

Warum die SBB und ÖBB unterschiedlich auf den politisch produzierten Wettbewerbsdruck reagieren

Zur Europäisierung öffentlicher Bahnen

Christian Zeller, Fachbereich Geographie und Geologie, Universität Salzburg

Die Abschnitte über die ÖBB stützen sich auf Recherchen von Andreas Hametner, dem ich herzlich für die Unterstützung danke.

1. Einleitung

Der Umbau der Bahngesellschaften ist ein wesentlicher Bestandteil der wirtschaftlichen Deregulierung und Privatisierungen in Europa. Die in Großbritannien bereits in den 1980er Jahren einsetzende Welle von Gegenreformen erhielt mit dem Erlass der Richtlinie 91/440 vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen durch den Rat der Europäischen Gemeinschaften in ganz Europa eine weitere Dynamik. Diese Richtlinie forderte eine größere unternehmerische Eigenständigkeit und ein eigenwirtschaftliches Verhalten der Bahnunternehmen, die Befreiung von finanziellen Altlasten sowie die rechnerische Trennung von Betrieb und Infrastruktur vor. Entscheidend war der freie Zugang (free access) zur Bahn-Infrastruktur im internationalen Verkehr durch bestehende oder neue Bahnunternehmen. Damit wurde die Privati-

sierung des Bahnverkehrs in ganz Europa energisch vorangetrieben. Allerdings kann sich die Privatisierungsdynamik in einzelnen Ländern beträchtlich voneinander unterscheiden. Ein Blick auf die Schweiz und Österreich zeigt, dass die Entwicklung der Bahninfrastruktur und des Bahnbetriebs stark von gesellschaftlichen und politischen Prozessen geprägt wird.

Die Schweiz und Österreich sind bezüglich ihrer Größe und Verkehrsinfrastruktur vergleichbar. Österreich trat erst im Jahr 1995 der EU bei, die Schweiz ist nicht Mitglied der EU. Dennoch werden die Verkehrspolitik und besonders die Eisenbahnpolitik beider Länder stark von der in der EU vorherrschenden Politik geprägt.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz und speziell die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind im europäischen Vergleich sehr gut ausgebaut und genießen in der Bevölkerung ein gutes Ansehen. Das zeigt sich im stark anwachsenden Fahrgastaufkommen der SBB. Zudem haben große Teile der Bevölkerung wiederholt ihre Unterstützung des öffentlichen Verkehrs an zahlreichen Volksabstimmungen auf Bundesebene und auf kantonaler Ebene manifestiert. Doch zugleich ist die schweizerische Verkehrspolitik durch ein Paradoxon gekennzeichnet. Woran liegt es, dass in einem der liberalsten Länder Euro-



Christian Zeller. Foto: Klaus Ihlau.

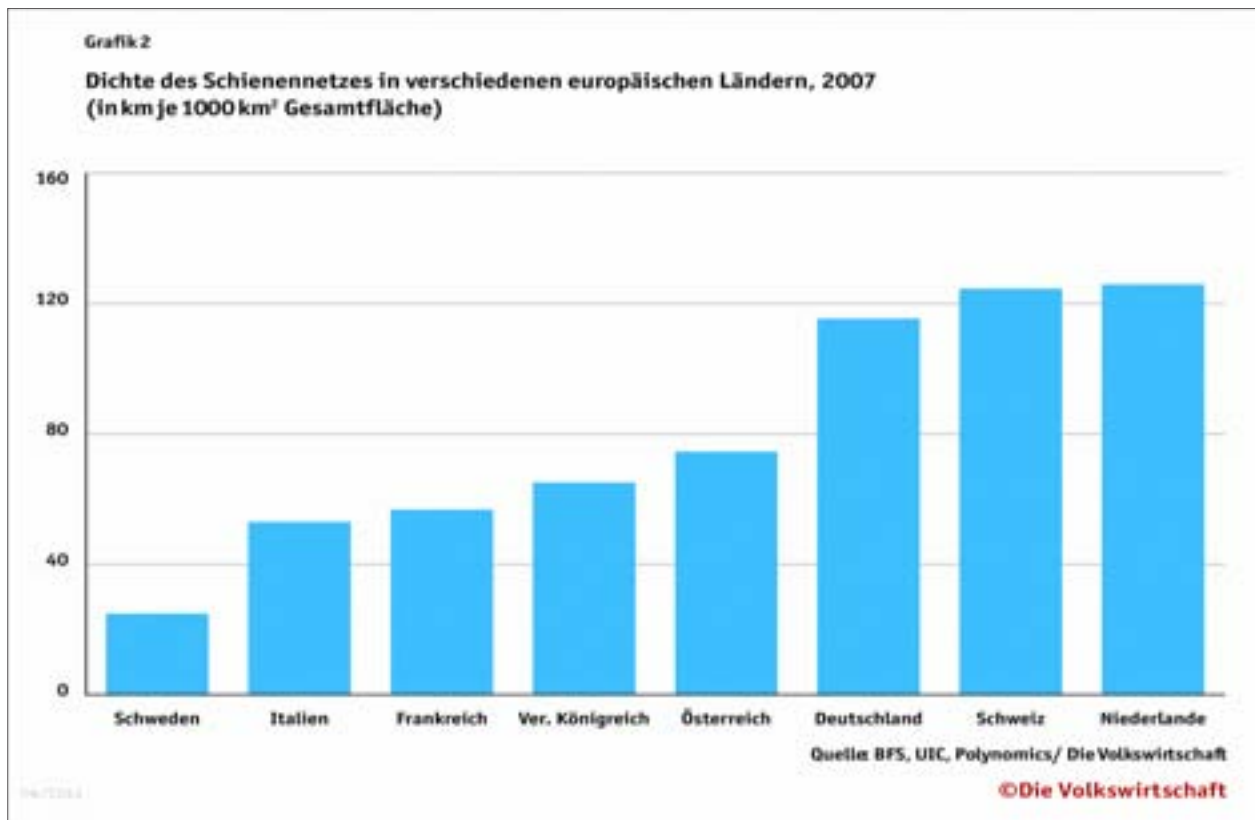


Abbildung 1: Dichte des Schienennetzes in verschiedenen europäischen Ländern, 2007 in km je 1000 km² Gesamtfläche. Quelle: Vaterlaus & Zenhäusern (2011: 49)

pas, einem Land mit einer vergleichsweise tiefen Staatsquote ausgerechnet der öffentliche Verkehr und die überhaupt die Verkehrsinfrastruktur sehr gut ausgebaut ist und weiterhin mit großem finanziellen Aufwand erweitert wird?

In Österreich sind die Verhältnisse gewissermaßen umgekehrt. So hat Österreich beispielsweise bei den Sozialversicherungen die Privatisierungen und Deregulierungen wesentlich weniger weit vorangetrieben als die Schweiz. Andererseits nimmt der öffentliche Verkehr eine wesentlich geringere Rolle ein als in der Schweiz und die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) genießen einen zweifelhaften Ruf in der öffentlichen Meinung.

Die beiden topographisch vergleichbaren Alpenländer Schweiz und Österreich verfügen beide über ein verhältnismäßig dichtes Schienennetz, wobei die Schweiz mit über 120 km je 1000 km² zusammen mit den gebirgslosen Niederlanden an der Spitze steht (Abbildung 1) (Vaterlaus und Zenhäusern 2011: 49f). Österreich liegt auch in der Nutzung des Bahnnetzes, gemessen in Zügen pro Trassenkilometer, hinter der Schweiz. Vor allem beim Personenverkehr liegt die Schweiz vorne. Beim Güterverkehr liegen Österreich und die Schweiz etwa gleichauf mit Deutschland (Tabelle 1).

	SBB	ÖBB
Beförderte Personen 2010	347,1	210
Personenkilometer 2010	17531	10000
Tonnenkilometer (tkm) Güter) 2009	11674,2	23043
Erläuterungen: ÖBB: 460 Millionen beförderte Personen, davon 210 Schiene und 250 Bus (GB 2010) ÖBB: 23043 Tonnenkilometer total = RCA 16807 + RC Hungaria 6236 (RCA 2009) SBB: Tonnenkilometer 2009		

Tabelle 1: Transportleistung der SBB und ÖBB im Vergleich

Quellen:

SBB: Kennzahlen <http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/kennzahlen.html>

ÖBB: Geschäftsbericht Holding 2010 http://konzern.oebb.at/de/Presse/Publikationen/dokumente/2010/20110420_Holding_GB_final.pdf

Geschäftsbericht RCA 2009 http://www.railcargo.at/de/Ueber_uns/Geschaeftsbericht/Downloads/GB_09_RCA.pdf

Der Vergleich der Verkehrspolitik und besonders der Eisenbahnpolitik der beiden Alpenländer zeigt einerseits die Bedeutung spezifischer politischer und ökonomischer Konstellationen auf der nationalen Ebene und unterstreicht andererseits die Dringlichkeit eine europäische Verkehrs- und Eisenbahnpolitik zu konzipieren.

Der vorliegende Beitrag stellt im zweiten Abschnitt einige wichtige Etappen in der Geschichte der Bahnen in der Schweiz und Österreich vor. Anschließend werden im dritten die Eckpunkte der neoliberalen Gegenreformen im Eisenbahnwesen vorgestellt. Darauf folgt eine im vierten und fünften Abschnitt eine Darstellung der aktuellen Entwicklungstendenzen und Debatten in den beiden Ländern. Der sechste Abschnitt unternimmt eine theseartige vergleichende Beurteilung der Bahnentwicklung in der Schweiz und in Österreich. Die Analyse zeigt, dass sich europäische Ebene als zunehmend wichtiger für die Bahnpolitik erweist, darum schließt der Beitrag mit der Skizze einer solidarischen europäischen Eisenbahnpolitik.

2. Die goldene Eisenbahnzeit und 60 Jahre Autovorfahrt

Von der Gründung der SBB bis ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft

Die Industrialisierung, die in der Schweiz ab Mitte des 19. Jahrhunderts an Auftrieb gewann, machte es nötig, das Land mit einem Verkehrsnetz zu überziehen, das in der Lage sein sollte, über mittlere Distanzen zunächst Güter, dann Personen quer durch das ganze Land zu verschieben. Das Ergebnis war ein Eisenbahnnetz, dessen Dichte seinesgleichen sucht, und die Ausstattung der wichtigen Städte mit leistungsfähigen Tramnetzen.

Die SBB wurde im Jahr 1904 im Zuge der Verstaatlichungen der Bahnunternehmen gegründet. Diese Verstaatlichung erfolgte nachdem die verschiedenen privaten Bahnunternehmen nach dem Eisenbahnkrach von 1876 immer mehr in die Krise schlitterten und die Eisenbahneuphorie der Vorjahre sich dem Ende zuneigte. Die Bahngesellschaften trieben sich gegenseitig in den Ruin, indem sie eigene und fremde Linien durch Neubauten konkurrenzten. Die Schweizerische Nationalbahn ging 1877 als erste in Konkurs. Die NOB und die Schweizerische Centralbahn SCB mussten saniert werden und sogar die Vollendung der Gotthardbahn war gefährdet. In dieser Situation entbrannte die Verstaatlichungsdiskussion. Nach einem erfolgreichen Streik der NOB Eisenbahner 1897 und einer Serie von schweren Eisenbahnunglücken beschloss die Bundesversammlung den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen. Die Befürworter der Verstaatlichung gewannen mit ihrer Parole „Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volke“ mit 78% Ja-Stimmen eine Referendumsabstimmung (Bärtschi 1983: 210). Für die Besitzer der Bahnen war die Verstaatlichung nochmals ein Riesengeschäft. Die Rückkaufsumme von 1195 Mio. Franken war angesichts des desolaten Zustands viel zu hoch. Die neu ent-

standenen SBB mussten jedoch sämtliche Schulden, Eisenbahnkrach-Defizite und die nicht eingehaltenen Bauverpflichtungen der Privatbahnen übernehmen (Hitz 1989: 41). Die Verstaatlichung im Jahr 1904 wurde auch von der Mehrheit der Wirtschaft als grosser Fortschritt gepriesen. Denn nur der Staat war und ist in Lage ein funktionierendes Transportsystem zu garantieren. Dieser Schritt war rückblickend eine wichtige Voraussetzung, damit eines der weltweit besten öffentlichen Transportsysteme entstehen konnte. Insofern wurde ein Rückschritt eingeleitet, als am 1. Januar 1999 die SBB in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Zahlreiche Probleme der privaten Eisenbahnen würden bei einer Privatisierung wieder auftauchen. Die Erfahrungen mit Bahnprivatisierungen in Japan, Grossbritannien und Schweden zeigen das deutlich.

Entwicklung der Eisenbahn in Österreich

Die Wurzeln der ÖBB reichen zurück bis in die Monarchie. Das erste große staatliche Schienenverkehrsunternehmen waren die kaiserlich-königlichen Staatsbahnen. Diese entstanden durch die Verstaatlichung mehrerer privater und verschuldeter Eisenbahnunternehmen. Das ganze 19. Jahrhundert war von einer wechselvollen Geschichte von privaten Bahnbestrebungen, deren Bankrott, Verstaatlichungen und abermaligen Privatisierung gekennzeichnet. Mit dem Ende der Donaumonarchie wurden auch die Staatsbahnen reformiert. Nach dem ersten Weltkrieg wurden die Österreichischen Staatsbahnen als Staatsunternehmen gegründet, 1921 in Österreichische Bundesbahnen umbenannt und 1923 in einen selbstständigen Wirtschaftskörper umgewandelt. Damit sollte die Effizienz gesteigert und die wirtschaftliche Situation des Unternehmens verbessert werden. Doch bald schwoll die Verschuldung der Österreichischen Bundesbahnen an. Die Bahnen waren von Anfang an zu wenig mit Kapital ausgestattet und mussten sogar für den Betrieb Kredite aufnehmen. Zudem waren sie organisatorisch und teilweise in Bezug auf ihre Ausstattung mit Rollmaterial noch immer auf das wesentlich größere Netz der Donaumonarchie ausgelegt. Die Situation führte beinahe in den Bankrott. Der Anschluss Österreichs 1938 an das Deutsche Reich beendete die Eigenständigkeit der österreichischen Bahn durch ihre Verschmelzung mit der Deutschen Reichsbahn (Horn, o.J.b).

Nach dem zweiten Weltkrieg verzögerte sich zunächst die Installierung einer gesamtösterreichischen Bahn aufgrund der Besatzungszonen. Die neue Bahn wurde wieder direkt dem Staatsamt bzw. später dem Ministerium unterstellt und wurde als Teil der Bundesverwaltung organisiert. Somit unterschied sich die Bahn organisatorisch wieder stark von jener, die vor dem Anschluss Österreichs bestand. Erst 1969 wurde die Organisationsform der ÖBB leicht adaptiert. Sie wurden zu einem unselbstständigen Wirtschaftskörper (keine Rechtspersönlichkeit, allerdings eigene Organisation) und verblieben weiterhin im Bundesbudget (Horn, o.J.c.). Die Organisationsform blieb bis in die 1990er Jahre stabil. Im Zuge der Umsetzung der

EU-Richtlinie 91/440 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft setzten weitreichende Veränderungen ein.

