

Tim Engartner

Die Privatisierung der Deutschen Bahn

Über die Implementierung
marktorientierter Verkehrspolitik



ARBEIT GRENZEN POLITIK MARKTLUNG TV - KUPON VERKEHR PÄPSTLICH STREICH
SCHWARTZ DISKURS SCHICHT MOBILITÄT KONTAKT VERKEHR VERKEHR VERKEHR
ZEIT ELITE KONSUMKULTUR WIRTSCHAFT GERECHTIGKEIT STADT GEGENS
KOSTEN ERZIEHUNG GEMEINSCHAFT RELIGION UMWELT SOZIALISATION
POLITIK STADT VERBUNDNETZWERK NACHT PROZESS LEHRSTUHL ORDNUNG



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Tim Engartner

Die Privatisierung der Deutschen Bahn

Über die Implementierung
marktorientierter Verkehrspolitik



ARBEIT GRENZEN POLITIK HANDLUNG METHODEN GEWALT SPRACHE WISSEN
SCHAFT DISKURS SCHICHT MOBILITÄT SYSTEM INDIVIDUUM KONTROLLE
ZEIT ELITE KOMMUNIKATION WIRTSCHAFT GERECHTIGKEIT STADT WERTE
RISIKO ERZIEHUNG GESELLSCHAFT RELIGION UMWELT SOZIALISATION
RATIONALITÄT VERANTWORTUNG MACHT PROZESS LEBENSSTIL DELIN



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Tim Engartner

Die Privatisierung der Deutschen Bahn

Tim Engartner

Die Privatisierung der Deutschen Bahn

Über die Implementierung
marktorientierter Verkehrspolitik



VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<<http://dnb.d-nb.de>> abrufbar.

1. Auflage 2008

Alle Rechte vorbehalten

© VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2008

Lektorat: Frank Engelhardt

Der VS Verlag für Sozialwissenschaften ist ein Unternehmen von Springer Science+Business Media.
www.vs-verlag.de



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: KünkelLopka Medienentwicklung, Heidelberg

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Krips b.v., Meppel

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Printed in the Netherlands

ISBN 978-3-531-15796-2

Danksagung

Der vorliegende Text wurde im September 2007 an der Humanwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln als Inauguraldissertation angenommen. Zentrale Überlegungen resultieren aus der Examensarbeit, die während meines Studienaufenthalts in Oxford verfasst und von Prof. Dr. C. Christian von Weizsäcker begutachtet wurde. Mein Interesse an dem bearbeiteten Thema wurde im Spätsommer 1999 geweckt, als ich während zahlreicher Bahnfahrten in Südeuropa jener Unzulänglichkeiten gewahr wurde, die mit der Privatisierung von British Rail ausgelöst worden waren.

Um den vor diesem Hintergrund gewonnenen Blick auf die Kapitalmarkt-orientierung der Deutschen Bahn (DB) AG in einen wissenschaftlichen Kontext überführen zu können, war ich auf die Unterstützung meines Doktorvaters, Prof. Dr. Christoph Butterwege, und des Zweitgutachters, Prof. Dr. Bernd O. Weitz, angewiesen. Beiden gebührt großer Dank für Ihre jederzeit gewinnbringenden Ratschläge. Besonders danken möchte ich ferner Prof. Karl-Dieter Bodack, Dr. Mario Candeias, Peter Driesch, Prof. em. Dr. Joachim Fiedler, Dirk Förster, Susi Gotzen, Andrea Gotzes, Oliver Laschet, Bernhard May, Malte Meyer, Prof. Dr. Heiner Monheim, Prof. em. Dr. Oskar Negt, Dr. Werner Rügemer, Philippe Sufryd, Dr. Bernhard Walpen und Dr. Winfried Wolf. Ohne ihre Korrekturanmerkungen läge die Arbeit nicht in dieser Form vor. Das Literaturarchiv von Matthias Pippert und der reichhaltige Buch- und Zeitschriftenbestand der London School of Economics and Political Science (LSE) waren ebenso entscheidend für das Gelingen der Arbeit wie der Einsatz zahlreicher Mitarbeiter/innen aus dem bahnnahe Umfeld. Sie gewährten mir Zugang zu Dokumenten, die mir aufgrund der restriktiven Informationspolitik der im Mai 2006 mit der „Verschlossenen Auster“ ausgezeichneten DB AG andernfalls verborgen geblieben wären.

