

25.11.2009 / Thema / Seite 10

## Liebeserklärung an Autolobby

### Analyse. Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP: Die Privatisierung der Bahn vorantreiben und den Straßenverkehr noch stärker fördern

*Sabine Leidig und Winfried Wolf*

Es sind nur noch wenige Tage bis zur Klimakonferenz der Vereinten Nationen in Kopenhagen. Verkehrspolitik ist dort nur am Rande ein Thema; wichtige Bereiche der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen wie der Schiffs- und Flugverkehr spielen praktisch keine Rolle. Der Straßenverkehr und dessen EU-weites Wachstum wird als eine Art Naturgesetz hingenommen. Wobei dies mit Blick auf die weltweite Automobilität grotesk ist: Rund 80 Prozent der weltweiten Pkw-Flotte konzentriert sich auf die Regionen Nordamerika, Japan, Australien und Europa, in denen nur rund ein Fünftel der Menschheit lebt. Würde diese in den genannten Ländern praktizierte Automobilität verallgemeinert, wäre der Klimakollaps eine Angelegenheit von wenigen Jahren.

Die alte und neue Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) spricht mit Blick auf Kopenhagen zwar viel von einer »weltweiten Verantwortung«, der verkehrspolitische Teil des Koalitionsvertrags widerspricht allerdings diesem Postulat. Dort wird ein Bauchladenprogramm zur Ausweitung aller möglichen, die Umwelt, Menschen und das Klima schädigenden Verkehrsarten präsentiert. Es soll z. B. eine »maßvolle Erhöhung der Lkw-Größen und -gewichte« geben - was bedeutet, daß man sich trotz mancher Dementis in Richtung des »Gigaliners«, des 60-Tonnen-Lkw, bewegen will. Darüber hinaus ist die Rede von der »notwendigen Fahrrinnenanpassung« bei den Häfen - was bedeutet, daß u. a. die Elbe-Fließgeschwindigkeit erhöht und damit die Dämme und Deiche u. a. in Niedersachsen gefährdet werden.

Im Koalitionsvertrag ist von »urbaner Mobilität« die Rede. Doch damit sind immer motorisierte Verkehrsformen gemeint. Nichtmotorisierter Verkehr - zu Fuß gehen und Radfahren - tauchen schlicht nicht auf. Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) sollte einen Blick auf die Seiten 220 ff. der von seinem Ministerium herausgegebenen Schrift »Verkehr in Zahlen« werfen. Dort wird festgehalten, daß 31,6 Prozent aller Wege, die hierzulande ein Mensch im Jahr zurücklegt, also knapp ein Drittel des »Verkehrsaufkommens« - zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Sogar bei den zurückgelegten Kilometern, der »Verkehrsleistung«, werden immer noch sechs Prozent oder 800 Kilometer mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

Doch diese Art real existierender Verkehr sind für die Regierung »Soda-Verkehr«, also Verkehr, der einfach so da ist und um den ein Herr Ramsauer oder eine Frau Merkel sich anscheinend nicht zu kümmern brauchen. Diese Mißachtung hat handfeste Folgen: Durch die fortgesetzte Ignorierung dieser Verkehrsarten und die einseitige Ausrichtung auf den Straßen- und Luftverkehr werden diese wirklich urbanen, klima- und umweltfreundlichen Verkehre immer weiter eingeengt, bedrängt und gefährdet.

Nun gilt das Bundesverkehrsministerium seit Jahrzehnten als eine Trutzburg der Straßenbau- und Autolobby. Nicht zufällig agiert der ehemalige CDU-Verkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) seit 2007 als Präsident des Verbandes der Autoindustrie (VDA). Die auf Wissmann in den letzten zehn Jahren folgenden Verkehrsminister Franz Müntefering, Reinhard Klimmt, Kurt Bodewig, Manfred Stolpe und Wolfgang Tiefensee (alle SPD) engagierten sich ebenfalls überwiegend für die Straße und - mit der Bahnprivatisierung - gegen die Schiene. Doch im Fall des neuen Verkehrsministers scheint es in dieser Hinsicht nochmals eine Steigerung zu geben. Die Frankfurter Allgemeine Zeitung überschrieb ihr

Ramsauer-Porträt vom 28. Oktober 2009 schlicht mit »Der Mann der Straße«.