3. Die neoliberale Wende

Die neoliberale Integration Europas war mit umfassenden Umwälzungen des Verkehrs verbunden. Doch entgegen der offiziellen Verlautbarungen (u.a. Europäische Kommission 2001) hat die Verkehrspolitik der EU nicht zu einer Stärkung der öffentlichen Bahnen, sondern zu einer fortschreitenden Desintegration und Fragmentierung in eine Vielzahl von Unternehmen geführt, die sich nur auf Teilbereiche spezialisieren.

Obwohl bereits der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) aus dem Jahre 1957 mit den Artikeln 74 bis 84 die Realisierung einer gemeinsamen Verkehrspolitik vorsah, wurde dies nie umgesetzt. Während Jahrzehnten überließ man die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen gerne der öffentlichen Hand. In der Folge der ökonomischen Krisen der 1970er und 1980er Jahre änderte sich das. Es bestand die Erwartung, dass gute Aussichten auf private Gewinnaneignung bestünden, sofern es gelänge, die Rosinen der Staatsbetriebe herauszupicken. Der Verkehrssektor stellt einen zunehmend wichtigen Sektor für die Kapitalverwertung dar. Bauaufträge für Strassen und Bahnen oder Konzessionen zum privaten Betreiben von einzelnen Eisenbahnstrecken, Konzessionen für Mautstellen zum Eintreiben von Gebühren an Tunnels können sehr lukrativ sein. Aber erst mit der Einheitlichen Europäischen Akte von 1987, die die schrittweise Schaffung des EG-Binnenmarktes ab 1.1.93 vorsah, wurde eine gemeinsame Bahnpolitik lanciert.

Ende Juli 1991 erliess dann die EG eine Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft (Richtlinie 91/440 vom 29. Juli 1991). Sie sieht eine grössere unternehmerische Eigenständigkeit und ein eigenwirtschaftliches Verhalten der Unternehmen, die Befreiung von finanziellen Altlasten sowie die rechnerische Trennung von Betrieb und Infrastruktur vor. Entscheidend ist aber der freie Zugang (free access) zur Bahn-Infrastruktur im internationalen Verkehr durch bestehende oder neue Bahnunternehmen.

Die neoliberale Politik sowohl der EU als auch der Nationalstaaten hatte zum Ziel die Eisenbahnunternehmen dem Druck der Konkurrenz auszusetzen und damit einen Effizienzschub auszulösen. Hierzu wurden die regulatorischen Rahmenbedingungen für die Bahnbetriebe in ganz Europa seit Beginn der 1990er Jahre grundlegend verändert.

Die 1992 in Kraft getretene Richtlinie 91/440/EWG nimmt eine Schlüsselrolle ein (Europäische Kommission 2001: 30). Die damals im großen Stil eröffnete Liberalisierungspolitik lässt sich in drei Etappen zusammenfassen:

1. Trennung der Bereiche Netz und Betrieb, Gewährleistung des freien und diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur und die Liberalisierung der Güterverkehrs.

2. Bis 2007 die vollständige Liberalisierung des Güterverkehrs innerhalb der Europäischen Union, die Errichtung einer Eisenbahnagentur sowie weitere Harmonisierungen.

3. Bis 2010 die Liberalisierung des Personenverkehrs sowie technische und arbeitsrechtliche Harmonisierungen (Arbeiterkammer 2011).

Anstatt die Bahnen im Rahmen einer sozial und ökologisch orientierten Gesamtverkehrspolitik zu sanieren und modernisieren, wurde in vielen Ländern die Zerstückelung und Privatisierung in die Wege geleitet. Zuvor wurden allerdings die Unternehmen entschuldet, das heißt die Schulden auf die Gesellschaft abgewälzt. Die privaten Betreiber wollen schließlich günstige Bedingungen vorfinden.

Die EU Politik konnte nicht widerspruchs- und konfliktfrei in den einzelnen Ländern umgesetzt werden. Spezifische historische, institutionelle und geographische Bedingungen haben dazu geführt, dass die Schweiz und Österreich, respektive die SBB und ÖBB, sich durchaus unterschiedlich in den allgemeinen politischen Trend eingeordnet haben.

4. Schweiz: widersprüchliche Anpassung an die EU Politik und öffentlicher Gegendruck

Renaissance des öffentlichen Verkehrs und der Bahn

Nach einer jahrzehntelangen systematischen Förderung des Automobilverkehrs zeigte sich zunehmend, dass die auf das Auto gestützte Entwicklung des Transportsystems ineffizient wurde und große externe Kosten verursachte (Bundesamt für Raumentwicklung 2006, 2007). Weite Teile der Bevölkerung und des Bürgertums erkannten, dass die Bahninfrastruktur und die Betriebsorganisation massiv erweitert werden mussten. Parallel dazu ging der Ausbau der Autobahnen weiter.

In den 1980er Jahren, vor allem mit der Zustimmung der Stimmbevölkerung zum Konzept Bahn 2000 im Dezember 1987, erlebten die Bahn und der öffentliche Verkehr insgesamt eine Renaissance. Der Druck der Umweltbewegung und die steigende Sensibilität der Bevölkerung gegenüber den sozialen und ökologischen Belastungen des Verkehrs zeigten Wirkung. Das ursprüngliche Konzept der Bahn 2000 bestand in einem flächenhaften Aufbau eines dichten Taktfahrplans. Dieser sollte sich auf über das ganze Netz verteilte Infrastrukturverbesserungen und einige Neubaustrecken auf den zentralen Achsen stützen. Wenige Jahre nach der Abstimmung wurde das Konzept deutlich reduziert. Sowohl die Ausbauprojekte auf den Hauptachsen als auch zahlreiche kleinere Erweiterungen jenseits der Hauptachsen wurden

als zu teuer erachtet (Eder und Fehlberg 2009). Das zweite große Ausbauprogramm, die weit in den Agglomerationsraum reichende S-Bahn Zürich nahm im Jahr 1990 ihren Betrieb auf. Nach der erfolgreichen Volksabstimmung am 27. September 1992 begannen schließlich Mitte der 1990er Jahre die Arbeiten für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT mit dem 35 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel, der im Juni 2007 in Betrieb genommen wurde, und den 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel, der voraussichtlich 2016 eröffnet werden wird. Genauso wichtig wie die Investitionen in die bauliche Infrastruktur war der im Jahre 1982 erstmals eingeführt Taktfahrplan. Dieses mehrfach erweiterte und vor allem mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Olten und Bern 2004 deutlich verdichtete Fahrplansystem kann als eine der bedeutendsten Innovationen der SBB gewertet werden.

Schweiz: widersprüchliche Anpassung an die EU Politik und öffentlicher Gegendruck

Im Zuge der verstärkten neoliberalen Offensive seit den 1980er Jahren setzte sich auch in der Verkehrspolitik ab Mitte der 1990er Jahre eine deutliche Wende durch. Die Verkehrspolitik ist seit Anfang der 1990er Jahre durch drei Elemente gekennzeichnet: die allgemeine Dominanz neoliberaler Konzepte, der Druck der EU und der anhaltende Willen der Bevölkerung, den öffentlichen Verkehr zu stärken (vgl. Zeller 1993, 2005).

Anfang der 1990er Jahren forderten die radikalen neoliberalen Apostel in der Schweiz auch unabhängig von der EU Politik die Privatisierung der SBB und die Trennung des Bahnbetriebs von der Infrastruktur. Bereits im Jahr 1991 sah der Schweizerische Handels- und Industrieverein (SHIV, später in Economiesuisse unbenannt), die wichtigste Organisation der Unternehmen, die „sich abzeichnende Notwendigkeit der SBB-Sanierung“ als „Chance, die erforderlichen Strukturveränderungen durchzusetzen. Dazu gehören: die Konzentration auf die Hauptlinien und den Agglomerationsverkehr; der Verzicht auf weitere Investitionen in die Fläche; der Abbau der politischen Einflussnahme auf die Unternehmensführung der SBB; die Privatisierung der Vermarktung im Güterverkehr und von Teilbereichen der SBB.“

Der SHIV plädierte für die zügige Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Beseitigung der übrigen Engpässe im Strassennetz. Selbstverständlich ging er stillschweigend davon aus, dass der Staat die teuren Asphaltpisten zur Verfügung stellt (SHIV 1991: 111).

Doch die schlechten Erfahrungen in Ländern wie England, das seine Bahn getreu den neoliberalen Rezepten fast zu Tode „saniert“ hat, und die im internationalen Vergleich weit überdurchschnittliche Qualität der öffentlichen SBB rieten dem schweizerischen Bürgertum, eine vorsichtiger Haltung einzunehmen. Dennoch setzte die Schweiz im Verkehrsbereich europäisches Recht schneller um als die meisten

EU-Staaten (Weibel 2004). Zentraler Bestandteil der Beziehungen zur EU bildet das Landverkehrsabkommen, das im Rahmen der ersten bilateralen Abkommen mit der EU ausgehandelt wurde. Darin verpflichtete sich die Schweiz zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die Gewichtslimite für Lastwagen von 28 auf 40 Tonnen auf den 1. Januar 2005 zu erhöhen und zur Übernahme des Transitverkehrs. Im Gegenzug akzeptierte die EU die Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) (vgl. Vaterlaus und Zenhäusern 2011: 47). Diese wurde nach einem Volksentscheid von 1994 und der Annahme des entsprechenden Gesetzes im September 1998 anstelle einer pauschalen Abgabe auf den 1. Januar 2001 eingeführt. Im Gegensatz zur deutschen und österreichischen Maut, wird die LSVA auf allen Strassen fällig, nicht nur auf den Autobahnen. Die vergleichsweise höhere LKW-Maut erlaubt es der Schweiz, viele Infrastrukturprojekte mit anderen Mitteln zu finanzieren.

Die Finanzierungsarchitektur ist ein Schlüsselement der Verkehrspolitik. Die Straßenbenutzer zahlen jährlich rund 7,5 Mrd. CHF auf Bundesebene Abgaben. Damit werden die Strassenausgaben des Bundes und wichtige Teile des öffentlichen Verkehrs finanziert. Zusätzlich fließen 1,9 Mrd. CHF in den allgemeinen Bundeshaushalt. Nur 5% der gesamten Verkehrsausgaben werden aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert. Der Anteil der Verkehrsausgaben am Bundeshaushalt sank seit 1991 sogar von 14,8% auf 13,2% in der Legislaturperiode 2007-11 (Werder 2009: 4). Im Widerspruch zur marktorientierten Politik der EU steht das in der Schweiz für Gemeinden verbriefte Recht auf eine minimale Grundverschleißung mit dem öffentlichen Verkehr (Eder und Fehlberg 2009: 17).

Ein wesentlicher Grund, warum die Konzepte der EU in der Schweiz nicht widerspruchsfrei umgesetzt werden konnten, war der Gegendruck aus der Bevölkerung. Die stimmberechtigten SchweizerInnen haben sich in den letzten fünfundzwanzig Jahren mehrfach in Volksabstimmungen für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und eine Verlagerung vor allem des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ausgesprochen (Tabelle 2). Wiederholt hat die Bevölkerung gezeigt, dass sie die Doktrin der Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht aufweichen möchte. Auch auf der Ebene einzelner Kantone und Gemeinden gibt es hier für zahlreiche Beispiele. Besonders eindrücklich unterstrichen das Anfang September 2011 die Stimmberechtigten der Stadt Zürich. Sie nahmen knapp eine relativ weitgehende Volksinitiative an, die verlangt, dass die Transportmittelaufteilung, der Modal Split, in den nächsten 10 Jahren nochmals um 10% zugunsten des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden muss. Die Stadtregierung war dagegen und legte einen Gegenvorschlag zur Abstimmung vor, der einige Anliegen der Initiative in gemäßigter Form aufgriff. Beide Vorlagen wurden angenommen. Doch in der Stichfrage sprach sie eine knappe Mehrheit für den radikaleren Vorschlag aus.

Datum	Vorlage	Inhalt	Resultat
6. Dez. 1987	Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000	Bau des ursprünglichen und umfassenden Konzepts der Bahn 2000	57,0% Ja
27. Sep. 1992	Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversale	Bau Gotthard- und Lötschbergbasistunnel	63,6 % Ja
20. Feb. 1994	Eidgenössische Volksinitiative „zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr“	Transitgüterverkehr auf die Schiene	54,1 % Ja
27. Sep. 1998	Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG)	Einführung einer Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für LKWs (Maut)	57,2 % Ja
29. Nov. 1998	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV)	Schaffung eines Fonds für die Finanzierung der Bahngrossprojekte	63,5 % Ja
8. Feb. 2004	Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ und Gegenentwurf der Bundesversammlung zu dieser Initiative	Bau eines 2. Gotthard-Tunnels und Ausbau der Autobahnen	62,8% Nein

Tabelle 2: Abstimmungen: seit zwei Jahrzehnten für die Stärkung des Eisenbahnverkehrs
Quelle: Bundeskanzlei (2005)

Bahnreform 1

Doch die Durchsetzung der Bahnreform 1 und die Debatten über die Bahnreform 2 zeigen, dass die neoliberalen Vorstellungen weiterhin den Kurs des Transportsystems bestimmen. Bereits 1993 formulierte eine Groupe de réflexion zuhanden des damaligen Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements Szenarien eines marktorientierten Umbaus der SBB (Groupe de réflexion 1993). Die Stoßrichtung dieser Studie bestand in einer Vereinigung der neoliberalen Vorstellungen in der Schweiz mit den ebenso neoliberalen Ansprüchen der EU-Verkehrspolitik. Die Revision des Eisenbahngesetzes 1996 gab diesen Gegenreformen im Bahnbereich einen ersten wichtigen institutionellen Rahmen. Mit der Einführung des Bestellprinzips im regionalen Personenverkehr wurde die Basis dafür gelegt, die Kosten für Infrastrukturprojekte jenseits der großen Achsen von nationaler Bedeutung den Kantonen zu übertragen. Die Bahnreform 1 wurde 1999 in Kraft gesetzt. Sie schuf die Voraussetzung, damit der von der Schweiz und der EU im neuen Landverkehrsabkommen vereinbarte freie Netzzugang im Güterverkehr und ein wesentlicher Bestandteil der EU Richtlinie 91/440 umgesetzt werden konnte.

