. Aber der Zustand der Schienen wird immer schlechter, sagen uns Lokführer. Offenbar macht man mit den Geldern, was man will. Um einen Bericht über den Zustand des Netzes zu bekommen, mussten wir die Re-

gierung massiv angreifen. Was wir erhielten, hatte die Bahn abgesegnet. Absurd: Ein Staatskonzern schreibt dem Souverän vor, was er wissen darf!

**Noch einmal prinzipiell gefragt: Schadet es denn der Volkswirtschaft, wenn Teile der Deutsche Bahn AG privatisiert werden?**

Wenn privatisiert wird, dann Logistik, Fern- und Güterverkehr. Alles andere ist vom Tisch – die Unternehmensteile Netz, Station, Service und Energie bleiben beim Staat. Volkswirtschaftlich sehe ich kein Problem, wenn die Railion AG, also der Güterverkehr, privatisiert wird – schließlich dient sie nicht der Daseinsvorsorge. Allerdings müssten zuvor Schulden beglichen werden, denn viele Unternehmen, die von der DB AG gekauft wurden, sind auf Pump finanziert: Das Unternehmen ist massiv verschuldet: 1993 waren es 34 Milliarden, derzeit sind es 19 Milliarden Euro.

**Die Bahn spricht aber von Gewinnen, die sie erzielt habe ...**

Ja, letztlich auf Kosten des Bundes: In den Regionen macht sie 500 Millionen Euro Gewinn, nicht zuletzt dank unserer Zuschüsse ohne die dort nichts fährt. Daher lässt sich die Regionalbahn auch nicht privatisieren. Zudem profitiert das Unternehmen von zinslosen Darlehen, vom Immobilien-Verkauf und erhöht im Fernverkehr ständig die Preise.

**Was müsste am Bahngesetz, das 1993 reformiert wurde, geändert werden?**

Verkehrsminister Tiefensee (SPD) behauptet weiter, nur mit privatem Kapital könne die Deutsche Bahn AG als globaler Dienstleister reüssieren, ein Börsengang sei unausweichlich. Doch die dafür nötige Gesetzgebung steht auf der Kippe und scheint für diese Legislaturperiode kaum noch realistisch. Auch werden inzwischen andere Modelle debattiert als die von Tiefensee favorisierte Teilprivatisierung mit Netz, die am 10. Dezember erneut den Koalitionsausschuss beschäftigt. Bei alledem bleibt ausgeblendet – ohne den Souverän zu fragen, wird hier über Volksvermögen entschieden, mit dem auch anders umgegangen werden könnte, wie das Beispiel Schweiz zeigt.

Der Kardinalfehler war, dass die Bahn als Aktiengesellschaft pseudoprivatisiert wurde. Seither führt der Vorstand das Unternehmen und wird vom Aufsichtsrat kontrolliert, während sich der Bund als Eigentümer selbst entmachtete hat. Dabei wird gern vergessen, dass der Vertreter des Bundes nicht der Verkehrsminister, sondern der Bundestag ist. Es war falsch, den Fernverkehr eigenwirtschaftlich betreiben zu lassen. So legt die Bahn einfach Trassen still, die angeblich unrentabel sind. Der Bund hat beispielsweise die Sachsen-Franken-Magistrale mit einer Milliarde Euro gefördert – doch 2006 zog die Bahn dort den letzten Fernzug ab.

Das Gespräch führte Dirk Friedrich Schneider

## Kurze Geschichte einer großen Privatisierung

### Ende der Staatsbahn 1990 – 1994

Nachdem die Bundesbahn 1993 deutschlandweit nur noch 20 Prozent aller Güter transportiert und sich Schulden von gut 34 Milliarden Euro angehäuft haben, leitet der Bundestag eine Bahnreform mit dem Ziel ein, wieder mehr Menschen und mehr Fracht auf die Schiene zu bringen. Dazu wird die Bahn unabhängig von der Politik und marktwirtschaftlich ausgerichtet. Das seinerzeit beschlossene Eisenbahn-Neuordnungsgesetz verfügt, dass zum 1. Januar 1994 nach der Fusion von Deutscher Reichsbahn (DR) und Bundesbahn (DB) die Gründung der Deutschen Bahn AG (DB AG) erfolgt.