Generell wird in den Medien die Entscheidung für Ramsauer als Bundesverkehrsminister so interpretiert, daß die »schwarz-gelbe« Bundesregierung den Straßenbau massiv vorantreiben werde. Ergänzend gibt es ein mächtiges Rumoren bei der westlich geprägten Autolobby, wonach man nach einem zwei Jahrzehnte währenden Ausbau des Straßennetzes im Ostens im Westteil von »Deutschland einig Autoland« Nachholbedarf habe. Hier bahnt sich ein Bündnis zwischen dem designierten baden-württembergischen Ministerpräsidenten Stefan Mappus (CDU) und Ramsauer an - und damit eine Straßenallianz zwischen den reichen südlichen Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg. Mappus erklärte in der Süddeutschen Zeitung vom 30. Oktober 2009 unverhohlen: »Wir brauchen jetzt ein Straßenbauprogramm West«. In das gleiche Horn stieß Ramsauer in einem Interview, das er gewissermaßen als programmatischen Beitrag zum 20. Jahrestag des Mauerfalls der Welt am Sonntag gab (8.11.2009).

### **Pro Straße und gegen die Schiene**

Rufen wir uns ins Gedächtnis: 1980 gab es auf dem Gebiet der beiden deutschen Staaten ein Autobahnnetz mit 9225 Kilometer; 2007 waren es 12600. Die Steigerung beträgt 37 Prozent. Seit 1990 wurde das Straßennetz (»Straßen des überörtlichen Verkehrs«) im vereinten Deutschland von 225000 auf 232000 Kilometer ausgebaut. Das ist eine Steigerung um gut drei Prozent. Dabei sind Qualität und Ausbaustandards zu berücksichtigen. So wurden insbesondere in den neuen Bundesländern bestehende Fernstraßen, die sich in einem schlechten Zustand befanden, zu effizienten Bundesstraßen ausgebaut. Häufig wurden bestehende Autobahnen um zwei weitere Fahrbahnen verbreitert. Berücksichtigt man diese Ausbaustandards und nimmt die »Durchlaßfähigkeit« des Fernstraßennetzes als Maßstab, dann liegt der tatsächliche Ausbau der Fernstraßenkapazität bei rund 20 Prozent.

Doch wie sieht es im Vergleich dazu bei den Schienenwegen aus? 1990 hatte das vereinte Schienennetz von Bundesbahn und Reichsbahn eine Länge von 41000 Kilometern. Bis 2008 wurden fast 8000 davon oder knapp ein Fünftel der Netzlänge abgebaut (2007: 34000 km). Wenn auch beim Schienennetz die Ausbaustandards berücksichtigt werden - es wurden Tausende Kilometer Neben- und Ausweichgleise abgebaut, es wurden Zehntausende Weichen aus dem Netz genommen - dann liegt der reale Abbau der Schieneninfrastruktur nochmals deutlich höher.

Es sind nicht primär menschliche Bedürfnisse, die den verkehrten Verkehr produzieren. Dafür sind in erster Linie die Infrastrukturvorgaben verantwortlich. Gerade die Bundesverkehrswegepläne (BVWP), die es in Westdeutschland seit den 70er Jahre gibt, sind rigide Planwirtschaft: in Beton gegossene Pläne zur Förderung derjenigen Verkehrsarten, die die Umwelt und das Klima am stärksten belasten und die Lebensqualität in den Städten und Siedlungen systematisch abbauen.

Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP enthält leidenschaftliche Liebeserklärungen an die Adresse der Auto- und Flugzeuglobby. Die logische Ergänzung - eine Abfuhr für den öffentlichen Verkehr im allgemeinen und den Schienenverkehr im besonderen - findet sich dort aus naheliegenden Gründen nicht explizit; Lippenbekenntnisse pro Schiene machen sich seit der Klimadebatte ganz gut. Doch der Koalitionsvertrag ist gespickt mit Hindernissen für den öffentlichen Verkehrssektor respektive für den Schienenverkehr.

Verallgemeinernd läßt sich sagen: Die Verkehrsmarktordnung, die ohnehin seit Jahrzehnten den Straßen- und Flugverkehr strukturell begünstigt, wird verstärkt in diese unökologische und unsoziale Richtung ausgeweitet. Straßen sollen, wie erwähnt, neu gebaut beziehungsweise ausgebaut werden. Das soll verstärkt durch eine Privatisierung des Straßenbaus - u. a. mit der Stärkung der VIFG, der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft, und in Form von ÖPP (öffentlich-privaten-Straßenbauprojekten) erfolgen. Bei den »externen Kosten des Verkehrs« - die vor allem im Straßen- und Flugverkehr anfallen - sollen zukünftig ausgerechnet die »Unfallkosten unberücksichtigt« bleiben. Dabei ist die Gefahr, im Straßenverkehr getötet zu werden, im Vergleich zum schienengebundenen Verkehr mindestens zehnmal größer, die Gefahr, im Kfz-Verkehr verletzt zu werden, rund 30mal größer als im Schienenverkehr.

