



Nach dem Zusammenbruch
der britischen Railtrack

Der Staat muss zahlen

Kann man das Schienennetz
privat betreiben?

Von Joachim Kemnitz

Illustration: Steiner

➤ Am 7. Oktober 2001 ging die britische Eisenbahn-Netzgesellschaft Railtrack nur fünf Jahre nach ihrer materiellen Privatisierung „pleite“, oder – um es etwas gewählter auszu-drücken – wurde vom Staat unter Zwangsverwaltung gestellt. Wer in den Kalender sieht, wird feststellen, dass das ein Sonntag war, und zwar an dem Wochenende, an dem der Beginn der militärischen Aktionen in Afghanistan bekannt wurde. Kann eine Netzgesellschaft mit einem großen Anteil langlebigen Anlagevermögen – die DB schreibt die Komponenten des Netzes zwischen 15 und 70 Jahren ab – so plötzlich zahlungsunfähig werden, dass man an einem Sonntag Nachmittag den obersten Gerichtshof des Landes mobilisieren muss, damit er die Überschuldung eines Unternehmens feststellt?

Darüber ist in der britischen Presse viel spekuliert worden. Fest steht jedenfalls, dass Railtrack zu diesem Zeitpunkt mit rund 3,3 Mrd. £ (rd. 5,3 Mrd. €) verschuldet war und der Staat den zunächst in Aussicht gestellten Kapitalnachschuss in Höhe von 2 Mrd. £ (3,2 Mrd. €) zwei Tage zuvor verweigert hatte.

■ Teuer oder billig verkauft?

1994 war Railtrack als Teilunternehmen der damaligen Staatsbahn „British Rail“ ausgegründet worden, aber die eigentliche Privatisierung fand erst 1996 statt. Verschiedene Gutachten hatten das Vermögen des britischen Schienennetzes – nach britischer Regelung einschließlich der Bahnhöfe – mit zwischen 1,5 und 10 Mrd. £ bewertet; es wurde für nur 1,9 Mrd. £ (rd. 3,0 Mrd. €) an der Börse verkauft, also weniger, als die Sanierung der Westküstenhauptstrecke

Foto oben: Typisches Erbe für Railtrack: Die engen Gleisbögen so vieler britischer Bahnhöfe – da kommt keine Geschwindigkeit auf; die dritte Stromschiene – typisch für die Südregion. Die Gleise zeigen deutliche Gebrauchsspuren.

oder der Neubau der nur 108 Kilometer langen Schnellfahrstrecke vom Kanaltunnel nach London kosten sollte.

1,9 Mrd. £ entsprachen etwa 3,0 Mrd. €; nehmen wir – entsprechend der Tatsache, dass das deutsche Schienennetz etwa doppelt so groß ist wie das britische – den Betrag mal zwei, kommen wir auf etwa 6,0 Mrd. €. Wäre es teuer oder billig gewesen, das gesamte deutsche Netz für 6,0 Mrd. € zu verkaufen? Der seinerzeitige Bau der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg (327 km) hatte etwa 7 Mrd. € gekostet.

■ Eine Aktiengesellschaft besonderer Art

Trotz der Börseneinführung war Railtrack keine „normale“ Aktiengesellschaft, sondern eine stark regulierte. So gehörte es zu ihren Pflichten, alle Jahre einen Geschäftsplan, „Network Management Statement“ (NMS) genannt, aufzustellen und mit der Aufsichtsbehörde „Rail Regulator“ abzustimmen – sicher kein übliches Verfahren für eine „normale“ Privatgesellschaft. Damit wurde dann der Fünfjahresplan für die „control period“ fortgeschrieben. Vom Ergebnis dieses Prozesses hing auch die Festlegung der Trassenpreise, „track access charges“, ab.