### Wettbewerb auf der Schiene 1994 – 1999

Die DB AG wird in einzelne Aktiengesellschaften aufgeteilt, die sich seither in einer

gemeinsamen Holding (DB AG Holding) befinden. Das Bundesverkehrsministerium schreibt es der Bahnreform zu, dass die DB wieder Gewinne erzielt und im Güterverkehr mehr Wettbewerb stattfindet. Zu diesem Zeitpunkt sind etwa 300 Unternehmen unterwegs, die nicht nur der Deutschen Bahn, sondern sich auch untereinander Konkurrenz machen. Nur im Personenverkehr bleibt die DB vorderst alleiniger Marktführer.

### Artikel 87e des Grundgesetzes 2001 – 2002

Unter der rot-grünen Bundesregierung wird ein Privatisierungsgesetz ins Gespräch gebracht, bei dem ausgehend von Artikel 87e des Grundgesetzes eine Teilprivatisierung mit Netz favorisiert wird.

### Börsengang auf jeden Fall 2005 – 2006

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD heißt es im November 2005, der Börsengang der Bahn müsse weiter vorangetrieben und in der begonnenen Legislaturperiode Gesetzeskraft erlangen. So beginnt ein Ge-

setzgebungsverfahren zur Bahnreform, das auf eine Teilprivatisierung mit Netz hinausläuft. Durch diese Variante soll die integrierte Konzernstruktur erhalten bleiben, auch wenn klar ist, dass die für 2010 anstehende Liberalisierung des EU-Eisenbahnnetzes ein solches »Eigentumssicherungsmodell« in Frage stellen könnte.

## Privatisierungsmodelle (Stand November 2007)

	Bisheriges Tiefensee-Modell	Steinbrücks Holding-Modell
<b>Was wird privatisiert?</b>	Teile der DB AG Holding	Transportsparten der Transport & Logistik AG Holding (u. a. DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, Railion AG)
<b>Wer verkauft die Aktien?</b>	Bund	Deutsche Bahn AG
<b>Wer erhält den Erlös?</b>	Bund	Deutsche Bahn AG
<b>Wird das Netz mitprivatisiert?</b>	Ja	Nein
<b>Netztrennung später möglich?</b>	Kaum*	Ja
<b>An Gesetz gebunden?</b>	Ja	Nein

(\* ) Wenn private Erwerber an einer integrierten Konzernstruktur beteiligt sind, erscheint es höchst unwahrscheinlich, dass sie jemals einer Trennung des Unternehmens vom Bahnnetz zustimmen werden.

### Sprengsatz Volksaktie 2007

In einer Studie, die im Auftrag der Bundesländer erstellt wird und am 17. September vorliegt, werden Zweifel laut, ob eine Privatisierung überhaupt mit der Verfassung vereinbar ist. Im Oktober entscheidet der SPD-Par-

teitag in Hamburg, dass man einer Teilprivatisierung nur zustimmen werde, wenn diese über das »Volksaktienmodell« erfolgt. Mindestens 25,1 Prozent des bisher staatseigenen Bahnkapitals sollen über stimmrechtslose Vorzugsaktien verkauft werden. Sollte die Union dem nicht zustimmen, soll ein Sonderparteitag der SPD einberufen werden.



# Zerlegt und entgleist

VOM BÖRSEN- ZUM BETTELGANG ■ Die missglückte Privatisierung von »British Rail«

Insell der Katastrophen« oder »Irrfahrt in den Wettbewerb«, so können Zeitungen auf der Insel aufmachen, wenn sie sich auf der ersten Seite dem Thema Privatisierung von British Rail widmen.

Frühzeitig hatte in den neunziger Jahren die konservative Regierung von John Major alles getan, den Veräußerungserlös zu maximieren. Gerald Corbett, seinerzeit Vorstandsvorsitzender der für die Infrastruktur verantwortlichen Railtrack Group, räumt heute ein: »Es war schlicht unmöglich, die Bedürfnisse unserer Aktionäre mit unserem öffentlichen Auftrag zu vereinbaren.«

Dieser unüberwindbaren Dichotomie darf Lehrbuchcharakter zuerkannt werden, weil die Aktiengesellschaft, die aus British Rail hervorgegangen war, bereits fünf Jahre nach dem Börsengang im Frühjahr 1996 Insolvenz anmelden musste – trotz beständig rückläufiger Investitionen und eines Wertzuwachses von mehr als zehn Milliarden Pfund, die Anteilseigner zwischen 1994 und 1999 am Kapitalmarkt verbuchen konnten. Seit Oktober 2002 firmiert das de facto wiederverstaatlichte Unternehmen nun unter Network Rail und ist direkt dem britischen Verkehrsminister unterstellt, wobei Passagierverbänden und Gewerkschaften weitreichende Mitspracherechte eingeräumt sind.

