

Strukturen der Verkehrsindustrie – Wirtschaftsinteressen und Verkehrspolitik

Winfried Wolf

1. Wirtschaftsgeschichte als Verkehrsgeschichte
 2. Phasenverschobene Durchsetzung der Transportorganisation Auto-Flugzeug im 20. Jahrhundert
 3. Weltmacht Öl-Auto-Flugzeug
 4. US-Struktur als Blaupause für den zukünftigen EU-Verkehr
 5. Konzernmacht und Verkehrspolitik
 6. Verkehrspolitik mit personeller Untersetzung
- Fazit

Der Studienleiter der evangelischen Akademie Tutzing, Jochen Wagner, berichtete im Januar 2006 über eine Tagung, die dort unter dem Titel „Transfiguration Mensch Technik Natur“ stattgefunden hatte. Sie sei vom Vizedirektor des Reifenherstellers Michelin, Patrick Oliva, mit dem folgenden „analytischen Weckruf“ eröffnet worden: „Derzeit 800 Millionen, in zehn Jahren sogar 1,6 Milliarden Fahrzeuge, eine Erhöhung der CO₂-Emissionen von sechs auf 15 Gigatonnen pro Jahr, eine Erderwärmung um fünf Grad – das alles sei für den fragilen Planeten zu viel (...). Unsere instrumentellen Interventionen haben uns längst zum Feind der Natur werden lassen. Allein der Materialhunger von Chinas dynamischer Modernisierung überfordere die globalen endlichen Ressourcen. Er rechne fest mit künftig zunehmenden Ressourcen-Kriegen“ (Wagner 2006). Besucht man die französische Homepage des weltweit führenden Reifenproduzenten, für den Monsieur Oliva tätig ist und zu sprechen vorgibt, dann findet man dort – sieht man von dem Verweis auf Bemühungen um das Recycling der Pneu ab – keine Aussagen, die auch nur annähernd mit einem Engagement für die Umwelt oder für den Erhalt des „fragilen Planeten“ für die späteren Generationen in Verbindung gebracht werden könnten.¹ Ein gewisses Aufhorchen mag es noch bei der Anpreisung des neuen Michelin-Produkt PAX geben. Doch es handelt sich dabei nicht um die erwartete Friedenserklärung an die Natur, die Patrick Oliva in Tutzing noch anklingen ließ. Das Produkt, ein „Sicherheits-Reifen“, soll vielmehr „auch ohne Luft noch 200 km mit 80 km/h rollen“ können, was das Reserverad überflüssig mache (www.michelin.de; 12. Mai 2006).

Der Auftritt des Vizedirektor von Michelin in Tutzing ist in dreifacher Weise beispielhaft für das in diesem Beitrag behandelte Thema Wirtschaftsinteressen und Verkehrspolitik: *Erstens* gibt es gerade auch in den Chefetagen der großen Konzerne einen offenen Widerspruch zwischen dem Handeln und den Worten. Interessanterweise bekennen sich einige

¹ Auch der alljährliche von Michelin ausgerichtete Wettstreit „Challenge Bibendum“ um das nachhaltigste Straßenverkehrsmittel, wirkt vor dem Hintergrund des Kerngeschäfts eher als Feigenblatt, denn als ernstzunehmendes Umweltengagement.

klügere Vertreter aus dem Top-Management und große Anteilseigner – zu den letzteren zählt George Soros – mehr oder weniger offen zu diesem Widerspruch.

Zweitens scheint es eine Art Verselbständigung der Wirtschaftsinteressen und der Profitlogik zu geben, die für die zerstörerischen Prozesse wie Bodenversiegelung und Klimaerwärmung verantwortlich gemacht werden. Diese Eigendynamik existiert ohne Zweifel bis zu einem gewissen Grad und wird im Folgenden teilweise auch belegt. Doch über diese Tatsache sollte man nicht vergessen, dass es immer noch Menschen sind, die die spezifischen Entscheidungen treffen, und dass es oft eine knallharte Lobbypolitik, ebenfalls ausgeführt von Menschen, ist, mit der die ökonomischen Interessen durchgesetzt werden.

Drittens ist die aktuelle Debatte über die Realitäten und die Notwendigkeit einer Wende im Verkehrssektor aufgrund dieser Rahmenbedingungen von einer Mischung aus Gleichgültigkeit, Zynismus und Perspektivlosigkeit geprägt. Die Wirtschaftsinteressen in diesem Sektor und die Lobbyarbeit zu ihrer Durchsetzung gründlich zu analysieren und zu historisieren, ist auch eine Anregung zum Handeln und Eingreifen.

1 Wirtschaftsgeschichte als Verkehrsgeschichte

Die moderne Wirtschaftsgeschichte ist auch die Geschichte der Industrien, die die strategischen Verkehrsmittel erstellt und stellt. Dies waren im frühen englischen Kapitalismus des 18. Jahrhunderts die Kanalgesellschaften: Die Gesellschaft, die den lukrativsten britischen Kanal betrieb, die *Leeds and Liverpool*, stellte den folgenden Rekord auf: "From 1786–1919 it never failed to make profit"; 130 Jahre warf sie Dividenden meist in einer Höhe von 15 bis 20 Prozent ab (Clark 1990: 139; Wolf 1992: 95). Ab Mitte des 19. Jahrhunderts waren es die Eisenbahngesellschaften, die in England, auf dem europäischen Kontinent und in den USA die höchsten Langzeitgewinne verbuchten. Die *Pennsylvania Railroad Company* dürfte hier die Bestleistung erbracht haben. Sie zahlte im Zeitraum 1856 bis 1969, also 113 Jahre lang, Jahr für Jahr Dividenden zwischen acht und zehn Prozent – mit der Ausnahme des weltweiten Wirtschaftskrisenjahres 1931, in dem sich die Anteilseigner mit 6,5 Prozent zu bescheiden hatten (Roberts 1980: 22). Die reichsten, mächtigsten und einflussreichsten Magnate des 19. Jahrhunderts waren „Eisenbahnkönige“: In England war dies Mitte des 19. Jahrhunderts George Hudson. Kurz danach stieg in Preußen bzw. Deutschland Bethel Henry Strousberg in diesen Rang auf. Zur selben Zeit bestimmten die Eigner der *Société Générale du Crédit Mobilier*, der mit Napoleon III. liierten Eisenbahnbau-Gesellschaft, Wirtschaft und Politik in Frankreich. In den USA spielte Ende des 19. Jahrhunderts Cornelius Vanderbilt bzw. später die Vanderbilt-Gruppe eine vergleichbare Rolle. In Brian Hollingsworth Geschichte des Verkehrsmittels lautet die Bilanz. „Amerika mag die Eisenbahnen geschaffen haben. Aber in Wirklichkeit haben die Eisenbahnen Amerika geschaffen“ (Hollingsworth 1979: 139).

Patrick Olivas Aussage, wonach bereits 800 Millionen Kraftfahrzeuge „uns zum Feind der Natur“ hätten werden lassen, trifft in abgewandelter, wenn auch nicht in derart umfassend „existentiell-planetarischer“ Form auf vorausgegangene Zeiten zu. Auch frühere Gesellschaften waren von den Interessen der jeweiligen Verkehrsindustrie in einer Weise geprägt, die zerstörerisch wirkte. Jede Idealisierung beispielsweise des „Eisenbahnzeitalters“

ist fehl am Platz. Eisenbahnen spielten eine maßgebliche Rolle in der Kriegführung. Ein Teil der Ost-West-Verbindungen auf deutschem Boden wurde gebaut, um einen Zwei-Fronten-Krieg führen zu können. Ohne die organisatorische Leistung der Deutschen Reichsbahn hätte die Vernichtung der europäischen Juden nicht derart effizient und umfassend durchgeführt werden können (vgl. Lichtenstein 1985). Eisenbahngesellschaften spielten eine maßgebliche Rolle in den ersten großen Prozessen von Zersiedelung und bei der Bodenspekulation. Harald Bodenschatz bilanzierte diesen Aspekt in einer Analyse dieser Korrelation wie folgt: „Mit dem Eisenbahnbau entstand (...) auch die fortgeschrittenste Form der Bodenspekulation, eine mit den Großbanken verbundene Spekulation, die sich nicht auf das bloße Spekulieren, d.h. auf das bloße Warten, beschränkte, sondern tüchtig dazu beitrug, dass das Warten nicht umsonst war, die sich bei der Produktion von Lage, also den infrastrukturellen Voraussetzungen der Bodenpreisssteigerung einmischte. Die mit Grundstücken spekulierenden und oft mit den städtischen Organen eng zusammenarbeitenden Eisenbahngesellschaften waren nicht nur Nutznießer dieser Entwicklung. Sie beeinflussten diese auch massiv“ (Bodenschatz 1985: 7).

Vor allem aber standen die großen Unternehmen des Schienenverkehrs im Zentrum der groß angelegten spekulativen Prozesse und der katastrophalen weltweiten ökonomischen Einbrüche. Joseph A. Schumpeter hat in seinem Standardwerk „Konjunkturzyklen“ die „absichtliche Förderung des Spekulationsfiebers“ und die „regelrechten Feldzüge“, die Eisenbahngesellschaften „unter Nichtachtung der Kosten und Folgen“ gegeneinander führten, umfassend beschrieben (Schumpeter 1961: 417ff.). Im Mittelpunkt der schweren Wirtschaftskrise, die England 1847 widerfuhr, stand die Pleite des Eisenbahnkönigs George Hudson. 1867 gab es in Frankreich eine schwere wirtschaftliche und politische Krise, deren Epizentrum der Bankrott von *Crédit Mobilier* bildete. Der Gründer-Crash, der 1873 das junge deutsche Reich erschütterte, war zugleich der Zusammenbruch des Eisenbahn-Imperiums von Bethel Henry Strousberg.

