

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
1 Einleitung	15
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
2 Das neoliberale Paradigma als legitimatorischer Wegbereiter der Bahnreform	31
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

3	Privatisierung und Liberalisierung – Strategien staatlicher Selbstentmachtung	79
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
4	Stationen einer (kapital)marktorientierten Neuvermessung der Bahnpolitik	135
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
5	Überhöhtes Vertrauen in den Wettbewerb: Privatisierung und Fragmentierung des britischen Bahnwesens.....	229
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
6	Schlussbetrachtung.....	273
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
	Anhang.....	297
	Abkürzungsverzeichnis	305
	Literatur- und Quellenverzeichnis	311