In der Praxis gab es immer wieder Meinungsverschiedenheiten darüber, wer denn nun bei Differenzen im Abstimmungsprozess das letzte Wort haben sollte, Railtrack oder der Regulator. Besonders zäh waren die Verhandlungen um das NMS 2000. Der Regulator konnte zwar zusätzliche Investitionen von Railtrack fordern, hätte sie aber aus zusätzlichen Steuermitteln zur Deckung höherer Trassenpreise finanzieren müssen. Über die Höhe der Steuermittel entschied aber letztlich nicht der Regulator, sondern der Schatzkanzler; schon der Titel „Kanzler“ sagt etwas über dessen Mächtigkeit im britischen Kabinett.

■ Der Beginn: eine Erfolgsgeschichte

Zunächst ging es steil bergauf mit Railtrack. Die Aktien wurden zum Kurs von 3,20 £ (ca. 6,20 €) ausgegeben und waren eine Art „Volksaktie“ wie seinerzeit die der Deutschen Telekom. Sie stiegen bis auf 17 £ an; wer rechtzeitig kaufte – und vor allen Dingen verkaufte –, konnte seinen „Schnitt“ machen. Zunächst also ein Triumph freien Unternehmertums über einen erstarrten und unflexiblen Staatsbetrieb – so konnte man lesen.

Am letzten Börsentag vor der Eröffnung der Zwangsverwaltung wurden die Railtrack-Aktien immerhin noch mit 2,80 £ gehandelt. Der Börsenkurs reflektierte also die finanziellen Probleme des Netzunternehmens nicht in dem Maße, wie es bei einer Reihe Unternehmen des „neuen Marktes“ kurz vor Eröffnung des Insolvenzverfahrens der Fall war.

■ In Gutsherrenart

Railtrack ging – wie es zunächst schien – die Sache clever an. In Gutsherrenmanier gab sie sich mit Nebensächlichkeiten wie der Instandhaltung des bestehenden Netzes nicht weiter ab; diese Arbeiten wurden pauschal an private Oberbau- und Gleisbauunternehmen vergeben, die im Rahmen des Privatisierungsprozesses aus den Bauabteilungen der ehemaligen Staatsbahn entstanden waren. Deren Kontrolle durch Railtrack bestand mehr in einer Überprüfung der Zahlen als der geleisteten Arbeit. Unter dem mit dem Wettbewerb um die Netzwartung einhergehenden Kostendruck räumten die privaten Firmen auf mit dem Luxus, vor-

wiegend auf den Eisenbahnbau spezialisierte Fachkräfte zu beschäftigen; billigere, angelernte Kräfte reichten zur Bedienung der Maschinen wohl aus.

■ Konzentration auf Großprojekte ...

So blieb Railtrack die schöpferische Kraft, drei große Projekte, die der Regierung auf der Seele lagen, anzugehen und Erledigung auf privater Basis zu versprechen. Dankbar nahm die politische Ebene das Angebot an, sich um nichts mehr kümmern zu müssen.

Zunächst schloss man mit der Aufsichtsbehörde Rail Regulator einen Vertrag über 2,2 Mrd. £ (3,5 Mrd. €) zur Sanierung der Westküstenhauptstrecke – immerhin eine größere Summe, als die Privatisierung von Railtrack an der Börse eingebracht hatte. Das ist die Strecke von London Euston nach Glasgow mit den wichtigen Zulaufstrecken nach Birmingham, Manchester und Liverpool, also jene Strecken, auf denen Ende der sechziger Jahre der später auch von der Deutschen Bundesbahn übernommene Begriff „Intercity“ entstanden war. Sanierung ist eine leichte Untertreibung. So wie man in Deutschland das Verlegen zweier neuer Gleise neben der Strecke Oebisfelde – Berlin als Neubaustrecke bezeichnet hat, war auch die Sanierung der Westküstenhauptstrecke eine Art Neubau, zumindest ein grundlegender Ausbau: Ende der sechziger Jahre hatte man die Strecken für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut und später dann auf 175 km/h angehoben, was freilich zu einer starken Abnutzung der Gleise geführt hatte. Nun sollte ein weiterer Ausbau auf 200 km/h erfolgen. Durch Verzicht auf ortsfeste Signale und Fahren im Bremswegabstand – technisch gesprochen durch die in Europa erstmalig angewandte Signalisierung nach ERTMS bzw. ETCS Level 3 – sollte zudem die Kapazität erheblich gesteigert werden, auch um der Forderung der Regierung nach mehr Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene nachkommen zu können.

