

Privates Schienennetz:

Staat im Wissensnotstand

**Die Zukunft der Schiene
gerät in Schiefelage**
Von Rainer Engel

> *Durch ein privatisiertes Schienennetz gerät der Staat in einen Wissens- und Planungsnotstand und wird abhängig von den Informationen eines nicht staatlich kontrollierten Monopolisten.*

Der Staat – das sind wir, die Bürger, die Fahrgäste und die verladenden Unternehmen. Der Staat – das sind die Institutionen, die für uns das Schienennetz leistungsfähig machen sollen: die Aufgabenträger, die Ministerien, die Parlamente. Und auch Bahnindustrie, Wissenschaft und Gerichtsbarkeit werden Opfer der Manipulation durch ein Schienennetz in privater Hand. Diese gefährliche Entwicklung ist bereits in vollem Gange.

GEFÄHRDET?

Alles in Ordnung: Die Sicherheit des Schienennetzes ist gewährleistet, die Geldmittel sind knapp, aber ausreichend, die deutsche Bahnindustrie – wenn auch in weltweit agierende Unternehmen verflochten – stellt Spitzenprodukte her. So lauten die Aussagen aus den verschiedensten Quellen. In der Tat: Die Bahnreform von 1994 und die starken Impulse zur Entwicklung des städtischen Nahverkehrs in den 90er Jahren haben einen Innovationsschub gebracht, der den deutschen Schienenverkehr aus der Rolle des Aschenputtels erlöst und zum weltweit geachteten Vorzeigestück gemacht hat.

Die Schatten im Bild werden kaum wahrgenommen. Das Desaster mit den Neigetechnikfahrzeugen, heruntergekommene Nebenbahnen und immer noch nicht renovierte Bahnhöfe, marode Strecken für die Güterbahn. Sie werden überstrahlt durch Bügelbauten am neuen Hauptbahnhof in Berlin oder die Vision eines vergrabenen Bahnhofs in Stuttgart. Das Unternehmen Deutsche Bahn AG nähert sich immer mehr einer „schwarzen Null“. Alles in Ordnung?

Keineswegs. Dass das Schienennetz ohne staatliche Mittel und Aufträge für den Nahverkehr nicht unterhalten werden kann, steht außer Frage. Dass die Langlebigkeit der Infrastruktur Schiene mit Nutzungszeiten von bis zu 100 Jahren die Möglichkeiten unternehmerischer Kalkulation weit übersteigt, ist bei Betriebswirten eine Binsenweisheit. Da diese beiden Grundkenntnisse mit der Bahnreform 1994 missachtet wurden, entwickelt sich langsam, aber sicher eine Schiefelage der Entwicklung des Eisenbahnwesens. Und der Staat kann sie nicht korrigieren, weil die notwendigen Informationen Betriebsgeheimnisse eines privaten Unternehmens sind.

GEFÄHRDET:

Die Unabhängigkeit der Gerichte

Die deutschen Gerichte arbeiten – so sieht es jedenfalls der Deutsche Richterbund – mit großer Kompetenz, im internationalen Vergleich sehr schnell und dennoch kostengünstig und vor allem mit einem Selbstverständnis, das Unabhängigkeit garantiert.

Nur dann und wann haben Richter mit „Eisenbahn“ zu tun. Wie immer, wenn sich Richter technischen Sachverstand beschaffen müssen, greifen sie auf Sachverständige zurück. Sachverständige von Unternehmen zu beauftragen, die am Rechtsstreit beteiligt sind, verbietet sich von selbst – und je größer ein marktbeherrschender Konzern wie die Deutsche Bahn AG ist, um so weniger fachkompetente Leute bleiben übrig, die nicht dort arbeiten.

Im Bereich des Ingenieurbaus und der Technik können die Gerichte noch auf eine ganze Reihe von Sachverständigen zurückgreifen, die vom Eisenbahnbundesamt zugelassen oder von den Industrie- und Handelskammern vereidigt sind. Allerdings sind nicht wenige davon bei der DB selbst tätig oder bei Unternehmen beschäftigt, die in wirtschaftlichen Beziehungen zur DB stehen oder bei Universitäten, die ebenfalls in erheblichem Umfang mit Forschungsaufträgen der DB zu tun haben. Schon hier wird es schwierig, die Unabhängigkeit festzustellen. Für komplexere Fragen, die bei der Planung von Eisenbahnanlagen zum Tragen kommen, gibt es jedoch keine vereidigten Sachverständigen. Meistens suchen die Richter dann Unterstützung bei Universitäten. Die Lehrstühle an deutschen Hochschulen, die sich mit dem Eisenbahnwesen befassen, kann man an zwei Händen abzählen.