Für die persönliche Unterstützung möchte ich meinem besten Freund Till Jacobi danken, der mich durch regelmäßige Laufeinheiten und Gespräche fernab des akademischen Elfenbeinturms geerdet hat, sowie den „Tiefenstraßenvertretern“: meinen Eltern, die mir stets den Rücken frei gehalten haben. Ihnen und meiner Freundin Karin Mikolasch, die während der Schaffensphase auf unzählige gemeinsame Stunden verzichten musste, ist daher die Arbeit gewidmet.

Die Arbeit wurde durch ein Promotionsstipendium der Rosa-Luxemburg-Stiftung gefördert.

Köln, im Februar 2008

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	11
1 Einleitung	15
1.1 Die Deutsche Bahn im Spannungsfeld von Staats- und Privateigentum	15
1.2 Horizontale und vertikale Fragmentierung des britischen Bahnwesens als Folge der Privatisierung von British Rail.....	23
1.3 Privatisierung als Selbstentmachtung des öffentlichen Sektors	26
1.4 Konzeption der Arbeit.....	29
2 Das neoliberale Paradigma als legitimatorischer Wegbereiter der Bahnreform	31
2.1 Grundzüge und Phasen einer systematisch entwickelten Makrostrategie.....	31
2.1.1 Universalisierung des Marktgedankens und Antietatismus.....	32
2.1.2 Die gesellschaftlich-kulturelle Hegemonie der neoliberalen Doxa als Ergebnis einer lautlosen Revolution.....	43
2.1.3 Der Kronberger Kreis – einflussreicher Think-Tank verkehrspolitischer Beratung in der Bundesrepublik.....	50
2.2 Die Preisgabe staatlicher Steuerung in der Verkehrspolitik	57
2.3 Kritik an einer Ökonomisierung ohne politische Normierung	60
2.3.1 Der Staat als wettbewerbshemmender Kostgänger?.....	64
2.3.2 Defizite einer am Markt ausgerichteten Verkehrspolitik.....	71
2.4 Hinwendung zu einer marktorientierten Wirtschaftspolitik	74

3 Privatisierung und Liberalisierung – Strategien staatlicher Selbstentmachtung	79
3.1 Struktureller und institutioneller Wandel	79
3.2 Die Privatisierung von Infrastruktur- und Versorgungsleistungen	85
3.2.1 Formen und Kriterien eines (wirtschafts)politischen Instruments: Grade der Privatisierung	89
3.2.2 Erklärungsansätze für die Redimensionierung des Staates	93
3.2.3 Unzulänglichkeiten der herkömmlichen Effizienzargumentation	99
3.3 Deregulierung als zentrale Dimension von Liberalisierung	107
3.3.1 Der europäische Binnenmarkt: Auslöser für die Deregulierung des deutschen Bahnwesens	107
3.3.2 Profitmaximierung vs. Hebung des gesamtgesellschaftlichen Wohlstands	111
3.3.3 Die Entstaatlichung der Daseinsvorsorge als Abkehr von einem ehernen Prinzip staatlicher (Wirtschafts-)Tätigkeit	117
3.3.4 Die Lehre von den Besonderheiten des Verkehrs – trotz verfassungsrechtlicher Verbriefung in Vergessenheit geraten	121
3.4 Das Bahnwesen als Objekt der Entstaatlichung	131
4 Stationen einer (kapital)marktorientierten Neuvermessung der Bahnpolitik.....	135
4.1 Die unzureichend geführte Reformdebatte als Ausgangspunkt der bahnpolitischen Fehlentwicklungen	135
4.2 Der Niedergang des Bahnwesens und dessen Ursachen im Kontext verkehrspolitischer Entwicklungstendenzen	145
4.3 Ziele, Erfolge und Versäumnisse: rechtliche und organisatorische Voraussetzungen zentraler Reformschritte.....	155
4.3.1 Die wegweisende Architektur des „Reformfahrplans“.....	155