Offiziell verfolgte die Bahnreform 1 drei Ziele: Erstens die Steigerung der Produktivität und Effizienz sowie die Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der freie Netzzugang für Drittanbieter sollte Wettbewerbselemente einführen und die Bahn zu unternehmerischem Handeln anregen, das Marktpotential auszuschöpfen und kundengerechte Angebote bereitstellen. Zweites Ziel war die Trennung zwischen politischen und unternehmerischen Funktionen, so

dass die Zuständigkeiten von Unternehmen und Staat klar voneinander abgegrenzt werden. Das bedeutet für die Bahnen mehr unternehmerischen Spielraum, gleichzeitig aber auch mehr unternehmerische Verantwortung. Drittens wurden eine transparente Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und eine verbesserte Ausgabensteuerung angekündigt.

Alleine die Sprache des Bundesrates offenbart den Kurswechsel. „Die Konkurrenz belebt den Markt und zwingt zu effizienter Produktion. Dies führt zu einer Angebotsoptimierung und Produktivitätssteigerung“ (Schweizerischer Bundesrat 1997: 967). Keine Rede hingegen ist von Versorgungsqualität für die Bürgerinnen und Bürger und vom Recht der Menschen, sich gleichberechtigt im Raum zu bewegen.

Die Bahnreform 1 leitete Maßnahmen ein, die das Bahnsystem in der Schweiz nachhaltig zu verändern begannen. Mit der Einführung des freien Netzzugangs darf eine Bahnunternehmung gegen ein Entgelt das Schienennetz einer andern Bahn benützen. Die rechtliche und organisatorische Trennung der Bereiche Infrastruktur und Verkehr sollte mehr Transparenz bei der Leistungserbringung schaffen. Quersubventionierungen, die offiziell leistungshemmend, im betrieblichen Ablauf aber oftmals sinnvoll sind, sollen wegfallen.

Entscheidend war die Einführung des Bestellprinzips: Die Bahnen erbringen künftig nur noch jene Leistungen, die entweder ihre Kosten decken oder von der öffentlichen Hand im Voraus bestellt werden. Finanziell abgegolten werden somit nur noch diese im Voraus

zwischen Bahnunternehmung und Bund bzw. Kantonen vereinbarten ungedeckten Kosten; eine nachträgliche Defizitdeckung gibt es nicht mehr. Damit wurde im Rahmen der Bahnreform 1 das bereits 1996 für den regionalen Personenverkehr eingeführte Bestellprinzip auf den kombinierten Verkehr und die Infrastruktur ausgedehnt.

Die Bahnreform 1 bewirkte auch einen organisatorischen Umbau der SBB. Die SBB wurden von einer öffentlich-rechtlichen Anstalt in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt. Noch sind die SBB zu 100 Prozent im Besitz der Eidgenossenschaft. Bevor die SBB am 1. Januar 1999 in die sogenannte unternehmerische Selbständigkeit startete, übernahm der Staat die Schulden. Fortan schreibt der Bund den SBB mit der Leistungsvereinbarung jeweils für vier Jahre die politischen und finanziellen Ziele vor. Die Verantwortung für die operative Unternehmensführung liegt bei den SBB (Eder und Fehlberg 2009).

Die Führung der SBB will verständlicherweise am Prinzip einer integrierten Unternehmung festhalten. Letztlich bilden die Schieneninfrastruktur, die Signale, das Rollmaterial und das Konzept eines dichten Taktfahrplans eine Einheit. Werden sie auseinander gerissen, wird das System störungsanfälliger. Daher sollen Infrastruktur und der Betrieb unter dem gleichen Dach bleiben, um eine effiziente Nutzung der Anlagen zu ermöglichen. Die Natur der Sache erfordert eine Normierung der Spurbreiten, der Wagentypen, der Loktypen und der Traktionsart. Das kapitalistische Prinzip der Konkurrenz widerspricht allerdings diesen Erfordernissen. Selbst Benedikt Weibel, bis Ende 2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB, widersetzte sich einem völligen open access, wie ihn die EU für den grenzüberschreitenden Personenverkehr ab 2010 vorsieht. Beim Güterverkehr, wo die Liberalisierung am weitesten vorangetrieben wurde, führten die SBB den open access mit der Bahnreform 1 ein. „Undenkbar ist er aber in einem Gesamtsystem Personenverkehr Schweiz, wie es für die Schweiz charakteristisch ist (Weibel 2004). Weibel weist darauf hin, dass auch bei einem Ausschreibungswettbewerb nach der Zuteilung der Linie an ein Unternehmen, dieses wiederum über ein Monopol verfügt.

Bahnreform 2

Die Stoßrichtung der Bahnreform 2 entspricht der EU Bahnpolitik. Die Liberalisierung des Güterverkehrs steht im Vordergrund. Weitere Elemente sind die Interoperabilität der europäischen Schienennetze sowie die Neuordnung und Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung. Die historisch gewachsene Finanzierung der Bahninfrastruktur soll neu geregelt werden. Die Bahnreform 2 strebt die Gleichstellung von Privatbahnen und SBB an: Bei Investitionen in die Infrastruktur der Privatbahnen sollen - analog zur SBB - Leistungsvereinbarungen eingeführt werden. Der Bund soll zudem Fusionen unter den Bahnunternehmen fördern um wettbewerbsfähigere Transportunternehmen zu schaffen (Bundesamt für Verkehr 2009).

Die Bahnreform 2 wurde am 3. Oktober 2005 vom Nationalrat aus unterschiedlichen Gründen abgelehnt und an den Bundesrat zurückgewiesen. Ihre Grundausrichtung wird jedoch in unterschiedlichen Paketen verpackt weiterverfolgt. Die Bahnreform 2 liegt in der Logik der Bahnreform 1, soll jedoch bedeutend weitergehen. Sie schlug ursprünglich vor, einen Teil der Bau- und Unterhaltskosten auf die Kantone abzuwälzen: „Heute werden 56 Prozent des Netzes durch den Bund allein, rund 39 Prozent durch Bund und Kantone gemeinsam und etwa 3 Prozent durch die Kantone allein finanziert (2 Prozent der Strecken erhalten keine Beiträge der öffentlichen Hand). In Zukunft müsste der Bund nach der vorgeschlagenen Ausgestaltung des Grundnetzes etwa 80 Prozent des Schienennetzes finanzieren, der Anteil der Kantone würde rund 20 Prozent betragen“. (Schweizerischer Bundesrat 2005: 2442). Zudem möchte der Bund gewisse Subventionen an den Regionalverkehr kürzen.

Diese Abwälzung der Kosten des Bundes auf die Kantone bedroht das Überleben verschiedener Regionallinien. Diese Linien spielen nicht nur eine wesentliche Rolle im Tourismus und für den Zusammenhalt der Regionen. Sie stellen in vielen Fällen den einzigen, wenn auch noch so bescheidenen, Zubringer des öffentlichen Verkehr zu den Stadtrandzonen dar, deren Bedeutung, Entwicklungsdynamik und Abhängigkeit von privaten Verkehrsmitteln bereits unterstrichen wurde. In der Tat verzichtet der Bund mit dieser zweiten Bahnreform de facto darauf, die Transportaufgaben des öffentlichen Bahnverkehrs in Gebieten mit einer unbefriedigenden Rentabilität zu gewährleisten. Das Projekt rief heftige Reaktionen hervor, namentlich in der Westschweiz, wo seine Folgen möglicherweise besonders schwerwiegend sind werden. Das war ein Grund für die Ablehnung im Nationalrat.

Nach der Rückweisung der Vorlage Bahnreform hat der Bundesrat die einzelnen Elemente überarbeitet und unterbreitet sie in vier Teilpaketen erneut dem Parlament. In einem ersten Paket wurden weniger umstrittene Aspekte wie Sicherheitsbestimmungen und Kundenschutz 2007 dem Parlament erneut vorgelegt. In einem zweiten Paket erfolgten 2009 Maßnahmen, um die Interoperabilität im europäischen Güterschienenverkehr und den diskriminierungsfreien Netzzugang zu garantieren, und damit den Wettbewerb zu steigern. Weiterhin strebt der Bundesrat eine grundlegende Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung an. Zudem ist die Sanierung der Pensionskassen der SBB und der Privatbahnen ein weiteres Ziel der Bahnreformen (Bundesamt für Verkehr 2009).

Privatisierungen im Güterverkehr und die Konsequenzen für die Beschäftigten

Die Liberalisierung ist am schnellsten spürbar, wo die Nachfrager eine starke Position innehaben. Im Güterverkehr generieren wenige Großkunden über 80 % des Umsatzes. Der Wettbewerb setzte bei Ganzzugverbindungen ein, da diese relativ leicht zu produzieren sind. In einem ersten Schritt kämpften daher die verschie-

denen Bahnunternehmen um Güter, die bereits auf der Schiene waren, mit der Folge, dass die Preise für Großkunden sanken. Auf die Netzdienstleistungen wie den schweizerischen Einzelwagenladungsverkehr hatte dies wenig Einfluss. Im Schienengüterverkehr werden Größenvorteile oft durch Komplexitätskosten kompensiert. Darum ist es für Güterverkehrsbahnen sinnvoll, sich entsprechend den Kernkompetenzen auf bestimmte Geschäftsfelder zu konzentrieren. Das Rosinenpicken (Ganzzüge) verspricht höhere Gewinne bei weniger Ressourceneinsatz. Der Schweizer Markt ist zu klein um rentabel verschiedene schweizweite Hub-Netze anzubieten. Auf der anderen Seite sehen sich die Netzanbieter unter Konkurrenzdruck durch die schlanken neuen Eisenbahnunternehmen, die sich auf Ganzzüge fokussieren und damit ihre Leistung kostengünstiger anbieten können (Wittenbrink 2009).

Der Markt wird neu von großen Netzanbietern bearbeitet, die in mehreren nationalen Märkten tätig sind und nicht mehr von nationalen Bahngesellschaften, die nur in ihrem Heimmarkt tätig sind. Die SBB Cargo hat als, verglichen mit der Deutschen Bahn und der SNFC, kleiner Netzanbieterin große Schwierigkeiten sich zu behaupten. Um als kleine Netzanbieterin im liberalisierten Markt zu überleben und um Gütertransporte aus einer Hand anzubieten, gründete SBB Cargo Tochterunternehmungen in Italien und Deutschland. Nach diesen nicht erfolgreichen Expansionsversuchen im Ausland wird sie wahrscheinlich längerfristig eine Kooperation mit einem der großen Gütertransportkonzerne in Europa eingehen.

Die SBB Cargo ist seit längerer Zeit in der Krise und probierte bereits unterschiedliche Strategien aus um das Problem des zu kleinen Netzanbieters zu lösen. Größere Allianzprojekte sind vorerst nicht zustande gekommen. Gegenwärtig strebt SBB Cargo den Zusammenschluss mit privaten Unternehmen an. Eine Schlüsselrolle nimmt hierbei das Unternehmen Hupac ein, das den kombinierten Verkehr über den Gotthard betreibt. Die SBB gründete nun zusammen mit Hupac die Gesellschaft SBB Cargo International. SBB Cargo hält am Gemeinschaftsunternehmen 75 %. Hupac bezahlte für die Minderheitsbeteiligung einen Betrag in zweistelliger Millionenhöhe. SBB Cargo International soll Kombi- und Ganzzüge auf der Nord-Süd-Achse transportieren und gemäß den Vorgaben des Bundesrates profitabel sein. SBB Cargo hingegen soll im Binnenverkehr ein auf den Bedarf der verladenden Wirtschaft ausgerichtetes Wagenladungsverkehrsnetz eigenwirtschaftlich betreiben (NZZ 2010a).

Die Bern-Lötschberg-Simplonbahn,(BLS) oder das was aus ihr herausging, an der mittlerweile die Deutsche Bahn einen 45% Anteil hat, bietet vorwiegend auf der westlichen Alpentransversale direkte Cargo Züge an und betreibt zugleich auch die S-Bahn in der Region Bern. Zudem haben sich mehrere ehemalige Regionalbahnen zu Güterbahnen transferiert bieten nun auf wenigen Linien in Konkurrenz zu SBB Cargo und BLS Cargo Ganzzüge an. Auf der Grundlage des freien Netzzugangs konnten die Unternehmen BLS Cargo,

Crossrail, TX Logistik, Rail4Chem und DB Schenker Schweiz GmbH einen Marktanteil von rund einem Drittel und im alpenquerenden Schienengüterverkehr von rund 50% ergattern (Vaterlaus und Zenhäusern 2011: 49).

Eine Besonderheit des Bahnsektors ist der hohe Personalkostenanteil von circa 60% bei unterschiedlichen Lohnniveaus der verschiedenen Länder. Ein deutscher Lokführer verdient rund 30% weniger als sein Schweizer Kollege. Es ist offensichtlich, dass die Unternehmen früher oder später versuchen werden, das Lohngefüge unter Druck zu setzen. Das Unternehmen TX Logistics setzte den Anfang und zahlt deutsche Löhne an Lokführer auch auf Strecken durch die Schweiz. Das Bundesamt für Verkehr argumentiert mit Kaufkraftvergleichen und sieht keine Verletzung des Gesetzes während die Gewerkschaft SEV einen branchenweiten GAV abschliessen will. Allerdings ist der Organisationsgrad in neuen Unternehmen sehr gering, verglichen mit 70 % bei den SBB. An diesem Beispiel sieht man klar, dass die Unternehmen im Vorteil sind, da die Lohnabhängigen nicht in gleichem Maße international organisiert sind. Das Lohngefüge stagniert also und wird voraussichtlich sinken. Diese Wirkungen verstärken sich zusätzlich in grenznahen Gebieten mit zusammenhängenden Siedlungsräumen wie Basel oder Genf. In diesen Gebieten werden bei öffentlichen Ausschreibungen Unternehmen aus beiden Ländern offerieren und mit hohen Schweizer Kostensätzen sind diese nicht zu gewinnen, ausser man stellt ausländisches Personal an (Beispiel Wiesentalbahn in Südbaden). Zusätzlich haben die Ausschreibenden öffentlichen Verwaltungen selber oftmals einen Kostendruck und sind gezwungen die quantitativ tiefste Offerte zu wählen, auch wenn sich später zeigt, dass sie zu tief kalkuliert war und die qualitativen Aspekte zu kurz kommen (Verspätungen, Sauberkeit etc.). Rein betriebswirtschaftlich gesehen, waren die SBB durchaus erfolgreich. Seit ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft steigerten die SBB die Produktivität um 80%, während im selben Zeitraum die Subventionen stark gekürzt wurden.

Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und Bahn 2030

Seit 1998 besteht der Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds). Dieser sichert außerhalb des ordentlichen Bundesbudgets die Finanzierung der Eisenbahngroßprojekte. Aufgrund der zunehmenden Infrastrukturengpässe beschloss das Parlament am 20. März 2009 eine Gesamtschau über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und die Entwicklung der weiteren Eisenbahnprojekte. Das darauf aufbauende Konzept Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) sieht mit einem geplanten Investitionsvolumen von 5,4 Mrd. CHF zahlreiche geographisch verteilte Verbesserungen der Infrastruktur vor. Mit ZEB sollen die bereits für die erste Etappe der Bahn 2000 formulierten Ziele vervollständigt werden. Der eigentlich schon früher vorgesehene Ausbau der mittleren Städte zur Vollknoten und Verdichtung der bestehenden Knoten in den großen Städten im

Taktsystem soll realisiert werden Mittlere und kleinere Projekte ergänzen getätigte Investitionen und führen zu Fahrzeitverkürzungen, besseren Anschlüssen und zu einem dichteren Angebot vor allem zwischen der Ost- und der Westschweiz. Beim Güterverkehr ermöglicht ZEB eine Beschleunigung und den für die Verkehrsverlagerung auf der Nord-Süd-Achse notwendigen Kapazitätsausbau (Bruns 2009: 24; Eder und Fehlberg 2009: 18).

Aufbauend auf das Konzept ZEB haben das Bundesamt für Verkehr und die SBB im Rahmen des weit umfangreicheren Programms Konzept Bahn 2030 zwei Varianten mit Investitionsvolumen von 21 bzw. 12 Milliarden Franken ausgearbeitet. Bei Bahn 2030 handelt es sich um den übernächsten, zwischen 2017 und 2040 zu realisierenden Ausbauschnitt der Eisenbahn in der Schweiz. Dieses Erweiterungsprogramm schließt eine Reihe weiterer Ausbauprojekte der Infrastruktur, die Anschaffung neuer Züge ein. Der Ausbau richtete sich stärker am Ziel höherer Beförderungskapazitäten bis 2030 als an markanten Geschwindigkeitserhöhungen (Schneeberger 2010; Bundesamt für Verkehr 2011a).

Die gegenwärtigen Auseinandersetzungen drehen sich hauptsächlich um die Frage der Finanzierung der anstehenden umfassenden Infrastrukturerneuerungen und -erweiterungen. Um Finanzierungsarchitektur zu vereinfachen, schlägt der Bundesrat vor, Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur künftig einheitlich aus einem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren, der die bisherigen unterschiedlichen Finanzierungsquellen des Bundes und der Kantone ablösen soll (Abbildung 2). Mit diesem Bahninfrastrukturfonds antwortet der Bundesrat auf eine weitergehende Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ des Verkehrsclubs der Schweiz, die Strassengeld in den öffentlichen Verkehr investieren möchte. Der neue Fonds soll teilweise auch mit Umverteilung anderer Budgetposten gespeisen werden. Angestrebte Effizienzgewinne der Bahnen werden besonders hervorgehoben. Kernidee ist, dass die Nutzer (Bahnkundinnen, Pendler und Kantone sowie die Verkehrsunternehmen selbst) die zusätzlichen Lasten übernehmen. Anstatt der bisherigen Planung der Bahn 2030 mit Projekten im Umfang von je nach Variante 12 oder 21 Milliarden CHF ist nunmehr ein schrittweises Vorgehen für den Ausbauschnitt 2025 und die länger-

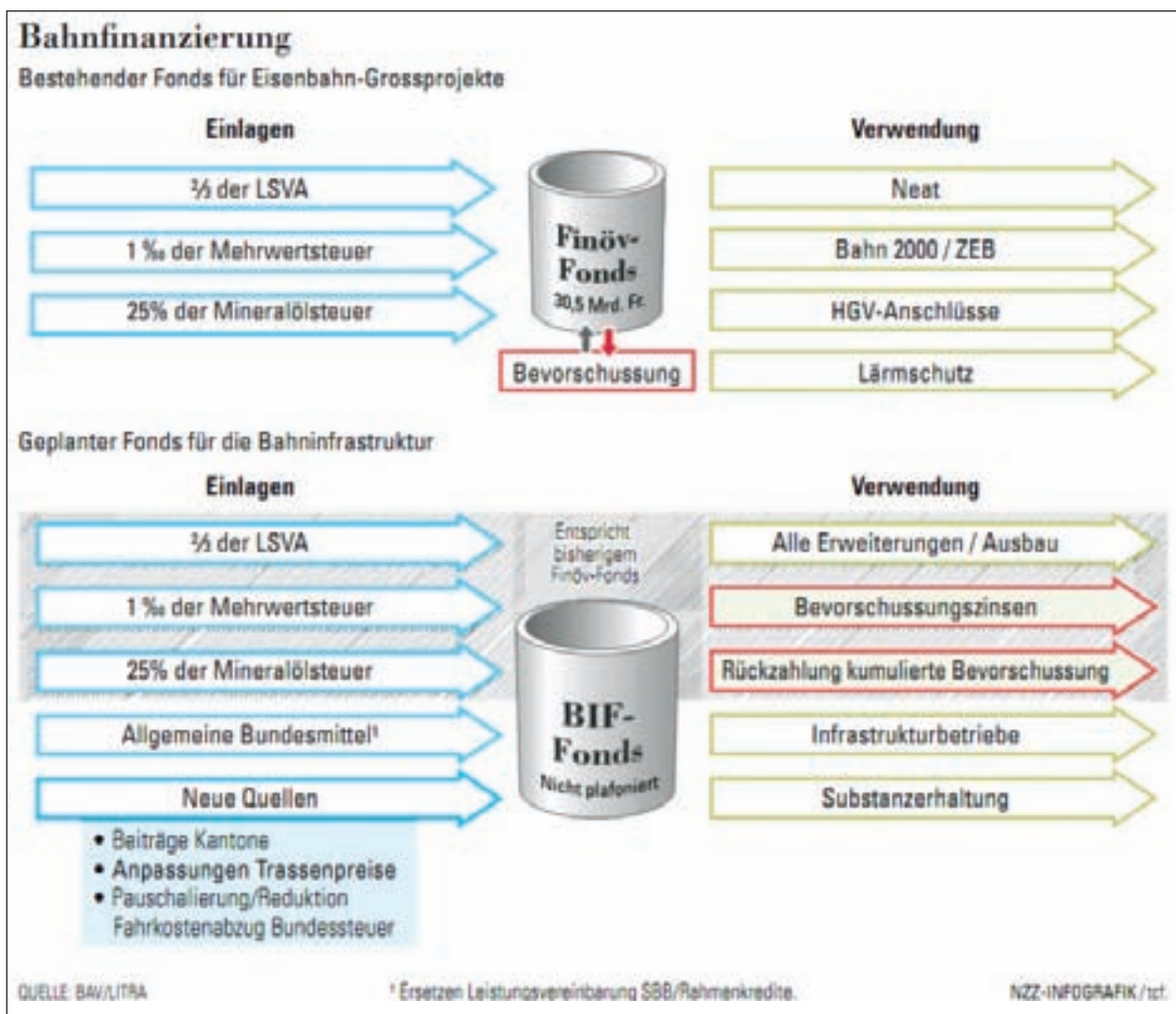


Abbildung 2: Das System der Bahnfinanzierung in der Schweiz.
Quelle: Schneeberger (2011: 15)

fristigen Planungen des Strategischen Entwicklungsplans Bahninfrastruktur (STEP) vorgesehen. Das Parlament soll alle vier bis acht Jahre Ausbaupakete von einigen Milliarden Franken beschliessen. Die Debatte im Parlament wird voraussichtlich 2012 stattfinden (Bundesamt für Verkehr 2011b, 2011c).

Unternehmerische Freiheit

Ein wichtiger Aspekt der gegenwärtigen Veränderungen im Verkehrssystem ist der Wandel der SBB zu einem Konzern, der weiterhin im Staatsbesitz ist, sich aber wie ein privater Konzern verhält. Als Antwort auf die Veränderungen der institutionellen Rahmenbedingungen, die verstärkt Wettbewerbselement im Schienenverkehr einführen, wollen die SBB ihre unternehmerische Freiheit deutlich erweitern. Hierzu dient auch die Aufteilung des Konzerns in vier Divisionen. Die Division Infrastruktur betreibt das Bahnnetz. Die drei als Profitcenters organisierte Divisionen Personenverkehr, SBB Cargo und Immobilien sind für den Bahnbetrieb und die Vermarktung des Immobilienbestandes zuständig. In dieselbe Richtung weisen selektiv ausgewählte Expansionsprojekte im In- und Ausland und die Tendenz vermehrte sogenannte „Public Private Partnerships“ mit Unternehmen einzugehen.

Da die Regierung die Trassepreise deutlich erhöhen will, wollen die SBB die im internationalen Vergleich ohnehin hohen Fahrpreise abermals deutlich erhöhen und prüfen ausdifferenzierte Tarifsysteme einzuführen. Voraussichtlich werden die Bahnreisenden in den nächsten Jahren deutlich mehr bezahlen. Je nach Modell betragen die Aufschläge innert kurzer Zeit zwischen 20 und 27 Prozent (Bloch 2011). Mit einem ausgefeilten Nachfragemanagement und Mobility Pricing, das die Fahrpreise zeitlich differenziert, wollen die SBB den Einsatz ihrer Infrastruktur betriebswirtschaftlich optimieren (Bruns 2009: 24).

Am deutlichsten zeigt sich der Umbau der SBB zu einem „normalen“ Konzern in der Personalpolitik. Begleitet mit einer Rhetorik, dass es gelte, die „Privilegien“ der ehemaligen Staatsangestellten abzuschaffen, steigt der Druck auf das Personal kontinuierlich an. Der 2010 mit den Gewerkschaften ausgehandelte Gesamtarbeitsvertrag führt für die 26'000 Mitarbeitenden von SBB und SBB Cargo ein stark auf die individuelle Leistung orientiertes Entlohnungssystem ein (NZZ 2010c). Nicht überraschend hat die Unzufriedenheit unter den Beschäftigten in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen (NZZ 2010b).

Die Entwicklungen zeigen, dass die formale Eigentumsfrage alleine nicht entscheidend für die Beurteilung der Qualität der Dienstleistung und der Arbeitsbedingungen ist. Die Schweizerische Post, die nach wie vor ein öffentlicher Betrieb ist, kann hierfür als Beispiel dienen. Der staatliche Postkonzern betreibt als eine Art öffentlich-rechtliche Holding mittlerweile mehr als ein Duzend profitorientierter Unternehmen mit allen Konsequenzen auf für die Arbeitsbedingungen und die Ausrichtung auf potentiell profitable Segmente des Dienstleistungsmarktes.

Eine umfassende Privatisierung der SBB steht in der Schweiz nicht zur Diskussion. Das Schweizer Modell ist nicht eine Blaupause der EU-Politik. Man verfolgt nicht die gleichen Konzepte wie die EU, aber Konzepte, die jenen der EU gleichwertig sind. Ohne eine umfassende Privatisierung durchzusetzen, die als nicht sinnvoll und als mit zu vielen Risiken behaftet angesehen wird, werden zunehmend Marktmechanismen eingeführt.

5. Österreich: wiederholte politisch produzierte Restrukturierungen

Gegenreformen ab 1992 – Liberalisierungspolitik der EU

In Österreich wurden in Anlehnung an die in der Richtlinie 91/440/EWG verdichteten Vorgaben der EU seit 1992 mehrere organisatorische Reformen der Österreichischen Bundesbahnen durchgeführt. Österreichs unternahm bereits vor dem Beitritt zur Europäischen Union im Jahr 1995 gesetzliche Veränderungen im Hinblick auf die darauf folgende Übernahme des *acquis communautaire*.

Mit dem neuen Bundesbahngesetz von 1992 wurde die ÖBB zum ersten Mal seit der Zwischenkriegszeit aus dem Bundesbudget ausgegliedert und zu einer Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit (eine Mischform aus GmbH und AG) umgewandelt. Sie blieb allerdings weiterhin im Staatseigentum. Zusätzlich zu dieser Ausgliederung wurden, um der EU Vorgabe zu entsprechen, die Infrastruktur und der Betrieb organisatorisch und buchhalterisch voneinander getrennt. Der Bund erhielt die Zuständigkeit, die Infrastrukturinvestitionen zu finanzieren. Die ÖBB muss seither dem Staat für die Benützung dieser Infrastruktur Entgelt bezahlen (Hemmer und Hollos 2003; Richter-Steinke 2010: 362ff). Im Ausgleich dazu zahlt der Staat jährlich eine Pauschalgebühr für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB, die alleine mit den Fahr-scheinverkäufen nicht profitabel betrieben werden könnten. Welche Leistungen von diesen Zahlungen erfasst sind, wird jedes Jahr neuerlich ausverhandelt (Puwein 2001). Auch die Gemeinden und Gebietskörperschaften müssen für erwünschte Leistungen bezahlen. Die an betriebswirtschaftlichen Kriterien orientierte Bestellerlogik wird somit weiter vorangetrieben. Die Finanzierung der Infrastruktur, die in das Aufgabengebiet des Staates fiel, übernahm 1996 eine eigene Finanzierungsgesellschaft: die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (SCHIG). Alle Eisenbahnunternehmen, die auf dem Netz der SCHIG fahren, mussten Benützungsentgelt an diese zahlen. Diese wurde mittlerweile 2005 wieder mit der ÖBB-Infrastruktur-AG verschmolzen (ÖBB.at 2011; Hemmer und Hollos 2003).

Für alle Eisenbahnunternehmen aus dem Raum der Gemeinschaften wurde der Zugang zur Schieneninfrastruktur gesetzlich garantiert (Hemmer und Hollos 2003; Richter-Steinke 2010: 362ff). Um die Konkurrenz zu regulieren, wurde im Jahr 2000 eine eigene Eisenbahn-Regulierungsbehörde installiert. Zwar oblag die

Trassenvergabe weiterhin einer Unterorganisation der ÖBB, allerdings konnten sich nun private Eisenbahnunternehmen in Konfliktfragen an eine unabhängige Behörde wenden. Die Regulierungsbehörde besteht zum einen aus der Schienen-Control-GmbH und zum anderen aus der Schienen-Control-Kommission. Erstere ist vor allem für Marktbeobachtung, Stellungnahmen, Gutachten und für die Erstentscheidung von Beschwerden zuständig, zweitere ist eine weisungsfreie Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag (gem. Art. 133 Z 4 B-VG) (Hemmer und Hollos 2003: 24). Die Schienen-Control-GmbH steht ebenfalls zu 100% im Eigentum der Republik Österreich (Grossmann und Hauth 2010: 51).

Das Bundesbahnstrukturgesetz von 2003 leitete die umfassendste Restrukturierung der ÖBB ein. Die damalige Regierungskoalition aus ÖVP und FPÖ plante nach dem Vorbild der deutschen „Bahnreform“ weitreichende Veränderung der Organisation und Unternehmensform der ÖBB. Die Regierung gab vor, die den Deregulierungs- und Liberalisierungsvorstellungen der EU besser zu entsprechen und Effizienzsteigerungen im Unternehmens und somit geringere Kosten für das Bundesbudget zu bewirken (Richter-Steinke 2010).