2 Phasenverschobene Durchsetzung der Transportorganisation Auto-Flugzeug im 20. Jahrhundert

Die hoch entwickelten kapitalistischen Gesellschaften erlebten das Eisenbahnzeitalter weitgehend parallel. Selbst Länder wie Russland und Japan, die in der Entwicklung der Produktivkräfte erheblich hinterherhinkten, vollzogen den Einstieg in den Schienenverkehr fast gleichzeitig mit Europa und Nordamerika. Die Ablösung der Eisenbahngesellschaften durch die heute vorherrschende Transport- und Verkehrsorganisation, die auf Lkw, Pkw, Bussen und Flugzeugen basiert, erfolgte jedoch in den verschiedenen Regionen zeitlich erheblich versetzt. Zwischen der Massenmotorisierung in den USA, die nach dem Ersten Weltkrieg einsetzte, und derjenigen in Westeuropa, die nach dem Zweiten Weltkrieg begann, lag ein knappes halbes Jahrhundert. In Japan und in Mittel- und Osteuropa fand sie nochmals später statt. China und Indien, wo inzwischen eine beginnende Massenmotorisierung und eine massenhafte Nutzung des Luftverkehrs zu beobachten ist, folgt der Entwicklung in Nordamerika mit einem Abstand von einem Dreivierteljahrhundert.

Der Aufstieg der neuen Transport-Organisation in den USA hängt eng zusammen mit dem der Ölindustrie, die wesentlich um das Rockefeller-Vermögen gruppiert war. Bereits

um 1910 wurde das Vermögen der Rockefeller-Gruppe (Öl) und dasjenige der Vanderbilt-Morgan-Gruppe (Eisenbahnen) auf annähernd den gleichen Wert geschätzt. Beide zusammen kontrollierten nach Gustavus Myers mit rund 40 Milliarden US-Dollar Gesamtaktiva rund ein Drittel des gesamten Kapitals in den USA. (vgl. Myers [1916]1969: 745). Spätestens mit der Weltwirtschaftskrise von 1929 bis 1932 setzten sich die Ölkonzerne – und in ihrem Gefolge die großen Automobilunternehmen – zunächst in den USA und bald darauf weltweit als Oligarchie in der Struktur der Hochfinanz durch. Eine wichtige Rolle spielte dabei die Expansion des US-Kapitals, die wiederum in erheblichem Maß von Öl- und Autointeressen geprägt war. Marksteine waren dabei der Bau des Ford-Werks in Köln 1925, der Kauf der deutschen Opel-Werke durch General Motors 1929 und die Übernahme von Simca durch Chrysler nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Jahr 1972 hatten die amerikanischen Direktinvestitionen im Ausland eine Höhe von 94 Milliarden US-Dollar erreicht. Davon entfielen allein 28 Prozent auf die Erdölindustrie der Vereinigten Staaten. Die kombinierten Investitionen in der Öl- und Autobranche kamen auf mehr als 50 Prozent. Die weltweite Produktion von Kraftfahrzeugen war nochmals stärker von US-Konzernen geprägt. 1950 stammten 80 Prozent aller Pkw, die auf der Welt hergestellt wurden, von den Fließbändern bei Ford, General Motors und Chrysler. 1960 waren es noch 50 Prozent (vgl. Wolf 1986: 31).

Der Aufstieg der Vereinigten Staaten zur führenden Wirtschafts- und Militärmacht der Welt war in erster Linie der Triumphzug der US-dominierten Öl- und Autobranche zur international führenden Kapitalmacht.

3 Weltmacht Öl-Auto-Flugzeug

Inzwischen ist nicht mehr allein die Kapitalmacht der USA von dieser spezifischen stofflichen Zusammensetzung geprägt, die zugleich den weltweiten Transportsektor bestimmt. Eine vergleichbare Struktur kennzeichnet die Gruppe der größten Konzerne der Welt. Unter den 25 international größten Unternehmen – Produktion, Dienstleistungen und Finanzinstitute – entfallen mehr als die Hälfte des addierten Umsatzes bzw. der Profite auf die Firmen, die Rohöl fördern und verarbeiten oder Kraftfahrzeuge produzieren. Werden die 25 größten Industriekonzerne ausgewählt, dann konzentrieren sich bereits drei Viertel von deren addiertem Umsatz auf die Gruppe Öl-Auto. Die US-Unternehmen vereinen rund 50 Prozent (49,6 Prozent) des gesamten Umsatzes dieser Gruppe auf sich. Ihr spezifisches Gewicht liegt damit deutlich über den Anteilen, die die US-Industrie im Allgemeinen unter den weltweit führenden Konzernen einnimmt. Tabelle 1 verdeutlicht die beschriebene Kapitalstruktur.

Tabelle 2: Die 25 größten Industriekonzerne und das Gewicht „Öl-Auto“ 2003

Nr.	Unternehmen/Name	Land	Branche	Umsatz Mrd US-\$	Beschäftigte
1*	BP	GB	Mineralöl	232,6	103.700
2*	Exxon Mobil	US	Mineralöl	222,9	88.300
3*	Royal Dutch Shell	GB/NL	Mineralöl	201,7	119.000
4*	General Motors	US	Auto	195,3	326.000
5*	Ford Motor	US	Auto	164,5	327.530
6*	DaimlerChrysler	D	Auto	156,5	362.063
7*	Toyota Motor	J	Auto	153,1	264.410
8	General Electric	US	Financials	134,2	305.000
9*	Total	F	Mineralöl	118,4	110.780
10*	ChevronTexaco	US	Mineralöl	112,9	61.530
11*	ConocoPhillips	US	Mineralöl	99,5	39.000
12*	Volkswagen	D	Auto	98,6	336.840
13	IBM	US	Büromasch.	89,1	319.270
14	Siemens	D	Elektronik	80,5	417.000
15	Hitachi	J	Elektronik	76,4	326.340
16	Hewlett-Packard	US	Computer	73,1	142.000
17*	Honda Motor	J	Auto	72,3	131.600
18	Sony	J	Elektronik	66,3	162.000
19	Matsushita Electric	J	Elektronik	66,2	290.490
20*	Nissan Motor	J	Auto	65,8	123.650
21	Nestlé	CH	Lebensmittel	65,4	253.000
22*	Peugeot PSA/Citroen	F	Auto	61,3	199.900
23	Altria	US	Tabak	60,7	165.000
24*	ENI	I	Mineralöl	59,3	76.500
25*	Sinopec	China	Mineralöl	55,1	854.700
Summen				2781,8	5.905.500
Davon:					
- Öl/Auto (= *) in Mrd. US-Dollar bzw. Mio. Besch.				2069,9	3.525.500
- Öl/Auto in Prozent der Gesamtsummen:				74,4%	59,7%

* = Teil des Öl-Auto-Sektors

Basisdaten nach: *Fortune* vom 26. Juli 2004.

Die Konzentration auf die Bereiche Öl, Auto und Luftfahrt bestimmt auch die Wirtschaftsstruktur in Europa. Hier liegen annähernd dieselben strukturellen Gewichtungen vor wie in den USA und wie auf Ebene der Weltwirtschaft. Dabei hat sich diese Struktur in den vergangenen Jahren nochmals deutlich verstärkt. Während die Gruppe Öl-Auto-Luftfahrt 1990 unter den 25 größten europäischen Industriekonzernen auf einen Anteil von fast 60 Prozent (57,8 Prozent) kam, lag dieser 2002 bereits bei mehr als zwei Drittel (67,5 Prozent) (vgl. die Daten im Anhang dieses Bandes).

Die Macht der Öl-Auto-Flugzeug-Gruppe findet ihren Ausdruck nicht zuletzt in der Konzentration des Kapitals. Das Fusions- und Übernahmefieber, das vor allem in den Merger-and-Acquisition-Booms 1995 bis 2000 und 2004 bis 2006 grassierte, hat diesen Vorgang der Zusammenballung beschleunigt. Dies trifft für die bereits zitierte Ölbranche zu, in der sechs Konzerne den Weltmarkt beherrschen. In der Autoindustrie gibt es 2006 noch zehn international relevante Anbieter – vor 20 Jahren waren es doppelt so viele. Das Triaden-Projekt eines Zusammengehens von General Motors mit Renault und Nissan weist, unabhängig vom Ausgang des Vorhabens, bei diesem Konzentrationsprozess in eine neue Dimension. Im Bereich der großen zivilen Flugzeuge gibt es mit Boeing und Airbus/EADS nur noch zwei Anbieter. Einschließlich des Baus von Regionalflugzeugen sind es vier (mit den zusätzlichen kanadischen bzw. brasilianischen Unternehmen Bombardier und Embraer). Im Zuliefersektor der Autoindustrie ist der Monopolisierungsgrad teilweise ähnlich hoch wie im Flugzeugbau. So gibt es nur noch drei international agierende Reifenhersteller.

In den letzten Jahren hat sich bestätigt, dass der *peak of oil*, das Auseinanderschieren von Ölbedarf und Fördervolumen von Rohöl, bereits erreicht wurde. Die neu entdeckten Reserven sind geringer als die zusätzliche Nachfrage; eine ernsthafte Verknappung von Öl und ein Ende des Zeitalters der fossilen Energie sind in greifbare Nähe gerückt. Die Reichweite der weltweiten Öl- und Gasvorräte ist niedriger als die Lebensdauer einer neu gebauten Autobahn oder eines neu errichteten Airports. Der Ölpreis hat sich seit Anfang des 21. Jahrhunderts verdreifacht. Auch deflationiert erreichte er spätestens mit der neuen Krise in Nahost im Sommer 2006 Rekordniveau.