Davon beflügelt verpflichtete sich die dort den Fernverkehr betreibende Gesellschaft „Virgin West Coast“ in einem weiteren Vertrag, mit privatem Kapital die Strecke abschnittsweise für eine Geschwindigkeit von 225 km/h und den Einsatz von Neigezügen ertüchtigen zu lassen. „Virgin West Coast“ ist die Tochter der auch außerhalb Großbritanniens tätigen Busgesellschaft „Stagecoach“ und der Fluggesellschaft „Virgin Express“, deren Gründer Richard Branson einer breiteren Öffentlichkeit durch seinen Versuch einer Weltumrundung im Heißluftballon bekannt geworden ist.

Ein weiteres Großprojekt war der Bau einer Schnellfahrstrecke vom Kanaltunnel nach London St. Pancras. Im Gegensatz zu Deutschland und Frankreich, wo man die letzten Kilometer vor dem Knoten auf den Altstrecken fährt, sollte die Schnellfahrstrecke bis direkt nach St. Pancras führen. Im Rahmen einer Ausschreibung waren 1996 Bau und Betrieb der neuen Strecke an das Konsortium LCR (London and Continental Railways; bestehend aus Baufirmen, Banken und der Busgesellschaft National Express) vergeben worden. Es sollte staatliche Zuschüsse von 1,4 Mrd. £ (2,2 Mrd. €) erhalten und als zusätzlichen „Sweetener“ („Zuckerle“) ab Juni 1997 die ursprünglich aus Steuermitteln finanzierten Eurostar-Züge und somit den Verkehr von London nach Paris und Brüssel betreiben.

Da der Eurostar aber Verluste erbrachte, forderte das Konsortium Ende 1997 weitere Zuschüsse von 1,2 Mrd. £, was die Regierung am 28. Januar 1998 ablehnte. Einerseits wollte sich die Regierung nicht durch nachträgliche Forderungen „erpressen“

lassen, andererseits hatte man sich international zum Bau der Strecke verpflichtet.

Railtrack rettete die Regierung aus dieser misslichen Lage und half ihr, ein Rettungspaket zu schnüren, indem sie sich über die Gründung der Tochtergesellschaft RLE (Rail Link Engineering) am Bau und Kostenrisiko beteiligte und über die Ausgabe von Schuldverschreibungen (für die allerdings die Regierung die Bürgschaft übernehmen musste) bis Februar 1999 das fehlende Geld beschaffte. Dadurch war Railtrack zur treibenden Kraft beim Bau der Strecke geworden. Als Gegenleistung erhielt sie das Vorkauf- und anschließende Betriebsrecht für jede der beiden Teilstrecken (Kanaltunnel – Fawkham Junction und Fawkham Junction – St. Pancras) auf 90 Jahre.

Und dann bot Railtrack auch noch an, die marode Londoner U-Bahn, die mehr Personenkilometer erbringt als der sonstige britische Regionalverkehr außerhalb Londons (ehemals „provincial services“ der British Rail), mit privatem Kapital zu sanieren. Ebenso sollte das Projekt „Thameslink 2000“ – der Ausbau der einzigen durchgehenden Nord-Süd-Bahnverbindung durch das Zentrum der Hauptstadt – verwirklicht werden. Als „Empire Building“ bezeichnete das die britische Presse; auf Deutsch könnte man sagen: Railtrack war ein „Hans Dampf in allen Gassen“.