Die ÖBB formierte sich als Holdinggesellschaft mit mehreren Tochtergesellschaften. Man forcierte die Trennung von Infrastruktur und Betrieb und gründete hierzu zwei eigene Betriebsgesellschaften: die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG. Der Infrastrukturbereich wurde nochmals in die neugegründete ÖBB-Infrastruktur-Betrieb-AG und die ÖBB-Infrastruktur-Bau-AG aufgeteilt, die aus den Resten der alten ÖBB entstand. Zusätzlich wurden noch weitere GmbHs gegründet. Schließlich brachte man noch andere Infrastrukturgesellschaften des Bundes in die ÖBB-Infrastruktur-Bau AG ein, namentlich die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG, jener Teil der SCHIG, der für Infrastrukturfinanzierung zuständig war und jener Teil der Brenner Eisenbahn GmbH, der im Eigentum des Bundes stand (ÖBB.at 2011).

Mit der Veränderung der Unternehmensorganisation ging eine teilweise Entschuldung des Konzerns einher. Allerdings müssen die ÖBB seitdem auch einen größeren Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur leisten (Richter-Steinke 2010: 364ff).

Im Zuge eines weiteren Umbaus des ÖBB-Konzerns im Jahr 2009 nahm man wieder einige Schritte der Restrukturierungen von 2003 zurück. Wichtigste Veränderung war die Zusammenführung der beiden Infrastrukturgesellschaften in der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Organisation wurde straffer. Die Anzahl der Gesellschaften wurde von elf auf sieben, der Tochter AGs der ÖBB Holding von vier auf drei reduziert (Höllner 2009).

Privatisierungsschritte

Rund 90% des Schienennetzes in Österreich fallen auf die ÖBB. Die anderen 10% werden von regional agierenden Eisenbahnunternehmen bedient. Viele

dieser Bahnen sind nur dem Anschein nach privat, denn sie werden von Gebietskörperschaften oder Gemeinden geführt. Die Graz-Köflacher-Eisenbahngesellschaft beispielsweise, einer der ältesten Privatbahnen Österreichs gehört mittlerweile der Republik Österreich (Zirm 2010b). Nur wenige dieser seit langer Zeit existierenden Bahngesellschaften sind wirklich in den Händen privater Eigentümer (Hemmer und Hollos 2003). Privatbahnen, die bereits seit längerem bestehen sind die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn Eisenbahn AG, die Wiener Lokalbahnen AG, die Achenseebahn AG, die Steiermärkischen Landesbahnen, die Stern & Hafferl Verkehrs GmbH, die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, der Wiener City-Airport Train und einige mehr (Die Presse 2010; Hemmer und Hollos 2003). Durch die Liberalisierung traten vor allem im Güterverkehr neue Unternehmen auf. Der Stahlkonzern Voestalpine zählte zu den ersten privaten Akteuren. Der Verlust dieses Cargo-Kunden schmerzte die ÖBB stark. Schließlich gingen ihr alleine hierdurch über 1,5 Tonnen Transportleistung im Jahr 2003 verloren. Auf die Gegenwart bezogen, dürften die Zahlen noch höher sein. Auch die DB Regio, die Regionalverkehrstochter der Deutschen Bahn AG begann relativ rasch die Liberalisierung des österreichischen Schienenverkehrs auszunutzen. Beispielsweise betreibt sie die Außerfernbahn in Tirol (Hemmer und Hollos 2003). Mittlerweile liegt der Marktanteil der privaten Bahnbetreiber im Güterverkehr bei 17% und im Personenverkehr bei 13%. Im Güterverkehr zeigen sich somit deutlich Auswirkungen der Liberalisierung. Die Güter werden nämlich nicht nur in den privaten Netzen transportiert, sondern vor allem im ÖBB-Netz. Neben der Voestalpine beginnen auch andere große Industrie- und Baubetriebe ihre Transporte selber zu organisieren (Zirm 2010b). Vor allem der Betrieb von Ganzzügen ist relevant, da hierfür keine große Infrastruktur und keine Organisation in der räumlichen Breite nötig sind. Besonders stark ist der Anteil privater Eisenbahnunternehmen auf den Transitstrecken. Hier entfällt bereits über 25% der Marktanteile auf private Betreiber (Schienen-Control 2010: 41).

Im Dezember 2011 wird der erste große Konkurrent im Personenverkehr seinen Betrieb aufnehmen. Damit erlangen die Privatisierungen eine neue Qualität. Die neue „Westbahn“ wird zwischen Wien und Salzburg verkehren. Das Betreiberunternehmen Rail Holding AG ist eine Kooperation zwischen der Familienstiftung des Bauindustriellen Hans-Peter Haselsteiner, des ehemaligen ÖBB-Managers Stefan Wehinger und eines Schweizer Finanzinvestors. Auch der ehemalige SBB CEO und sozialdemokratischer Vorzeigermanager Benedikt Weibel beteiligt maßgeblich am privaten Bahnunternehmen. Mittlerweile hat auch die französische Staatsbahn SNCF einen gewichtigen Anteil am Kapital erworben (Wirtschaftsblatt 2011a). Die Strecke, die bislang ausschließlich von der ÖBB betrieben wurde, wird nun täglich 13-mal auch von einem privaten Betreiber genutzt (Der Standard 2011b). Der Markteinstieg der privaten Westbahn ist von zahlreichen Rechtsstreitigkeiten begleitet. Hervorzuheben ist die

Klage der Westbahn gegen das Infrastrukturministerium. Jenes ist sowohl Eigentümer der ÖBB als auch verantwortlich für die Verhandlungen über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Die Westbahn kritisiert, es sei unklar, welche gemeinwirtschaftlichen Leistungen berechnet würden und somit die Westbahnstrecke der ÖBB über die Hintertür quersubventioniert würde. Zudem bemängelt sie, dass die Zahlungen über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen über einen Zeitraum von zehn Jahren und eine Gesamthöhe von 6,3 Mrd. Euro festgelegt wurden. Dies zementiere die Monopolstellung der ÖBB, torpediere die Liberalisierungsbestrebungen und verhindere einen fairen Wettbewerb. Das Bundesvergabeamt wies die Beschwerde der Privatbahn allerdings ab (Der Standard 2011a; Graf 2011b). Diese Auseinandersetzung offenbart den widersprüchlichen Umgang der offiziellen Politik mit der Liberalisierung. Die Rail Holding AG teilte mit, dass nach erfolgreichem Markteintritt eine Expansion auf andere Strecken nicht ausgeschlossen wird (Kurier 2011). Der Einstieg der Rail Holding AG auf der wichtigsten Bahnstrecke Österreichs wird allgemein als Probelauf interpretiert. Das Unternehmen ist ausgesprochen schlank und das neu rekrutierte Personal ist wesentlich jünger als jenes der ÖBB. Sollte das Projekt betriebswirtschaftlich erfolgreich verlaufen, ist mit weiteren ähnlichen Initiativen zu rechnen. Die SNCF unterstreicht mit ihrem Engagement an der Westbahn, dass sie durchaus auch bereits sein kann, die ÖBB und wahrscheinlich auch die DB auf ihren Heimmärkten anzugreifen.

2011 entbrannte die Debatte über weitere Privatisierungsschritte der ÖBB erneut. Für Finanzministerin Fekter (ÖVP) propagiert die Privatisierung von Teilbereichen wie der Güterverkehrssparte, sei es durch einen Börsengang, eine strategische Partnerschaft oder eine Kooperation. Die Infrastruktur müsse ihrer Meinung nach allerdings in staatlicher Hand bleiben (Die Presse 2011a; Schneid 2011). Infrastrukturministern Bures (SPÖ) ist zurückhaltender. Sollte die ÖBB aber wieder schwarze Zahlen schreiben, könne man über eine strategische Partnerschaft sprechen. Gegen eine rasche Privatisierung spreche, dass sowohl die Infrastrukturinvestitionen als auch die Zahlungen für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen weiterhin zu leisten wären. Die großen Budget-Belastungen im Schienenverkehrssektor blieben somit aufrecht (Zirm und Nowak 2011; Graf 2011c). Die Privatisierungsbefürworter erhalten auch akademische Unterstützung. Sebastian Kummer, Verkehrsexperte an der Wirtschaftsuniversität Wien, sieht große Chancen im Verkauf von Teilbereichen. Nicht überraschend solle der Staat aber weiterhin Kosten für die gesamte Infrastruktur tragen (Graf 2011a).

Politisch produzierte Verschuldung und Probleme im Güterverkehr

Die ÖBB sehen sich mit der Herausforderungen einer hohen und steigenden Verschuldung und umfassenden Schwierigkeiten der Güterverkehrstochter konfrontiert. Die ÖBB stehen vor dem Problem einer stark ansteigenden Verschuldung des Konzerns. Lag

diese 2009 noch bei 11,7 Mrd. Euro, wird sie bis 2011 auf 15 Mrd. und bis 2020 möglicherweise auf 26,1 Mrd. Euro ansteigen (Ungerboeck 2010a). Ein jüngerer Bericht nennt gar den Betrag von gegenwärtig bereits 20 Mrd. Euro Schulden (Günter 2011b). Diese Schulden beruhen nicht auf betriebswirtschaftlichen Unzulänglichkeiten der ÖBB-Geschäftsführung, sondern darauf, dass die ÖBB über die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Mittel zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten selbst aufnehmen muss. Zwar zahlt der Bund 70 % der Annuitäten, im Falle des Brenner-Basis-Tunnels sogar 100% (Geyer 2011).

Durch neue Regeln von Eurostat zur Vereinfachung der Finanzkennzahlen könnten die Schulden der ausgelagerten Verkehrsbetriebe bald in das Bundesbudget einberechnet werden. Dies würde den Schuldenstand des Bundes deutlich erhöhen und gleichzeitig das langfristige Erreichen der Maastricht Kriterien gefährden (Der Standard 2011c). Die hohe Verschuldung zur Finanzierung von Infrastruktur ist also politisch produziert. Im Vergleich dazu wird die Infrastruktur in der Schweiz vom staatlicher Seite finanziert (Fritz 2011b).

Spezifische Probleme bestehen im Güterverkehr. Die Rail Cargo Austria (RCA) ist seit einigen Jahren schwer defizitär. Das ÖBB-Management sieht es als Kernaufgabe an, das Cargo Tochterunternehmen zu konsolidieren. Die Probleme der RCA sind größtenteils Ergebnis risikobehafteter Aktivitäten im Ausland, allen voran der Übernahme der ungarischen MÁV Cargo. Die ungarische Tochter verschlechterte die Bilanz der RCA deutlich. 2010 stammten alleine 240 der 353 Millionen des RCA-Verlustes aus Ungarn. Neben dem ungarischen Engagement, bereitet auch jenes in Italien der Geschäftsführung Kopfzerbrechen. Die Tochtergesellschaft Linea bedurfte erst vor kurzem einer Kapitalspritze, um überhaupt weiterhin eine Konzession zu erhalten. Ein Problem erwächst jedoch auch aus dem teilweise nicht kostendeckenden Betrieb des Güterverkehrs (Fritz 2011a).

Die Unternehmensleitung reagiert auf die Situation indem sie zunehmend auf nicht-profitable Geschäfte verzichtet. In einigen Bereichen führt sie neue Tarife ein, die Preise sollen bis zu 15% steigen. Auch das Netz der Verladestationen soll ausgedünnt (Salzburger Nachrichten 2010; Wirtschaftsblatt 2011b, 2011c). Das Management möchte zudem den Mitarbeiterstand reduzieren und auf unrentable Strecken verzichten.

Fokussierung auf „Kernbereiche“ und internationale Expansion

Die gegenwärtige Strategie der ÖBB konzentriert sich auf zwei Aspekte. Zum einen versucht die Konzernleitung Kosten zu sparen und sich auf die als strategisch wichtig erachteten Unternehmensbereiche zu fokussieren. Durch Personalabbau, Outsourcing und den Rückzug aus der Fläche sollen die Kosten gedrückt werden. Auch Preiserhöhungen sind im Gespräch. Zum anderen möchte die Konzernleitung die Expansion in Teilen Südosteuropas voranzutreiben.

Die Konzentration auf die unternehmerischen Kernbereiche hat weitreichende politische Implikationen. Die ÖBB-eigenen Kraftwerke und die immensen Immobilienreserven geraten ins Blickfeld. Diese gelten als Vermögenswerte, die zur Sanierung der Bahnfinanzen herangezogen und damit privatisiert. Alleine die Kraftwerke sollen einen Wert von über 1,4 Mrd. Euro haben (Fritz 2011c). Der Rückzug aus der Fläche findet vor allem bei den Nebenbahnen in den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich statt. Für die betroffenen Gebietskörperschaften stellt sich nur noch die Frage, ob sie diese Strecken selbst betreiben wollen oder ihrer Aufgabe durch die ÖBB beipflichten. Dieser Rückzug aus der Fläche betrifft sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr (Ungerboeck 2010b) (Günter 2011b). Die ÖBB planen im Zuge der Restrukturierungsmaßnahmen der nächsten Jahrzehnte, zusammengefasst unter dem Begriff Zielnetz 2025+, weitere 700 Kilometer Bahnstrecken, die vorwiegend regionalen Charakter haben, den Bundesländer zu übereignen. Im Ausgleich dazu sollen auf den Hauptachsen 400km Strecke verbessert werden oder erweitert werden (Die Presse 2011b).

Mit dem Argument, dass sich die Personalkosten auf 43% der Gesamtkosten belaufen, wollen die ÖBB einen deutlichen Personalabbau voranzutreiben, vorwiegend durch den Verzicht auf Nachbesetzungen. Alleine 2010 wurden laut Infrastrukturministerin Doris Bures über 2000 Stellen eingespart. Längerfristig soll der Personalbestand auf unter 40.000 gedrückt werden (Günter 2011b, 2011c).