Dennoch gibt es keinerlei Anzeichen für eine Umkehr. Die viel beschworene Energie- und Verkehrswende ist nicht in Sicht. Mehr noch: 2005 war das Jahr der Ölkonzerne. Die vier führenden US-Konzerne (Exxon-Mobil, Chevron, Conoco-Phillips und Marathon Oil) wiesen einen addierten Gewinn von 66,7 Milliarden US-Dollar aus, mehr als doppelt so viel wie 2004. Exxon setzt mit 371 Milliarden US-Dollar mehr um, als die OPEC-Länder Saudi-Arabien oder Indonesien an Bruttosozialprodukt erwirtschaften. Die US-Presse vergleicht Exxon-Mobil mit dem legendären Rockefeller-Imperium Standard Oil, das 1911 formell zerschlagen wurde. Die ersten Sätze von Abraham Lustgarten in der 2006er Bilanz der US-Zeitschrift „Fortune“ über die 500 größten Konzerne der Welt sind kennzeichnend: „Ein Blick auf die größten Unternehmen in der Welt führt zu einer einzigen Schlussfolgerung: Mehr als je zuvor sind natürliche Ressourcen die Triebkraft der Weltwirtschaft. Fünf der zehn größten Gesellschaften auf der 2006er Global-500-Liste von Fortune sind Ölgesellschaften, eine mehr als im Vorjahr. Weitere vier sind Autohersteller, deren Kundschaft gewaltige Mengen von Kraftstoff benötigen“ (Lustgarten 2006).

Die Weltmacht Öl-Auto-Flugzeug bildet die materielle Grundlage für die gegenwärtige Struktur des weltweiten Transportsektors und seine zukünftige Ausrichtung.

4 US-Struktur als Blaupause für den zukünftigen EU-Verkehr

Der schienengebundene Verkehr ist unter den motorisierten Beförderungsarten diejenige, die am ehesten als umweltverträglich und nachhaltig zu charakterisieren ist. Sie kann auch als zukunftsfähig bezeichnet werden, weil es derzeit die einzige motorisierte Transportart ist, die relativ leicht auf Basis alternativer – regenerativer – Energieträger (z.B. Strom aus Sonnenenergie) betrieben werden kann bzw. bereits betrieben wird (Strom aus Wasserkraft). Auch andere Strukturmerkmale (Flächenverbrauch, Lärmemission, Tote/Verletzte) sprechen für einen Ausbau von Eisenbahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen. Eine solche Perspektive ist auch Teil der offiziellen Verkehrspolitik der EU und aller Bundesregierungen seit den 1970er Jahren. Die Europäische Union veröffentlichte 1990 eine Broschüre zur Verkehrspolitik, in der es hieß: „Die Vorteile der Schiene sind nicht zu bestreiten: Geringerer Raumbedarf und niedrigerer Energieverbrauch, größere Sicherheit, geringere Umweltbelastungen – diese qualitativen Vorteile der Schiene gewinnen nun an Bedeutung“ (KOM 1990: 8).

All das müsste logisch in einer Förderung und in einem absoluten und relativen Wachstum des Eisenbahnverkehrs münden. Tatsächlich aber findet das Gegenteil statt: Es gibt einen kontinuierlichen Rückgang des Anteils des Schienenverkehrs im europäischen bzw. deutschen Verkehrsmarkt. Auf dem Gebiet der „alten EU“ mit 15 Mitgliedstaaten hatten die Eisenbahnen im Personenverkehr 1990 noch einen Anteil von 6,7 Prozent; 2002 lag dieser bei 6,2 Prozent. Im gleichen Zeitraum stieg der Anteil des binneneuropäischen Flugverkehrs von 4,0 auf 5,7 Prozent. 2005 hatte der Flugverkehr erstmals den Schienenverkehr überholt. Im Güterverkehr sank der Anteil der Eisenbahn im gleichen Zeitraum von 10,9 auf 7,7 Prozent – hier gab es sogar einen absoluten Rückgang der Transportleistung (vgl. KOM 2004, 2006).

Im Fall der Bundesrepublik Deutschland belegen die Zahlen in der offiziellen Statistik „Verkehr in Zahlen“ eine vergleichbare Entwicklung (vgl. die Daten im Anhang dieses Bandes).

Danach gibt es im Güterverkehr auf der Schiene im Zeitraum von 1991 bis 2004 weitgehend eine Stagnation bzw. im Zeitraum 1994 bis 2004 ein bescheidenes Wachstum, doch der Anteil der Bahn am gesamten – stark wachsenden – Güterverkehrsmarkt ging deutlich zurück. Im Schienenpersonenfernverkehr gab es sogar einen absoluten Rückgang bei den Transportleistungen. Insgesamt – einschließlich des Nahverkehrs – ging der Anteil der Eisenbahn im Personenverkehrsmarkt leicht zurück. Der offiziell stark gestiegene Schienenpersonennahverkehr konnte die Einbrüche des Fernverkehrs weitgehend ausgleichen. Allerdings muss hierbei zweierlei bedacht werden: Der Schienenpersonennahverkehr wird mit rund zwei Drittel über staatliche Unterstützungen finanziert; diese Regionalisierungsgelder nahmen ab 1994 deutlich zu, was einen Teil des Anstiegs bei den Verkehrsleistungen erklärt. Gleichzeitig sind die Wachstumsraten in diesem Beförderungsbereich strittig. Der Bundesrechnungshof hatte schon Ende der 1990er Jahre aufgezeigt, dass diese Angaben deutlich zu hoch und durch unterschiedliche Basisdaten geschönt sind. Jüngere Veröffentlichungen haben dies immer wieder bestätigt (vgl. Gietinger 2004: 85ff.; Bodack 2004: 524ff.).

Doch selbst wenn man diese zuletzt genannten zwei Aspekte beiseite lässt: Inzwischen belegt auch die offizielle Verkehrsstatistik des Bundesverkehrsministeriums die Grundtendenz der weiter fallenden Anteile der Schiene im Verkehrsmarkt. Interessant ist, dass die vorausgegangene (rot-grüne) Bundesregierung vielfach die – durch die damalige Statistik

belegte – These vertrat, wonach erstmals in der Nachkriegszeit der Anteil des Zugverkehrs gestiegen und der Pkw-Verkehr sogar absolut zurückgegangen sei. Inzwischen wurde die Statistik vom DIW grundlegend revidiert (vgl. Kloas/Kuhfeld/Kunert 2004).

Die Entwicklung einer fortgesetzten Stärkung der Straße und des Luftverkehrs und einer Schwächung der Schiene steht in einem auffallenden Gegensatz zu den Debatten, die seit der „Ölkrise“ 1973 über ein „Ende des Ölzeitalters“ und seit 1991 (Rio-Umweltkonferenz) über die Notwendigkeit einer Wende in der Energie- und Verkehrspolitik geführt werden. Sie widerspricht der offiziellen Verkehrspolitik der EU und der meisten ihrer Mitgliedstaaten.

Sie ist nicht Resultat eines Marktes, sondern wird u.a. herbeigeführt durch spezifische Verkehrsweginvestitionen, die in einen ständigen Ausbau des Straßennetzes und der Luftfahrt-Infrastruktur und in einen Abbau der Schienenwege münden. Allein im Zeitraum 1990 bis 2002 verlängerte sich auf dem Gebiet der EU-15 das Autobahnnetz von 39.000 auf 53.000 Kilometer, während die Schienenwege von 162.000 auf 152.000 Kilometer reduziert wurden.

Diese Entwicklung wird sich mit der „Marktöffnung“, die von der EU-Kommission gefordert wird und in einzelnen Bereichen bereits durchgesetzt wurde, und mit den Bahnprivatisierungen, wie sie in Großbritannien realisiert und in der BRD projektiert werden, nochmals verstärken (Wolf 2006a: 14ff; 43ff). Nach dem im Januar 2006 vorgelegten Gutachten von Booz Allen Hamilton kommt es bei allen untersuchten Varianten für einen Börsengang der Deutschen Bahn AG dazu, dass der Schienenpersonennahverkehr nicht mehr wächst (und dessen Anteil sinkt) und dass im Schienenfernverkehr sogar die absolute Transportleistung rückläufig sein wird (und der Anteil der Schiene damit stark sinkt). Lediglich im Bereich des Güterverkehrs wird die Chance auf ein größeres absolutes Wachstum und auf einen leicht ansteigenden Anteil im Verkehrsmarkt gesehen. Vor allem soll das Schienennetz ein weiteres Mal deutlich gekappt werden (vgl. Hamilton 2006: S.114f). Die Gutachter stellen fest: „Ordnungspolitische Stellschrauben (Steuern, Mautsysteme) dürften auf die Verkehrsentwicklung deutlich höheren Einfluss haben als die Wahl des Strukturmodells (der in dem Gutachten debattierten Privatisierungsvarianten; W.W.)“ (Hamilton 2006: 13). Doch es gibt bisher keine erkennbare Tendenz, diese entscheidenden „ordnungspolitischen Stellschrauben“ zu verändern und mit Blick auf eine Verkehrswende neu zu justieren. Im Gegenteil: Jahr für Jahr kommt es zu neuen ordnungspolitischen Entscheidungen, die den „verkehrten Verkehr“ stärken (vgl. Altwater in Abschnitt III dieses Bandes). So beschloss im Sommer 2006 die niedersächsische Landesregierung in einem „Test“ den Einsatz von Lastwagen zuzulassen, die 25,25 Meter lang (anstatt bisher maximal 18,75 Meter) und 60 Tonnen (anstatt bisher maximal 40 Tonnen) schwer sind.