4.3.2	Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs als mustergültige Dezentralisierung.....	161
4.3.3	Sinkende Verkehrsmarktanteile im Spiegel einer verzerrten öffentlichen Darstellung	165
4.4	Sicht- und spürbare Erscheinungsbilder der Kapitalmarktorientierung	168
4.4.1	Privatisierung, Entwidmung und Stilllegung von Liegenschaftsvermögen	169
4.4.2	Orientierung auf Hochgeschwindigkeitsverkehre und gleichzeitige Stilllegung ländlicher Streckenabschnitte	176
4.4.3	Die Rückführung von Zuggattungen als Ausdruck der Hochgeschwindigkeitsorientierung	180
4.4.4	Der Abbau von Arbeitsplätzen und die Neuregelung der Dienstverhältnisse	184
4.4.5	Die unzureichende Modifikation des Tarifsystems	190
4.4.6	Der Wandel der DB AG zum internationalen Mobilitäts- und Logistikkonzern	193
4.5	Komplex und bedeutsam – die eigentumsrechtliche Neuordnung der Schieneninfrastruktur	197
4.5.1	Diskussionen um das Schienennetz im Spiegel des PRIMON-Gutachtens	202
4.5.2	Fehlgeleitete Investitionen bei unzureichender Finanzierungsbasis	210
4.5.3	Der Ausbau des Schienennetzes als umweltpolitische Notwendigkeit	213
4.6	Unwiederbringliche Preisgabe staatlicher Schlüsselfunktionen – oder: eine kritische Würdigung der Reformschritte	218
5	Überhöhtes Vertrauen in den Wettbewerb: Privatisierung und Fragmentierung des britischen Bahnwesens	229
5.1	Schleichende Abkehr von der traditionellen Bahnpolitik und Fokussierung auf den Kapitalmarkt	229

5.1.1	Weichenstellung mit dem White Paper „New Opportunities for the Railways“	235
5.1.2	Dysfunktionalitäten und Gebietsmonopole als Folge der Fragmentierung	239
5.2	Vom Börsen- zum Bettelgang: Privatisierung und De-facto-Renationalisierung des Infrastrukturbetreibers	248
5.2.1	Ursachen und Folgen der Bahnunglücke von Southall, Paddington und Hatfield.....	254
5.2.2	Network Rail als Not-for-Profit-Trust	260
5.3	Mangelhafter Service, gesunkene Qualitätsstandards, byzantinisches Geflecht von Verantwortlichkeiten und Rückbesinnung auf staatliche Aufgabenwahrnehmung	263
5.4	Lehren aus der gescheiterten Bahnprivatisierung in Großbritannien	270
6	Schlussbetrachtung.....	273
6.1	Die Preisgabe von Planungs- und Lenkungsmöglichkeiten	273
6.2	Vorbildliche Ausgestaltung des Schienensektors durch den Staat: die Schweizerischen Bundesbahnen.....	277
6.3	Negativfolgen der (Kapital-)Marktorientierung: Auszehrung des Schienenverkehrs im ländlichen Raum, Ausweitung bahnfremder Dienstleistungen und breit angelegte Liegenschaftsverkäufe.....	282
6.4	Der Verzicht auf (verkehrs)politische Steuerungselemente: ahistorisch, kurzsichtig und (bislang) verfassungswidrig.....	289
	Anhang.....	297
	Abkürzungsverzeichnis	305
	Literatur- und Quellenverzeichnis	311

Vorwort

Seit den frühen 1990er-Jahren haben wechselnde parlamentarische Mehrheiten teilweise unter Einbindung der Opposition die Privatisierung der früheren Bundes- und Reichsbahn (DDR) trotz eines wachsenden Widerstandes in weiten Teilen der Bevölkerung vorangetrieben. Umso dringlicher erscheint es heute, eine Zwischenbilanz aus politisch-ökonomischer Sicht zu ziehen, die das Pro und Kontra dieser Reorganisation des Bahnwesens abwägt, den Stand des Verfahrens darlegt und mögliche Alternativen zur materiellen Privatisierung der Deutschen Bahn (DB) AG skizziert.

Die vorliegende Arbeit zeugt davon, dass der Verfasser in mehr als vierjähriger Forschungsarbeit bemüht war, die einschlägige Literatur umfassend zu rezipieren und selbst ausgesprochen schwer zugängliche Archivmaterialien zu berücksichtigen sowie seine Untersuchungsergebnisse auf breitestmöglicher Basis einem kritischen, die engen Grenzen der akademischen Fachdisziplinen überschreitenden Diskurs auszusetzen. Tim Engartner lässt deutlich erkennen, von welchem Wissenschaftsverständnis er ausgeht und dass seine Arbeit im bisher wenig bestellten Grenzland zwischen Politik-, Wirtschafts- und Geschichtswissenschaft angesiedelt ist, weil sowohl historische Fakten rekonstruiert und ökonomische Zusammenhänge thematisiert als auch weitreichende gesellschaftspolitische Schlussfolgerungen gezogen werden. Dass ein junger Wissenschaftler in der geschilderten Art und Weise interdisziplinär arbeitet und sonst allenfalls verstreut zugängliches Wissen in einer originellen Form verbindet, macht die besondere Qualität, ja die Exzellenz der vorliegenden Studie aus.