Selbstverständlich ist es für die dort tätigen Professoren notwendig, mit der Praxis zusammenzuarbeiten. Das ist auch in anderen Fachbereichen so – nur gibt es dort in der Regel keinen übermächtigen Konzern, der die Praxis allein beherrscht. Wenn dann noch in einem Rechtsstreit dieser Konzern – die Deutsche Bahn AG – gleich selbst ein halbes Dutzend Professoren mit Stellungnahmen beauftragt, woher sollen die Gerichte dann unabhängige Gutachter nehmen?

Genau vor diesem Problem wird der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim stehen, bei dem derzeit der Rechtsstreit um die Planfeststellung für „Stuttgart 21“ liegt. Fast alle, die Rang und Namen haben, haben schon im Auftrag der DB Stellung genommen. Es wird spannend, wie das Gericht mit dieser Situation zurechtkommt.

GEFÄHRDET:

Wissenschaft und Forschung

Wer glaubt, Professoren seien doch im öffentlichen Dienst und ihre wissenschaftliche Arbeit eigentlich unbestechlich, der irrt. Forschung braucht Geld, und das steht in der Regel nur projektbezogen zur Verfügung. Öffentliche Forschungsgelder werden von Bundes- und Landesregierungen bewilligt und unterliegen daher der politischen Einflussnahme – und wie groß dort wiederum der Einfluss der Deutschen Bahn AG ist, das hat *derFahrgast* oft genug beschrieben.

Doch wesentliche Gelder werden von Auftraggebern bereitgestellt, die am Untersuchungsergebnis interessiert sind. „Drittmittelprojekte“ haben einen großen Anteil am Forschungshaushalt der Institute. „Dritte“ sind nicht etwa – nach dem Sprachgebrauch der Deutschen Bahn AG – deren Wettbewerber, sondern die Deutsche Bahn AG selbst.

Wie stark die Deutsche Bahn AG die Aufträge der Universitätsinstitute dominiert, lässt sich an diesen Zahlen ermesen*): Fast die Hälfte, nämlich 14 von 31 Aufträgen in den Jahren 1995 bis 2005 an das Verkehrswissenschaftliche Insti-

tut der Technischen Hochschule Aachen kamen von der DB. Das Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen/Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart nennt auf seiner Internetseite 35 Aufträge, von denen zehn von der DB kommen. Wie groß die mit den Aufträgen zusammenhängenden Finanzsummen sind, lässt sich aus diesen Angaben zwar nicht erschließen, aber das Gewicht des Auftraggebers Deutsche Bahn AG ist doch sehr erheblich. Bei anderen Universitäten dürfte die Situation nicht wesentlich anders aussehen.

Das war auch zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn nicht anders. Aber die Bundesbahn war eine Behördenbahn, und Beamte waren und sind zur Objektivität verpflichtet. Die Deutsche Bahn AG ist hingegen ein Unternehmen, das nur ihren eigenen Gewinninteressen verpflichtet ist. Wer sich den Vorgaben des Vorstands widersetzt, setzt sich der Gefahr aus, bei einer kritischen Stellungnahme keine Aufträge mehr zu bekommen – ein existenzielles Risiko für das Institut:

- Neue Bahn-Technologien können „am Objekt“ nicht mehr erforscht werden. Kein aktueller Datentransfer (man muss sich künftig mit offizieller Bahnliteratur begnügen).* Für Studenten hieße das: keine Studien- und Diplomarbeiten im Bereich der DB.
- Auch Bahnbetreiber außerhalb der DB vergeben Aufträge an verkehrswissenschaftliche Institute. Ist jedoch bekannt, dass ein Institut XY seit Jahren nicht mehr mit DB-Aufträgen versorgt wird, müssen sich andere Auftraggeber schon fragen, ob in diesem Institut noch ausreichend Kompetenz vorhanden ist.

GEFÄHRDET:

Die technologische Entwicklung

Nicht nur die Existenz der Institute ist in Gefahr, sondern auch ihre Freiheit zu forschen. Man kann daher die Situation auf die Aussage zuspitzen: Es besteht die Gefahr, dass nur erforscht wird, was der Deutschen Bahn AG dient, weil sie es bezahlt. Und was bezahlt wird, bestimmt ein Management, das auf Börsenfähigkeit sieht und nicht auf Zukunftsfähigkeit.