Vergleicht man die Entwicklung des Transportsektors in Europa mit demjenigen in den USA, dann gibt es einerseits krasse Unterschiede, gleichzeitig aber auch Parallelen (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 3: Modal Split in der EU-15 und in den USA – Anteile der Verkehrsträger an der gesamten motorisierten Personenkilometerleistung) 1970 bis 2001

Verkehrsträger	1970	1980	1990	2001
PERSONENVERKEHR (jeweils 5-Modal-Split)				
Pkw (MIV)				
- EU-15	73,8	76,1	79,0	78,5
- USA	91,3	89,1	86,6	85,7
Busse/Reisebusse				
- EU-15	12,7	11,8	9,3	8,3
- USA	2,3	2,4	3,2	3,1
Tram und U-Bahnen				
- EU-15	1,6	1,2	1,0	1,0
- USA	0,5	0,4	0,3	0,3
Eisenbahnen				
- EU-15	10,4	8,4	6,7	6,3
- USA	0,5	0,4	0,3	0,3
Luftverkehr*				
- EU-15	1,6	2,5	4,0	5,9
- USA	5,4	7,7	9,5	10,6
GÜTERVERKEHR (5-modal-split für EU-15, 4-modal-split für USA)				
Straße (Lkw)				
- EU-15	34,7	36,3	41,9	44,0
- USA	22,4	23,6	27,2	30,3
Schiene (Eisenbahnen)				
- EU-15	20,0	14,6	10,9	7,9
- USA	41,5	39,1	38,2	43,1
Binnenschiffe				
- EU-15	7,3	5,3	4,6	4,1
- USA	12,8	12,3	13,1	10,4
Pipelines				
- EU-15	4,5	4,3	3,0	2,8
- USA	23,4	25,0	21,6	16,6
Küstenschifffahrt				
- EU-15	33,5	39,4	39,6	41,1
- USA

*) Im Fall der EU: Inner-EU-15-Flüge und Binnenflüge (in den jeweiligen EU-Mitgliedsländern); im Fall der USA gesamter Flugverkehr (incl. *general aviation*).²

Daten nach KOM (2005). Im Fall des Personenverkehr Tabelle 3.3.2 (= EU-15) und 3.4.17 (= USA); beim Güterverkehr nach Tabelle 3.2.3 (= EU-15) und 3.4.16 (= USA).

² Die unterschiedliche Basis bei der Luftfahrt – in der EU nur innereuropäischer Flugverkehr und im Fall der USA binnenländischer und internationaler – ist akzeptabel; ein Vergleich zulässig. Der internationale Flugverkehr fällt im Fall der USA (erstaunlicherweise) kaum ins Gewicht. Dort wurden im Jahr 2000 insgesamt 854 Milliarden Personenkilometer in der Luft zurückgelegt. Davon entfielen auf den internationalen Flugverkehr nur 22 Milliarden Personenkilometer, was nur 2,6 Prozent aller Flüge ausmacht, von denen ein Teil wiederum innerhalb des Nafta-Blocks (mit Kanada und Mexiko) stattfand.

Im Personenverkehr zeichnet sich für die EU-15 eine solche zum Teil parallele, zum Teil nachholende Entwicklung deutlich ab. Der Pkw-Verkehr steigt zwar weiter an, hat aber eine gewisse Sättigung erreicht. Dadurch ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am gesamten Verkehrsmarkt in den USA seit 25 Jahren rückläufig; im EU-15-Raum wurde eine Stagnation erreicht. Eisenbahnen spielen im US-Personenverkehr faktisch keine Rolle mehr. In Europa bewegt sich der Anteil der Schiene allerdings in die gleiche Richtung. Vergleichbares gilt für die schienengebundenen Nahverkehrssysteme (Tram und U-Bahn). Die deutlichste Parallele liegt gewissermaßen „in der Luft“: Der Flugverkehr steigt in beiden Regionen steil an. Obgleich es sich bei den Daten für Europa um den Inner-EU-15-Flugverkehr und bei den USA um den gesamten handelt, sind die beiden Entwicklungstendenzen durchaus vergleichbar. Eine weitere Verdopplung des Luftverkehrs ist, wie beschrieben, auch für Europa fest eingeplant. Damit dürften sich beide Regionen bei dieser Verkehrsart nochmals einander annähern.

Im Güterverkehr gibt es beim Vergleich zwischen Nordamerika und Westeuropa einen wichtigen Unterschied bei der Küstenschifffahrt, was wiederum teilweise mit dem großen Unterschied beim Schienengüterverkehr zusammenhängt. So können in der EU alle 15 (alten) Mitgliedsländer außer Österreich und Luxemburg über den Intra-EU-15-Seeverkehr erreicht werden. In den USA kann nur ein kleinerer Teil der Bundesstaaten vom Meer aus erreicht werden. Sieht man von der theoretisch möglichen Passage durch den Panama-Kanal ab, so ist in der Praxis ein Seetransport von der Atlantik- zur Pazifikküste nicht existent. Die EU-Statistik hat daher inzwischen einen Fünf-Modal-Split (Verkehrsmarkt mit fünf – statt – vier Verkehrsträgern) entwickelt. Als gesamter Güterverkehrs (100 Prozent) gilt dort die Summe der Transportleistungen von Lkw (Anteil 2001: 44,1 Prozent), Küstenschifffahrt (41,1 Prozent), Schiene (7,9 Prozent), Binnenschiff (4,1 Prozent) und Pipelines (2,8 Prozent). Im Fall der USA wird im Güterverkehr gewöhnlich nur der traditionelle Vier-Modal-Split zugrunde gelegt, da die Küstenschifffahrt eine deutlich geringere Rolle spielt.

Der hohe Anteil der Schiene im Güterverkehr der USA (2001: 43,1 Prozent) entspricht zu einem größeren Teil Transporten, die in Europa mit der Küstenschifffahrt abgewickelt werden. Es handelt sich hier überwiegend um Langstreckentransporte, oft von Küste zu Küste oder von Norden (Kanada) durch die USA bis zum Süden (Mexiko). Ähnlich ist die Struktur der innereuropäischen Küstenschifffahrt von solchen Langstreckentransporten geprägt. Interessant ist allerdings, dass die Pläne der EU-Kommission und diejenigen der Bundesregierung (wie im Bahnprivatisierungsgutachten von Booz Allen Hamilton festgehalten) für die Schiene nur ein Wachstum im Bereich des Güterverkehrs vorsehen. Und auch hier sollen vor allem Transporte über große Distanzen (von Portugal bis Polen und von Schweden bis Süditalien) gefördert werden. Es kann bezweifelt werden, dass diese Art des Wachstums der Schiene als nachhaltig charakterisiert werden kann. Es handelt sich primär um Verkehr, mit dem große Konzerne vernetzt sind bzw. arbeitsteilige Prozesse über riesige Entfernungen verbunden werden. Damit verknüpft ist eine starke Reduktion des Bahnverkehrs über mittlere und kürzere Distanzen. So wurde in Deutschland im Zeitraum 1992 bis 2004 die Zahl der Gleisanschlüsse (Industriegleise), mit denen vor allem mittelständische Unternehmen ans Schienennetz angeschlossen waren, auf weniger als ein Drittel reduziert.³

³ 1992 gab es im deutschen Schienennetz noch 13.629 Gleisanschlüsse, im Jahr 2004 waren es noch 4004, vgl. BMVBW 2005: 65.

In dem Wachstum der Langstreckentransporte materialisiert sich jedoch vor allem die „Transportinflation“ oder die gestiegene „Transportintensität“: In ein und derselben Ware ein und derselben Qualität stecken immer mehr Kilometer, die sie befördert wird. Oder mit einem praktischen Beispiel: Im Jahr 2000 wurden in Großbritannien 213.000 Tonnen Schweinefleisch exportiert und 272.000 Tonnen Schweinefleisch importiert (vgl. Liebrich 2005) Diese Entwicklung ist jedoch, gleich auf welchem Verkehrsträger sie abgewickelt wird, nicht nachhaltig und mit Blick auf Umwelt und Klima zerstörerisch.

Grundsätzlich ist festzustellen: Die jüngere, aber auch die Vorgaben für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der EU (Privatisierung der Eisenbahnen), der materielle Druck, der von der beschriebenen Struktur der größten Konzerne und der Globalisierung ausgeht und vor allem die Durchsetzung eines europäischen Binnenmarktes von Portugal bis Polen und von Schweden bis Malta (Maastricht-Abkommen, Euro-Einführung, Osterweiterung) lassen die These zu, dass sich der EU-Verkehr in den wesentlichen Bereichen nach dem US-Modell entwickeln wird.

5 Konzernmacht und Verkehrspolitik

Ein wesentlicher Grund für die Schwäche der Eisenbahn im Verkehrsmarkt ist in der Position der Industrie zu suchen, die Schientechnik herstellt bzw. Schienenverkehr betreibt. Unter den 500 größten Unternehmen der Welt tauchen lediglich sechs Eisenbahngesellschaften auf, deren addierter Umsatz von 116 Milliarden US-Dollar nur 0,8 Prozent des gesamten Umsatzes dieser Gruppe ausmacht (vgl. Global 500 in: Fortune vom 26. Juli 2004). Reine Bahntechnikhersteller gibt es in dieser Gruppe der Global 500 erst gar nicht.

Die Industrieunternehmen, die materiell mit dem Schienenverkehr verbunden sind und die *auch* Bahntechnik herstellen, sind in erheblichem Maß von Interessen bestimmt, die in Widerspruch zu diesem Verkehrsträger selbst stehen.