Die »schwarz-gelben« Koalitionäre wollen die »Biokraftstoffe« weiter fördern - also den Anbau von Lebensmitteln und deren Verwandlung in Agrosprit für Kfz vorantreiben anstelle des Anbaus von Lebensmitteln zum Stillen des weltweiten Hungers. Die Koalition lehnt ein »allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ab«. Sie verteidigt damit den grotesken Sonderweg Westdeutschlands bzw. der Bundesrepublik Deutschlands als dem einzigen Land mit einer hohen Pkw-Dichte, das auf größeren Strecken ihres Autobahnnetzes eine nach oben offene Raserskala - übrigens auch für Transporter! - kennt. Schließlich sollen geltende Regelungen für Nachtflugverbote gelockert werden. Es reicht also nicht aus, daß sich heute bereits sieben Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung - das sind 6,5 Millionen Menschen - »durch Fluglärm extrem belästigt« fühlen.

### **Busfernlinsen - Angriff auf Bahn**

Besonders prekär stellt sich die Situation für den Schienenverkehr dar. Mit den verkehrspolitischen Vorgaben im Grundlagenvertrag von CDU/CSU und FDP kommt es - ergänzend zur beschriebenen Förderung des Auto- und Flugverkehrs - zu einem Zangenangriff auf den Schienenverkehr durch die beabsichtigte Zulassung von Busfernlinsen und die Bahnprivatisierung.

Die eine Flanke des Zangenangriffs: Das Projekt »Zulassung der Busfernlinsen« wurde bisher in der Öffentlichkeit kaum debattiert. Im Koalitionsvertrag findet sich dazu nur der knappe Satz: »Wir werden Busfernlinsenverkehr zulassen und dazu Paragraph 13 PBefG ändern.« Der angeführte Paragraph des Personenbeförderungsgesetzes lautet: »Beim (...) Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn (...) durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann, b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die (...) Eisenbahnen bereits wahrnehmen.«

Es handelt sich um eine vor Schmutz- und Dumpingkonkurrenz schützende Regelung, wie sie in anderen Bereichen des Verkehrssektors durchaus üblich ist - siehe die Regelungen bei den Zulassungen von Taxen oder im öffentlichen Personennahverkehr (was beides auch im PBefG geregelt wird). Klar ist: Ein flächendeckender Buslinienfernverkehr wird bei der gegebenen Verkehrsmarkordnung so preiswert angeboten werden können, daß der Schienenverkehr demgegenüber auf den meisten Verbindungen chancenlos sein wird. Busse zahlen so gut wie keinen Beitrag zur Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur.

Mit der Zulassung eines Buslinienfernverkehrs wird mittelfristig die Schiene als Gesamtsystem in Frage gestellt. Das ist keine abstrakte Debatte. Das waren konkret die Erfahrungen in den USA, wo seit den 30er Jahren der Schienenpersonenfernverkehr zunächst vor allem durch den Buslinienfernverkehr der »Greyhound«-Busse zerstört wurde. Das sind die Erfahrungen in Argentinien und Mexiko, wo in den letzten zwei Jahrzehnten das nationale Schienennetz durch Privatisierungen und einen Busfernlinsenverkehr fast komplett zerstört wurde. Ähnliche Erfahrungen können aktuell in Großbritannien beobachtet werden, wo sich Busfernlinsenverkehr und privatisierte Eisenbahngesellschaften - ergänzt um Billigflüge - einen Dumpingwettbewerb liefern, was zu Lasten der gesamten Qualität des öffentlichen Verkehrs, des Fahrkomforts und der Sicherheit geht.

Dabei kommt es im übrigen - siehe das Beispiel USA mit der späteren Greyhound-Pleite - keineswegs zu einem Ersatz von Schienenverkehr durch Busse. In der Verkehrsrealität stellen die Busse ein Zwischenstadium dar; sie dienen als »Brücke« hin zur weiteren Ausweitung des individuellen Pkw-Verkehrs, des Lkw-Verkehrs und vor allem des intraregionalen (Binnen-EU-) Flugverkehrs.