■ ... und Klagen über den Alltagsbetrieb

Irgendwann schloss sich auch der Rail Regulator den Klagen anderer Beobachter an, das bestehende Netz werde unzulänglich gewartet, weil Railtrack dort zu wenig investiere. Doch zunächst konnte er wenig ausrichten: Um Railtrack zu mehr Investitionen bewegen zu können, hätte er mehr Zuschüsse von der Regierung beschaffen müssen. Doch die zeigte sich zugeknöpft: Erstens hatte sie kein Geld und zweitens fühlte sie sich Railtrack gegenüber wegen der drei Großprojekte verpflichtet und wollte sie nicht verärgern. Also wurde Railtrack mit Samthandschuhen angefasst. Rein rechtlich hätte sich der Regulator eine härtere Gangart leisten können, aber wo kein Geld ist, hat der Kaiser sein Recht verloren.

■ Probleme bei den Großprojekten

Leider liefen die Großprojekte nicht so erfolgreich wie versprochen. Bei der Sanierung der Westküstenhauptstrecke stiegen die Kosten immer weiter an. Die erste Kostenexplosion auf 5,8 Mrd. £ (9,3 Mrd. €) ereignete sich, als man feststellen musste, dass das auf dem Papier so bestechende Konzept der Funksignalisierung mit Fahren im Bremswegabstand noch nicht einsatzreif war. Da die alten Signale das Ende ihrer Lebenszeit erreicht hatten, musste man die gesamte Strecke mit neuen Signalen ausrüsten. Insgesamt rechnet man heute statt veranschlagter 2,2 Mrd. £ mit Kosten von mindestens 8,5 Mrd. £ (13,6 Mrd. €), befürchtet aber weitere Steigerungen bis auf knapp unter 10 Mrd. £; das wäre fast eine Verfünffachung. Auch in Deutschland hat es Kostensteigerungen bei Großprojekten gegeben, doch bewegen sich diese um den Faktor 1,5 bis 3.

Auch die Ergebnisse sind ungewiss: Das Fahren mit 225 km/h wird zur Zeit nicht weiter verfolgt; selbst das Fahren mit 200 km/h scheint nicht sicher, ebenso wie die geforderten und zugesagten Kapazitätssteigerungen. Als Folge könnte auch die Betriebsgesellschaft „Virgin West Coast“ in finanzielle Schieflage geraten oder ihre Lizenz vorzeitig zurückgeben.

Die ursprünglich für 2002 geplante Fertigstellung der Strecke vom Kanaltunnel, CTRL (Channel Tunnel Rail Link), die die Fahrzeit London – Paris auf rund zweieinhalb Stunden senken soll, wird sich auf 2007 verschieben; jeder, der etwas von Finanzmathematik versteht, weiß, dass auch ohne jede weitere Kostensteigerung allein die Verschiebung der Einnahmierzielung um fünf Jahre die Kosten eines privat finanzierten Projekts enorm vergrößert; ebenso laufen in einem solchen Zeitraum im Allgemeinen alle Festpreisvereinbarungen aus, sodass mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen ist. Die für 2003 geplante Eröffnung des südlichen Teilabschnitts nützt dem geplanten schnellen Regionalverkehr von Kent nach London nichts und bringt nicht die wichtige Zunahme der Zug- und Fahrgastzahlen und Steigerung der Einnahmen wie der nach London hinein. Nun wird diskutiert, ob Railtrack überhaupt noch sein Vorkaufsrecht ausüben kann. Das würde zwar die Chance eröffnen, mit den zu erwartenden Betriebsüberschüssen die Anleger (es gibt über 100.000 Kleinaktionäre) zumindest teilweise abzufinden; aber darf ein Unternehmen unter Zwangsverwaltung überhaupt noch etwas in einer derartigen Größenordnung kaufen?

Die Vereinbarung mit Railtrack über die Sanierung der Londoner U-Bahn und das Projekt „Thameslink 2000“ kamen gar nicht erst zustande.

■ Und der laufende Betrieb?

Die schon früh geäußerten Vorwürfe des Rail Regulators, Railtrack investiere zu wenig in das bestehende Netz und zu viel anderweitig, erhielt durch eine Reihe von Unfällen neue Nahrung.

■ Ein Unfall ...

