

Stuttgart 21, die Krise und der ordinäre Kapitalismus

Rede Winfried Wolf auf der Veranstaltung „Stuttgart 21 in der Krise“ vom 23. Januar 2012 im Rathaus Stuttgart¹

Der Hauptakzent, den mein Vorredner, Pfarrer Friedrich Gehring, setzte, indem er Geld - den „Mammon“ – brandmarkte und als wesentliche Antriebskraft für das Projekt Stuttgart 21 identifizierte, ist interessant. Vielem von dem, was dazu ausgeführt wurde, stimme ich zu.²

Und die saloppe Losung, die Bahnchef Rüdiger Grube hier in Stuttgart mal von sich gab

Cash in de Däsch / is the name / Of the game

scheint diese Grundaussage ja auch zu unterstreichen. Da fallen einem auch ein paar Namen ein von Leuten, die von S21 profitieren und die man mit den vielen vorgetragenen Bibelziten konfrontieren sollte: Der Stuttgarter Bürgermeister Michael Föll, der beim Abbruchunternehmen Wolff & Müller, das den Nordflügel platt machte, im Beirat saß. Der Unternehmer Herrenknecht, der an den Tunnelbauten verdienen will und der vor der Landtagswahl mit Auswandern und mit der Verlagerung der Arbeitsplätze gedroht hatte. Die Stiftung „Lebendige Stadt“, angegliedert an den Projektbetreiber ECE, eine Tochter des Otto-Konzerns, die auf dem freiwerdenden Gelände des Gleisvorfelds das größte Einkaufszentrum der Region errichten will. In der Stiftung „Lebendige Stadt“ ist nicht nur die Oettinger-Lebensgefährtin Friederike Beyer vertreten; der stellvertretende Vorsitzende dieser Stiftung ist ein gewisser Wolfgang Tiefensee, der sich zuvor als Bundesverkehrsminister um die Förderung von S21 verdient gemacht hat. Dann sei Heinz Dürr genannt, der als ehemaliger Bahnchef das Projekt Stuttgart 21 im Jahr 1994 aus der Taufe hob – und der im Hauptberuf immer Eigentümer der Dürr AG, einem der größten Autozulieferer Deutschlands war und dies heute noch ist. An Dürres Seite befand sich damals bereits Matthias Wissmann, der damalige Bundesverkehrsminister, der heute als VDA-Chef die Verbandsinteressen der gesamten Autoindustrie vertritt. Des Weiteren zu nennen ist die Südwestdeutsche Medienholding, die mit den Tageszeitungen „Stuttgarter Zeitung“, „Stuttgarter Nachrichten“, „Schwarzwälder Bote“ und „Süddeutsche Zeitung“ ein enormes Anzeigengeschäft verwaltet, das wiederum traditionell zu einem sehr großen Teil von der Werbung für Autos geprägt ist. Und natürlich sollte man nicht Stuttgart's OB Schuster vergessen zu erwähnen, ein Mann, der sich wenige Tage vor dem Volksentscheid mit einem verlogenen Brief an alle Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger wandte, damit massiv auf den Ausgang dieser Wahl einwirkte und mit großer Berechtigung zuvor von einem Betongold-Interessenverband als „Führungskraft der deutschen Immobilienwirtschaft“ ausgezeichnet wurde.

Die Frage sei jedoch gestellt: Ist das alles – lässt sich alles auf Geld, Korruption und auf Zusammenhänge, die mehr als „a G´schmäcke“ haben, zurückführen? Ist vor allem menschliche Gier verantwortlich für die Brutalität, mit der S21 durchgezogen wird? Ist es der Neoliberalismus, der eine

¹ Ich hielt die Rede auf Basis einer handschriftlichen Skizze mit Notizen usw. und brachte sie nachträglich in Schriftform.

² Es erinnert mich auch an meine Zeit in der Katholischen Jugend in Weißenau (heute Teil von Ravensburg), in der ich 1966/67 meine erste – linke - Politisierung erlebte, und an die zwei Semester, in denen ich 1968/69 in Freiburg im Breisgau „Theologie der Revolution“ studierte.

Art Gegenmodell zum eher zu akzeptierenden „rheinischen Kapitalismus“ ist? Ist es ein außer Rand und Band geratener Kapitalismus, auch als „Finanzmarkt getriebener Kapitalismus“ bezeichnet?

In all dem stecken Teilerklärungen. Doch all dies erklärt nicht alles.

Seit dem Jahr 1900, seit es entsprechende aussagekräftige Statistiken gibt, erlebten wir 26 zyklische Krisen des weltweiten Kapitalismus, Krisen, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit von 7 bis 10 Jahren stattfinden. In diesem Zeitraum gab es drei historische Krisen – 1857/58, 1873-1878 und 1929-1934. Und viele, so auch Pfarrer Friedrich Gehring, gehen davon aus, dass 2008 eine neue historische Krise oder eine Weltwirtschaftskrise begann. Vor allen historischen Krisen gab es „liberale Phasen“, in denen die Spekulation blühte, wo alle dem Markt vertrauten und oft auch bereits öffentliches Vermögen verscherbelt und privatisiert wurde. In diesen großen Aufschwungperioden entwickelten sich gewaltige Milliardenvermögen – nicht zuletzt die der Eisenbahnkönige – die sich in der Spekulation austobten. Und in der Krise und im Katzenjammer, der jeder großen Krise folgte, gab es immer den Ruf nach dem Staat:

- zum Beispiel 1873, als die privaten, kapitalistischen Eisenbahngesellschaften dutzendweise in Nordamerika und in Deutschland bzw. in Preußen zusammenkrachten und als das neu gegründete Deutsche Reich diese übernehmen und in staatliches oder Ländereigentum überführen musste.
- zum Beispiel in den 1930er Jahren in den USA, als nach dem Zusammenbruch großer Banken eine strikte Bankenregulierung, mit der Trennung der Investmentbanken und der Geschäftsbanken beschlossen und der Spitzensteuersatz der Einkommenssteuer bis auf 80 Prozent angehoben wurde – ein Steuerniveau, das im übrigen bis in die 1970er Jahren erhalten blieb;
- zum Beispiel in den 1950er und 1960er Jahren in der Bundesrepublik Deutschland, als nach den traumatischen Erfahrungen mit Weltwirtschaftskrise, Faschismus und Krieg weitreichende Banken- und Börsenregulierungen in Kraft gesetzt wurden, die wiederum nicht unwichtig für das westdeutsche sogenannte Wirtschaftswunder waren.

Ja, und dann das Beispiel der neuen Krise, wo mein Vorredner bereits auf Ackermanns Hohes Lied auf den Staat und das Betteln des zweitreichsten Mannes der Welt, Warren Buffet, höher besteuert zu werden, verwies. Das kann man ergänzen um die wunderbare Szene im Kongress von Washington Ende September 2008. Damals gab es in der Abstimmung im US-Kongress zunächst keine Mehrheit für das Gesetz der regierenden Republikaner, mit dem die US-Banken mit einem 700 Milliarden US-Dollar-Programm unterstützt werden sollten. Die folgende Szene ist historisch verbürgt. Nach dieser missratenen Abstimmung herrschte Konfusion. In einem abgeschlossenen Raum hinter dem Kongresssaal trafen sich die demokratische Abgeordnete Nancy Pelosi, damals Sprecherin des Repräsentantenhauses, und der republikanische Finanzminister und Ex-Goldman Sachs-Banker Hank Paulsen. Paulsen flehte Pelosi an, sie möge darauf hinwirken, dass ihre Partei, die Demokraten, doch verstärkt für das republikanische Gesetz stimmen möge, sonst drohe ein völlig unberechenbarer Finanzcrash. Dabei ging Paulsen vor Pelosi in die Knie. Diese soll spöttisch gesagt haben: „Ich wusste gar nicht, dass Sie katholisch sind!“ Dann durfte der Kongress am 6. Oktober ein zweites Mal

abstimmen – und siehe da, der güldene Dollarregen wurde nun von einer Kongressmehrheit, mit mehr demokratischen als republikanischen Stimmen, beschlossen.³

Wir sollten uns fragen: Wie kam es denn zu diesem „neuen Liberalismus“, zu dem Neoliberalismus, der erneut die beschriebenen staatlichen Regulierungen, die nach der letzten Weltwirtschaftskrise errichtet wurden, einriss und die massiven Deregulierungen und Privatisierungen auslöste? Grob kann man sagen, dass sich im Zuge der letzten vier Jahrzehnte der ordinäre Kapitalismus wieder herstellte und dass das eher besondere, die Regulierung usw., damit weggefegt wurde. Meine These lautet also: *der Neoliberalismus ist der normale, ordinäre Kapitalismus und nicht das besondere.*

Die Wiederherstellung dieses „normalen Kapitalismus“ begann mit der Intensivierung des Krisenzyklus ab den 1970er Jahren – mit Krisen 1974/74, 1980-82, 1991/92 und 2001/2002. Es gab erste große Finanzcrashs, so einen Börsenkach am 21. Oktober 1987. Es gab den Prozess des Auseinanderdriftens von Arm und Reich, massiv begünstigt durch die Änderung der Besteuerung, wie sie besonders durch die rot-grüne Bundesregierung nach der Regierungsbildung 1998 erfolgt. In diesem Zusammenhang gab es bereits ab Ende der 1980er Jahre massive Privatisierungsprozesse.

Um ein Beispiel außerhalb des Verkehrsbereichs zu wählen – die Situation im Gesundheitssektor: Im Jahr 1991 gab es in Deutschland noch 2411 Krankenhäusern, von denen waren nur (oder immerhin bereits) 358 in privatkapitalistischer Regie, was einem Anteil von 15 Prozent entspricht. 2010 waren es dann rund 350 weniger oder insgesamt 2064 Krankenhäuser. Von denen sind bereits 679 private Krankenhäuser, wo also der Profit und nicht das Gesundwerden im Zentrum steht. Der Anteil der privaten Kliniken hat sich auf 33 Prozent mehr als verdoppelt.

Diese veränderte Struktur ist nicht nur unmoralisch und unsozial. Sie ist auch im wörtlichen Sinn ungesund. Wir haben längst wieder eine Situation, in der die Reichen deutlich länger leben und die Armen früher sterben.