Nicht viel anders sieht es bei Diplomarbeiten und Dissertationen aus. Zahlreiche Absolventen streben verständlicherweise eine Anstellung bei der Deutschen Bahn an. Auch hier besteht die Gefahr, dass sich Studenten nicht mehr mit Themen befassen, bei denen etwas herauskommt, was die Geschäftspolitik der DB kritisiert. Auch das war bei der Beamtenbahn anders – vorweggenommene Linientreue war kein Einstellungskriterium.

So gerät langsam, aber sicher die wissenschaftliche Entwicklung an den deutschen Universitäten in eine einseitige Schieflage, der Wettbewerb der Ideen kommt zum Erliegen.

GEFÄHRDET:

Die freie Meinungsbildung

Wo die Wissenschaft nicht mehr frei, sondern wirtschaftlich abhängig ist, kommt auch die freie Meinungsbildung ins Trudeln. Das bekommt der Fahrgastverband PRO BAHN

*) Die zugrunde liegende Auswertung von Internet-Veröffentlichungen finden Sie unter www.der-fahrgast.de.



Foto: Engel

Forschungsprojekt „Stuttgart 21“: Wie viele unabhängige Wissenschaftler gibt es, die das Modell eines leistungsfähigen Kopfbahnhofs entwickeln, wenn das der Deutschen Bahn AG missfällt?

sehr deutlich zu spüren. Die Kritik der Interessenverbände ist oft Triebfeder für Wissenschaftler, sich mit den aufgeworfenen Fragen näher zu befassen. Bei dem Thema „Fahrgastrechte“ wird diese Wirkung durchaus spürbar, denn Rechts- und Wirtschaftswissenschaftler sind in ihrer wissenschaftlichen Arbeit nicht von Forschungsgeldern abhängig. Im Bereich der Technik bekommt PRO BAHN bei Anfragen um Stellungnahmen oder forschende Begleitung zwischen den Zeilen immer wieder zu hören, dass man nicht wolle oder nicht könne. Da sei ein potenter Auftraggeber namens Deutsche Bahn AG, den man nicht verärgern dürfe. Den Naturschutz- und Umweltverbänden ergeht es nicht besser.

Kritische Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG dürfen sich ohnehin nicht zu Wort melden, denn sie unterliegen der Konzerndisziplin. Mehr noch: Der Transport von Fakten aus dem Unternehmen in die Öffentlichkeit ist mit fristloser Kündigung und strafrechtlicher Verfolgung bedroht (siehe „Manager gefeuert“). Was rechtlich nicht zu beanstanden ist, ist politisch mehr als bedenklich: Ein Konzern, der jährlich einen zehnstelligen Milliardenbetrag an Steuergeldern benötigt, darf durch Zurückhalten von Fakten die Politik manipulieren.

Nur einige wenige Unerschrockene nehmen sich die Freiheit heraus, sich öffentlich kritisch zu äußern – immer am Rande der Bedrohung mit Verfolgung.

Genauso ist die etablierte deutsche Fachpresse des Eisenbahnwesens fest in der Hand von DB-affinen Autoren. Erfolgsberichte kennzeichnen Zeitschriften wie „Eisenbahntechnische Rundschau“ und ähnliche Publikationen – kritische Beiträge sind die große Ausnahme und werden

Lesen Sie auf Seite 8 weiter.

Manager gefeuert

Immer wieder gelangen Papiere aus der Vorstandsetage der Deutschen Bahn AG in die Öffentlichkeit und geben der Kritik an der Geschäftsführung des Vorstands der Deutschen Bahn AG neue Nahrung. Als eine der „undichten Stellen“ ermittelte die Konzernführung den Manager Klaus-Dieter Streit (63).

Streit wurde fristlos gekündigt, seine Klage dagegen hatte keinen Erfolg. Streit hatte eingeräumt, Unterlagen, die als vertraulich eingestuft wurden, Außenstehenden zur Verfügung gestellt zu haben. Er legte aber Wert darauf, nie Betriebsgeheimnisse weitergegeben zu haben. Wesentlicher Antrieb für sein Handeln, so sagen Presseberichte, sei der Umstand gewesen, dass Streit die Trennung von Netz und Betrieb befürworte. Mehdorn-Kritiker sehen in dem Vorgehen ein „Bauernopfer“, um interne Kritiker auf Linie zu bringen.