Vor zwei Jahrzehnten war Bahntechnik weitgehend auf nationale Märkte konzentriert. Sie bestand aus Hunderten einzelner Unternehmen, die überwiegend von dieser Technik bestimmt waren. Inzwischen kann von einer global agierenden Bahntechnik gesprochen werden. Es gibt nur noch drei relevante Anbieter – Bombardier (Kanada), Alstom (Frankreich) und Siemens (Deutschland) –, die 90 Prozent des Marktes auf sich vereinen. Bei Alstom ist der Umsatz im Kraftwerkbau deutlich größer als das Verkehrssegment. Das Unternehmen konnte 2005 nur durch massive Staatshilfe vor der Insolvenz bzw. einer Übernahme durch Siemens gerettet werden. Siemens ist beim Umsatz und vor allem bei den Gewinnen weit stärker als Autozulieferer engagiert als im Bereich Verkehrstechnik; darüber hinaus befindet sich die Verkehrstechnik-Sparte des Unternehmens seit Jahren in einer Krise. Bereits 2002 lag der Umsatz der Autozulieferersparte von Siemens (Siemens VDO Automotive AG) mit 8,4 Milliarden Euro doppelt so hoch wie derjenige der Verkehrstechnik Sparte (Siemens Transportation Systems) mit 4,3 Milliarden Euro. Diese strukturelle Differenz hat sich 2005 und 2006 weiter verstärkt, wobei das Siemens-Management inzwischen den Ausstieg aus der Schientechnologie prüft (vgl. Lietdke 2003, Fromm/Wanner 2006). Das kanadische Unternehmen Bombardier wiederum ist in erster Linie Hersteller von Regionalflugzeugen. Damit sind bei Siemens und bei Bombardier konkurrierende Interessen in ein und demselben Konzern vertreten, wobei jeweils derjenige Sektor, der maßgeblich für

die vorherrschende Öl-Auto-Flugzeug-Transportorganisation ist, der gewichtigere ist (vgl. Hauber 2004: 190ff.).

Bereits das beschriebene materielle und strukturelle Gewicht derjenigen Industrien, die mit dem Transportsektor verbunden sind, garantiert eine weitreichende Einflussnahme auf Gesellschaft und Politik. Dies konkretisiert sich auf unterschiedliche Weise. Der bereits zitierte Eisenbahnkönig Bethel Strousberg hielt sich noch eine eigene Zeitung, die er im Sinne seiner Interessen – beispielsweise zur Schürung des Spekulationsfiebers bei neuen Eisenbahnprojekten – einsetzte. Die Autokonzerne können heute allein kraft ihrer Anzeigenmacht direkten Einfluss auf die Berichterstattung nehmen. 1997 versandte der US-Autokonzern Chrysler an 100 Redaktionen von US-Zeitschriften einen Brief, in dem verlangt wurde, dass „Chrysler im voraus vor jedem Artikel mit (...) sozialem Inhalt rechtzeitig gewarnt“ werde. Von jeder Ausgabe mit Chrysler-Anzeigen müsse vor Redaktionsschluss ein ausführliches Inhaltsverzeichnis übersandt werden, damit „Chrysler genügend Zeit zum Überprüfen und Umdisponieren“ habe (Hornig 1997). Die Konzerne, die für die Klimaerwärmung maßgeblich verantwortlich sind, manipulieren die öffentliche Meinung. BP hat sich von British Petroleum zwar umbenannt in Beyond Petroleum, was als „Jenseits des Ölzeitalters“ verstanden werden soll. Gleichzeitig stieg der Konzern in den letzten Jahren zum größten Rohölkonzern auf. Auf den Hinweis, der Ölkonzern Exxon werbe doch inzwischen „massiv mit Umweltthemen“ stellte der ehemalige Vizepräsident der USA, Al Gore, fest: „Exxon gibt lediglich vor, etwas Positives über die Umwelt zu sagen. Sie nennen das ‚grün waschen‘. In Wirklichkeit geben sie Millionen Dollar aus, um falsche Informationen über die globale Erwärmung zu verbreiten. Das ist das Gleiche, was die Tabakkonzerne getan haben, um die Leute in die Irre zu führen, als es um den Zusammenhang zwischen Lungenkrankheiten und Rauchen ging“ (Gore 2006: 136).

Für die USA wurde belegt, dass die Revolutionierung des Verkehrssektors weg von den Eisenbahnen und hin zu Pkw, Lkw und später zum Flugverkehr auch durch die „Aufwendung von viel Energie und Ressourcen“ der betreffenden Kapitalfraktion erreicht wurde. Im Jahr 1974 wurde in der für den US-Senat verfassten Studie von Bradford C. Snell (1974) umfassend dokumentiert, dass General Motors, Ford, Chrysler und der Reifenhersteller Firestone diese „Umstellung“ im Transportsektor über mehr als drei Jahrzehnte hinweg im Detail, mit krimineller Energie und konspirativ betrieben und organisiert hatten. Danach wurden in Millionenstädten wie Baltimore, Philadelphia, New York, St. Louis und Los Angeles die Unternehmen mit schienengebundenen Verkehrsmitteln planmäßig aufgekauft und insbesondere die schienengebundenen Transportarten abgebaut bzw. auf Busverkehr umstrukturiert. In der Snell-Studie wird der Beginn der „Initiative“ für den Zeitpunkt dokumentiert, als sich nach der Weltwirtschaftskrise die Rockefeller-Gruppe und die Ölfraktion gegenüber den US-Eisenbahnen durchgesetzt hatte. Damals gründeten General Motors (bzw. deren Eigner-Familie Du Pont de Nemours), Standard Oil of California (also Rockefeller) und Firestone (durch Heirat eng mit Ford verbunden) die Holding National City Lines. Bis 1950 kaufte diese Gesellschaft Stadt für Stadt elektrische Verkehrssysteme auf und wandelte sie in Busgesellschaften um. Dieser tiefgreifende Umbau des nordamerikanischen Verkehrssektors wurde noch dadurch begünstigt, dass General Motors zu diesem Zeitpunkt in den USA 70 Prozent aller Autobusse und 80 Prozent aller Lokomotiven herstellte. Der maßgebliche Autokonzern kontrollierte mit der Bahntechnik und mit der Bus-Fertigung

(„Greyhound“) weitgehend auch die Transportarten, die eine Alternative zum privaten Straßenverkehr darstellten (vgl. Snell 1974; kritisch dazu vgl. z.B. Bratzel 1995; Wachs 1996).

In der Europäischen Union spielt der *European Round Table of Industrialists* (ERT) eine wichtige Rolle bei der Prägung der EU-Verkehrspolitik. Der ERT besteht aus Vorstandsvorsitzenden oder Präsidenten (CEOs) von 48 der größten europäischen Unternehmen. Diese Strukturform bedingt die überragende Bedeutung dieser Gruppierung. Der damalige Top-Mann des Ölkonzerns BP Amoco, Peter Sutherland, der zuvor Wettbewerbskommissar der Europäischen Kommission war, äußerte dazu in seiner späteren Funktion als Teilnehmer des Runden Tisches: „Ich denke, dass sich die Bedeutung des ERT (...) daraus ergibt, (...) dass seine Mitglieder (...) aufgrund ihrer Position in den Konzernen einen ungehinderten Zugang zu den Regierungschefs haben“ (Sutherland, zit. nach Appeldoorn 2000: 197).

Eine der ersten Initiativen des ERT galt der Verkehrsinfrastruktur in Europa. 1984 veröffentlichte das Gremium den Report „Missing Links“. In ihm werden große neue europäische Infrastrukturprojekte zusammengefasst, so die „Euro-Route“, eine Verbindung zwischen Frankreich und Großbritannien unter dem Ärmelkanal, das „Scanlink“ genannte Vorhaben, die Straßen- und Schienenlücken zwischen Norwegen, Schweden, Dänemark und dem nördlichen Deutschland zu schließen, und die Vorschläge für ein transeuropäisches Netz von Hochgeschwindigkeitsschienenverbindungen. Der ERT konnte 2003 in einer Eigendarstellung feststellen: „Alle diese Projekte haben in den darauf folgenden zwei Jahrzehnten, wenn auch gelegentlich in modifizierter Form, konkrete Gestalt angenommen, nachdem sie 1994 im Europäischen Rat die formelle Unterstützung erhielten“ (ERT Highlights 1983-2003: 25). Mit der „formellen Unterstützung“ ist das EU-Projekt der TEN (Trans European Networks) gemeint.

Den wichtigsten Bereich im ERT repräsentiert die Gruppe derjenigen, deren Interessen mit Öl und seinen Derivaten (Benzin, Diesel und Kerosin) verbunden ist. Allein zehn ERT-Vertreter sind direkt dem Bereich Ölverarbeitung, Autoindustrie und Reifenherstellung zuzuordnen – die Top-Leute von Repsol, TotalFinaElf, Fiat, Air Liquide, Royal Dutch Shell, Norsk Hydro, OMV, Renault, BP Amoco und Pirelli. Zwei weitere zählen zum Bereich Rüstung – die Spitzenmanager von Lafarge und Marconi. Die Fluggesellschaften werden von der Deutschen Lufthansa repräsentiert (vgl. ERT 2004, *www.ert.be*, Zugriff am 2. September 2004; allgemein zum Thema Appeldoorn 2000: 192f.).

Diese Art spezifisch-stofflicher Konzernmacht und besonderer Interessenpolitik mündet mitunter in „Sachentscheidungen“, mit welcher sich die Konzentration auf den auf Öl-Auto-Flugzeug ausgerichteten Transportsektor verstärken muss. Dies trifft beispielsweise auf die Entscheidung von EADS/Airbus für den A380, das größte Flugzeug der Welt, zu. Der A380 ist so kalkuliert, dass weltweit bis 2020 700 Einheiten verkauft werden. Dies wiederum, so die internen Berechnungen bei Airbus, bedeutet, dass sich der Flugverkehr in diesem Zeitraum ein weiteres Mal verdoppeln muss. Eine Rentabilität des A380 wurde im Airbus-Management bis Sommer 2006 ab einem Verkauf von 250 Einheiten gesehen. Nach der im Oktober 2006 bekannt gewordenen neuerlichen Verschiebung des Beginns der Auslieferung erster Modelle um zwei Jahre, liegt die Rentabilitätsgrenze bereits beim Verkauf von 400 Einheiten. Vieles spricht dafür, dass sich das Flugzeugmodell nie rechnen wird; es stellt vielmehr ein enormes existentielles Risiko für den Konzern EADS/Airbus als Ganzes dar, was spätestens mit der tiefen Krise, in die EADS im Oktober 2006 geriet, verdeutlicht

wurde. Jens Flottau kam zu dem Schluss: „Der Super-Jumbo droht dem ganzen Konzern den Boden unter den Füßen wegzuziehen“ (Flottau 2006).