Die Ausgliederung der Infrastruktur, wie es sie nach dem Willen einer Mehrheit im Bundestag auch bei der Deutsche Bahn AG

in Form eines bislang nicht klar definierten Trennungsmodells geben soll, hatte das britische Bahnwesen an einer für das Funktionieren des Systems äußerst sensiblen Schnittstelle zerlegt. Die vormals bei British Rail gebündelte Gesamtverantwortung für die Wartung der Züge, die Fahrpläne und die Instandhaltung der Infrastruktur entfiel – und das mit verheerenden Folgen. Das Bahnunglück von Hatfield, bei dem am 17. Oktober 2000 vier Menschen starben und 70 teils schwer verletzt wurden, spricht Bände. Obwohl der für den Unfall ursächliche Riss am Schienenkopf bereits zwei Jahre zuvor entdeckt worden war, blieb die Reparatur wegen eines Kompetenzstreits zwischen Railtrack, dem mit der Wartung beauftragten Subunternehmen Balfour Beatty und der Baugesellschaft Jarvis Fastline aus.

Bis heute bilden die nunmehr über 2.000 (!) Subunternehmen gemeinsam mit den Zulieferfirmen, dem Infrastrukturbetreiber Network Rail und den Transportgesellschaften ein selbst für die Beteiligten kaum mehr zu überblickendes Firmengeflecht im britischen Bahnwesen. Dabei ist vertikale Integration für ein Eisenbahnsystem existenziell: Wenn jemand, der einen Zug betreibt, nicht auch über Streckennetz, Signalanlagen, Fahrplan, Länge der Züge und damit einen Großteil seiner fixen Kosten entscheidet, orientiert er sich allein am kurzfristigen Gewinn. Dies gilt nicht zuletzt für Betreiber-

und Fuhrparkgesellschaften, die Kosten durch weniger Personal und gedrosselte Investitionen drücken und dies fast immer zu Lasten von Sicherheit und Service tun.

Im Widerspruch zu der einst erklärten Absicht, mit einer Privatisierung für mehr Wettbewerb innerhalb des britischen Bahnsystems zu sorgen, sind vielerorts Gebietsmonopole entstanden. Das heißt, einem Betreiber erwächst nur dann Konkurrenz, wenn sich Lizenzen geographisch überschneiden. Greift man willkürlich irgendeine Stadt zwischen Brighton und Inverness heraus, wird man feststellen – es gibt in der Regel nur eine Verbindung, es sei denn, Geld und Zeit spielen keine Rolle. Abgesehen davon, dass ein Buchungssystem mit bis zu 16 verschiedenen Tarifen undurchschaubar bleibt. Wer von London nach Manchester reisen möchte, kann Tickets zwischen 14 und 135 Pfund wählen.

Doch kommt die Privatisierung nicht nur den Fahrgästen teuer zu stehen. Rund 70 Milliarden Pfund wird der britische Staat aufwenden müssen, um das Schienennetz mit samt Bahnhofsgebäuden bis 2012 auf einen nach westeuropäischen Normen akzeptablen Standard zu heben. Auch deshalb sind die Lehren aus dieser einzigartigen staatlichen Selbstentmachtung für die große Mehrheit der Briten eindeutig: »Wir sind zu weit gegangen«, lautet der Tenor selbst auf Dinnerpartys der konservativen middle class.