Und: Diese Struktur kommt teuer zu stehen. In den USA, die einen weitgehend privatisierten Gesundheitssektor haben, liegen die Kosten für Gesundheit je Kopf bei mehr als dem Doppelten des europäischen Niveaus, wobei die Effizienz des System geringer und die Lebenserwartung niedriger ist. Privat heißt also nicht effizient und nicht gesellschaftlich preiswerter.

Oder nehmen wir den Bereich der Bahn. Wir hatten neulich ein längeres Gespräch mit Alexander Kirfel vom Netzwerk Privatbahnen, der zugleich führend aktiv bei der Stuttgarter Netz AG ist. Der trug uns das Hohe Lied auf die britischen Eisenbahnen vor; diese würden inzwischen optimal betrieben und fantastisch funktionieren. Jetzt hat im Mai 2011 die konservativ-liberale Regierung Großbritanniens eine umfangreiche Bilanz der seit 1996 privatisierten britischen Eisenbahn vorgelegt – den McNulty-Report. Zusammengefasst heißt es dort: Die Preise für Bahnfahrten sind heute in Großbritannien mehr als doppelt so hoch wie vor der Privatisierung. Die staatlichen Zuschüsse für den – wohlgermerkt: im Betrieb komplett privatisierten! – Schienensektor sind drei Mal höher wie vor der Bahnprivatisierung. Und die Effizienz des Schienensystems im Vereinigten Königreich liegt um rund 30 Prozent unter dem Niveau vergleichbarer europäischer staatlicher Bahnen. Die

³ Ich beschreibe in meinem Buch zur neuen Krise im Detail, dass es nicht nur in den USA, sondern auch in Großbritannien und in Deutschland in diesen Wochen des Höhepunkt der Finanzkrise Vorgänge gab, die auf eine Art Übernahme der politischen Macht und der Macht über die Parlamentsgremien durch die jeweiligen Top-Banker deuten. Winfried Wolf, sieben Krisen – ein Crash, Wien 2009, Seiten 100-124.

Schlussfolgerungen der Londoner Regierung lauten dann typisch konservativ-liberal: noch mehr Bahnhöfe schließen, noch mehr Löhne drücken und noch brutalere Arbeitsintensivierung.

Entscheidend an dieser Stelle ist: Der Report ist ein vernichtendes Urteil über den Bahnprivatisierungsprozess.

Warum also wird dieser Weg gegangen? Liegt es wirklich nur „am Geld“ – am „Mammon“? An der Gier? Immerhin ist das Ganze doch selbstzerstörerisch und kommt die Volkswirtschaft deutlich teurer als eine gesellschaftlich geplante Struktur? Die Erklärung liegt meines Erachtens im *Charakter des Kapitalismus*, des spezifischen Wirtschaftssystems. Dieser lässt sich in einer Skizze mit drei Grundelementen charakterisieren:

1. Die kapitalistische Ökonomie basiert auf Privateigentum an Produktionsmitteln und unerbittlicher Konkurrenz (die Großen fressen die Kleinen – etwa VW Porsche bzw. Heidelberger Druck lässt Manroland pleite gehen.) Er basiert auf Anarchie des Marktes (der Markt verträgt nur zwei Drogerie-Riesen – einer von den dreien DM, Rossmann und Schlecker musste untergehen). Und vor allem folgt dieser Kapitalismus nur einem Prinzip: *der Erzielung eines maximalen Profits in minimaler Zeit* – koste es, was es wolle.

Wenn es allein nach diesem Grundprinzip ginge, dann werden alle regulierenden Schranken eingerissen, dann heißt das Kinderarbeit, so gut wie ausschließlich prekäre Beschäftigung, Agrokraftstoffe anstelle von Lebensmitteln, also gesteigerter Welthunger. Und es heißt vor allem: Es müssen immer neue Sphären dieser Art Kapitalismus unterworfen und damit dem Staat bzw. jeder öffentlicher Kontrolle entrissen werden. Daher: Privatisierungen im Erziehungssektor, bei den Kindergärten, in der Altersversorgung, beim Rentensystem, im Gesundheitssektor, durch Verdrängung des öffentlichen Raums und der Privatisierung von allem Grund und Boden ... und eben auch bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben und den Eisenbahnen.

2. Dieser grundlegende Antrieb der Profitmaximierung führt zu einer extremen *Ausweitung der Produktion bei gleichzeitiger Einengung der Konsumtion*.

Löhne haben den Doppelcharakter, einerseits Nachfrage, vor allem aber Kostenfaktor zu sein. Die Unternehmer werden, ja müssen alles tun, die Löhne niedrig zu halten und möglichst auch absolut zu senken, um in der immer hemmungsloseren Konkurrenz bestehen zu können. Vergleichbares gilt für staatliche Ausgaben und den Sozialstaat – er schafft Nachfrage, was ja auch ganz nett für das Kapital ist, doch stellt aus dessen Sicht vor allem einen Kostenfaktor dar, einen Entzug von Sektoren, die dem Prinzip der Profitmaximierung zur Verfügung stehen sollen. Also kürzen, kürzen und kürzen und möglichst weg damit. Es kommt in der Folge in dieser neoliberalen Phase zu enormen Strukturveränderungen im Kapitalismus: die Masseneinkommen sind rückläufig, der innere Markt stagniert oder schrumpft gar – parallel wird die Orientierung auf Exporte, auf eine aggressive Außen-Wirtschaftspolitik verstärkt und die Konkurrenz auf den Weltmärkten verschärft sich. Die Realwirtschaft stagniert oder wächst nur in kleinen Raten, während der Finanzsektor sich massiv ausweitet. Die Spekulation blüht.