Im Übrigen gibt es einen engen Zusammenhang zwischen dem Bau des Militärtransporters A400M und dem A380: Mit den Milliarden Euro Subventionen für das Rüstungsprojekt wird teilweise das zivile quer subventioniert. Des Weiteren gab es eine direkte staatliche Unterstützung für den A380-Bau in Höhe von zwei Milliarden Euro; die gesamten Entwicklungskosten liegen bei zwölf Milliarden Euro (vgl. Bischoff 2000).⁴

Doch selbst wenn der Megaliner A380 erfolgreich sein sollte, so verstärkt er einen Trend, der in diametralem Widerspruch zur offiziell von der EU vertretenen Klimapolitik steht. Die mit dem Projekt A380 verbundene Verdopplung des weltweiten Flugverkehrs mündet in einer enormen Zunahme der Klima schädigenden Emissionen.

6 Verkehrspolitik mit personeller Untersetzung

Die Durchsetzung der beschriebenen Verkehrspolitik erfolgt auf unterschiedliche Art und Weise. Das beschriebene materielle Gewicht der Industrien, die die strategisch entscheidenden Rohstoffe und Transportmittel für die jeweilige Transportorganisation herstellen, und die Arbeit der darauf basierenden Lobbygruppen sind wichtige, möglicherweise entscheidende strukturelle Bestimmungsfaktoren der Verkehrspolitik. Sie werden üblicherweise in der Diskussion ausgeblendet. Sie werden darüber hinaus in der gewerblichen Transportwirtschaft über enge personelle Verflechtungen wirksam, die ihrerseits eine Eigendynamik auslösen können und in jeweils unterschiedlichem Umfang selbst als Motoren der oben dargestellten, pfadabhängigen Entwicklung wirken. Als Al Gore in dem zitierten *Spiegel*-Interview damit konfrontiert wurde, dass man es als Europäer erschreckend finde, wie wenige US-Amerikaner sich der Gefahr der globalen Erderwärmung bewusst seien, erklärte er zunächst: „Das liegt daran, dass Ölgesellschaften und Kohleindustrie zu viel Einfluss haben.“ Diesen Einfluss konkretisierte er mit der Feststellung, dass „diese Konzerne eng mit der US-Regierung verbunden sind“ und „Richard Cheney schließlich der Chef der Ölfirma Hülliburton war“ (Gore 2006: 136).

Bei der Analyse der Privatisierung der Eisenbahn in Deutschland ist es sinnvoll, die weitreichenden personellen Verflechtungen zwischen Auto- und Luftfahrtlobby auf der einen Seite und dem Bahnmanagement und dem Aufsichtsrat der DB AG auf der anderen Seite zu untersuchen. Die beiden Bahnchefs, die die Bahnprivatisierung in den vergangenen 15 Jahren maßgeblich vorangetrieben haben, personifizieren diese Industrien. Heinz Dürr wurde 1991 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bundesbahn und hat deren Privatisierung eingeleitet. Er war auch erster Vorstandsvorsitzender der neu gegründeten Deutschen Bahn AG und übte diese Funktion bis 1997 aus, um danach noch bis 1999 als Aufsichtsrats-

⁴ Der A380 zwingt zu großen Transportkonzentrationen auf wenige Airports (in der BRD werden nur zwei Flughäfen ausreichend lange und breite Landebahnen haben, um den A380 für Start und Landung zuzulassen). Damit aber erhöht sich gleichzeitig der Anteil des regionalen und kontinentalen Zubringerverkehrs. Dies entspricht auch der aktuellen Tendenz, wonach vor allem neue Regionalairports entstehen bzw. ausgebaut werden. Dabei sind gerade die stark defizitär. Nach einer Studie der Deutschen Bank vom 3. November 2005 (Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen, nach: www.dbresearch.com; Zugriff am 31. August 2006) handelt es sich beim Ausbau der Regionalairports um eine „Verschwendung von knappen öffentlichen Mitteln“. 33 von 39 Regionalflughäfen hätten weniger als 100.000 Passagiere pro Jahr, wobei ein Flughafen erst „ab einer Größe von 500.000 Passagieren wirtschaftlich arbeiten“ würde. Natürlich sind dabei die externen Kosten des Flugverkehrs noch gar nicht berücksichtigt.

vorsitzender der DB AG maßgeblichen Einfluss zu nehmen. Vor seinen Bahnengagements war Dürr Vorstandmitglied der Daimler-Benz AG. In erster Linie aber war und ist Heinz Dürr Haupteigentümer der Dürr AG, die auf dem Weltmarkt bei der Herstellung von Auto-lackier-Robotern führend ist.

Der jetzige Bahnchef Hartmut Mehdorn war fast 30 Jahre in der Luftfahrtbranche aktiv. Er arbeitete eineinhalb Jahrzehnte lang als Topmanager u.a. bei Airbus und Daimler-Dasa. Lange Zeit galt er als möglicher Nachfolger von Edzard Reuter als Daimler-Chef – und damit als Konkurrent von Jürgen Schrempp (vgl. Wolf 2002: 85ff.). 1999 folgte auf Heinz Dürr als Aufsichtsratsvorsitzender Dieter Vogel. Dieser war bis 1998 Vorstandsvorsitzender des Stahlkonzerns Thyssen. Im März 2001 folgte auf Vogel in der Position des Aufsichtsratsvorsitzenden Helmut Frenzel. Dessen Hauptberuf war und blieb der des Vorstandsvorsitzenden des ehemaligen Stahl- und KohleKonzerns Preussag, der kurz darauf in TUI umbenannt wurde (vgl. *Financial Times Deutschland* vom 26. April 2002). Inzwischen ist TUI das größte Touristikunternehmen der Welt. 2002 stieg es in das Geschäft der Billigfliegerei ein (Hapag-Lloyd-Express/HLX und Hapag-Lloyd-Flug/HLF). Ende 2005 konnte der Konzern bekannt geben, dass „die Zusammenarbeit von TUI mit der Deutschen Bahn vertieft“ werde: Der „Zug-zum-Flug-Service“ der Bahn wurde auf die Konzernfluggesellschaften Hapagfly und Hapag-Lloyd-Express (HLX) ausgedehnt, womit im Fall HLX „erstmal eine Billigfluggesellschaft ihren Kunden diesen günstigen Service anbieten“ konnte (Noack 2006).

Im Hinblick auf diese personellen Verflechtungen wäre jeweils zu prüfen, inwieweit die damit verbundenen gegensätzlichen Interessen in den Verkehrs- und Produktmärkten zum Nachteil der Bahn geraten: Die im Verkehrsmarkt weit stärkeren Auto- und Luftfahrtinteressen werden möglicherweise bei der weit schwächeren Bahn durch führende Repräsentanten in einer Weise berücksichtigt, dass eine randständige Entwicklung des Schienenverkehrs als „optimal“ erscheint. Dies trifft besonders dann zu, wenn diese personellen Verflechtungen ergänzt werden um strukturelle Verbindungen, die ebenfalls widersprüchliche Interessen zum Ausdruck bringen (vgl. Wolf 2006b: 14f.).

Im Kontext mit der Einführung eines neuen Bahnpreissystems in den Jahren 2002/2003 erscheint auch ein Zusammenhang zwischen personellen Verflechtungen und einer spezifischen Management-Politik zum Schaden des Schienenverkehrs naheliegend. Ende der 1990er Jahre rekrutierte die Deutsche Bahn AG unter Bahnchef Mehdorn eine Reihe ehemaliger Manager der Lufthansa für das Topmanagement des Schienenkonzerns, u.a. Anna Brunotte, Christoph Franz und Hans G. Koch. Diese waren hauptverantwortlich für das Ende 2002 eingeführte neue Bahnpreissystem PEP. Diese Tarifreform orientierte sich erkennbar an der Preisgestaltung im Flugverkehr. U.a. sollte es durch zuggenaue Reservierungen sieben Tage im Voraus für Hin- und Rückreise deutliche Preisnachlässe geben. Gleichzeitig wurde die BahnCard50 mit der generellen Möglichkeit zur Halbierung aller Bahntarife abgeschafft. In den ersten sechs Monaten nach Einführung des neuen Bahnpreissystems kam es zu dramatischen Einbrüchen im Schienenpersonenfernverkehr. Im Frühsommer 2003 musste ein größerer Teil der Tarifregelung zurückgenommen und die BahnCard50 wieder eingeführt werden. Die genannten, für die Bahnpreisreform direkt verantwortlichen Topmanager der Deutschen Bahn AG mussten das Unternehmen verlassen (vgl. Wolf 2006a: 25f; Haas 2003).