Tim Engartner

Marcel Klamm

## Schienen, die dienen

SCHWEIZER BÜRGERBAHN ■ Im Dienst der Allgemeinheit, nicht des Kapitalmarkts

Die Deutsche Bahn tut alles, um an die Börse zu kommen. Die Schweizerische Bahn tut alles für ihre Kunden«, urteilt das Wirtschaftsmagazin *brand eins*. Während mit einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG in Deutschland der »größte anzunehmende Ausverkauf« von Volksvermögen droht, lässt sich in der Schweiz beobachten, wie ein staatlich organisiertes Bahnsystem höchst effizient, nahezu flächendeckend und mit viel Akzeptanz in der Bevölkerung betrieben wird.

Das Fahrgastaufkommen ist in der Alpenrepublik seit dem Jahr 2000 um ein Drittel gestiegen – konstant zeigen sich drei von vier Kunden sowohl mit dem Service als auch dem Fahrplanangebot für das – bezogen auf die Landesfläche – dichteste Bahnnetz Europas zufrieden. Wie effizient die als spezialrechtliche Aktiengesellschaft im Eigentum

der Eidgenossenschaft geführten *Schweizer Bundesbahnen* (SBB) wirtschaften, lässt sich daran ablesen, dass jeder auf der Schiene zurückgelegte Personen- und Tonnenkilometer mit nur 2,4 Cent subventioniert wird – im Gegensatz zu rund sieben Cent in der Bundesrepublik. Angesichts dieser beachtlichen Erfolge erstaunt es, wie selten das Bahnsystem der Alpenrepublik in der Debatte um die Zukunft der DB AG als Positivbeispiel herangezogen wird. Schließlich lässt sich mit Blick auf das dortige Bahnwesen anschaulich der Nachweis führen, dass der verbreitete und bisweilen stichhaltige Vorwurf einer mangelnden Effizienz öffentlicher Unternehmen nicht generell zutrifft – jedenfalls dann nicht, wenn die Rahmenbedingungen eine steuerliche und investitionsbezogene Gleichbehandlung der Verkehrsträger gewährleisten.

Gemeinsam mit den Japanern zählen die Eidgenossen auch deshalb zu den weltweit eifrigsten Bahnfahrern, weil das Preissystem durch absolute Schlichtheit überzeugt. Die Schweizer Bahnkunden kennen keinen Tarifschengel, der Fahrgästen und Bediensteten zeitaufwendige Recherchen nach der preiswertesten Verbindung abverlangt. Während die DB AG wenigstens ein halbes Dutzend unterschiedlicher Fahrpreise für eine Strecke ausweist, verfügen die SBB über ein klar strukturiertes, einstufiges Tarifsystem. Nach dem Zeitpunkt der Buchung gestaffelte Tarife, wie sie von der DB-Führung im Dezember 2002 als »Sparpreis 25« und »Sparpreis 50« eingeführt wurden, sind in der Schweiz unbekannt. Dies wird auf absehbare Zeit auch so bleiben, wie der Leiter des Bereichs Personenverkehr bei den SBB, Paul Blumenthal, versichert: »Einen Kunden zu zwingen, einen bestimmten Zug zu buchen, wäre eine Pervertierung des Systems.«

### 824 Bahnhöfe und Stationen

Während besonders im Osten Deutschlands zwischen Saßnitz und Suhl immer mehr Strecken stillgelegt werden, beherzigt die Geschäftsführung der SBB mit dem Ausbau des Regional- und Nahverkehrs ein ehernes Gesetz der Verkehrswissenschaft: Angebot schafft Nachfrage. Mit dem Bahn-2000-Konzept werden eben nicht nur Züge modernisiert und Doppel- sowie Vierspurlücken geschlossen – es wird auch ein verbesserter integraler Taktfahrplan offeriert. Schon jetzt

reisen so viele Fahrgäste in ihren Zügen und nie hatte sie so viele Stammkunden. Das Unternehmen verbuchte einen Jahresgewinn von 246 Millionen Franken (150 Millionen Euro). Nachdem 2005 ein neuer Fahrplan eingeführt wurde, der Anschlüsse besser abstimmt, führen 13 Prozent mehr Berufspendler mit dem Zug. Während die SBB zugleich im Regionalverkehr deutlich mehr Passagiere beförderte, waren Fernzüge noch zu oft zu wenig ausgelastet. Im Güterverkehr wurde das Geschäftsjahr 2006 mit leichten Verlusten abgeschlossen, die jedoch geringer ausfielen als in den Jahren zuvor.