Der öffentliche Verkehr wird gleich von zwei Seiten in die Zange genommen: Zum einen durch die sinkende Massennachfrage, die selbst im Verkehrsbereich zu reduzierten Ausgaben führen kann.

Zum anderen durch die Privatisierungen, wodurch die Tarife steigen, weil die Gewinnentnahmen wachsen, was wiederum auf die reduzierte Massennachfrage stößt und die reale Nachfrage nochmals einbrechen lässt. In griechischen Großstädten gibt es einen Rückgang von 30 Prozent bei öffentlichen Verkehrsmitteln und eine existenzielle Krise der Eisenbahn, die nach den Plänen der Troika ohnehin privatisiert werden soll.

3. *Ein drittes Charakteristikum betrifft die stoffliche Struktur des aktuellen Kapitalismus, den auf Öl und Auto konzentrierten Kapitalismus.*

Gestern Nacht (22.1.; WW) bloggte Klaus Gebhard von den Parkschützern zum Thema Charakter der Eisenbahn. Er fragte dabei, ob die Brutalität, mit der S21 durchgesetzt werden solle, nicht etwa daher rühre, dass die Deutsche Bahn AG eine geschlossene AG sei, dass alle ihre Kapitalanteile beim Bund liegen würden und dass damit privates Kapital nicht von der Bahn profitieren könne. Dass von der DB AG und ihren Gewinnen der Staat und einzelne Politiker profitierten. Und dass deshalb den privaten Unternehmen die Bahn ein Dorn im Auge wäre, sie S21 puschen würden, um damit der Schiene als Konkurrenz zu den anderen Verkehrsträgern zu schaden.

Ich antwortete ihm noch in derselben Nacht: Lieber Klaus. Das letztere trifft zu. Die vorangestellten Vermutungen zur Struktur der DB AG sind jedoch falsch.

Die Deutsche Bahn AG ist ein komplexes System mit einer verwirrenden Struktur. Generell aber lässt sich sagen, dass die Bahn seit der Bahnreform 1994 weitgehend kompatibel ist mit dem bestehenden Kapitalismus und der Autogesellschaft. Dies aus den folgenden Gründen.

Bahn AG nicht „geschlossen“ gegenüber privater Wirtschaft

Die DB AG ist keine Melkkuh für den Staat – im Gegenteil. Sie ist allerdings eine Melkkuh für die privaten Konzerne und Banken. Und sie ist wenig „abgeschlossen“ gegenüber den Privaten. Der Staat pumpt jedes Jahr rund 12 bis 13 Milliarden Euro in die DB AG⁴. Bis zum Jahr 2010 erhielt er dafür keine Gegenleistung. Inzwischen sollen pro Jahr 500 Millionen Euro an Gewinnausschüttung an den Bund zurückbezahlt werden. Angesichts der gesamten geschilderten Dimensionen hat dies jedoch eher kosmetischen Charakter.

Im Aufsichtsrat der DB AG sitzen nur vier Vertreter des Eigentümers, des Bundes. Aber fünf Vertreter von privaten Konzernen wie RWE, E.on, Deutsche Bank, obgleich die an der Bahn nicht beteiligt sind und teilweise entgegengesetzte Interessen vertreten. Der Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Hellmuth Felcht hatte mit Bahn nie etwas zu tun; er ist Managing Director einer „Heuschrecke“.⁵

⁴ Der Bund zahlt jährlich 7,2 Milliarden Euro an Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr, von denen rund 5 Milliarden an die DB AG, hier DB Regio, gehen. Des weiteren fließen rund 3,5 Milliarden Euro jährlich in die Infrastruktur, an DB Netz, davon 2,5 Milliarden Euro für Instandhaltung. Schließlich zahlt der Bund jährlich über das Bundeseisenbahn-Vermögen (BEV) jährlich rund 4,5 Milliarden Euro als Gehaltsausgleich an die noch rund 40.000 Beamte, die bei der Bahn arbeiten.

⁵ Unsere Untersuchung zur bahn-fremden Struktur des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG floss ein in eine kleine Anfrage an die Bundesregierung und in einen Antrag auf Neubesetzung der Führungsgremien der Deutschen Bahn AG. Siehe die entsprechenden parlamentarischen Initiativen der Fraktion Die Linke und von MdB Sabine Leidig, dokumentiert auf www.nachhaltig.links.de Schriftlich zu beziehen in Form der regelmäßig

Die Milliarden-Aufträge der DB AG sind mit gewaltigen Extraprofiten für private Konzerne verbunden. Im Sommer 2011 flog beispielsweise das Kartell „die Schienenfreunde“ auf. Zu diesem hatte sich die europäische Stahlbranche bereits in den 1990er Jahren zusammengeschlossen. Die europäischen Stahlkonzerne hatten dann rund eineinhalb Jahrzehnte lang der Bahn alle Schienen und Weichen zu Preisen verkauft, die um 50 Prozent über dem Marktwert lagen. Originellerweise wurde auch noch Dieter Vogel, der langjährige Thyssen-Boss, in dessen Zeit als Thyssen-Vorstandsvorsitzender das Kartell unter Führung dieses deutschen Stahlkonzerns und der österreichischen Voest-Alpine gebildet wurde, 1999 von dem damaligen Kanzler Gerhard Schröder zum neuen Aufsichtsratschef der Deutschen Bahn AG berufen. Da durfte er kontrollieren, wie sein früherer Arbeitgeber sein neues Unternehmen ausnahm wie eine Weihnachtsgans. Vogel hat tapfer im Sinne seines Ex-Brötchengebers geschwiegen.