Was die Fülle der ausgewerteten Quellen und der von ihm zitierten Belegstellen angeht, ist Tim Engartner enormer Fleiß, überaus große Sorgfalt und das nur guten Wissenschaftler(inne)n eigene Streben nach Vollständigkeit zu attestieren. Besonders ausgeprägt ist die Fähigkeit des Verfassers, unter Würdigung der Forschungsergebnisse anderer Wissenschaftler/innen selbst originelle Gedankengänge zu entwickeln, die sich noch nicht in der spürbar anschwellenden Fachliteratur zur Bahnprivatisierung finden lassen. Vor allem besticht die Arbeit durch ihren klaren und verständlichen Stil, der über weite Strecken an die erfrischende Diktion angloamerikanischer Sozialwissenschaftler/innen erinnert, denen hierzulande oft nachgesagt wird, dass sie auch schwierige Thesen und komplexe Sachverhalte in einer ansprechenden, bisweilen sogar unterhaltsamen Art auszudrücken wissen. Von der ersten bis zur letzten Zeile ist dem Text das eines guten Wissenschaftler auszeichnende große Interesse am behandelten Gegen-

stand anzumerken, wodurch die Studie auch für mit der Materie weniger vertraute Leser/innen zu einer fesselnden Lektüre wird.

Man kann die intensiven, teilweise sehr kostenträchtigen Bemühungen mächtiger Wirtschaftskreise, aber auch einflussreicher Politiker und anerkannter Fachleute um eine materielle Bahnprivatisierung nicht verstehen, wenn die gesellschaftlichen Hintergründe, ökonomischen Zusammenhänge und Interessenverflechtungen auf verkehrspolitischem Gebiet ausgeblendet werden. Tim Engartner zeichnet sich jedoch dadurch aus, dass er über ein theoretisches Gerüst und ein kritisches Gespür für solche Interdependenzen verfügt und sich bereits in mehreren Publikationen als Kritiker des neoliberalen Dreiklangs von Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung einen Namen gemacht hat. Er spricht im Zusammenhang mit der Privatisierung von British Rail, aber auch vergleichbarer Schritte im hiesigen Telekommunikations-, Gas-, Wasser- und Verkehrsbereich von einer „Selbstentmachtung des öffentlichen Sektors“. Ausgehend von der „Verbetriebswirtschaftlichung“ vormals meist gemeinwirtschaftlich organisierter Bereiche befasst sich Tim Engartner mit der formell bereits umgesetzten Privatisierung der DB als Beispiel für die Realisierung solcher Konzepte, wobei er in überzeugender Manier wirtschafts- und verkehrspolitische mit umwelt- und sozialpolitischen Argumenten gegen Privatisierungsstrategien verbindet. Die Forderung nach einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene wird dabei mit einer präzisen Analyse der zahlreichen Negativerscheinungen im britischen Bahnsektor verknüpft.

Stellt man die Privatisierung des britischen und des deutschen Bahnwesens in einen größeren gesellschaftstheoretischen Zusammenhang, stößt man auf Konzepte, die geradezu als Drehbuch für einschneidende Maßnahmen zur Rückführung des öffentlichen Sektors fungieren. Während sich der „klassische“ Liberalismus als fortschrittliche Bewegung des Bürgertums in erster Linie gegen den Feudalstaat bzw. seine Überreste richtete, diskreditiert der Neoliberalismus – verstanden als eine Wirtschaftstheorie, Sozialphilosophie und politische Zivilreligion, die den Staatsinterventionismus zurückdrängen und den Markt zum universalen, alle Gesellschaftsbereiche übergreifenden Regulierungsmechanismus erheben möchte – vorrangig den Wohlfahrtsstaat. Zu dessen Kernaufgaben gehören die Bereitstellung öffentlicher Güter und Dienstleistungen sowie die damit verbundene soziale Inklusion jener Bürger/innen, denen andernfalls mangels finanzieller Ausstattung keine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben möglich ist. Dabei muss der Staat nach dem von Ernst Forsthoff entwickelten, allgemein anerkannten Konzept der Daseinsvorsorge in Sektoren wie dem Bildungs-, Gesundheits- und Verkehrswesen im Interesse seiner Bürger/innen tätig werden: entweder indem strikte Auflagen zur Wahrung des Gemeinwohls ausgesprochen und umgesetzt werden (was sich regelmäßig als wenig wirkungsvoll erweist)