Als wirtschaftlich erfolgreicher gilt das SBB-Tochterunternehmen bei Frachtdienstleistungen im Ausland: In Deutschland beispielsweise erhöhte SBB Cargo 2006 die Verkehrsleistung um 29,5 und in Italien um 16,8 Prozent. Mittlerweile transportiert das Unternehmen fast ein Drittel der Güter außerhalb der Schweiz.

Die Auslastung des Bahnnetzes erreichte 2006 mit 152 Millionen Trassenkilometern einen Höchstwert. Neben der SBB nutzen weitere 29 Unternehmen das SBB-Netz.

können Reisende an Knotenpunkten wie Basel, Bern, Genf oder Zürich im Stunden- oder Halbstundentakt binnen weniger Minuten umsteigen. Und obwohl das Schweizer Bahnsystem die höchste Auslastung in ganz Europa aufweist, erreichen 95 Prozent der Züge mit einer Abweichung von weniger als vier Minuten ihr Ziel. Die Gründe dafür liegen sich leicht auf das deutsche Bahnsystem übertragen: So wird ein Triebfahrzeug in kürzeren Intervallen gewartet als bei der DB AG, das Gleisnetz kontinuierlich saniert und bei mehr als der Hälfte aller Trassen mehrgleisig gefahren, so dass es auch in Ballungszentren kaum ein Nadelöhr gibt.

Die aufwändig instand gehaltenen 824 Bahnhöfe und Stationen, die sich entlang des Streckennetzes befinden, ermöglichen im Durchschnitt alle 3,7 Kilometer den Zustieg und lassen auch die entlegenen Regionen der Schweiz nicht aus. Wollte man in der Bundesrepublik eine gleiche Versorgung mit Bahninfrastruktur vorweisen, müsste das Bahnnetz über 55.000 Kilometer lang sein und auf einen Zuwachs von rund 20.000 Kilometern im Vergleich zum Status quo kommen.

Während Hartmut Mehdorn den Rückzug aus der Fläche vorantreibt, mit Schenker den größten Straßenspediteur Europas unter seinem Konzerndach führt und mit 1.500 Standorten in 152 Staaten auf den Wandel der DB AG zu einem globalen Logistikkonzern setzt, hegt die SBB-Führung im Straßen-, Luft- und Wasserverkehr keine Ambitionen: »Wir bleiben bei unserem Kerngeschäft, auch wenn man uns fragt, wieso kauft ihr nicht auch einen Spediteur? Wir tun das ganz bewusst nicht, weil wir offen sein wollen für alle Spediteure, die die Bahn nutzen wollen«, so Stephan Appenzeller, Sprecher der SBB Cargo.

### Mehr Abonnements als Fahrzeuge

Die hohe Akzeptanz, die neben den SBB auch die von Kommunen und Kantonen be-

triebenen Bahngesellschaften genießen, schlägt sich auch im Fahrkartenerwerb nieder: Jährlich abonnieren mehr als zwei Millionen Schweizer die zu einem Preis von 150 Franken angebotene Halbtax-Karte, die grundsätzlich den halben Fahrpreis garantiert. Gemessen an der Bevölkerungszahl werden somit im Nachbarland mehr als zehnmal so viel Abonnements dieser Kategorie abgesetzt als in Deutschland *BahnCards 50* – von daher sind in der Schweiz mehr Ermäßigungskarten im Umlauf, als es zugelassene Kraftfahrzeuge gibt. Etwa 316.000 Schweizer sind zudem im Besitz eines Generalabonnements, einer universellen Mobilitätskarte, die auf allen Teilsystemen des öffentlichen Verkehrs gilt – inklusive Bergbahnen, Schiffen, Postautolinien und lokalen Trams.

Der gegen diese Erfolge regelmäßig vorgebrachte Einwand, die Geographie der »kleinen Schweiz« hofiere die Schiene, läuft ins Leere – genau das Gegenteil trifft zu: Sowohl klimatisch als auch topographisch kommen außerordentlich unvorteilhafte Konditionen für den Bahnverkehr in Betracht. Dank der oftmals gewaltigen Höhenunterschiede, die im Streckenverlauf überwunden werden müssen, sind die meisten Investitionsprojekte – wie die im Bau befindliche Alpentransversale (s. unten) – um ein Vielfaches kostenaufwändiger als in Deutschland, Frankreich oder den Beneluxstaaten.