Deutsche Bahn als Instrument für die aggressive Außen-Wirtschafts-Politik Deutschlands

Die Deutsche Bahn AG unterstützt die aggressive Politik der Bundesregierungen im Ausland, die wiederum, wie skizziert, eine logische Folge des Abwürgens des Binnenmarktes ist. Die Profite der DB AG werden vor allem für eine Aufkaufpolitik und für Engagements im Ausland eingesetzt – so in Kuwait, in den Vereinigten Arabischen Emiraten, in Schweden, Russland, Polen, China und in den USA. Allein für den Aufkauf des britischen Bus- und Bahnbetreiber Arriva wurden im Jahr 2010 drei Milliarden Euro ausgegeben. Arriva wiederum betreibt z. B. in Portugal oder Dänemark Busgesellschaften im Linienfernverkehr, die damit gegen die noch existenten staatlichen Eisenbahnen konkurrieren. Das Auslandsengagement ist dabei keineswegs profitabel – im Gegenteil. Die Margen liegen nahe Null; gerade musste die Bahn (wie übrigens zuvor die Post) ihr Engagement auf dem US-Binnenmarkt (Bax Global) wieder komplett aufgeben. Auch dies unterstreicht, dass dies *politische Engagements* sind.⁶

Es gibt hier interessante Parallelen zur privatisierten Deutschen Bundespost, jetzt Deutsche Post AG. Während diese sich im Inland flächendeckend zurückzieht, massenhaft Postgebäude aufgibt und verscherbelt, die Zahl der installierten Briefkästen massiv reduziert, die Postbediensteten outsourced usw., führte das Unternehmen einen aggressiven außenwirtschaftlichen Kurs durch – bis hin zum Dienstleister DHL als Lieferant für die US-Kriegsmaschine im Irak.

Die Deutsche Bahn AG wiederum baute seit der Bahnreform 1994 9000 km des Schienennetzes, 40 Prozent aller Weichen und 35 Prozent aller Ausweichgleise ab; sie schloss rund 2000 Bahnhöfe und viele tausende Schalter in Bahnhöfen. Sie halbierte die im Schienensektor eingesetzte Belegschaft und sie reduzierte die Sitzplatzzahl beim gesamten rollenden Material um mehr als 30 Prozent. Als Kontrastprogramm realisierte sie die beschriebene Aufkaufpolitik im Ausland.

Weltweite Kapitalstruktur und Transportsektor

Unter den 500 größten Konzernen der Welt – den „Global 500“ – ist der Anteil derjenigen Konzerne, die zur Autogesellschaft und Flugverkehrs-Gesellschaft gehören, ständig gestiegen. Addiert man den

erscheinenden Verkehrspolitischen Zirkulare des MdB-Büros Sabine Leidig. (Über sabine-leidig@bundestag.de oder MdB-Büro Leidig, Platz der Republik 1, 11011 Berlin.

⁶ Siehe ausführlich: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG, Lunhapark21 Extra05, Juni 2011.

Umsatz dieser Global 500-Gruppe, dann nimmt an dieser Gesamtsumme der Umsatz der Ölkonzerne, der Autokonzerne, der zwei Flugzeugbauer (Boeing und EADS/Airbus) und der Airlines einen Anteil von gut 25 Prozent ein. Dieser Anteil wächst von Jahr zu Jahr. Dies gilt im übrigen nicht nur für die Umsätze, sondern auch für den Anteil dieser Gruppe an den Profiten. Diese Kapitalgruppe ist inzwischen in der Realwirtschaft die mächtigste. Sie ist wiederum eng mit der Finanzwirtschaft verbunden. Die Bahnindustrie und Eisenbahnen selbst spielen bei der Gruppe der Global 500 keine Rolle.