oder indem Unternehmen in öffentlichem Eigentum diese Aufgaben wahrnehmen. Tim Engartner bemängelt daher zu Recht die einseitige Fixierung des „Vulgärliberalismus“ bzw. „ökonomischen Imperialismus“ auf die Marktfreiheit, verbunden mit dem, was man als betriebswirtschaftlichen Tunnelblick und Mythologisierung des Marktes bezeichnen könnte.

Die öffentliche Meinungsführerschaft derjenigen, die den Markt, Konkurrenz und privates Profitstreben ins Zentrum der Gesellschaftsentwicklung rücken, bleibt meiner Einschätzung nach so lange ungebrochen, wie kaum konkrete, wissenschaftlich fundierte und argumentativ überzeugende Alternativmodelle existieren. Umso notwendiger erscheint die intensive Beschäftigung mit den wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Konzepten, die auf eine umfassende Deregulierung sowie eine weitgehende Privatisierung staatlicher (Groß-)Unternehmen, öffentlicher Dienstleistungen und sozialer Risiken abzielen. Dass Tim Engartner eben diese größeren gesellschaftlichen Zusammenhänge im Auge hat, wenn er Vorschläge und praktische Maßnahmen zur Privatisierung des deutschen und britischen Bahnwesens im Detail skizziert, entspricht seinem klaren Forschungsdesign. Das selbstgesteckte Ziel, die zunehmende Verschränkung privatwirtschaftlicher Argumentationslogiken mit einer marktorientierten Regierungspolitik hoch entwickelter Industriestaaten am Beispiel dieser Privatisierungen nachzuzeichnen und kritisch zu beleuchten, hat der Autor erreicht und damit eine wichtige Forschungslücke geschlossen.

Zuletzt hat die komparative Methode in den Sozialwissenschaften stark an Bedeutung gewonnen, ist sie doch für das Verständnis vieler gesellschaftlicher Schlüsselprobleme unverzichtbar geworden. Meistens beschränkt sich ein solcher Vergleich zwischen zwei oder mehreren Ländern jedoch auf deren politische Systeme und Wohlfahrtsstaatsmodelle, ohne die je spezifische Entwicklung auf einem Politikfeld zu erfassen und Gemeinsamkeiten wie Unterschiede systematisch miteinander in Beziehung zu setzen. Umso verdienstvoller erscheint Tim Engarners Leistung, nicht nur den ungefähr zur selben Zeit begonnenen Privatisierungsprozess in der Bundesrepublik und in Großbritannien nachgezeichnet, sondern auch überzeugend dargelegt zu haben, welche Alternativen hierzu in anderen westeuropäischen Ländern wie der Schweiz mit ihrer viel zitierten „Bürgerbahn“ praktiziert worden sind. Die bislang über das deutsche und britische Bahnwesen publizierten Vergleiche, die ohnehin nicht sehr zahlreich sind, erscheinen gerade unter Akzentuierung der negativen Folgewirkungen, die mittlerweile auch von der britischen Regierung erkannt wurden, in einem vollkommen neuen Licht. In der Vergangenheit wurde stets auf die Vorreiterrolle Großbritanniens bei der Privatisierung und Deregulierung der (Verkehrs-)Infrastruktur abgehoben, Tim Engartner hingegen sucht die Gründe für das Scheitern

des von der britischen Regierung in Gang gesetzten und anschließend revidierten Privatisierungsprojekts herauszustellen.