### **Grundgesetz in Frage gestellt**

Der zweite Flanke des Zangenangriffs ist die beabsichtigte Bahnprivatisierung. Dazu heißt es im Koalitionsvertrag: »Sobald der Kapitalmarkt es zuläßt, werden wir die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistikparten« der Deutschen Bahn AG »einleiten«.

Die Debatte über die Bahnprivatisierung und der Kampf gegen dieselbe wurde bekanntlich über die gesamte vorausgegangene Legislaturperiode hinweg geführt. Das damals ursprünglich propagierte Bahnprivatisierungsmodell war die Teilprivatisierung eines »integrierten« Unternehmens. Als das mit dem SPD-Parteitag im Oktober 2007 scheiterte, wurde die Privatisierung der Transportparten vorbereitet und zugleich die Beruhigungsspielle verabreicht, die Infrastruktur - Schienennetz und Bahnhöfe - bliebe in öffentlichem Eigentum. Für dieses Modell der Bahnprivatisierung wurde im Frühjahr 2008 unter dem Dach der Holding Deutsche Bahn AG die Subholding »DB ML - Mobility & Logistics« geschaffen. In der DB ML sind der Personennah- und -fernverkehr, der Schienengüterverkehr und das weltweite Logistikgeschäft zusammengefaßt. Vorgesehen war zunächst der Verkauf von 24,9 Prozent der DB ML an private Investoren. Das Projekt scheiterte erstens aufgrund des anhaltenden Widerstands, getragen vor allem durch das Bündnis »Bahn für Alle«, an dem sich u.a. ATTAC, BUND, ver.di und die IG Metall beteiligen, zweitens wegen der seit Juli 2008 bekanntgewordenen Sicherheitsprobleme mit den ICE-Achsen und schließlich drittens als Resultat der weltweiten Finanzkrise.

Allerdings wurde im Bundestag Ende Mai 2008 mit den Stimmen von CDU/CSU und SPD eine Art Vorratsbeschluß gefaßt, wonach die Bundesregierung faktisch eine solche Teilprivatisierung eigenständig, ohne neue Befassung im Parlament, beschließen kann. Vieles spricht dafür, daß sie einen solchen Beschluß in Form eines Überraschungscoups zum Beispiel vor einer Weihnachts-, Oster- oder Sommerpause fassen wird. Dabei ist diese spezifische Form der Bahnprivatisierung an drei zentralen Punkten zu kritisieren.

Erstens: Es geht auch bei diesem Privatisierungsmodell um den Ausverkauf eines gesellschaftlichen Vermögens, das in 175 Jahren Bahngeschichte geschaffen wurde. Die Bundesregierung wird einmalige Einnahmen in Höhe von fünf oder zehn Milliarden Euro verbuchen für Transportgesellschaften, die aus volkswirtschaftlicher Sicht einen vielfach größeren Wert haben. Gleichzeitig wird die öffentliche Hand dann in Zukunft privatisierte Schienenunternehmen subventionieren müssen - u. a. verdeckt durch zu niedrige Trassenpreise für die Nutzung des staatlichen Schienennetzes. Aktuell fließen bereits jährlich rund zwölf bis 14 Milliarden Euro an Steuergeldern in das Schienensystem - also pro Jahr mehr, als einmalig an »Gewinn« mit einer Teilprivatisierung erzielt werden könnte.

Zweitens: Die Bahnprivatisierung soll mit der Trennung von Netz und Betrieb in einer Form erfolgen, die nirgendwo auf der Welt funktioniert bzw. deren Nichtfunktionieren in Großbritannien - mit den seit 1996 privatisierten Transportgesellschaften und mit dem seit 2001 staatlichen Netz - studiert werden kann. Eine solche Trennung kann anders als bei Wasserwegen und Straßen aus Systemgründen nie befriedigend realisiert werden. Oder in den Worten des aktuellen Bahnchefs Rüdiger Grube, der bei diesem Thema zutreffend argumentiert: »Das Verkehrsmittel Bahn ist so komplex wie kein anderes. Wenn jeder sich isoliert optimiert, schwinden die Synergien. Das Zusammenspiel von Netz und Betrieb ist essentiell für die Sicherheit - und für den Erfolg der ganzen Bahn« (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 7.11.2009).