Tatsächlich erfasst diese Wertung aber nicht den Kern des Problems. Arbeitsrechtlich dürfen interne Informationen nicht nach außen getragen werden – dabei ist es gleich, ob es sich um Konstruktionszeichnungen oder Verspätungsstatistiken handelt. Der wesentliche Unterschied zwischen Industriespionage und dem Fall Streit ist, dass Bahnlinien seit der Bahnreform 1994 nichts anderes sind als Fabrikhallen. Politisch macht es allerdings sehr wohl einen Unterschied, ob Milliarden Steuergelder in diesen Fabrikhallen verschwinden oder es das eigene Risiko des Unternehmers bleibt, wegen Misswirtschaft in die Pleite zu gehen.

hinter schönfärbenden Überschriften versteckt. Viele kritische Autoren finden im Inland kein Forum, sie gehen über die Grenze, beispielsweise zur Schweizer „Eisenbahn Revue International“.

GEFÄHRDET:

Die Aufgabenträger

Den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs, aber auch den Städten und Landkreisen, ergeht es ähnlich. Ihr Problem ist allerdings mehr die Ermittlung der Fakten, die für ihre Entscheidungen notwendig sind.

Zur Zeit der Bahnreform stellte man sich vor, dass die Aufgabenträger „bestellen“ wie aus einem Versandhauskatalog. Doch während der Verbraucher als Besteller beliebiger Ware aus einer Vielzahl von konkurrierenden Angeboten auswählen kann, stehen die „Besteller“ des Nahverkehrs einem einzigen Anbieter des Schienennetzes gegenüber. Das – so meinte man damals – sei nicht problematisch. Dabei schwang die Erfahrung mit, dass die Bundesbahn zugleich öffentlichen Interessen diene und wenigstens seriöse Antworten gab. Doch die Entwicklung der letzten Jahre hat die Aufgabenträger gelehrt, dass die notwendigen Fakten über die Infrastruktur Unternehmensgeheimnisse sind, die nicht herausgerückt werden. Gelegentlich gelingt es, auf Umwegen Fakten zu sammeln, aber ausreichend für eine vorausschauende Planung ist das nicht. Im Gegenteil: Das DB-Netz reduziert die Informationen über den Streckenzustand auch für das Fahrpersonal immer weiter und informiert über Abriss von Streckengleisen und Weichen erst, wenn die Bagger schon bestellt sind. Eindeutiges



Wie erfahren Aufgabenträger etwas über den wahren Zustand des Schienennetzes? Nur, wenn andere Unternehmen auf den Strecken fahren, wie die AKN auf der Strecke Heide – Neumünster. Auch für die Fahrgäste in Hademarschen gilt jetzt ein Schlagloch-Fahrplan mit verlängerten Fahrzeiten.

Ziel: Einwirkungen der Aufgabenträger und politische Einflussnahme sind unerwünscht. Was die DB tut, ist recht getan – Börsenfähigkeit ist das Ziel, nicht eine leistungsfähige Infrastruktur.

So können Entscheidungen der Aufgabenträger nicht auf fundierter Grundlage gefällt werden. Die Entwicklung der Infrastruktur kommt mehr und mehr zum Erliegen.

Ist es ein Wunder, dass Städte, Landkreise und Regionen eher einen Flughafen planen als dass sie sich für den Ausbau der Bahnlinien einsetzen, die durch ihre Regionen führen? Bei der Deutschen Bahn beißen sie nur auf Granit.

GEFÄHRDET:

Die Ministerien

Nicht-Wissen und mangelhafte Entscheidungsgrundlagen setzen sich in den Ministerien fort. Dabei werden hier maßgebliche Mittel für das Schienennetz verwaltet und vergeben. Oft genug müssen die Vorschläge der DB einfach übernommen werden – es gibt ja keine Alternative. Fehlentscheidungen für Investitionen und Zuschüsse sind die Folge. So wimmelt es im Bundesverkehrswegeplan von Einzelprojekten, deren Sinnhaftigkeit kein Ministerialbeamter und kein Bundestagsabgeordneter beurteilen kann. Die Projekte, die dann tatsächlich finanziert werden, werden zwischen DB und Bundesverkehrsministerium ausgehandelt, ohne dass die DB jedermann Auskunft über die genauen Zusammenhänge und Pläne geben muss.

GEFÄHRDET:

Die Abgeordneten

Die Abgeordneten in den Parlamenten von Bund und Ländern sind darauf angewiesen, dass die Ministerien ihnen wahrheitsgemäß Antwort geben. Doch was das Ministerium nicht weiß, kann auch den Abgeordneten nicht mitgeteilt werden. Nicht ohne Grund hat der Bundestag von der Regierung einen genauen Netzzustandsbericht gefordert. Aber ob die Regierung berechtigt ist, die notwendigen Angaben einzufordern, ist bisher nicht überprüft worden. Allenfalls könnte die Regierung damit drohen, die nötigen Gelder für die Infrastruktur zu sperren. Kann man das eine ernst zu nehmende Perspektive nennen?