Die zweite wesentliche Strategie der ÖBB ist expansiver Natur. Die ÖBB besitzen bereits um die 108 Tochtergesellschaften in ganz Europa. Die Konzernleitung will vor allem die Expansion in Südosteuropa und hier besonders im Güterverkehr vorantreiben. Die Sanierung des Unternehmens soll mit der Straffung dieser Auslandstöchter einhergehen. Die ÖBB wollen in den wichtigen Märkten Osteuropas ihre Tochterunternehmen stärken. Zugleich erwägen sie, sich operativ aus anderen Märkten wie Skandinavien oder Spanien zurückzuziehen und Kooperationen mit Partnerunternehmen einzugehen (Günter 2011a). Mit der Übernahme der ungarischen MAV Cargo, die nun RC Hungaria heißt, unternahmen die ÖBB den ersten Schritt zur Expansion in Osteuropa. Ziel der 400 Millionen teuren Übernahme war es im Güterverkehr unter die ersten drei Konzerne in Europa nach der DB und der SNCF vorzustoßen. Doch der Kaufpreis stellte sich im Nachhinein als überteuert dar. Außerdem belastet ein Korruptionsskandal, der in Zusammenhang mit der Übernahme steht die Muttergesellschaft Rail Cargo Austria (Zirm 2010a). In den Medien wurde kolportiert, dass die ÖBB auch die Übernahme der Güterverkehrssparte der staatlichen CFR Marfa in Rumänien erwogen haben. Mit dieser Übernahme würde die ÖBB mit Tochtergesellschaften den gesamten Donauraum bedienen und könnte so die Vorherrschaft in der Nische Südosteuropa ausbauen (Geyer 2010). Angesichts der Schwierigkeiten mit der RC Hungaria ist jedoch Skepsis angebracht, ob dieser Weg weiterverfolgt wird.

6. Trotz ähnlicher Grundtendenz, deutliche Unterschiede bei Struktur und Betrieb

Nach dem Vergleich der Entwicklung der SBB und der ÖBB stellt sich die Frage, warum trotz ähnlicher Grundtendenz und der Anpassung beider Bahnen an die Liberalisierungs- und Privatisierungsvorgaben der EU doch deutliche Unterschiede im Angebot der beiden Bahnen bestehen und die beiden Bahnunternehmen in der Bevölkerung einen sehr unterschiedlichen Ruf genießen. Der nachfolgende Vergleich stützt sich auf die allgemeinen in diesem Beitrag vorgestellten Überlegungen, die einer vertieften empirischen Analyse bedürfen.

Gründe für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz

Mindestens drei wesentliche Gründe haben dazu beigetragen, dass der öffentliche Verkehr und besonders der Eisenbahnverkehr in der Schweiz überdurchschnittlich gut ausgebaut ist, die Infrastruktur und das Angebot eine hohe Qualität aufweisen und die Privatisierungsbestrebungen entgegen der politischen Grundausrichtung des Landes nicht zu einer Erosion des öffentlichen Verkehrs geführt haben.

Geographisch-ökonomische Struktur

Der Eisenbahnboom in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ließ in der Schweiz ein sehr dichtes Liniennetz entstehen. Trotz des in den 1950er Jahren einsetzenden und eigentlich immer noch anhaltenden Vormarschs des Autoverkehrs wurde die Bahninfrastruktur nicht in Frage gestellt. Da die Schweiz abgesehen von Zulieferfirmen keine Automobilindustrie aufweist, focht die Automobillobby mit weniger langen Spießen als in den Nachbarländern. Die regionale Abstützung der sogenannten Privatbahnen verhinderte in den 1960er und 1970er Jahren einen Abbau oder gar die Stilllegung von Nebenlinien. Eine „föderalistische Bremse“ wirkte der Stilllegung der von den Kantonen getragenen Privatbahnen entgegen. Denn aufgrund der sehr föderalistischen Organisation der Schweiz könnten die regionalen Akteure „ihre“ Bahnen verteidigen.

Politische Prozesse und Kräfteverhältnisse

Die räumliche Struktur, die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsentwicklung sind allerdings auch Ergebnis von gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen und Kompromissen. Die klassische Arbeiterbewegung war zwar in den Ausbau des Autoverkehrs und insbesondere des Nationalstraßennetzes eingebunden. Doch der seit den 1970er Jahren wachsende Druck der Umweltverbände zugunsten des öffentlichen Verkehrs hinterließ zunehmend auch in den Gewerkschaften, der Sozialdemokratischen Partei und sogar den bürgerlichen Parteien ihre Spuren.

Gemäß der offiziell geltenden Doktrin besteht eines der zentralen Anliegen der schweizerischen Verkehrspolitik in der Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am gesamtem Personen- und Güterverkehr. Mit der „Bahn 2000“, den S-Bahn-

Systeme in der Agglomerationen, dem Bau der neuen Eisenbahntransversalen und den anstehenden Infrastrukturerweiterungen wird diese Aufgabe nur teilweise ernstgenommen. Denn waren die Verlagerungseffekte besonders im Güterverkehr gering oder sogar rückläufig. Der Automobilverkehr wurde kaum spürbar benachteiligt (Bruns 2009).

Entscheidend für das Verständnis der Verkehrspolitik in der Schweiz ist aber die Tatsache, dass sich die Bevölkerung sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene in zahlreichen Fällen in Volksabstimmungen für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und eine Verlagerung vor allem des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ausgesprochen hat (vgl. Tabelle 2).

Verkehrsinfrastruktur und Wettbewerbsfähigkeit

Ein wesentlicher Grund des guten Angebots des öffentlichen Verkehrs liegt in der ökonomischen und räumlichen Struktur der Schweiz. Die Schweiz weist eine multizentrische Struktur mit mehreren benachbarten und miteinander verbundenen Agglomerationsräumen auf.

Die Strasseninfrastruktur stößt an räumliche Grenzen und kann nicht mehr wesentlich erweitert werden. Der Individualverkehr auf der Straße wird auch von bürgerlichen PolitikerInnen als zunehmend ineffizient erkannt.

Die dichte Bahninfrastruktur und der Taktfahrplan mit einer netzwerkartigen Verknüpfung aller Zentren bietet mittlerweile zwischen allen großen und mittelgroßen Städten einen Halbstundentakt an. Zwischen Basel, Bern und Zürich bestehen Fahrzeiten von rund 55 Minuten. Das erlaubt eine Stabilisierung der für den Verkehr aufgewendeten gesellschaftlichen Zeit. Die volkswirtschaftlichen Kosten von Staus lassen sich reduzieren (Bundesamt für Raumentwicklung 2007). Auch die bürgerlichen PolitikerInnen, die in anderen Bereichen gerne die Marktkräfte spielen lassen wollen und für Privatisierungen argumentieren, erkennen, dass dieses engmaschige mit einem dichten Taktfahrplan verbundene Transportsystem wesentlich effizienter ist als der Individualverkehr auf den stauanfälligen Autobahnen und großen Straßenachsen in den Agglomerationen.

Die ökonomische Struktur der Schweiz ist durch zahlreiche hochspezialisierte und exportorientierte Unternehmen in den Agglomerationen sowie die unternehmerorientierten Dienstleistungsunternehmen und Finanzunternehmen in den Städten gekennzeichnet. Diese Unternehmen haben ein unmittelbares Interesse an einem qualitativ hochstehenden Bahnverkehrsangebot. Das erlaubt es, die hoch flexiblen Arbeitsmärkte zu verbinden und den Lohnabhängigen den Pendelaufwand aufzubürden. Hunderttausende von Menschen wohnen in den Agglomerationsräumen von Bern, Basel, Zürich, Lausanne, Genf und arbeiten an einem anderen Standort dieser Agglomerationen oder

in einer anderen Agglomeration. Ohne ein dichtes und zuverlässiges Eisenbahnnetz wären der räumlichen Flexibilisierung der Arbeitsmärkte Grenzen auferlegt. Die dichte öffentliche Transportinfrastruktur ist also eine Voraussetzung um die flexiblen Arbeitsmärkte in den Agglomerationen räumlich zu verschmelzen. Das engmaschige System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist also auch in kapitalistischem Sinne hochgradig effizient. Insofern ist es nicht so erstaunlich, dass sich auch das Bürgertum weitgehend einig ist, dieses zu erhalten und nicht durch Privatisierungsprojekte zu gefährden.

Gründe für die schleichende Erosion des Eisenbahnverkehrs in Österreich

Geographisch-ökonomische Struktur

Im Gegensatz zur multizentrischen Schweiz ist Österreich mit dem überragenden wirtschaftlichen und politischen Gewicht Wiens räumlich ausgesprochen monozentrisch organisiert. Die Städte Innsbruck, Salzburg, Linz, Klagenfurt, Graz und Wien sind zu weit voneinander entfernt, als dass man mit einer Netzoptimierung wie in der Schweiz die entsprechenden Arbeitsmärkte nahezu miteinander verschmelzen hätte können.

Zwar gab es auch in Österreich traditionell zahlreiche Regionalbahnen. Nur in wenigen Fällen jedoch konnte die regionale Bevölkerung einen wirksamen Druck aufbauen, der den Abbau kleiner Bahnlinien verhindert hätte. Der Föderalismus ist weit weniger ausgeprägt als in der Schweiz. Die Verbundenheit regionaler Bevölkerungen mit ihren Regionalbahnen war weniger entwickelt.

Große Bedeutung der Agglomeration Wien führt dazu, dass sich das Interesse an guten Verbindungen zwischen den anderen Städten weniger stark artikulieren kann. Das geht soweit, dass sogar die direkten Intercity-Verbindungen zwischen Graz und Linz, immerhin der zweitgrößten und drittgrößten Stadt des Landes im Jahr 2011 gestrichen wurden, ein in der Schweiz unvorstellbarer Vorgang. Betriebswirtschaftlich scheinen nur drei Linien interessant zu sein: die Westbahn Wien – Salzburg – München, die Ostbahn Wien – Graz und die Brennertransversale München – Innsbruck – Bozen vorwiegend für den Güterverkehr. Damit kann die Hypothese gewagt werden, dass in Österreich ein geringerer ökonomischer Druck für ein effizientes öffentliches Transportsystem Druck entfaltetete als in der Schweiz.

Politische Prozesse und Kräfteverhältnisse

Österreichs Verkehrspolitik orientierte sich deutlich stärker an den Vorgaben der EU als jene der Schweiz. Besonders deutlich zeigt sich das beim alpenquerenden Transgüterverkehr. Österreich führte keine der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vergleichbare Maut ein, die es erlaubt hätte, eine weitere Finanzierungsquelle für Infrastrukturprojekte zu erschließen.

Die Finanzierung der Infrastruktur wirft für die ÖBB große Probleme auf. Während in der Schweiz die Infrastrukturinvestitionen vom Bund getragen werden, verschulden sich die ÖBB; um die Investitionen zu finanzieren. Zwar zahlt der Bund die Annuitäten, doch der laufend größere Schuldenberg der ÖBB wurde zu einer enormen Hypothek im medialen Image und in der politischen Auseinandersetzung

Die Hürden für Volksabstimmungen sind wesentlich höher als in der Schweiz. Daher gibt es weniger öffentliche Debatten über die Verkehrspolitik, die jeweils auch spezifische regionale und lokale Interessen zum Ausdruck bringen könnten. Zudem kann spekuliert werden, dass die spezifisch österreichische Form des Korporatismus und die langjährigen Koalitionsregierungen von SPÖ und ÖVP eine breite öffentliche Debatte über die Verkehrspolitik behindert haben. Die ÖBB ist traditionell eine wichtige Hochburg der Sozialdemokraten und alleine deswegen Zielscheibe der Kritik der ÖVP. So werden möglicherweise Privatisierungs- und Liberalisierungsschritte auch deshalb eingefordert, um die sozialdemokratisch beeinflusste Jobverteilungsmaschine ÖBB zu stören.

Verkehrsinfrastruktur und Wettbewerbsfähigkeit

Die Agglomeration Wien ist der weitaus bedeutendste Wirtschaftsraum Österreichs. Priorität liegt demnach darauf, ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs in dieser Region und allenfalls in den Industrieräumen Graz und Linz sowie spezifische auf den Tourismus ausgerichtete Angebote in einigen Alpenorten zu schaffen. Der Druck die Agglomerationsräume und deren Arbeitsmärkte zu verbinden ist in Österreich weniger ausgeprägt als in der Schweiz.

Eine grundsätzliche Wende ist nötig

Die Entwicklung des heutigen Transportsystems ist von zwei zentralen Widersprüchen gekennzeichnet. Erstens klaffen die individuelle und die gesellschaftliche Rationalität auseinander, zweitens prallen die betriebswirtschaftliche und die volkswirtschaftliche Rationalität aufeinander. Ist es von der individuellen Bedürfnismaximierung respektive der unternehmerischen Gewinnmaximierung her gesehen sinnvoll, bestimmte Strecken mit dem Auto oder dem Lastwagen zu überwinden, so bewirkt die Summe all dieser individuellen oder betriebswirtschaftlichen Lösungen einen enormen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Verschleiss.

Das enorme Verkehrswachstum insbesondere des Güterverkehrs auf der Strasse, der weitere Preisdruck, die zunehmenden räumlichen Disparitäten und die sich auch räumlich immer stärker akzentuierende Arbeitsteilung werfen zentrale Probleme für die Linke auf. Die heutige Verkehrssituation und der Zustand des öffentlichen Verkehrs erfordert eine radikale Wende, eine sozial gerechte und umweltverträgliche Verkehrswende stützt sich auf einen starken und demokratischen öffentlichen Dienst.

Das sich unter kapitalistischen Vorzeichen entwickelnde Verkehrsregime ist hochgradig ungerecht, umweltschädlich, verschwenderisch und volkswirtschaftlich teuer. Die Mobilitätschancen der Menschen sind äusserst ungleich verteilt. Eine solidarische Verkehrswende beinhaltet den Ausbau der kollektiven Mobilität und die massive Reduktion der Gesamtverkehrsleistung in den reichen Ländern. Die Mobilität im Sinne von Beweglichkeit und Befähigung, Bedürfnisse zu befriedigen soll nicht eingeschränkt werden. Im Gegenteil, es sind gerade die heutige räumliche Ordnung und Verkehrsorganisation, die die Menschen zu zwanghafter Mobilität und langen Wegen verurteilen oder ihnen das Mobilsein verunmöglichen (Arme, Alte, Behinderte, Jugendliche) (Zeller 1992).

Zur Erhaltung und Entwicklung der Mobilitätschancen für alle braucht es ein öffentliches Verkehrswesen, das nicht die betriebswirtschaftliche Gewinnmaximierung oder Verlustminimierung zum Zwecke hat, sondern vielmehr ein Angebot bereitstellen muss, das sozial gerecht und umweltverträglich ist. In dieser Perspektive ist es zu vermeiden, auf die betriebswirtschaftliche Ebene des neoliberalen Diskurses einzutreten. Denn auf die öffentlichen Betriebe die gleichen Kriterien wie auf private Unternehmungen anzuwenden, kann nur heissen, dass sich die Vermögenden weiterhin unbeschränkten Zugang zu den öffentlichen Diensten verschaffen können, die weniger gut Gestellten aber Abstriche an ihrer Versorgungsqualität hinnehmen müssen.

Zugleich geht es nicht darum, die Staatsbetriebe so zu verteidigen wie sie sind. Die neoliberalen Dezentralisierungs- und Regionalisierungsforderungen greifen schließlich auch den weit verbreiteten Missmut über die Schwerfälligkeit, die Ineffizienz und das autoritäre Gebaren der (ehemaligen) Staatsbetriebe auf ihre Weise auf. Diese Herausforderung gilt es kreativ anzunehmen.