Der erste schwere Unfall ereignete sich am 19. September 1997 bei Southall an der Hauptstrecke von Wales und Bristol nach London Paddington. Ein HST (High Speed Train), schnellster Diesellokomotivzug der Welt mit 200 km/h Höchstgeschwindigkeit, hatte ein rotes Signal überfahren und war in einen quer über die vier Hauptgleise geleiteten Bauzug gerast. Beim Fernzug waren sowohl die der deutschen Indusi (induktive Zugsicherung) als auch die der LZB (Linienzugbeeinflussung) in vereinfachender Form entsprechenden Systeme AWS (Automatic Warning System) und ATP (Automatic Train Protection) außer Betrieb.

Zunächst gab es großen Theaterdonner, auch von Seiten des herbeigeeilten Vizepremiers und Verkehrsministers John Prescott: So etwas dürfe sich nicht wiederholen und für die Sicherheit stehe immer genügend Geld zur Verfügung. Es hagelte Kritik an Railtrack. Aber schließlich ging man wieder zur Tagesordnung über: Der Lokführer hatte mit 200 km/h ein rotes Signal überfahren. Wenn auch beide Sicherungssysteme nicht betriebsbereit waren, er allein auf der Lok saß und trotzdem 200 km/h fahren durfte, es außerdem etwa das 170. Signal auf seiner Fahrt war, bei dem er falsch reagierte – letztendlich war es menschliches Versagen.

■ ... und noch ein Unfall ...

Auch den nächsten, noch folgenschwereren Unfall bei Ladbroke Grove in der Einfahrt zum Londoner Fernbahnhof Paddington im Jahr 1999 konnte man nach dem üblichen Theaterdonner des Vizepremiers und der Presse auf dieselbe bewährte Art zu den Ak-

ten legen: Der Lokführer des ausfahrenden Regionalzuges hatte ein rotes Haltesignal überfahren und war mit dem einfahrenden HST kollidiert. Also letzten Endes wieder menschliches Versagen. Hauptkritik an Railtrack: Dasselbe Signal war in den letzten Jahren zum achten Mal bei Rot überfahren worden, weil es schlecht erkennbar war. Immerhin wurde diesmal eine Untersuchungskommission eingesetzt und da ihr Vorsitzender ein ehrenwerter Lord (Lord Cullen) war, schien alles in besten Händen.

■ ... und schließlich der Kollaps

Bevor noch Lord Cullen seinen Bericht fertig stellen konnte kam der nächste Unfall im Oktober 2000 bei Hatfield (Ostküstenhauptstrecke von London Kings Cross nach Edingburgh). Bezüglich der Zahl der Toten und Verletzten verlief dieser zwar glimpflicher als seine beiden Vorgänger, hatte aber dennoch dramatische Auswirkungen, letztlich bis hin zum finanziellen Kollaps von Railtrack. Weder der Lokführer noch der Fahrdienstleiter hatten Fehler gemacht; das „bewährte“ menschliche Versagen schied also aus. In einer Kurve waren unter dem fahrenden Zug zwei Schienenstränge von insgesamt 90 m Länge in 300 Einzelteile zerbröselte wie ein Keks. Der Schnellzug wurde durch die Zentrifugalkraft nach außen geschleudert; einzelne Wagen kollidierten mit den Fahrleitungsmasten. Erst nach 24 Tagen konnte dieser Streckenabschnitt wieder befahren werden. Der eilends herbeigeeilte Vorstandsvorsitzende der Railtrack, Gerald Corbett, ein ehemaliger Hotelmanager mit wenig Erfahrung im Bahnwesen, verbesserte die Situation auch nicht dadurch, dass er erklärte, er verbürge sich dafür, dass sich ein Unfall dieser Art in Großbritannien nicht wiederhole. Es wurde nämlich schnell ruchbar, dass der sich verschlechternde Zustand der Schienen an dieser Stelle bereits seit zwei Jahren bekannt gewesen war und sie bei Einhaltung der Sicherheitsstandards längst hätten ausgewechselt werden müssen. Bereits im November 1999, ein knappes Jahr vor dem Unfall, hatte die an dieser Stelle zuständige Baufirma Railtrack aufgefordert, ihr den Auftrag für die Auswechslung der Schienen zu erteilen. Die schleppende Auftragsvergabe für Erneuerungsarbeiten seitens Railtrack und die mangelhafte Kontrolle der ausgeführten Arbeiten kamen ins Gerede.

