

Stuttgart 21, werden Sie sagen, wenn Sie sich gegen dieses Wahnsinnsprojekt engagiert haben und im Raum Stuttgart leben. Wir NachDenkSeiten-Macher haben uns auch gegen das Projekt engagiert, aber wir können uns vorstellen, was die Zerschlagung der Bahn, was die Trennung von Betrieb und Netz und daraus folgend die weitere Privatisierung bedeutet. Das ist ein verkehrspolitischer GAU wie Stuttgart 21. Dank des Hinweises auf die Silvesterrede, die der [Schauspieler Walter Sittler zur 154. Montagsdemo in Stuttgart hielt](#), bin ich auf [einen Artikel in der Stuttgarter Zeitung vom 23. Dezember](#) gestoßen. Der Artikel gründet auf Äußerungen des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann und des EU-Vize-Kommissionspräsidenten und Verkehrskommissars Siim Kallas. Die Überschrift und zugleich die Hauptbotschaft ist interessant und alarmierend zugleich: ‚Verkehrsminister Winfried Hermann: „Die Bahn wird zerlegt werden müssen“‘ **Albrecht Müller**.

Was heißt Zerlegung und wo endet das?

Der Grüne Verkehrsminister fordert eine neue Bahnreform und dabei „die klare Trennung von Netz und Betrieb“. „Die DB wird zerlegt werden müssen“, erwartet der Politiker, so die Stuttgarter Zeitung. Hermann stellt sich hinter die Vorstöße und Forderungen aus Brüssel. Diese zielen im Kern auf mehr Wettbewerb unter Europas Bahnen. Ansonsten wird in dem Artikel nicht klar, was Zerlegung im Einzelnen heißen soll.

Die propagierte Trennung von Netz und Betrieb soll es möglich machen, den Betrieb unter konkurrierenden Anbietern aufzuteilen und dort Wettbewerb möglich zu machen. Das klingt ganz gut. Es ist eine alte Idee. Spiegel Online erinnerte gerade am 3.1.2013 in einem Artikel über den Cambridge-Ökonomen Ha-Joon Chang anschaulich an die Folgen. Hier der einschlägige Auszug aus dem Text unter der Überschrift [„Der Marktungläubige“](#).

„Schon die Zugfahrt zu Ha-Joon Chang nach Cambridge schafft Sympathie für dessen Thesen. Sie wird nicht nur vom landestypischen Regen überschattet, sondern auch vom notorisch komplizierten Bahnsystem. Für jeden Abschnitt muss das Ticket eines anderen Anbieters gekauft werden, die Züge sind zu spät, das Abfahrtsgleis wird erst in letzter Minute angezeigt. Dabei sollte doch alles besser werden. Damals, Mitte der achtziger Jahre, als Margaret Thatcher die Privatisierung der Bahn und anderer Staatsbetriebe vorantrieb – und der Südkoreaner Ha-Joon Chang in einer fremden Welt landete.“

Die Trennung von Betrieb und Netz ist eine typisch neoliberal geprägte Vorstellung

und liegt im Interesse international tätiger Schnäppchenjäger

Die beiden Elemente, Betrieb und Netz, sind eng miteinander verwoben. Die Trennung führt zu einer Fülle von Problemen: Unübersichtlichkeit, mehr Bürokratie, höhere Kosten durch Vervielfältigung der Verwaltungskosten. Vor allem aber geringere Attraktivität für die Kunden, die es wie im beschriebenen Fall der Fahrt nach Cambridge mit verschiedenen Anbietern der Verkehrsleistungen zu tun bekommen. Auf eine solche Idee kommen Betriebswirte und Lobbyisten der Privatisierung. Der damit mögliche Wettbewerb ist letztlich ein ziemlich künstlicher Wettbewerb. Die Betreiber konkurrieren um Konzessionen. Das nennt man dann Wettbewerb. In der Realität besteht er aus Rosinenpickerei. Die so genannte Konkurrenz führt, wie man in Großbritannien, wo es gravierende Unfälle im Schienenverkehr gab, sehen konnte, zu einer Erhöhung der Risiken des Bahnverkehrs und zum massiven Druck auf die Löhne der bei den Eisenbahngesellschaften arbeitenden Menschen.

Gut funktionierende Systeme wie etwa in der Schweiz sind in **einer** Hand, in der Hand des Staates.