In jüngerer Zeit werfen Personalien des Aufsichtsrats der DB AG zunehmend die Frage von Interessenskollisionen auf. 2004 wurde Michael Frenzel vom ehemaligen Bundeswirtschaftsminister Werner Müller an der Spitze des Bahn-Aufsichtsrats abgelöst. Müller ist im Hauptberuf Vorstandsvorsitzender der Ruhrkohle AG. Bis Sommer 2006 war der Thyssen-Krupp-Chef Ekkehard Schulz Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG. Seinen Platz nahm im Juli 2006 Eckhard Cordes, der Chef des Haniel-Konzerns ein. Nun haben jedoch die Unternehmen Ruhrkohle AG, Thyssen-Krupp und die Industrieholding Haniel als Bahnkunden mit großen Transportvolumina in erster Linie ein Interesse an niedrigen Bahnfrachttarifen. Die Bahn selbst hat ein tendenziell entgegengesetztes Interesse: Danach sollten sich die Güterverkehrstarife in erster Linie an einer Kostendeckung und an einer angemessenen Gewinnmarge ausrichten. Die geforderte Unabhängigkeit des Aufsichtsrats und dessen Orientierung am Interesse der eigenen Gesellschaft werden mit dieser Art Personalien in Frage gestellt.⁵

Vor diesem Hintergrund ist auch die jüngere Investitionspolitik der Deutschen Bahn AG zu evaluieren. Im bisherigen Kerngeschäft – dem Schienenverkehr in Deutschland – kam es zu einem Prozess der Unterinvestition. Nach dem bahnternen Zustandsbericht von 2005 über die Infrastruktur erhöhte sich das Durchschnittsalter der Gleisanlagen auf 19,4 Jahre (vgl. Wiskow 2006). In der Regel müssen Gleisanlagen mit rund 20 Jahren abgeschrieben und erneuert werden. Das Resultat der Überalterung der Infrastruktur sind eine Zunahme der Langsamfahrstellen und ein deutlich verschlechterter Pünktlichkeitsgrad im Fernverkehr. Gleichzeitig investierte die Deutsche Bahn AG in jüngerer Zeit vor allem in bahnfernen Sektoren: so im Bereich des Lkw-Speditionsgeschäftes und der internationales Logistik, u.a. in den USA und in China, indem sie Stinnes-Schenker und Bax Global kaufte.

Die personellen Verflechtungen erinnern unheilvoll an US-amerikanische Bahngeschichte. Am 21. Juni 1970 meldete in den USA die größte Transportgesellschaft der Welt, die Penn-Central-Eisenbahngesellschaft, Konkurs an. Eine für damalige Verhältnisse gewaltige Summe von drei Milliarden US-Dollar an kurzfristigen Krediten musste binnen weniger Stunden abgedeckt werden, um nicht große Banken in den Strudel der Krise zu reißen. Die Analyse des angesehenen US-Blattes *Ramparts* zeigte: Ein entscheidender Grund für das schlechte Management und letzten Endes für die Pleite von Penn Central bestand darin, dass der Vorstand dieses Unternehmens mit Personen durchsetzt war, die Interessen vertraten, die in Widerspruch zu denen eines ordentlichen Eisenbahnbetriebs standen. So gab es in den Penn-Central-Gremien Vertreter von Stahl-, Öl- und Kohlekonzernen, die nicht kostendeckende Frachttarife für „ihre“ Transporte durchsetzten. Auch hatte der Vorstand zunehmend das Kerngeschäft vernachlässigt und war unter anderem in großem Maßstab ins Luftfahrtgeschäft eingestiegen. Erklärtes Ziel war es, mit der Penn-Central-Tochter Executive Jet Aviation Inc. die weltweit führende Pan Am von Platz eins zu verdrängen. Allein dieser Ausflug in die Luftfahrt endete als 200-Millionen-Dollar-Pleite.

⁵ Derselbe Aufsichtsrat hat über die Pläne zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG mit zu entscheiden. Ende März 2006 einigten sich laut *Spiegel* Bahnchef Mehdorn und Bundesfinanzminister Peer Steinbrück darauf, die „festen Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG zu verdreifachen“. Bis zu diesem Zeitpunkt erhielten die Mitglieder dieses Kontrollgremiums 10.500 Euro pro Jahr und der Aufsichtsratsvorsitzende 21.000 Euro. Zukünftig werden es 30.000 Euro für die einfachen Aufsichtsratsmitglieder und 60.000 Euro für den Aufsichtsratsvorsitzenden Werner Müller sein. Begründet wurde die „Aufbesserung“ damit, dass „die Bezüge der Aufsichtsräte etwa auf dem Niveau“ liegen sollen, „das bei ehemaligen, inzwischen privatisierten Bundesunternehmen üblich ist“. Die Botschaft könnte lauten: Im Fall der Privatisierung verdreifachen sich die Einkommen der Aufsichtsräte; vgl. *Der Spiegel* 13/2006; *Junge Welt* vom 27.03.2006.

Das Management von Penn Central bestand zunehmend aus Leuten, denen der Schienenverkehr fremd war; maßgebliche Vertreter von Penn Central äußerten sogar offen, dass sie dieses eigentliche Kerngeschäft persönlich ablehnten beziehungsweise missachteten. Der Penn-Central-Boss Stuart Saunders wurde in *Ramparts* mit dem Satz zitiert: „Ich will das Penn-Central-Kapital in wirklich profitable Projekte stecken und nicht in diese verdammte Eisenbahn“ (Fitch 1972).

Fazit

Die Strukturen der Verkehrsindustrie und konkrete Wirtschaftsinteressen bestimmen in erheblichem Umfang die Verkehrspolitik. Dies wurde durch eine Skizze der Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts belegt. Während in der aktuellen Debatte zur Globalisierung – auch in den Diskussionen der Globalisierungskritiker – in erster Linie die materielle und finanzielle Macht der großen Konzerne – ausgedrückt in US-Dollar, Euro, Yen, britischen Pfunden oder Schweizer Franken – thematisiert wird, ist es aus unserer Sicht erforderlich, die *stoffliche Form* der Kapitalmacht und die davon ausgehenden Folgewirkungen auch und gerade für die Entwicklung im Transportsektor zu untersuchen. Wenn zwei Drittel des Umsatzes der 100 größten Industriekonzerne der Welt allein auf Öl, Auto und Flugzeugbau entfallen, dann ist das ebenso ein „Politikum“, das heißt, es beeinflusst sehr direkt die Politik bzw. die Verkehrspolitik, wie dies im 19. Jahrhundert der Fall war, als die größten Wirtschaftsunternehmen eng mit den Eisenbahnen verbunden waren und für Staatskrisen, Wirtschaftskräche und Kriege verantwortlich waren.

Ohne Zweifel geht von dieser Kapitalmacht eine erhebliche Eigendynamik aus, die den Straßenverkehr und die Luftfahrt stärkt bzw. die Schiene weiter in ein Nischendasein verweist. Allerdings konnte aufgezeigt werden, dass es nicht oder nicht allein ein anonymer Markt und eine gesichtslose Kapitallogik sind, die diesen Prozess vorantreiben. Vielmehr sind Lobbygruppen und konkrete Menschen in diesem Sinne aktiv. Teilweise erfolgt dies kaum verhüllt – siehe die Verweise auf den *European Round Table* (ERT). Teilweise wurde dies post festum aufgedeckt (vgl. Snell 1974 für die USA). Teilweise gibt es dafür viele, fast erdrückend zu nennende Indizien, vor allem in Form einer „personellen Untersetzung“ dieser Art Interessenspolitik pro Straße und Luftfahrt und contra Schiene (Bahnreform und -privatisierung in Deutschland 1994-2006).

Selbst die Formulierung im eingangs zitierten „analytischen Weckruf“ des zweiten Chefs des Reifenherstellers Michelin, Patrick Oliva, wonach „allein der Materialhunger von Chinas dynamischer Modernisierung“ die „globalen endlichen Ressourcen“ überfordern würde (Wagner 2006), ist beispielhaft für die Verschleierung realer Interessenspolitik. In China wirkt nicht primär ein „Markt“, es sind nicht in erster Linie die hunderte Millionen Fahrradfahrenden, die hin zum Auto drängen, es ist nur teilweise die diktatorisch herrschende Nomenklatura, die die Umwandlung des Transportsektors in einen vom Auto und Flugzeug dominierten Sektor vorantreiben. Der diesbezügliche, tatsächlich die globalen Ressourcen überfordernde Materialhunger wird in erster Linie von den westlichen Autokonzernen – auch vom Reifenmulti Michelin – geweckt und befriedigt. Rund 80 Prozent der chinesischen Autoproduktion werden von den acht weltweit größten Autokonzernen aus den USA, Japan, Westeuropa und Südkorea bestimmt.

Vieles in der aktuellen Diskussion über die Realitäten im Transportsektor und die Notwendigkeiten einer Alternative – einer „Verkehrswende“ – kann Perspektivlosigkeit begründen. Die Aufbruchstimmung in den Verkehrsdebatten, die es in den 80er und frühen 90er Jahren des 20. Jahrhunderts gab und die stark von der ökologischen Bewegung und den Grünen geprägt war, gibt es nicht mehr. Das deckt sich allerdings nicht unbedingt mit den Stimmungen in der Bevölkerung. Beispielsweise ergab im November 2006 eine repräsentative Umfrage, die das Institut Emnid durchführte, dass nur 25 Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung eine Privatisierung der Eisenbahn befürworten. 71 Prozent wollen eine „Bahn in öffentlichem Eigentum“, wobei nur fünf Prozent „keine Meinung“ hatten (Attac et al. 2006). Dies steht in krassm Gegensatz zur Tatsache, dass zum gleichen Zeitpunkt eine große Mehrheit der Bundestagsabgeordneten die eine oder andere Form der Bahnprivatisierung unterstützt.