Als erste Folge wurde das gesamte britische Netz nach Schienen mit ähnlich schlechtem Zustand abgesucht. Ergebnis: Innerhalb einer Woche wurden vorsichtshalber auf dem gegenüber dem deutschen halb so großen britischen Netz ca. 500 neue Langsamfahrstellen mit teilweise dramatischen Geschwindigkeitseinbrüchen eingerichtet. An einem Tag waren plötzlich weder die Ost- noch die Westküstenhauptstrecke durchgehend befahrbar, und das auf Anordnung untergeordneter Kräfte von Fremdfirmen, ohne dass das Railtrack-Management über die kritische Lage informiert war. Ergebnis all dieser Maßnahmen: Der Fahrplan war nicht mehr fahrbar, es musste mit fast täglich wechselnden Notfahrplänen gearbeitet werden, die Fahrgäste wussten von Tag zu Tag nicht, was sie erwarten würde. Der seit der Privatisierung von 1996 erreichte Fahrgastzuwachs von 30 Prozent ging innerhalb von Tagen verloren.

Und damit begann der Abstieg von Railtrack. Inwieweit im Gefolge des Zusammenbruchs von Railtrack auch einige der jeweils für einen bestimmten Zeitraum konzessionierten Betriebsgesellschaften in finanzielle Schieflage geraten werden, ist noch nicht abzusehen. Der damalige Vorsitzende der Railtrack trat wenige Wochen später zurück; bis heute folgten zwei weitere.

Im selben Zeitraum traten auch drei Vorsitzende des Aufsichtsrats von Railtrack zurück. Übrigens kehrte aufgrund des Eisenbahndebakels auch der damals mächtige Vizepremier und Verkehrsminister John Prescott nach den Unterhauswahlen im Mai 2001, bei denen die Mehrheit von Labour von den Wählern bestätigt wurde, nicht ins Kabinett zurück. Neuer Verkehrsminister wurde der frühere Staatssekretär im Erziehungsministerium und spätere Minister für Handel und Industrie, Stephen Byers, nicht gerade jemand mit viel Eisenbahnkenntnis, dafür aber mit viel Elan und Profilierungssucht. Auch der Vorsitzende der strategischen Eisenbahnbehörde, Sir Alastair Morton, wurde gegangen; der Rail Regulator, Tom Winsor, wurde vom neuen Verkehrsminister kaltgestellt; über seinen Rücktritt wird spekuliert.

■ Lehren aus dem britischen Beispiel

Nun wird von deutscher Seite die Misere in Großbritannien gern als Beleg dafür herangezogen, wohin man komme, wenn man Netz und Betrieb trenne, und als Beweis dafür gewertet, dass beide im Sinne von DB-Chef Mehdorn unter einem Dach bleiben müssten.

Fragen wir zunächst: Was lehrt uns das britische Beispiel?