Drittens: Alle Schubladenpläne zu den unterschiedlichen Bahnprivatisierungsmodellen gehen davon aus, daß eine privatisierte Bahn mit einer weiteren Schrumpfung des Netzes, mit nochmals deutlich höheren Bahnpreisen und mit deutlichen Abstrichen am Fahrkomfort verbunden sein wird. Dies dokumentiert auch die Praxis unterschiedlicher Bahnprivatisierungen. Der Rückzug der Bahn aus weniger dichtbesiedelten Regionen - und damit aus einem großen Teil der neuen Bundesländer - wird sich beschleunigen. Wie eine Punktlandung wurde just eine solche Perspektive wenige Wochen nach der Bundestagswahl wissenschaftlich verbrämt präsentiert - in einer neuen, im Oktober 2009 vorgestellten Studie des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) - eine Einrichtung, die über das Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) vom Bund wesentlich mitgetragen wird: »Überalterung und Wanderungsdynamik der Bevölkerung« - gemeint vor allem von Ost nach West - »zwingen nunmehr dazu, das bisherige Modell der Infrastrukturpolitik vom Grundsatz her zu verändern. Der Anspruch auf die Herstellung »gleichwertiger Lebensverhältnisse« (Artikel 72, 2 Grundgesetz) ist angesichts der hohen Binnenwanderungen und der künftig drastisch zunehmenden finanziellen Belastungen der öffentlichen Haushalte nicht mehr durch flächendeckenden Infrastrukturausbau zu rechtfertigen. Bei einer

Fortsetzung des bestehenden Verteilungsschlüssels können weder die Bedürfnisse in den Wachstumsgebieten« - sprich: z.B. in Ramsauers Bayern oder in Mappes Baden-Württemberg - »erfüllt werden, noch lassen sich in den entstandenen bzw. noch entstehenden Überkapazitäten (!) die in stagnierenden oder schrumpfenden Räumen notwendigen Anpassungen bewerkstelligen.«

### **Vorbilder Schweiz und Österreich**

Zur Umsetzung einer solchen, die Verfassung offen verletzenden Infrastrukturpolitik ist das Projekt Bahnprivatisierung ideal. Hier läßt sich dann erneut argumentieren, es seien die Kriterien des »neutralen Marktes«, die zum Rückzug der Bahn aus der Fläche im allgemeinen und aus dem Osten im besonderen führten. Dabei gibt es kaum ein anderes Projekt, das die Mehrheit der Bevölkerung derart eindeutig ablehnt: In einer Emnid-Umfrage vom Oktober 2008 plädierten 78 Prozent der Bevölkerung für eine Bahn in öffentlichem Eigentum. Dabei wurde explizit auch nach einer möglichen Teilprivatisierung gefragt - was mit einer ähnlich großen Mehrheit abgelehnt wurde.

Der Verkehrshaushalt ist derjenige Etat mit dem höchsten Investitionsanteil. Natürlich verkauft die Bundesregierung ihr verkehrspolitisches Programm als Beitrag zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen. Tatsächlich läßt sich belegen, daß Investitionen zur Förderung derjenigen Verkehrsarten, die die Umwelt und das Klima am meisten schädigen, zugleich Investitionen sind, die im Vergleich zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs je Einheit des eingesetzten Kapitals deutlich weniger Arbeitsplätze schaffen bzw. erhalten.

Vor wenigen Wochen legte die »Allianz pro Schiene« eine neue Studie vor, die den Rückstand Deutschlands bei den Investitionen in die Schiene dokumentierte. Danach werden in der Schweiz pro Kopf und Jahr 284 Euro, in Österreich 205 Euro und in Deutschland gerade einmal 110 Euro in die Schieneninfrastruktur investiert. In diesem Zusammenhang wurde die österreichische Infrastrukturministerin Doris Bures mit den Worten zitiert: »Wir setzen ganz deutliche Akzente beim Ausbau des öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehrs und zählen damit mit unseren Anstrengungen zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene zu den führenden Nationen in Europa. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. (...) Es handelt sich vor allem auch um gut investiertes Geld. Denn damit sichern wir heute Arbeitsplätze und legen die Grundlage für (...) die Arbeitsplätze von morgen.«

- Sabine Leidig war bis Sommer 2009 Geschäftsführerin von ATTAC und ist seit Oktober 2009 Bundestagsabgeordnete und neue verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion der Partei Die Linke
- Winfried Wolf ist aktiv im Bündnis »Bahn für Alle« und wissenschaftlicher Mitarbeiter im MdB-Büro von Sabine Leidig
- Winfried Wolf stellt sein Buch »Sieben Krisen- ein Crash« in der jW-Ladengalerie vor: 15. Dezember 2009, 19 Uhr, Torstraße 6, 10119 Berlin