Umgekehrt gilt: Die von Öl- und Autointeressen geprägte Ökonomie wirkt massiv in den Eisenbahnsektor hinein. Deshalb haben wir ja diese erstaunliche Kontinuität der Bahnchefs Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube, die alle drei aus der Autoindustrie und aus dem Flugzeugbau kommen, die alle drei aus der Kaderschmiede des Daimler-Konzerns stammen und die alle drei maßgebend beim Kurs der Bahn in die Privatisierung, an die Börse und zur Unterstützung für Stuttgart 21 waren bzw. im Fall Grube bis heute sind. Es gibt im Top-Bahnmanagement Dutzende von Karrieren, die von einer Interessenslage geprägt sind, die der Schiene widerspricht. Nehmen wir Christoph Franz: Er kam von der Lufthansa, ging zur Mehtron-Truppe bei der Bahn. Franz war maßgeblich bei der DB AG in den Jahren 2001-2003 für die Einführung des zerstörerischen Bahnpreissystems PEP (u.a. mit der Abschaffung der BahnCard 50) verantwortlich. Er wurde dann als Bauernopfer geschasst – fiel das Treppchen nach oben; wurde Chef bei der Airline Swiss. Fusionierte Swiss mit der Lufthansa. Seit Januar 2011 ist Christoph Franz neuer Lufthansa-Boss. Back to the roots. Oder, auch nett, die Karriere von Hartmut Mehdorn: Er kam von der Flugzeugbranche (Airbus/Daimler), wurde Bahnchef, engagierte sich als Bahnchef bereits für die Aufrechterhaltung des Flughafens Tempelhof in Berlin ... Inzwischen ist Mehdorn Chef von Air Berlin und hat soeben für Air Berlin den „strategischen Investor“ die kapitalstarke Airline Etihad aus Abu Dhabi gewonnen. Und so, wie in der Krise diese Apologeten der Privatwirtschaft und des Diktats des Marktes plötzlich nach dem Staat schreien, so nehmen sie es natürlich gerne hin, dass ein Retter wie Etihad ein reiner Staatskonzern ist.

S21 passt hier wie das Tüpfelchen auf das „i“

Das Projekt Stuttgart 21 ist hier geradezu der ideale Ausdruck dieser spezifischen Art Bahnpolitik – die voll kompatibel mit der Autogesellschaft und zerstörerisch für eine Flächenbahn ist. Hier haben wir

- riesige Gewinne für die privaten Konzerne und Unternehmen;
- den typischen Selbstbedienungsladen, wo öffentliche Gelder (der Stadt, des Landes, des Bundes) an die Privaten durchgereicht werden;
- die Realisierung eines Hochgeschwindigkeitsprojektes, wie es der EU-Politik mit den TEN-Projekten entspricht („Eisenbahnmagistrale Paris – Stuttgart – Bratislava“) und wie sie den Mobilitätsvorstellungen dieser Spezies von top-Politikern und Bürokraten entspricht;
- und eine ausgezeichnete Blockade für sinnvolle Schienenpolitik: es wird eine riesige Summe Geld in ein Projekt gesteckt, das nach außen als Bahnprojekt ausgegeben wird, das aber real ein Bahnverkehrs-Verhinderungsprojekt ist.

Und was ist mit der Schweiz? Ach ja, die Schweiz... Warum tickt die anders.⁷ Warum sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) immer noch ein Erfolgsmodell? Die Schweiz ist doch auch ein kapitalistisches Land. Dort sitzen die weltweit größten Chemie- und Pharmaunternehmen. Es gibt große Maschinenbaukonzerne. Dort haben mit Crédit Suisse und UBS zwei der größten europäischen Banken ihren Sitz; allein diese zwei Banken verwalten Hunderte Milliarden Euro an Steuerfluchtgeldern. Es herrscht in der Schweiz auch das neoliberale Wirtschaftsmodell. Die SBB sind sogar als Aktiengesellschaft organisiert, wenn auch auf Basis eines eigenen Gesetzes.

Haben die Schweizerinnen und Schweizer in Sachen Erhalt der Schiene eine Wilhelm-Tell-Widerstands-Mentalität? Oder ein grünes Alpen-Gen?

Die Lösung des Sonderfalls Schweiz ist recht einfach: Die Schweiz ist das einzige größere OECD-Land, in dem es keinen Autokonzern, keine größere Autoproduktion und keinen Ölkonzern gibt. Das ist selbst gegenüber Österreich ein gewaltiger Unterschied.⁸

Und: In der Schweiz gibt es wirksame Formen der direkten Demokratie. Immer wieder war es die Schweizer Bevölkerung, die gegen das gesamte politische Establishment durchsetzte, dass eine Politik der Bürgerbahn und der Flächenbahn und – zumindest im Güterverkehr – eine Politik zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene betrieben wird.

Krise und S21

Jetzt gibt es die spannende Frage: Wie wird sich die Krise auf das Projekt Stuttgart 21 auswirken? Hier gab es eine positive Erfahrung. Als wir 2005 das Bündnis „Bahn für Alle“ gegen die drohende Bahnprivatisierung bildeten, da erlebten wir oft Momente, wo eine große Mehrheit unter uns dachte: Wir tun zwar unsere Pflicht und Schuldigkeit, aber wir haben kaum Chancen, den Bahnbörsengang zu verhindern. Eine verdammt große Koalition, bestehend aus CDU/CSU, SPD, FDP und Grünen, wollten diese Bahnprivatisierung.⁹ Doch es gelang uns, immer wieder die Entscheidung für einen Bahnbörsengang zu beeinflussen und hinauszuzögern – nicht zuletzt auf dem SPD-Parteitag im Oktober 2007, wo eine ganz ausgezeichnete Rede von Peter Conradi bewirkte, dass der Parteitag kippte und sich gegen eine Bahnprivatisierung stellte. Dies erfolgte gegen die gesamte

⁷ Es gibt auch eine Idealisierung der SBB. Verallgemeinernd kann man sagen, dass viele negativen Tendenzen, die es in Deutschland seit der Bahnreform 1994 gibt, sich auch bei der SBB beobachten lassen, wobei die Ausprägung dieser Tendenzen allerdings erst auf dem Niveau liegt, wie wir dies in Deutschland Anfang der 1990er Jahre erlebten. Darauf wird ausführlich eingegangen im Verkehrspolitischen Zirkular, Heft 05, Schwerpunkt „Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn“, Winter 2011/2012.