In insgesamt zehn Referenden zwischen 1980 und 2005 hat die Schweizer Bevölkerung immer wieder für flächendeckende Bahnverkehrs- und gegen vermeintlich prestigeträchtige Höchstgeschwindigkeitsprojekte votiert, obwohl dies häufig nicht den Vorstellungen des SBB-Managements entsprach. Dass die überwältigende Mehrheit der Bundesbürger ähnlich abstimmen würde – wenn sie denn dürfte –, ficht die politischen Verantwortlichen in Berlin nicht an: die Kapitalprivatisierung des letzten großen deutschen Staatsunternehmens droht trotz aller Verzögerung nach wie vor.



## Auf das Kerngeschäft konzentriert

Gemeinwohl – SBB-Kodex

Nach dem Erfolgsrezept für das Schweizer System befragt, verweist Benedikt Weibel, bis Ende 2006 SBB-Generaldirektionspräsident und damit dienstältester Bahnchef Europas, auf die mit viel Kontinuität verfolgten Ziele der Schweizer Bahnen: Nicht Gewinn sei deren Kernanliegen, sondern optimale

Versorgung. Kostengünstiges Wirtschaften habe eine betriebs- und eine volkswirtschaftliche Dimension. Einem möglichen Börsengang erteilt Weibel denn auch eine Absage: »Eine echte Privatisierung eines flächendeckenden Systems öffentlicher Verkehr ist – zumindest unter heutigen Marktbedingungen – eine Illusion.«

### Freie Fahrt – SBB-Bilanz 2006

Der Personenverkehr bescherte den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 2006 ein Jahr der Superlative und der Rekorde: Nie

### Keine sterbenden Bahnhöfe

Wie bei den regelmäßigen Referenden in der Schweizerischen Eidgenossenschaft zum Aus- und Neubau von Bahnhofsanlagen deutlich wird, teilt eine deutliche Mehrheit der Schweizer das Urteil ihrer Landsfrau Anne Cuneo, die in einer ihrer viel gelesenen Kurzgeschichten resümiert: »Werden die Bahnhöfe aufgegeben, geht auch ein Teil des Unvorhergesehenen und damit die Lust verloren, zum bloßen Vergnügen zu reisen. Es gibt nichts Traurigeres als einen sterbenden Bahnhof.« Mehr als 2.400 Schweizer Firmen gründeten in unmittelbarer Nähe von Gleisanschlussstellen Niederlassungen oder trugen dafür Sorge, dass sie über Anschlüsse direkt mit dem nationalen und europäischen Schienennetz verwoben sind.

In den vergangenen zwei Jahren hat die SBB 35 Regionalbahnhöfe komplett erneuert – das heißt, seit 2002 sind damit 225 Bahnhöfe renoviert worden. Bis 2015 wollen die SBB an 600 Regionalbahnhöfen die Kundeninformationen, die Zugänge zu den Perrons und die Beleuchtung auf einen einheitlichen

Stand bringen. Zudem gibt es seit 2006 an 15 Standorten eine SBB eigene Betriebswehr mit insgesamt 190 Personen, die eine bis dato vorhandene Bahnmiliz aus dem 19. Jahrhundert abgelöst hat.

### Alpen transit – SBB-Zukunft

Dass die mehr als acht Milliarden Franken teure, durch das Gotthardmassiv, den Zimmerberg und den Monte Ceneri verlaufende 153,5 Kilometer lange Alpen transitstrecke vollständig vom Staat finanziert wird, beruht auf einer bewussten politischen Entscheidung, die dem Bahnsystem hohe Priorität beimisst. Nach seiner Fertigstellung wird der Gotthard-Basistunnel mit einer Länge von 57 Kilometern die längste Bahnöhre der Welt sein. Sicher scheint auch, dass für die AlpTransit Gotthard AG – zu 100 Prozent eine Tochtergesellschaft der SBB – nach Abschluss des Projektes lukrative Aufträge im Ausland folgen werden. Aufträge, die wiederum Geld in die Kassen des Unternehmens und damit des Schweizer Bundeshaushalts spülen dürften. Vorzugsweise soll es dem Ausbau des Bahnnetzes zugute kommen.