Positiv hervorzuheben ist, dass sich der Autor nicht scheut, in einem ideologisch verminten Gelände wie dem Thema „Zukunft der Bahn“ klar und deutlich Position zu beziehen, auch wenn seine kritischen Überlegungen angesichts des neoliberalen Mainstreams in Politik und (Fach-)Publizistik an der einen oder anderen Stelle gewagt erscheinen mögen. Tim Engartners Argumentation überzeugt, weil sie im Detail pragmatisch ist und mit einer Fülle treffender Beispiele aufwartet, jedoch auch prinzipiell fundiert wird. Nur wer sich so tiefgreifend und umfassend mit Konzepten zur „Vermarktlichung“ der Gesellschaft auseinandersetzt wie er, vermag die mit einer materiellen Privatisierung der DB AG verbundenen Gefahren in ihrer ganzen Tragweite einzuschätzen. Die (Kapital-)Marktorientierung der ehemaligen Bundesbahn läuft für das Gemeinwesen auf die Preisgabe einer zentralen Schaltstelle staatlichen Handelns hinaus und bedeutet einen Bruch mit dem Sozialstaatsgebot des Grundgesetzes, weil die in öffentlicher Verantwortung betriebene Eisenbahn als einziger Verkehrsträger das Inklusionsprinzip erfüllt und für die Mobilität auch solcher Bevölkerungsgruppen sorgt, die sich kein eigenes Kraftfahrzeug leisten können, sondern auf kostengünstige Angebote des (öffentlichen) Personenverkehrs angewiesen sind.

Tim Engartners im Schnittpunkt einer politik-, wirtschafts- und geschichtswissenschaftlichen Aufgabenstellung zu verortende Untersuchung ist ein in jeder Hinsicht hervorstechender Beitrag zu der Frage, welche Risiken mit der weiteren Privatisierung des Bahnsektors verbunden sind. Man kann der Buchpublikation nur wünschen, dass ihre Schlussfolgerungen die Debatte um die Zukunft des deutschen Bahnwesens maßgeblich bestimmen und wissenschaftlich befruchten werden.

Prof. Dr. Christoph Butterwegge

1 Einleitung

1.1 Die Deutsche Bahn im Spannungsfeld von Staats- und Privateigentum

„1835: Die Bahn reformiert Deutschland. 1994: Deutschland reformiert die Bahn.“

Mit diesem Slogan warb die neu gegründete Deutsche Bahn (DB) AG Anfang des Jahres 1994 in ganzseitigen Zeitungsanzeigen für die Bahnreform – unter Bezugnahme auf die erste hierzulande errichtete Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth.¹ Aber während am 7. Dezember 1835 die Bayerische Ludwigsbahn ein neues Zeitalter einläutete, auf den Bahnsteigen am Zielort frenetischer Beifall aufbrandete und die Begeisterung für das neuartige Verkehrsmittel auch Monate später nicht abebben wollte, wird die mehr als eineinhalb Jahrhunderte später eingeleitete Privatisierung des Bahnwesens von lautstarker Kritik begleitet. Vor dem Hintergrund persönlicher Erfahrungen verläuft die Debatte über die eigentumsrechtliche Neuformatierung bei kaum einem anderen Unternehmen derart emotional wie bei der DB AG, die täglich 39.000 Personen- und Güterzüge verkehren lässt, pro Jahr rund 2,5 Mrd. Reisende per Bus und Bahn befördert und damit innerhalb von acht Tagen so viele Kunden² zählt wie die Deutsche Lufthansa innerhalb eines Jahres.

Dabei stellte die von der konservativ-liberalen Bundesregierung zum 1. Januar 1994 eingeleitete Bahn(struktur)reform zu Beginn eine von allen Seiten hoffnungsvoll erwartete Zäsur in der Schienenverkehrspolitik dar: Der Staat sollte von seinen mit dem Bahnverkehr verbundenen finanziellen Verpflichtungen befreit werden, indem die DB als Aktiengesellschaft eigenständig(er) und schließlich profitabel wirtschaftet. Zugleich verband sich mit dem Vorhaben die Erwartung, den intermodalen Wettbewerb – jedenfalls mittel- bis langfristig – zugunsten des Schienenverkehrs beeinflussen zu können. Aber während die Reform anfänglich von Verkehrspolitikern und Bahnvorständen gleichermaßen als „Befreiungsschlag“ und „Neuanfang“ begrüßt worden war, wich die Euphorie mit jedem Geschäftsbericht der neu gegründeten Aktiengesellschaft ein Stück weit mehr dem nüchternen Realismus. Obwohl die staatlich organisierten Bah-

¹ Vgl. beispielhaft: DB AG, Werbeanzeige „1835: Die Bahn reformiert Deutschland. 1994: Deutschland reformiert die Bahn“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 10.1.1994, S. 13

² Soweit zur Bezeichnung von Personengruppen des besseren Leseflusses wegen die männliche Schreibweise gewählt wird, sind weibliche und männliche Personen gleichermaßen gemeint.