Es ist nötig, eine Antwort zu organisieren, die die sozialen und ökologischen Anliegen miteinander verbindet, sich um die Randgebiete und die städtischen Agglomerationen kümmert und vor allem den Dialog der **Benützer und der Lohnabhängigen** der Verkehrsunternehmen fördert.

7. Alternativen sind möglich

Der Vergleich der Bahnpolitik in der Schweiz und Österreich zeigt, dass beide Länder sich regulatorisch den Vorgaben der EU angepasst haben, und aufgrund historisch, ökonomisch und politisch unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Prozesse dennoch relevante Unterschiede bestehen. Modelle können also nicht in andere Länder übertragen werden. Eine Transportorganisation, die sozial gerecht ist und die Umweltbelastung minimiert, ist auf unterschiedlichen geographischen Maßstabebenen zu realisieren. Hierzu gehören die regionale Teilhabe und Mitsprache ebenso wie die nationale Infrastruktur und ein europäisch organisiertes Angebot.

Ansätze einer Verkehrswende Flächenbahn

Die praktizierte Regionalisierung der Bahnen mit dem Bestellerprinzip und der Abwälzung der Investitions- und Betriebskosten auf die Regionen bringt der betroffenen Bevölkerung nicht mehr Mitsprache und Demokratie, sondern vor allem Kosten. Denn, wenn eine Linie nicht rentiert, soll die Region selbst für die Aufrechterhaltung ihrer Bahn aufkommen. Die Regionalisierung kann schnell zu Streckenstilllegungen und zur Zerstückelung des regionalen Nahverkehrs führen, solange die ganze Frage des kantonalen und regionalen Lastenausgleichs nicht grundsätzlich neu geregelt wird. Ganz im Sinne des neoliberalen Geistes, werden mit dem verschärften Standortwettbewerb zwischen den Bundesländern, Kantonen und Gemeinden, die regionalen Ungleichgewichte größer. Die Finanzierungsmöglichkeiten der Randregionen werden sich zusätzlich verschlechtern.

Stärker in Österreich als in der Schweiz konzentrieren sich die Investitionen im Sinne einer Intercitybahn auf einige Hauptachsen. Damit geht eine Abbaudynamik in den Regionen einher. Diese Entwicklung ist zu stoppen. Das Grundkonzept der Bahn 2000 mit einer flächendeckenden Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel ist verteidigungswert und tatsächlich beispielhaft. Inwiefern es in anderen Ländern als Anknüpfungspunkt für eigene Alternativen dienen kann, bleibt zu prüfen. Auf jeden Fall sind auch in der Schweiz die Nachfolgeprogramme wie Bahn 2030 auf die Bedürfnisse der Bevölkerung sowohl in den urbanen Agglomerationen als auch in den Randregionen abzustützen..

Immer wieder versuchen betroffene Bevölkerungsgruppen, ihre Regionalbahn zu verteidigen. Diese Bemühungen, verbunden mit gewerkschaftlichen Aktivitäten für gute Arbeitsbedingungen und mit den Anliegen von globalisierungs- und kapitalismuskritischer Bewegungen können Anknüpfungspunkte bieten für eine Bewegung, die sich für einen gerecht organisierten und umweltverträglichen öffentlichen Dienst im Verkehrssektor einsetzt.

Agglomerationsverkehr

Der Autoverkehr ist in den städtischen Lebensräumen grundsätzlich in Frage stellen, ohne dabei in erster Linie an staatliche Verbote zu appellieren (Zeller 1992). Vielmehr wollen wir die demokratischen Handlungsmöglichkeiten erweitern. Die BewohnerInnen sollen ihre Strassen und ihre Quartiere aneignen können, das heißt selbst verwalten können. Die Straßen sind wieder als Lebensraum zurückzuerobern. Die regionalen öffentlichen Transportsysteme sind auszubauen und zu demokratisieren, also ebenfalls gesellschaftlich anzueignen.

Öffentlicher Dienst oder Unternehmen zur profitablen Kapitalverwertung

Die Bahnen und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs werden seit mehr als zwei Jahrzehnten verstärkt dem Druck ausgesetzt profitabel zu sein. Solange der

Automobil- und Lastwagenverkehr strukturell über verschiedenste Mechanismen bevorzugt wird, führt diese Forderung dazu, den öffentlichen Verkehr weiter zu schwächen, ihn unsozialer zu gestalten und den Druck auf die Beschäftigten zu erhöhen.

Es geht nicht darum, im betriebswirtschaftlichen Sinn effiziente SBB oder ÖBB zu betreiben, sondern vielmehr darum, wie ein öffentliches Transportsystem geschaffen werden, das den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht, gute Arbeitsbedingungen garantiert und die Umweltbelastungen reduziert. Abgesehen davon, verlangt der sichere und zuverlässige Betrieb eines derart komplexen und engmaschigen Systems es die Bahn 2000 und der Taktfahrplan darstellen, ohnehin ein Höchstmaß an organisatorischer und logistischer Effizienz.

Demokratische Aneignung der Bahnen und Verkehrsbetriebe

Es geht nicht darum, autoritäre und bürokratische staatliche Strukturen zu verteidigen. Ganz im Gegenteil: die SBB, ÖBB und die anderen Bahnen tatsächlich neu zu organisieren, sie sind zu vergesellschaften. Die SBB und ÖBB waren fast hundert Jahre öffentliche Betriebe. Eine demokratische Aneignung der SBB und ÖBB durch die Beschäftigten und die Benutzer ist ein wesentlicher Bestandteil einer solidarischen und umweltverträglichen Verkehrskonzeption.

Zugleich ist es nicht angemessen, dass über geringfügige lokale Ausbauschritte oder Umgestaltungen des Betriebs und der Infrastruktur nationale Gremien entscheiden. Es sind neue regionale (Selbst-)Verwaltungsmodelle auszuarbeiten. Regionale Verwaltungsinstanzen in denen sowohl die Betriebshierarchie als auch die Gewerkschaften und Umweltverbände vertreten sind, könnten einen Schritt in diese Richtung sein. In diesem Sinne sind Vorschläge zu entwickeln, wie gerade im Agglomerationsverkehr, wo verschiedene öffentliche Betriebe miteinander kooperieren, die Interessen der Bevölkerung und der Beschäftigten wirklich zum Tragen kommen. Grundvoraussetzung hierfür ist aber, dass die regionalen Körperschaften über genügend Ressourcen verfügen. Das ist nur mit einer grundsätzlichen Neuordnung der Finanzordnung möglich.

Eine auf soziale Gerechtigkeit und Umweltverträglichkeit ausgerichtete Verkehrspolitik kann aber nur auf der Basis starker sozialer Bewegungen ausgearbeitet werden. Erste Schritte in diese Richtung bestehen darin, Vorschläge zu formulieren, die sich an den konkreten Problemen orientieren und zugleich die Logik des kapitalistischen Marktes hinter sich lassen.

Eine alternative Verkehrsorganisation bewirkt eine massive Reduktion der für den Transport von Personen und Gütern aufwendeten gesellschaftlichen Zeit. Es gilt also, Verkehr zu vermeiden und erzwungene Mobilität abzubauen. Eine Verringerung der Verkehrsleistung kann sogar mit einer Erweiterung der Mobilität zur Befriedigung von Bedürfnissen einhergehen. Mit einer gezielten Struktur- und Siedlungspolitik sind

die Lebensfunktionen wieder näher einander zuzuordnen. Angesichts der heute stark entmischten Raumstruktur ist das eine langfristige Perspektive. Konkrete Schritte in diese Richtung sind aber möglich.

Europäisierung des öffentlichen Takts

Die europäische Dimension der Verkehrspolitik wird auf politischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Ebene sichtbar. Erstens treibt die EU die Europäisierung der Eisenbahnpolitik voran. Die berühmte Richtlinie 91/440, der geforderte „free access“ auf die Schieneninfrastruktur für private Bahnunternehmen und die Maßnahmen der EU gegen nationale Bahngesellschaften, die die EU-Politik nicht ordnungsgemäß umsetzen haben, wirken sich nachhaltig auf die Eisenbahn- und Verkehrspolitik in allen Ländern Europas aus.

Nicht zuletzt als Konsequenz dieser Politik und der veränderten institutionellen Rahmenbedingungen entstehen europäische Oligopolisten wie die Deutsche Bahn und die SNCF, die ihre Größenvorteile und ihre spezifische oligopolistische Macht gegenüber den anderen Bahnunternehmen, den Staaten und regionalen Körperschaften und vor allem auch gegenüber den Fahrgästen und BürgerInnen zur Durchsetzung ihrer Konzerninteressen durchsetzen. Auch die Eisenbahnindustrie wird bereits durch starke Oligopolisten wie Siemens, Bombardier und Alstom geprägt. Diese Konzerne schaffen einen europäischen Raum der Rivalität. Einige wenige große Konzerne greifen aktiv ein in die Beschaffungen von Rollmaterial und Ausschreibungen für Bahnangebote.

Schließlich hat sich auch die Mobilität der Menschen mit stark angestiegenen Reisedistanzen europäisiert. Die Flexibilisierung der Arbeitsmärkte und das veränderte Freizeitverhalten haben auch das grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen erhöht. Viele Verkehrsverbindungen sind mittlerweile europäisch. In Grenzregionen gibt es grenzüberschreitende Nachverkehrssysteme und S-Bahnen.

Zudem wird die Frage nach den gesellschaftlichen Perspektiven in Europa aufgrund der Krise des Euro und des Binnenmarktes, verbunden mit der enormen Verschuldung der öffentlichen Haushalte noch einer wesentlichen brisanteren Dynamik gestellt. Die Verschuldungskrise wird zudem als Hebel benutzt, um wichtige Einrichtungen der gesellschaftlichen Infrastruktur in Frage zu stellen. Eine neue Welle von Privatisierungen droht. Es ist also dringlich, die europäische Dimension mit einer solidarischen und ökologisch nachhaltigen Perspektive aufzugreifen.

In den (ehemaligen) öffentlichen Diensten, die sich transnationalisieren, stellt sich die Frage, wie die Beschäftigten und BenutzerInnen ebenfalls grenzüberschreitend miteinander in Kontakt treten, um die zentralen Achsen des (europäischen) Angebots zu definieren. Das gilt besonders für die Bahnen, ebenso aber auch Post, Telekommunikation, Energieversorgung, Krankenhauskonzerne.

Die prinzipielle Absage an jede Privatisierung muss also einhergehen mit Überlegungen wie und auf welcher Maßstabsebene die öffentliche Verkehrsbetriebe und spezifische Transportangebote zu organisieren sind. Der öffentliche Personennahverkehr ist in den meisten Fällen regional abzustützen und zu organisieren. Der Verkehr zwischen den urbanen Zentren Europas ist jedoch national und europäisch zu organisieren. Die Infrastruktur und die Transportmittel können den Staaten, Regionen, Städten oder einer Vereinigung derselben gehören. Das zeigt, dass je nach Sachlage, konkreten Bedingungen und sozialen Kräften die Erstellung der Transportdienstleistung im öffentlichen Interesse besser auf regionaler, nationaler, übernationaler, kontinentaler oder gar globaler Ebene zu organisieren ist.

Öffentliches Eigentum kann also in anderen Maßstäben organisiert werden als die unmittelbare Organisation der Angebote und Dienste. Öffentliches Eigentum muss keineswegs gleichbedeutend mit Nationalisierung sein, vielmehr sind alle Formen zwischen Kooperativen, Munizipaleigentum und einer neuen öffentlichen Eigentumsform auf europäischer Ebene denkbar. Insofern sollte darüber nachgedacht werden, wie eine europäische öffentliche Eigentumsform von Bahnen aussehen könnte. Eine europäische Perspektive ist nicht die Addition der nationalen Projekte, sondern eine eigentliche transnationale Synthese eines emanzipatorischen Projekts.

Die Europäisierung öffentlicher Bahnen und öffentlichen Taktes des Bahnbetriebs kann nicht losgelöst von der demokratischen Gestaltung und Führung der Betriebe betrachtet werden. Es gilt zu überlegen, wie die Organisation des Angebots von Selbstverwaltungsstrukturen der Beschäftigten, Verbänden der BenutzerInnen und gewählten politischen Instanzen angeleitet und beaufsichtigt werden. Wie kann im Zuge einer demokratischen Diskussion ermittelt werden, welche Transportbedürfnisse vorliegen, welche prioritär bedient werden und welche Ressourcen zur Leistungserstellung eingesetzt werden?

Literatur

Arbeiterkammer (2011): Privatisierung samt Börsengang der ÖBB ist der falsche Weg, Zugriff: 17.10.2011. <http://www.arbeiterkammer.com/online/privatisierung-der-oebb-44558.html?skip=show>

Bärtschi, Hans-Peter (1983): Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Basel.