- Railtrack war trotz der Rechtsform einer privaten, an der Börse gehandelten Aktiengesellschaft immer in besonderer Weise reguliert.
- Wie das deutsche Netz sollte sich Railtrack aus Trassenentgelten finanzieren. Die Gelder, die Railtrack zuflossen, stammten teils aus Fahrgeldeinnahmen, teils aus staatlichen Zuschüssen, die Railtrack allerdings in „gewaschener“ Form zuflossen (d. h. sie flossen zunächst an die Betriebsgesellschaften, die sie dann als normale Einnahmen an Railtrack weiterreichten). Dem Geld, das bei Railtrack ankam, sah man nicht an, ob es ursprünglich aus Fahrgeldeinnahmen oder aus Mitteln der öffentlichen Hand stammte.
- Obwohl in privater Hand und nach privatwirtschaftlichen Methoden „gemanagt“ war auch Railtrack nicht in der Lage, Großprojekte im Kosten- und Zeitrahmen zu handhaben.
- Unter hohen Kosten erstellte, sophisticatede Wartungsverträge mit den Fremdfirmen haben nicht verhindert, dass die private Railtrack die Übersicht darüber verlor, in welcher Qualität die privaten Auftragnehmer die Wartung des Netzes durchführten. Railtrack hatte – zu spät – erkannt, dass sie einen ausreichend großen technischen Stab zur Kontrolle der Subunternehmer brauchte.
- Die Privatisierung des Netzes hat nicht dazu geführt, dass das damit verfolgte Ziel, genügend privates Kapital in den Bereich der Eisenbahn zu lenken, erreicht worden ist.
- Als es bei Railtrack kriselte, hat der Staat in der Person des neuen Verkehrsministers Byers das Ruder wieder übernommen. Allerdings ohne bisher die Krise zu lösen und ohne einen akzeptierten Plan zu haben, wie es nun weitergehen soll.

■ War Railtrack jemals „privat“?

Von den drei Mächtigen, die auf die Entscheidungen von Railtrack Einfluss nehmen konnten – Aufsichtsrat/Vorstand, Rail Regulator, Schatzkanzler –, ist Letzterer wohl immer der entscheidende gewesen. Privatwirtschaftliches Aktienrecht und Handeln der Aktien an der Börse haben nicht verhindert, dass die

Verantwortung für das Schienennetz letztlich immer beim Staat verblieben ist, so sehr sich die Regierung auch vor dem Zusammenbruch der Railtrack dagegen gesträubt hat und nach dem Zusammenbruch noch gegen diese Erkenntnis sträubt.

Drei Kernsätze lassen sich ableiten:

- Ein spektakulärer Unfall kann alles ändern.
- Ein kriselndes Bahnwesen wird von der Regierung vor der Wahl gern schön geredet, um es aus dem Wahlkampf herauszuhalten.
- Nach einer Wahl ist alles anders und vorher hoch geschätzte Köpfe können sehr schnell rollen.

■ Die Tragik der britischen Bahnprivatisierung

Nach dem Krieg hatten Labour-Regierungen nicht nur 1947 die Eisenbahn, sondern die Schlüsselindustrien in weit stärkerem Maße verstaatlicht als in Deutschland. Später machten konservative Regierungen diese rückgängig. Letztes Glied in der Kette der Reprivatisierungen sollten in den neunziger Jahren die Eisenbahnen sein. Das Ergebnis ist als tragisch zu bezeichnen: Ein staatliches Monopol wurde abgelöst durch ein System der zentralen Planwirtschaft für eine Branche. Alles wurde auf fünf bis zehn Jahre im Voraus geplant und reglementiert. Drei Behörden, 33.000 Einzelverträge und volkswirtschaftliche Kosten von rd. 9,8 Mrd. £ (15,7 Mrd. €), darunter 5,6 Mrd. £ direkte Kosten zu Lasten des Steuerzahlers, waren erforderlich, um dieses „privatwirtschaftliche“ System in Gang zu setzen und zu steuern.

In die Krise geraten, konnte es nicht selbst zum Gleichgewicht zurückfinden. Letztendlich wird der Steuerzahler die Zeche von 33,5 Mrd. £ (53,6 Mrd. €) in den nächsten zehn Jahren bezahlen müssen.

■ Kein Handlungsbedarf? Die große Netzillusion ...

In Deutschland scheint zur Zeit alles geregelt. Nach dem Ergebnis der Task-Force bleibt „das Netz“ unter dem Konzerndach der DB und wird durch eine Trassenagentur reglementiert.

Ob es nach einer Bundestagswahl – wie auch immer sie ausgeht – so bleiben muss, erscheint zweifelhaft.