Davon unbeeindruckt betreibt die neoliberal geprägte Mehrheit der Kommission in Brüssel die weitere Zerlegung der Bahnen in Europa. Mich irritiert, dass sich der Grünen-Politiker Winfried Hermann auf die Brüsseler Forderungen und insbesondere auf den Kommissar Siim Kallas beruft. Dieser hat 1994 eine [wirtschaftsliberale Partei in seinem Heimatland Estland gegründet](#) und ist auch in Brüssel als Vertreter dieser Ideologie bekannt.

Man könnte sich die Forderung Winfried Hermann nach Zerlegung der Bahn emotional erklären, wenn man das Verhalten der Bahnführung im Verfahren um Stuttgart 21 und die verkehrspolitisch unverantwortliche Geschäftspolitik der Bahnspitze in Zeiten von Mehdorn in Rechnung stellt.

Die Führung der Bahn hat sich beim Umgang mit dem Projekt Stuttgart 21 und seinen Kritikern schlimm verhalten – die Vertreter der Bahn haben die Kosten systematisch unterschätzt, sie haben Unterlagen nicht oder nur zögerlich bereitgestellt, sie waren insbesondere verkehrspolitisch nicht gerade das „Gelbe vom Ei“. Dass der baden-württembergische Verkehrsminister und Verkehrsexperte der Grünen sich über die Bahn und ihr Verhalten ärgert, kann man verstehen. Aber das ist kein Grund, die verkehrspolitisch verheerende Entscheidung für die Trennung von Netz und Betrieb und damit für die Privatisierung des Bahnbetriebs für richtig zu halten und zu betreiben.

Die Geschäftspolitik des Konzerns DBAG ist spätestens seit Mehdorns Wirken alles

andere als schienenverkehrsfreundlich.

Anders als frühere Chefs der Bahn hatte Mehdorn und hat wohl auch der heutige Bahnchef Grube wenig verkehrspolitisches Interesse. Eine Nähe zur Eisenbahn und zum Schienenverkehr und seiner Bedeutung für eine ökologisch vernünftige Mobilität spüren diese Unternehmensmanager ohnehin nicht. Mehdorn hat die Leistungsfähigkeit der Deutschen Bahn quasi systematisch herunter gefahren. Er hat über all in der Welt Firmen gekauft und Finanzmittel des Konzerns, die dem Schienenverkehr hierzulande hätten dienen sollen, dafür verwendet. Er hat beim Personal ausgedünnt, ein unsinniges Preissystem eingeführt und Strecken und den Fuhrpark vernachlässigt. Der Verdacht, dass er das Unternehmen börsentauglich zu machen versuchte und dabei schienenverkehrspolitische Ziele zweitrangig wurden, ist nicht unberechtigt. Die Unzufriedenheit mit der öffentlichen Bahn ist zu Mehdorns Zeit schon geschürt worden. Die Erfahrungen mit dem Verhalten der Bahn beim Projekt Stuttgart 21 hat diese Unzufriedenheit offensichtlich verstärkt.

Nicht nur des baden-württembergischen Verkehrsministers Ärger, auch der Unmut der Gegner von Stuttgart 21 über das Verhalten der Vertreter der Bahn ist verständlich. Aber sie sollten sich deshalb nicht für etwas einspannen lassen, was im Kern ihrem eigentlichen Anliegen, der Sorge um einen funktionierenden Schienenverkehr, widerspricht. In den Begriffen der Überschrift dieses Artikels: Stuttgart 21 ist schlimm, die Zerschlagung der Bahn hätte bundesweit und europaweit noch schlimmere Folgen.

Als Fazit die Anregung an die so bewundernswert engagierten Gegner von Stuttgart 21: Lassen Sie sich nicht für das verkehrspolitisch höchst fragwürdige Projekt „Zerlegung der Bahn“ einspannen. Das wäre nämlich genauso schlimm wie das Projekt Stuttgart 21.

Nachtrag:

Winfried Hermann hat einen Brief an Herrn Kefer, Mitglied des Bahnvorstands, geschrieben und darin ein Ultimatum gestellt. Die Bahn soll bis zum [10. Januar ausführliche Informationen zur Kostenexplosion bei Stuttgart 21 liefern](#).

Das klingt besser als die Forderung nach Zerlegung der Bahn.