⁸ In Österreich gibt es eine relevante Autoproduktion (BMW, Steyr, GM-Opel) und einen großen Ölkonzern, OMV, der im übrigen Mitglied in der wichtigen Lobbygruppe der EU-Konzerne, des European Round Table, ist.

⁹ Die Grünen unterstützten das Bündnis Bahn für Alle und den Kampf gegen die Bahnprivatisierung auch in der Zeit der Großen Koalition nicht. Die Bundestagsfraktion der Grünen veröffentlichte noch 2007 einen programmatischen Text mit dem Titel „Grüne Weichenstellungen für mehr Schienenverkehr“ (Heft 16/43), in dem es heißt: „Der Börsengang der bisher zu 100 Prozent staatseigenen Deutschen Bahn AG soll den Abschluss der 1993/94 begonnenen Bahnreform bilden. (...) (S. 6) „Bündnis 90/Die Grünen treten seit Jahren konsequent für eine Trennung von Netz und Betrieb ein. (...) Im Beschluss der grünen Bundesdelegiertenkonferenz 2004 heißt es: ‘Mit Ausnahme des Infrastruktureigentums kann der DB-Konzern in Schritten teilprivatisiert werden. Als Alternative dazu kommt die Teilprivatisierung der einzelnen Transporttöchter des DB-Konzerns in Frage.’“ (S. 12). „Wir fordern Union und SPD daher auf, am vorgesehenen Zeitplan (der Bahnprivatisierung; W.W.) festzuhalten und in diesem Herbst (2007; W.W.) fraktionsübergreifend im Deutschen Bundestag die Weiterführung der Bahnreform zu beschließen.“(S. 19). Im Impressum werden als Verantwortliche ausgewiesen: Fritz Kuhn und Winfried Hermann. Die Broschüre war bisher auf der Website der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen abrufbar.

Führungsspitze der SPD, Freund Hermann Scheer eingeschlossen, der damals für eine „Volksaktienbahn“ eintrat.

Im Juli 2008 brach dann eine ICE-Achse in Köln, glücklicherweise bei Schrittempo. Da niemand unsere Erkenntnisse publizieren wollte, wonach *alle* Achsen der ICE-3 und ICE-TD-Züge nicht dauerhaft sind und brechen können, machte Bahn für Alle eine erste Sonderzeitung, die – ähnlich wie jetzt am 30. Dezember 2011 zu S21, der Taz beilag. Und tatsächlich: Große Medien wie „Monitor“ und „Frontal 21“ griffen nun unsere Informationen auf – und Mehdorn musste Stück für Stück zugeben und Konsequenzen ziehen: Inzwischen werden alle diese Achsen ausgebaut und durch stärker ausgelegte ersetzt.

Im September 2008 wurde dann der Bahnbörsengang durch Finanzminister Steinbrück abgesagt – da war der 750 Seiten starke Börsenprospekt bereits gedruckt. Als offizielle Begründung hieß es, dies sei der Finanzkrise und dem Einbruch der Aktienkurse geschuldet. In Wirklichkeit war dies nur ein Faktor von mehreren. Entscheidend dürften die von Bahn für Alle mit bewirkten vielfachen Verzögerungen, der SPD-Parteitag und der so gefährlich nah herangerückte Termin der Bundestagswahl 2009 gewesen sein. Dennoch: Damals trug der Ausbruch der Krise dazu bei, das Großprojekt Bahnbörsengang auszubremsen.

Und natürlich spielte damals der dramatische Appell der Ackermänner: Staat hilf! Eine Rolle. In dieses Klima passte eine weitere große Privatisierung nicht.

Und wie der Staat half! Er half den deutschen Banken: Stichwort Finanzmarktstabilisierungsgesetz. Er stützte die alten Strukturen im Transportsektor. Stichwort: Abwrackprämie. Er unterstützte direkt große Autokonzerne. Stichwort: Rettung von GM und Chrysler aus der Pleite. Er entwickelte ein grünes Mäntelchen für die Autobranche und gab dafür weitere Milliarden Dollar, Yen und Euro. Stichwort: „E-Mobility“.

Vor allem wurden die Banken alimentiert. 1,5 Billionen Dollar erhielten die Banken in den USA und in Europa. Das sind 1500 Milliarden US-Dollar oder 1200 Milliarden Euro. Unser Slogan war schon richtig: „Wir zahlen nicht für eure Krise!“ Doch wir zahlten viel für ihre Krise.