GEFÄHRDET:

Der Wettbewerb

Die Schieflage der Wissenschaft und der ständige Wissensvorsprung des Verkehrsunternehmens, das auch das Schienennetz beherrscht, macht die Schiene für Wettbewerber wenig attraktiv. Unternehmer wollen und müssen Geld verdienen. Die Perspektive, von einem unberechenbaren Monopolisten existenziell abhängig zu sein, fördert neues Engagement in den Schienenverkehr nicht. Bisher gibt es daher nur einen Verdrängungswettbewerb, der nicht mehr Verkehr auf die Schiene holt. Stattdessen investieren zweifelhafte Gestalten Kapital aus zweifelhafter Quelle, wie die Firma „First Rail Estate“, die der DB 1.000 Bahnhöfe abkaufen wollte und jetzt bankrott ist – eine unangenehme Erfahrung für das Management der DB.



Foto: D. Sommerer

Forschungsobjekt Neigetechnik: Bleibt die Forschung im Dunkeln, wenn die DB daran kein Interesse hat? Die Diesel-ICE, hier noch im Einsatz zwischen Dresden und Nürnberg, sind abgestellt.

GEFÄHRDET: Die Bahnindustrie

Letztlich gefährdet ist auch die Entwicklung der Bahnindustrie. Nach einem technologischen Quantensprung ist die Weiterentwicklung der Schienenfahrzeuge in ruhiges Fahrwasser geraten, die Unternehmen müssen jetzt mit den entwickelten Konzepten Geld verdienen. In Teilbereichen droht die Entwicklung sogar zum Erliegen zu kommen. Das Beispiel Neigetechnik zeigt es deutlich. Eine ausgedehnte wissenschaftliche Begleitung des Einsatzes der neuen Technik, die allgemein verfügbares Wissen schafft, ist nicht sichtbar, eine kontinuierliche Weiterentwicklung solcher Fahrzeuge findet – jedenfalls in Deutschland – nicht statt. Womöglich müssen die Fahrzeuge in 25 Jahren, wenn die jetzt laufenden ausgedient haben, neu erfunden werden.

GEFÄHRDET: Der Schienenverkehr

Alles in allem droht so die Infrastruktur Schiene als Ganzes wieder an den Rand der technologischen Entwicklung und in das Abseits des wirtschaftlichen Interesses zu geraten. Die Vereinigten Staaten von Amerika sind ein gutes Beispiel dafür, wohin die Reise geht. Die in Privathand befindliche Infrastruktur dient zwar sehr effizient den dortigen Bedürfnissen des Güterverkehrs auf Langstrecken, aber technologisch auf niedrigem Niveau. Was an neuer Technik in die USA kommt, kommt meistens aus Europa oder Japan. Wo hochwertiger

Schienenpersonenverkehr möglich wäre, gibt es unsägliche Schwierigkeiten, diesen auf dem privaten Netz zu realisieren.

Offene Diskussion statt Wissensmonopol

Es ist nicht sicher, dass Politiker zum Schienennetz klügere Entscheidungen treffen als Unternehmensmanager. Aber über Entscheidungen von Politikern wird offen diskutiert – die Entscheidungen der Manager müssen einfach hingenommen werden. Beherrschen Manager ein Monopol wie das Schienennetz, so fallen Fehlentscheidungen allein den Bürgern und Steuerzahlern zur Last.

Allein eine lebhafte Diskussion – von den Medien bis zu den Wissenschaftlern – schützt vor mangelhafter Information und hat schon viele Fehlentwicklungen verhindert oder einigermaßen rechtzeitig korrigiert.

Der natürliche Gegensatz von Verkehrsunternehmen auf der einen Seite und eines staatlich geführten Netzbetreibers auf der anderen Seite wird dazu beitragen, dass Gerichte, Interessenverbände und Medien Wissenschaftler finden, die bereit sind, einander zu widersprechen, dass sich Wissenschaft und Forschung freier entwickeln, dass Aufgabenträger, Ministerien und Abgeordnete nicht länger auf Unternehmensgeheimnisse verwiesen werden, dass der Wettbewerb funktioniert und dass die Bahnindustrie ihren hohen Stand halten kann.

Nur dann ist die Eisenbahn auch morgen noch ein attraktives Verkehrsmittel für verladende Industrie und Spediteure, für Politiker in der Region und nicht zuletzt für die Fahrgäste.