Der eingangs erwähnte Widerspruch zwischen Worten und Taten und die resignativen und teilweise zynischen Grundstimmungen, die derzeit die Debatten über „den Gang der Welt“ prägen, stehen in einem interessanten Kontrast. Im 19. und 20. Jahrhundert gab es zwischen den konservativen und den revolutionären Kräften kaum Differenzen hinsichtlich der Art des „Fortschritts“ – der technischen und verkehrspolitischen weiteren Entwicklung. Henry Ford und Wladimir Iljitsch Lenin wollten die Autogesellschaft (vgl. Wolf 1990). Die politischen Differenzen konzentrierten sich auf die Eigentums- und Verteilungsverhältnisse.

Heute gibt es zwar keine massenhaften Bewegungen, die die Eigentumsverhältnisse in Frage stellen. Doch es gibt einen breiten gesellschaftlichen Konsens, wonach es „so nicht weiter geht“, wonach – um ein letztes Mal den Michelin-Topmanager zu zitieren – die konkrete Art „unserer instrumentellen Interventionen“ uns „zum Feind der Natur (hat) werden lassen“ (Wagner 2006). Und es gibt erstmals in der Menschheitsgeschichte die Situation, dass das wissenschaftliche Fachwissen für eine zukunftsfähige – „revolutionierte“ – Verkehrswelt bei denen existiert, die für eine „Wende“ im Verkehr argumentieren. Ein erheblicher Teil des Personen- und Güterverkehrs könnte dann vermieden werden, wenn andere Strukturen des Lebens, Arbeitens und der Arbeitsteilung realisiert werden und z.B. die Konsequenzen aus der Debatte über die „externen Kosten im Verkehrssektor“ gezogen würden (vgl. Brenck/Mitusch/Winter in Kap. 3 dieses Bandes). Vielfach dargelegt wurde die alternative „Verkehrspolitik der drei V“: wie Verkehre und Transporte zunächst *vermieden*, sodann in ihren Wegelängen *verkürzt* und schließlich auf umweltfreundlichere Verkehrsträger *verlagert* werden können.

Wenn transparent gemacht wird, dass die aktuelle Verkehrspolitik in erheblichem Maß von konkreten Wirtschaftslobbys durchgesetzt wird und wenn aufgezeigt wird, dass es alternative Modelle einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik gibt, dann gibt es auch die Chance, den Widerspruch zwischen Worten (für eine ‚grüne‘ Verkehrspolitik) und Taten (zur Fortsetzung der global-zerstörerischen Politik im Transportsektor) aufzuheben – zugunsten einer Verkehrspolitik, die die Existenzgrundlagen für menschliches Leben auf dem Planeten Erde und damit die zukünftigen Generationen der Menschheit in den Mittelpunkt stellt.

Literatur

- Appeldoorn, Bastiaan von (2000): Transnationale Klassen und europäisches Regieren. In: Hans-Jürgen Bieling/Jochen Steinhilber (Hrsg.): *Die Konfiguration Europas – Dimensionen einer kritischen Integrationstheorie*, Münster, S. 189-221.
- Attac/BUND/Naturfreunde/Robin Wood (2006): Bahn für alle. Pressemitteilung vom 6. November, www.bahn-fuer-alle.de, Zugriff am 19. November 2006.
- Bischoff, Manfred (2000): *Die Dasa ist dort, wo sie hingehört – in der Weltspitze*, herausgegeben von DaimlerChrysler Aerospace, Dokumente der Luft- und Raumfahrtindustrie, Nr. 2/2000, München.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2005): *Verkehr in Zahlen 2005/2006*, Hamburg.
- Bodack, Karl-Dieter (2004): Die deutsche Bahnreform – ein Erfolg? In: *Eisenbahn-Revue International* Heft 11, S. 524-527.
- Bodenschatz, Harald (1985): Eisenbahn und Städtebau. In: *Stadt, Zeitschrift für Wohnungs- und Städtebau*, Heft 2, S. 7.
- Bratzel, Stefan (1995): Extreme Mobilität. Entwicklung und Folgen der Verkehrspolitik in Los Angeles, Basel et al.
- Clark, Mike (1990): *Leeds and Liverpool Canal. A History and Guide*, Aston.
- ERT – European Round Table of Industrialists (2003): *Highlights 1983-2003*, Brüssel.
- Europäische Union (Hrsg.) (2004): *European Union Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook*, o.O.
- Fitch, Robert (1972): The Love Machine: Sex and Scandal in the Penn Central. In: *Ramparts*, März 1972; zusammenfassend zitiert in: Winfried Wolf (1992): *Eisenbahn und Autowahn, Personen und Gütertransport auf Schiene, Straße, in der Luft und zu Wasser – Geschichte, Bilanz, Perspektiven*, Hamburg, S. 87-88.
- Flottau, Jens (2006): Die Leere nach dem Start – In der Warteschleife. In: *Welt am Sonntag*, 8. Oktober, S. 29.
- Fromm, Thomas/Claudia Wanner (2006): Unruhe bei Siemens – Neben der Spur. In: *Financial Times Deutschland*, 9. Oktober.
- Gietinger, Klaus (2004): Der Markterfolg der Deutschen Bahn AG nach der Bahnreform – Dichtung und Wahrheit. In: Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hrsg.): *Die Zukunft der Bahn – Zwischen Bürgernähe und Börsengang*, Karlsruhe, S. 85-99.
- Gore, Albert (Al) Arnold (2006): Interview „Humor entsteht durch Schmerz“. In: *Der Spiegel*, Heft 29, S. 136-138.
- Haas, Sibylle, Frühere Lufthansa-Manager steuern die Bahn. In: *Süddeutsche Zeitung* vom 21.5.2003.
- Hamilton, Booz Allen (2006): *PRIMON-Gutachten* (Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz), (weitgehend entschwärzte) Fassung für die Bundestagsabgeordneten vom April 2006.
- Hauber, Johannes (2004): Arbeitsplatzabbau statt Marktoffensive. Wie die Schienenfahrzeugindustrie ihre Zukunft verspielt. In: Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hrsg.). *Die Zukunft der Bahn – Zwischen Bürgernähe und Börsengang*, Karlsruhe, S. 190-200.
- Hein, Jan-Philipp (2005): Der Autominister. In: *taz – Die Tageszeitung*, 19. Dezember, S. 9.
- Hollingsworth, Brian (1979): *Railways of the World*, New York.
- Hornig, Frank (1997): Anstößige Artikel. In: *Wirtschaftswoche*, Heft 22, S. 66.
- Kloas, Jutta/Hartmut Kuhfeld/Uwe Kunert (2004): Straßenverkehr: Eher Ausweichreaktion auf hohe Kraftstoffpreise als Verringerung der Fahrleistungen, in: *Wochenbericht des DIW Berlin*, Nr. 41, S. 121-128.
- KOM – Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.) (1990): *Stichwort Europa – Die europäische Verkehrspolitik*, Brüssel.

- KOM – Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.) (2005): *Energy and Transport in Figures, Statistical Yearbook 2004*, Brüssel.
- KOM – Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2006): *Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent*. Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001, Brüssel.
- Lichtenstein, Heiner (1985): Mit der Reichsbahn in den Tod – Massentransporte in den Holocaust, Köln.
- Liebrich, Sabine (2005): Joghurt auf Reisen. In: *Süddeutsche Zeitung*, 8. September.
- Lietdke, Rüdiger (2003): Wem gehört die Republik 2004. Die Konzerne und ihre Verflechtungen, Frankfurt a.M.
- Lustgarten, Abraham (2006): Global 500. In: *Fortune*, Heft 2, S. 67-70.
- Monheim, Heiner/Klaus Nagorni (Hrsg.) (2004): *Die Zukunft der Bahn – Zwischen Bürgernähe und Börsengang*, Herrenalber Protokolle 1116, Karlsruhe.
- Myers, Gustavus ([1916]1969): *Die großen amerikanischen Vermögen*, Band 1, Darmstadt.
- Noack, Hans-Christoph (2006): Michael Frenzel – Mehr Taktiker als Strategie. In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 11. August.
- Roberts, Dick (1980): *American Railroads. A Case for Nationalization*, New York.
- Schumpeter, Joseph A. 1961: *Konjunkturzyklen*. Band I, Göttingen.
- Snell, Bradford C. (1974): *The American Ground Transport. A Proposal for Restructuring the Automobile, Truck, Bus and Rail Industries*, vorgelegt dem Subcommittee on Antitrust and Monopoly of the Committee on the Judiciary United States Senate, 26th February.
- Völker, Herbert (2006): Analytisch, authentisch: Niki Lauda (Interview). In: *Penthouse*, (deutsche Ausgabe), März-Heft.
- Wachs, Martin (1996): The Evolution of Transportation Policy in Los Angeles. Images of Past Policies and Future Prospects. In: Allen J. Scott/Edward W. Soja (Hrsg.): *The City. Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, Berkeley et al.
- Wagner, Jochen (2006): Wenn der Moderne der Sprit ausgeht. In: *Süddeutsche Zeitung*, 14. Januar.
- Wiskow, Jobst-Hinrich (2006): Jäger des verborgenen Schatzes. In: *Capital*, Heft 20.
- Wolf, Winfried (1986): Autokrieg – Konzerne rüsten für die Zukunft, Hamburg.
- Wolf, Winfried (1990): Neues Denken oder Neues Tanken. DDR Verkehr 2000, Frankfurt a.M. 1990.
- Wolf, Winfried (1992³): *Eisenbahn und Autowahn*, Hamburg.
- Wolf, Winfried (2002): Die sieben Todsünden des Herrn M. – Eine Bilanz der Verkehrs- und Bahnpolitik, Berlin 2002.
- Wolf, Winfried (2006a): In den letzten Zügen - Bürgerbahn statt Börsenwahn, Hamburg.
- Wolf, Winfried (2006b): Das Beste wäre: Ein Verzicht auf die Bahnprivatisierung. In: Ludwig-Erhard-Gesellschaft (Hrsg.): *Orientierungen zur Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik*, Heft 109, S. 12-16.