An einem Kernproblem, mit dem auch das deutsche Bahnsystem kämpft, ist das britische System zugrunde gegangen, obwohl es finanziell bestens abgedeckt erschien: Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen, dass das Straßennetz in Staatshand ist und seine Finanzierung vom Staat zumindest organisiert, großenteils auch getragen wird, kann man die Eisenbahninfrastruktur nicht durch Trasseneinnahmen allein finanzieren. Ich möchte das Festhalten an dieser Illusion der Benutzerfinanzierung des Netzes als „die große Netzillusion“ bezeichnen.

Wilhelm Pällmann, einst Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn, später der Telekom und dann Vorsitzender der gleichnamigen Kommission zur Benutzerfinanzierung der Verkehrswege, hat es Ende letzten Jahres bei einem Vortrag in Lübeck etwas seriöser ausgedrückt: Instandhaltung und Ausbau des deutschen Schienennetzes koste jährlich rund 5 Mrd. €; davon könne man gegenwärtig bestenfalls rd. 2 Mrd. Euro über durch Einnahmen verdiente Trassenentgelte hereinbekommen. Eine Finanzierung des Schienennetzes allein über Trassenentgel-

te sei also reine Illusion, von der man sich möglichst schnell verabschieden sollte.

■ ... und der Straßenbau

Erst wenn man auch im Straßenbau zu einer reinen Benutzerfinanzierung übergegangen sein wird – aber das dann für das gesamte Straßennetz im Lande und nicht nur für die lukrativen Autobahnen und Bundesstraßen – könne man darangehen, auch über eine entsprechende Nutzerfinanzierung der Bahninfrastruktur seriös nachzudenken.

Bei der Umsetzung einer vollen Benutzerfinanzierung des Straßennetzes wird sich aber sehr schnell zeigen, dass die von der Lobby des Straßenverkehrs behauptete volle Wegekostendeckung der Straßeninfrastruktur nicht vorhanden ist, wenn man die „unrentablen Nebenstrecken“, die es bei der Straße ebenso gibt wie bei der Schiene, in das System einbezieht. Entweder sind dann öffentliche Zuschüsse erforderlich oder aber eine großzügige Quersubventionierung der Nebenstraßen durch die Fernstraßen mittels großzügiger Festsetzung der Gebühren für die Fernstraßen. Schon heute gibt es beim System Straße eine großzügige Quersubventionierung, nämlich des Lkw-Verkehrs durch den Pkw-Verkehr.

■ Alternativen für Deutschland

Wenn man schon die Zielsetzung hat, die Bahn ganz oder teilweise an der Börse zu privatisieren, wird das nicht mit dem „Netz“ als Klotz am Bein gelingen, zumal das Grundgesetz auch noch vorschreibt, dass die Mehrheitsanteile an der Infrastruktur beim Bund verbleiben müssen.

Wer soll denn nach dem britischen Debakel Bahnaktien kaufen, wenn beim wichtigen Bereich Netz der Staat die Mehrheit behält? Vielleicht einige unerfahrene Privatanleger, aber sicher nicht die institutionellen Anleger, die die Zusammenhänge durchschauen und das britische Railtrack-Debakel nicht so schnell vergessen werden.

Entweder man verzichtet auf den Börsengang der Bahn oder man verzichtet auf die Einheit von Netz und Betrieb.

■ PRO BAHN zu Netz und Betrieb

Im September 2000 haben wir in der Anhörung vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Wohnungswesen des Deutschen Bundestags die Meinung vorgetragen, dass nichts daran vorbeiführe, dass das Eigentum am Grund und Boden der Schieneninfrastruktur sich im Staatsbesitz befinden muss. Darauf aufbauend könne man dann über verschiedene Formen einer privaten Bewirtschaftung (getrennt oder gemeinsam für Instandhaltung, Neubau und Betrieb) nachdenken.

Wir suchen noch immer nach einem seriösen – wir betonen ausdrücklich: seriösen – Gegenargument. Werden wir es irgendwann finden?