

## Zusammenfassung

Die Eisenbahn entwickelte sich im 19. Jahrhundert zum bedeutendsten Landverkehrsträger mit überragender gesellschaftspolitischer Bedeutung. An der Schwelle zum 20. Jahrhundert war der ehemals starke Einfluss privater Eisenbahnunternehmen nur noch gering. Verstaatlichte Bahnen waren der Regelfall. Interessengruppen, die die Verstaatlichungspolitik Bismarcks gefördert hatten, wurden dafür belohnt. Das Staatsmonopol behinderte private Kleinbahnen und produzierte im System Schiene viele Transportkettenbrüche. Die politische Einflussnahme der verstaatlichten – später verreichlichten – Bahnen beschränkte sich auf defensive Maßnahmen mit der Zielsetzung, Besitzstände zu wahren.

Die Vertreter des aufstrebenden Kfz nahmen offensiv auf die politische Spitze Einfluss, um ihre Ideen und Pläne (z. B. von einem gesamtdeutschen Autobahnnetz) voranzubringen. Trotz der Behinderung durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wurde das Kfz immer populärer. Im Dritten Reich setzte die Naziregierung auf das Auto und ließ – mit maßgeblicher Unterstützung durch die Reichsbahn – den Grundstein für das deutsche Autobahnnetz legen. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die dualistische Verkehrsmarktordnung bestehen. Auto- und straßenbauaffine Verbände erlangten immer größeren Einfluss auf die deutsche Verkehrspolitik. Die Behörde „Bundesbahn“ verhielt sich vergleichsweise passiv und setzte fast keine eigenen offensiven Akzente in wichtigen verkehrspolitischen Prozessen. Die Auto- und Straßenbaulobbyarbeit war sehr erfolgreich (Beispiele: Einführung der Kilometerpauschale, Zweckbindung des Mineralölsteueraufkommens für den Straßenbau). Verkehrspolitik gab es im Bereich des Güterverkehrs immer noch eine Schutzpolitik für die Schiene, die sich in zahlreichen Behinderungen für den gewerblichen Straßengüterverkehr ausdrückte. Erst mit den Arbeiten der Regierungskommission Bundesbahn gelang es Interessenvertretern der Eisenbahn, offensiv und aktiv an einem wichtigen verkehrspolitischen Prozess mitzuwirken.

Kennzeichen der Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit von modernen Großunternehmen ist ihr dialogorientierter Charakter. Auf Seiten vieler Mitarbeiter der DB AG aber auch bei vielen politischen Entscheidern herrscht auch im Jahr 2001 noch „Bundesbahndenken“ vor. Dies führt beim Auftreten der DB AG im politischen Raum häufig zu Erschwernissen und Missverständnissen. Diese können mittel- und langfristig zu negativen Folgen für den Unternehmenserfolg der DB AG führen.

Im Politikfeld Raumordnung finden sich zahlreiche Rahmenbedingungen, die sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der DB AG nachteilig auswirken. Zwar gibt es raumordnerische Leitbilder und Zielsetzungen, die die Bevölkerungsentwicklung vor allem in die Nähe von Haltepunkten und Achsen des Schienenverkehrs steuern wollen. Die Umsetzung dieser Zielsetzungen mit Hilfe raumordnerischer Instrumente gelang in den letzten Jahrzehnten nur äußerst begrenzt. Darüber hinaus sind das Baugesetzbuch – im Zusammenwirken mit weiteren Rahmenbedingungen, wie z. B. der immer noch gültigen Reichsgaragenordnung – einseitig autoorientiert. Die Netz- bzw. Systemqualität der Verkehrsträger Straße und Schiene ist höchst unterschiedlich. Dies führt zu erheblichen Konsequenzen für die jeweilige politische Einflussnahme.

Ziele der politischen Einflussnahme im Politikfeld Raumordnung sind (vor dem Hintergrund einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, bzw. auf den Umweltverbund), die Zugangszeit für größere Teile der Bevölkerung zum System Schiene zu verringern und die Bevölkerungsdichte im Einzugsbereich von Zugangspunkten zum System Schiene zu erhöhen. Dies ist eine strategische Zielsetzung, die langfristig den wirtschaftlichen Erfolg von Schienenverkehrsunternehmen beeinflusst. Mit einem Lobbykonzept können die Maßnahmen in diesem Politikfeld systematisch geplant werden. In das entsprechende Konzept gehen Erkenntnisse aus der historischen Analyse der Entwicklung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen genauso ein wie die Ergebnisse einer Analyse im bahnpolitischen Umfeld, die von Oktober 2000 bis Januar 2001 durchgeführt wurde.