Und jetzt haben wir eine ausgewachsene neue Krise. Inzwischen befindet sich die Realwirtschaft in mehreren europäischen Ländern bereits in einer neuen Krise – so in den Niederlanden, in Griechenland, in Spanien, in Italien und im vierten Quartal 2011 auch bereits in Deutschland. Und diese neue Wirtschaftskrise findet statt in einem erheblich anderen Rahmen als 2008/2009. Heute paart sich diese mit einer Krise der öffentlichen Haushalte. Mit einer Euro-Krise. Mit dem massiven Druck zum Schuldenabbau. Mit der offenen aggressiven Herrschaft der Finanzinstitute und der Ratingagenturen, die den Takt der Sparmaßnahmen und Staatskrisen vorgeben.

Wie also wird diese Krise auf das Projekt Stuttgart 21 wirken?

Es wird zwei Antworten geben – eine offizielle und neoliberale. Und eine des gesunden Menschenverstands – eine solidarische.

Die offizielle und neoliberale Politik lautet: Jetzt muss gespart werden. Die öffentlichen Ausgaben müssen weiter reduziert werden. Es gibt bei dieser Wiederkehr der Krise keinen Spielraum für eine Steigerung der öffentlichen Ausgaben, schon gar keinen für neue Konjunkturprogramme. Entsprechend muss auch weiter privatisiert werden. Stuttgart 21 allerdings, so wird man uns sagen,

bildet eine Ausnahme – das muss weiter gebaut werden. Das ist längst ein Politikum geworden. Da geht es auch darum, einer solidarischen, kreativen Bewegung mit enormer Ausstrahlungskraft das Rückgrat zu brechen. Und die Grünen vorzuführen als diejenigen, die die Brutalitäten des kapitalistischen Systems exekutieren – so wie sie 1998/99 bereit waren, die Brutalität des ersten Kriegs nach Ende des Zweiten Weltkriegs mit deutscher Beteiligung zu exekutieren und so wie sie 2002 bereit waren, deutsche Truppen nach Afghanistan zu schicken.

Besonders gefährlich erscheint mir in dieser neu aufziehenden Krise der Druck auf weitere Privatisierungen zu sein. Vor drei Tagen verkündete Bundesverkehrsminister Ramsauer, der Bahnbörsengang sei zwar nicht aktuell. Doch er lade „Investoren“ dazu ein, sich an der DB ML zu beteiligen. Die DB ML ist die seit 2008 bestehende neue Zwischenholding der DB AG, in der der Nahverkehr (DB Regio), der Fernverkehr, der Schienengüterverkehr und die gesamten weltweite Logistik gebündelt sind. Da gibt es, wie bereits zitiert, eine breite Front von CDU/CSU, SPD, FDP und den Grünen, die ein solches Projekt bisher unterstützten und die eine große Koalition der Bahnprivatisierung bilden könnten.

Eine Politik des gesunden Menschenverstandes, eine solidarische Politik lautet: Jetzt bloß nicht in die Krise hineinsparen! Bloß nicht den Fehler von Reichskanzler Brüning wiederholen, der 1931-32 in der Krise zu sparen begann, die Krise vertiefte und damit für Faschismus und Krieg mitverantwortlich wurde. Als allererstes müssen Großprojekte wie Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm gestoppt werden. Sodann muss ein sinnvolles Investitionsprogramm entwickelt und umgesetzt werden – für den Schienensektor in diesem Bundesland skizzierte ich im Frühjahr 2011 ein solches Programm, das ich „bahnsinniges Baden-Württemberg“ nannte.

Um auf die Eingangsdebatte zurückzukommen: Ohne Zweifel gibt es die menschliche Untugend der Gier. Diese wird durch die kapitalistische Krise und die Ellbogengesellschaft noch verstärkt. Wir müssen dieser Untugend diejenige Tugend entgegensetzen, die in Stuttgart im Widerstand gegen S21 so vorbildlich entwickelt wurde: die Solidarität.

Einer der ersten großen Neoliberalen Politiker, die es in der Bundesrepublik nach dem Zweiten Weltkrieg gab, Helmut Schmidt, sagte einmal: „Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen!“¹⁰ Wir sagen umgekehrt: Wer in dieser Krise keine Visionen hat, wer das Business as usual der neoliberalen Politik predigt, gehört ins Krankenhaus oder auf die Psychiater-Couch. Wir haben diese Vision. Wir engagieren uns – für eine andere, für eine solidarische Gesellschaft.

Angaben zum Referenten: Winfried Wolf ist Chefredakteur von Lunapark 21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie. Er ist aktiv für die Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn. Er verfasste u.a. die Bücher „Eisenbahn und Autowahn“ (1985, 1986 und 1992), „Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns“ (2007 und 2009) und „Sieben Krisen – ein Crash (Wien 2009) und ist (zusammen mit Volker Lösch, Gangolf Stocker und Sabine Leidig) Mitherausgeber der Bücher „Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt“ und „Stuttgart 21plus – Die Antwort auf Heiner Geißler“ (Köln 2010 und 2011). Wolf arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Büro der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig, der verkehrspolitischen Sprecherin der Partei die Linke im Bundestag.

¹⁰ Helmut Schmidt war im übrigen auch einmal verkehrspolitischer Sprecher der SPD. Sein Glaubensbekenntnis in dieser Funktion lautete 1965: „Jeder Deutsche soll den Anspruch haben, sich einen eigenen Wagen zu kaufen. Deshalb wollen wir ihm die Straßen dafür bauen.“ Zitiert bei: Winfried Wolf, Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1992, S. 162.