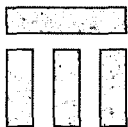


Tim Engartner

# Die Privatisierung der Deutschen Bahn

Über die Implementierung  
marktorientierter Verkehrspolitik



**VS VERLAG FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN**

# Inhaltsverzeichnis

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

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

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

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