Bloch, Urs (2011): Die Bahnunternehmen legen die Karten auf den Tisch. Die Preise im öffentlichen Verkehr werden in den nächsten Jahren stark steigen. Neue Zürcher Zeitung Online, 12. Juli 2011. http://www.nzz.ch/nachrichten/politik/schweiz/voev_bahnkunden_tarife_teurer_1.11316409.html

Bruns, Frank (2009): Effiziente Verlagerung durch Ausbau der Netze und Nachfragemanagement, Die Volkswirtschaft (1/2): S. 22-25

Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Externe Kosten des Strassen- und Schienenverkehrs 2000, Klima und bisher nicht erfasste Umweltbereiche, städ-

tische Räume sowie vor- und nachgelagerte Prozesse: Bern, 248 S. <http://www.are.admin.ch/dokumentation/publikationen/00015/index.html?lang=de>

Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz, Aktualisierung 2000/2005: Bern, 130 S. <http://www.are.admin.ch/dokumentation/publikationen/00015/index.html?lang=de>

Bundesamt für Verkehr (2009): Bahnreform 2, Zugriff: 31. Oktober 2011. <http://www.bav.admin.ch/bahnreform/02386/index.html?lang=de>

Bundesamt für Verkehr (2011a): Faktenblatt Bahnausbau (Bahn 2000), 20. Januar 2011, aktualisiert 31. März 2011, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Verkehr BAV: Bern, 4 S. http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=de&download=NHZlpZeg7t,Inp6loNTUo42l2Z6lnIacy4Zn4Z2qZpnO2YuqzZ6gpJCDelF,gGymi62epYbg2c_JjKbNoKSn6A-

Bundesamt für Verkehr (2011b): Faktenblatt Finanzierung Bahninfrastruktur, 20. Januar 2011, aktualisiert 31. März 2011, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Verkehr BAV: Bern. http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=de&download=NHZlpZeg7t,Inp6loNTUo42l2Z6lnIacy4Zn4Z2qZpnO2YuqzZ6gpJCDelF,gWymi62epYbg2c_JjKbNoKSn6A-

Bundesamt für Verkehr (2011c): Neue Finanzierung der Bahninfrastruktur. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Verkehr BAV: Bern. <http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=de>

Bundeskanzlei (2005): Ergebnisse der Vorlagen an eidgenössischen Volksabstimmungen, Zugriff: 30. Oktober. <http://www.admin.ch/ch/d/pore/va/index.html>

Der Standard (2011a): Punktesieg für Staatsbahn, 02.06.2011. <http://derstandard.at/1304553503559/Rechtsstreit-OeBB-Westbahn-Punktesieg-fuer-Staatsbahn>

Der Standard (2011b): Wien – Salzburg in knapp drei Stunden, 02.06.2011. <http://derstandard.at/1304553503559/Rechtsstreit-OeBB-Westbahn-Punktesieg-fuer-Staatsbahn>

Der Standard (2011c): Bahn bringt Konsolidierungskurs durcheinander. Der Standard, 31.01.2011. <http://derstandard.at/1295571269784/Staatshaushalt-Bahn-bringt-Konsolidierungskurs-durcheinander>

Die Presse (2010): Privatbahnen nehmen ÖBB immer mehr Marktanteile weg, 02.08.2011. <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/585047/Privatbahnen-nehmen-OeBB-immer-mehr-Marktanteile-weg>

Die Presse (2011a): Fekter: ÖBB kann man locker privatisieren., 05.06.2011. http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/667797/Fekter_OeBB-kann-man-locker-privatisieren

Die Presse (2011b): ÖBB: Fast 30 Prozent mehr Züge bis 2025., 19.09.2011. http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/694300/OeBB_Fast-30-Prozent-mehr-Zuege-bis-2025

Eder, Toni und Fehlberg, Hauke (2009): Die Entwicklung der Bahninfrastruktur in der Schweiz, Die Volkswirtschaft (5): S. 16-19

Europäische Kommission (2001): Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 140 S.

Fritz, Günter (2011a): ÖBB haben mit Güterverkehr Probleme ohne Ende. Wirtschaftsblatt, 10. Juni 2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/branchen/oebb-haben-mit-gueterverkehr-probleme-ohne-ende-476190/index.do>

Fritz, Günter (2011b): Finanzierung nach Schweizer Modell. Wirtschaftsblatt, 22. April 2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/finanzierung-nach-schweizer-modell-469202/index.do>

Fritz, Günter (2011c): ÖBB sollen Kraftwerke und Immobilien verkaufen. Wirtschaftsblatt, 22. März 2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/branchen/oebb-sollen-kraftwerke-und-immobilien-verkaufen-464184/index.do>

Geyer, Herbert (2010): Rumänien: Für die ÖBB geht ein Fenster auf. Wirtschaftsblatt, 18.01.2010. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/meinung/kommentare/angemerkt-rumaenien-fuer-die-oebb-gehein-fenster-auf-404498/index.do>

Geyer, Herbert (2011): Investieren à la ÖBB: Tunnelbau zu Babel. Wirtschaftsblatt, 05.08.2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/investieren-la-oebb-tunnelbau-zu-babel-483192/index>

Graf, Monika (2011a): Das wäre eine gute Idee. Salzburger Nachrichten, 07.06.2011. <http://search.salzburg.com/articles/19169547?highlight=Das+w%C3%A4re+eine+gute+Idee+>

Graf, Monika (2011b): Westbahn wehrt sich mit Klage. Salzburger Nachrichten, (13), 11.01.2011

Graf, Monika (2011c): Die ÖBB brauchen Geld zur Stärkung. Salzburger Nachrichten, 20.04.2011

Grossmann, Bernhard und Hauth, Eva (2010): Infrastrukturinvestitionen: Ökonomische Bedeutung, Investitionsvolumen und Rolle des öffentlichen Sektors in Österreich, Studie im Auftrag des Staatsschuldenausschusses, 73 S. http://www.staatsschuldenausschuss.at/de/img/studie_infrastrukturinvestitionen-gesamtfassung_tcm163-197236.pdf

Groupe de réflexion (1993): Grünbuch über die Zukunft der SBB. Zwischenbericht an den Vorsteher des EVED, Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement: Bern, 154 S.

Günter, Fritz (2011a): ÖBB verhandeln mit Ungarn über Rail Cargo-Zukunft. Wirtschaftsblatt, 18.10.2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/branchen/oebb-verhandeln-mit-ungarn-ueber-rail-cargo-zukunft-476827/index.do>

Günter, Fritz (2011b): Noch härtere ÖBB-Sanierung. Wirtschaftsblatt, 21.07.2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/481370/index.do>

Günter, Fritz (2011c): ÖBB bleiben auch im Sommer ein Sanierungsfall. Wirtschaftsblatt, 21.07.2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/481412/index.do>

Hemmer, Dagmar und Hollos, Bela M. (2003): Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU-15. Eisenbahn und ÖPNV., ÖGPP:

Wien, 49 S. <http://www.politikberatung.or.at/wwwa/documents/EisenbahnNEU.pdf>

Hitz, Hansruedi (1989): Zur Kritik der Stadtentwicklung - Zürich im Zentrum. Teil III. Die Entwicklung Zürichs: die Verstädterung von 1848 bis 1893, Diplomarbeit Geographisches Institut der Universität Zürich, Zürich.

Höller, Christian (2009): ÖBB-Reform: ÖVP stellt Bedingungen. Die Presse, 06.05.2009. http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/476879/OeBBReform_OeVP-stellt-Bedingungen

Kurier (2011): Westbahn will weiter expandieren. <http://kurier.at/wirtschaft/4305446.php>

NZZ (2010a): SBB Cargo International soll Gewinn erwirtschaften. Bundesrat legt strategische Ziele für die Bahn fest. Neue Zürcher Zeitung, 22. Dezember 2010. http://www.nzz.ch/nachrichten/politik/schweiz/sbb_bundesrat_ziele_1.8825190.html

NZZ (2010b): SBB-Führung ist bei den Angestellten immer unbeliebter. Personalumfrage zeigt deutlich schwindendes Vertrauen. Neue Zürcher Zeitung, 25. November 2010. http://www.nzz.ch/nachrichten/kultur/buehne/sbb_personalumfrage_1.8477411.html

NZZ (2010c): SBB mit neuem Lohnmodell. Individuelle Leistung zählt stärker als langjährige Treue. Neue Zürcher Zeitung, 26. November 2010. http://www.nzz.ch/nachrichten/kultur/literatur_und_kunst/sbb_mit_neuem_lohnmodell_1.8486760.html

ÖBB.at (2011): Zeitplan. <http://www.oebb.at/holding/de/Servicebox/OeBB-Konzern/Entstehung/Zeitplan.jsp>

Puwein, Wilfried (2001): Erfolge der ÖBB-Reform 1992., Wifo-Monatsberichte 9/2001: S. 30

Richter-Steinke, Matthias (2010): Auswirkungen von Privatisierungen auf Gewerkschaften. Die Privatisierung der europäischen Eisenbahnen am Beispiel der Deutschen Bahn in Kontext von Liberalisierung, Europäisierung und Globalisierung. Wissenschaftliche Schriften der WWU Münster. Münster: MV Wissenschaft, 494 S.

Salzburger Nachrichten (2010): Kahlschlag bei ÖBB-Güterverkehr, 26. November 2010. <http://search.salzburg.com/articles/14812414?highlight=%C3%B6bb-g%C3%BCterverkehr++>>

Schienen-Control (2010): Tätigkeitsbericht 2010, Schienen-Control GmbH: Wien. http://www.schienencontrol.gv.at/files/schienen-control_taetigkeitsbericht-2010_1.

Schneeberger, Paul (2010): Bahn 2030 wird neu aufgegleist. Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs steht vor einer Neuausrichtung. Neue Zürcher Zeitung, 30. Oktober 2010. http://www.nzz.ch/nachrichten/politik/schweiz/bahn_2030_wird_neu_aufgegleist_1.8193791.html

Schneeberger, Paul (2011): Billet-Preis Sprung in Sicht. Der Bundesrat entscheidet nächstens über eine massive Erhöhung der Trassenpreise für die Bahnen. Neue Zürcher Zeitung, (199), 27. August, S 15

Schneid, Hedwig (2011): ÖBB: Fekter stellt Weichen in Richtung Privatisierung. Die Presse, 05.06.2011

Schweizerischer Bundesrat (1997): Botschaft zur Bahnreform vom 13. November 1996, Bundesblatt I (06): S. 909-995. <http://www.bav.admin.ch/bahnre->

[form/02375/02399/index.html?lang=de&download=NHZlpZeg7t,Inp6loNTUo42l2Z6lnIacy4Zn4Z2qZpnO2YuqzZ6gpJCDd3i5gWymi62epYbg2c_JjKbNoKS-n6A](http://www.admin.ch/ch/d/ff/2005/2415.pdf)

Schweizerischer Bundesrat (2005): Botschaft zur Bahnreform 2 vom 23. Februar, Bundesblatt (13): S. 2415-2546. <http://www.admin.ch/ch/d/ff/2005/2415.pdf>

SHIV (Hrsg.) (1991): Für eine wettbewerbsfähige Schweiz von morgen. Ein wirtschaftspolitisches Leitbild. Zürich: Schweizerischer Handels- und Industrieverein, 130 S.

Ungerboeck, Luise (2010a): Schuldenlast fährt mit der Bahn. Der Standard, 20.10.2010

Ungerboeck, Luise (2010b): Abstellgleis für ÖBB-Nebenbahnen gesucht. Der Standard, (19), 24.09.2011

Vaterlaus, Stefan und Zenhäusern, Patrick (2011): Regulatorische Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn, Die Volkswirtschaft (4): S. 47-50

Weibel, Benedikt (2004): Fakten und Mythen im Schienenverkehr. Grenzen und Möglichkeiten der Bahnliberalisierung. Neue Zürcher Zeitung, 11. Mai, S 15

Werder, Hans (2009): Verkehrsnetze: Investitionen in die Zukunft, Die Volkswirtschaft (5): S. 4-5

Wirtschaftsblatt (2011a): Französische Staatsbahn bei Westbahn eingestiegen, 23.08.2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/branchen/485158/index>>

Wirtschaftsblatt (2011b): Holzbranche und ÖBB einigen sich auf RCA-Sanierung, 24. Mai 2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/branchen/holzbranche-und-oebb-einigen-sich-ueber-rca-sanierung-473756/index.do>

Wirtschaftsblatt (2011c): Sanierung im ÖBB-Güterverkehr läuft „besser als erhofft“, 25. August 2011. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/branchen/sanierung-im-oebb-gueterverkehr-laeuft-besser-als-erhofft-485511/index.do>

Wittenbrink, Paul (2009): Strategische Allianzen im Schienengüterverkehr: Eine Analyse auf Basis möglicher Geschäftsfelder, Die Volkswirtschaft (172): S. 13-16

Zeller, Christian (1992): Mobilität für alle! Umriss einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser, 406 S.

Zeller, Christian (1993): Statt „Bahn 2000“ Abbau und Privatisierungen, Bresche 22 (393): S. XXI-XXVIII

Zeller, Christian (2005): Von der Bahn 2000 zur „Intercitybahn“. Service public. Perspektiven jenseits der Privatisierung. Zürich: Rotpunkt Verlag.

Zirm, Jakob (2010a): MÁV Cargo: Der ungarische (Alb-)Traum der ÖBB. Die Presse, 05.10.2010. http://diepresse.com/home/wirtschaft/eastconomist/599860/MV-Cargo_Der-ungarische-AlbTraumder-OeBB

Zirm, Jakob (2010b): Bahnverkehr: Die letzte Bastion des Staates. Die Presse, 13.03.2010. http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/546186/Bahnverkehr_Die-letzte-Bastion-des-Staates

Zirm, Jakob und Nowak, Rainer (2011): Bures: „Ich bin gegen Proporz im ÖBB-Aufsichtsrat. Die Presse, 18.08.2011. http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/686587/Bures_Ich-bin-gegen-Proporz-im-OeBBAufsichtsrat

Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 5, Winter 2011/12



Texte und Debattenbeiträge von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn

Zehn Thesen zu Eisenbahngeschichte
und Eisenbahnstruktur (privat-öffentlich) //
1993 bis 2005: Von der Bahnreform zu ersten
Börsen-Gehversuchen //
2000-2009: Die Ära Mehdorn und der gescheiterte
Bahn-Börsengang // Antrag der Fraktion DIE LINKE

zur Bahnstruktur und Anmerkungen dazu //
Gemeinwohlbilanz für die DB AG // Skizze einer
künftigen Organisation der DB als Genossenschaft //
Der öffentliche Verkehr in der Schweiz und die
Organisationsform der SBB // Vergleich der SBB
und der ÖBB und die Europäisierung öffentlicher
Bahnen // Vergleich der SBB und der DB //
Anforderungen von Umweltverträglichkeit und
Klimagerechtigkeit an die Bahn

Inhaltsverzeichnis

Vorwort Sabine Leidig		
Fachgespräch zur Struktur der DB 6. September 2011		
Teil 1: Kritik der existierenden Form und Vergleich mit den Nachbarländern		
Teil 2: Alternative Ansätze		
Zehn Thesen zu Eisenbahngeschichte und Eisenbahnstruktur (privat-öffentlich) 6. September 2011 Winfried Wolf		
1993 bis 2005: Von der Bahnreform zu ersten Börsen-Gehversuchen – Die Gründungssituation von Bahn für Alle Monika Lege		
2000–2009: Die Ära Mehdorn und der gescheiterte Bahn-Börsengang Bernhard Knierim		
Anmerkungen zum Antrag der Fraktion Die Linke Sabine Leidig		
Antrag Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren	3	
	4	
	4	
	7	
	10	
	13	
	15	
	18	
	21	
Gemeinwohlbilanz für die DB AG Karl-Dieter Bodack		29
Skizze einer künftigen Organisation der DB als Genossenschaft – Vorschlag zur Diskussion Wolf Drechsel		31
Der öffentliche Verkehr in der Schweiz und die Organisationsform der Schweizerischen Bundesbahnen Peter König		34
Warum die SBB und ÖBB unterschiedlich auf den politisch produzierten Wettbewerbsdruck reagieren – zur Europäisierung öffentlicher Bahnen Christian Zeller		38
Eisenbahnen in der Schweiz und in Deutschland – ein Vergleich Winfried Wolf		57
Welchen Anforderungen von Umweltverträglichkeit und Klimagerechtigkeit muss eine Bahn der Zukunft entsprechen? Werner Reh		62

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128

E-Mail: fraktion@linksfraktion.de

V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, Stellvertretender Vorsitzender
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Fassung 16. Dezember 2011

Titelbild: Privatarchiv Winfried Wolfw

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**