

Workshop 11 (WS11)

Snell-Report zur Zerstörung der Eisenbahn in den USA: Nicht Verschwörungstheorie – Verschwörungspraxis!

Winfried Wolf

Die Vereinigten Staaten von Amerika waren einhundert Jahre lang auch die weltweit größten Vereinigten Eisenbahnen. In keinem anderen Land der Welt, ja, auf keinem anderen Kontinent, existierte ein derart umfassendes, weitgehend perfektes Schienennetz. Anfang des 20. Jahrhunderts war das Schienennetz in den USA mit 450.000 Kilometer Gesamtlänge um knapp 50 Prozent größer als das gesamte europäische Schienennetz – wobei hier Großbritannien mit Irland und Russland bereits eingerechnet sind.

Dieses Schienennetz, das in einem Jahrhundert – von 1829 bis 1925 – erbaut wurde, wurde, soweit es den Personenverkehr betrifft, binnen eines halben Jahrhunderts auf ein Zehntel reduziert. Heute gibt es in den USA nur noch auf rund 50.000 Kilometern Netzlänge einen Schienenpersonenverkehr; der Marktanteil sank auf 0,2 % (EU: 6%).¹

Wie konnte es dazu kommen? Wie so oft gibt es dafür viele miteinander kombinierte Faktoren. Einer war der private Betrieb der Eisenbahnen in den USA, der zu einer absurden Konkurrenz, zu vielen Parallellinien, zur Vernachlässigung der weniger rentablen Fläche, zur problematischen Konzentration auf die Langstrecken-Verbindungen und am Ende auch zur Zersetzung des Top-Managements der Eisenbahnen mit Leuten aus der Öl-, Auto- und Flugverkehrs-Branche führte.

Doch einer der entscheidenden, wenn nicht der entscheidende Faktor beim Niedergang der US-amerikanischen Eisenbahnen war schlicht Verschwörung. Wir reden dabei nicht von Verschwörungstheorien, sondern von der bewiesenen, handfesten Praxis der Verschwörung, von einer konspirativen Politik, die die Öl- und Autokonzerne zur Zerstörung des schienengebundenen Verkehrs organisiert hatten.

Bereits 1949 ergab ein Bericht eines Unterausschusses des US-Senats, dass der Autokonzern „General Motors darin involviert (war), in 45 US-Städten ... den Abbau von hundert elektrischen Nahverkehrssystemen und ihren Ersatz durch General Motors-Busse zu betreiben“.² Im Jahr 1974 wurde dann in der für den US-Senat verfassten Studie von

¹ Der Schienengüterverkehr floriert und verfügt über ein rund vier Mal größeres Netz. Die Gründe dafür, dass diese Schienentransporte boomen, sind allerdings höchst spezifische. Wenn die Bundesregierung, die DB AG und insbesondere die EU-Kommission den US-Schienengüterverkehr als Beweis dafür zu nehmen, dass in Nordamerika die Eisenbahnen als solche weiter erfolgreich seien und dass insbesondere der „Wettbewerb“ dafür verantwortlich sei, so ist dies unernst und lächerlich. Auch der Schienengüterverkehr befindet sich in den USA in einem miserablen Zustand; er profitiert vor allem von den Transporten über extrem lange Distanzen; der Markt ist strikt in Oligopole aufgeteilt. Siehe Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima. Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2009, S.207ff.

² Zitiert bei: Dick Roberts, American Railroads – A Case for Nationalization, New York 1980, S. 53.

Bradford C. Snell umfassend – auf gut 100 Seiten mit 500 (teilweise besonders spannenden) Anmerkungen – dokumentiert, wie die Konzerne General Motors, Ford, Chrysler, der Ölkonzern Standard Oil und der Reifenhersteller Firestone die radikale Umstrukturierung des Transportsektors über mehr als drei Jahrzehnte hinweg mit krimineller Energie vorangetrieben hatten.

Danach wurden in Millionenstädten wie Baltimore, Philadelphia, New York, St. Louis und Los Angeles die Unternehmen mit schienengebundenen Verkehrsmitteln, die jahrzehntelang gut funktioniert hatte, aufgekauft, der Schienen-Transport abgebaut bzw. auf Busverkehr umstrukturiert. In der Snell-Studie wird als Beginn dieser Politik die Zeit nach der Weltwirtschaftskrise angegeben. Damals gründeten General Motors, Standard Oil of California (ein vom Öl-Magnaten Rockefeller kontrolliertes Unternehmen) und der führende Reifenhersteller Firestone, dessen Eigentümer wiederum freundschaftlich und verwandtschaftlich mit der Familie Ford verbunden sind, die Holding *National City Lines*.³

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 und somit die Transportarten, die eine Alternative zum privaten Straßenverkehr bildeten, kontrollierte. Snell belegte diese Aktivitäten detailliert am Beispiel der Autostadt Nummer eins, Los Angeles: „Nirgendwo war die Zerstörung offensichtlicher als in Greater Los Angeles Metropolitan Area. Vor 35 Jahren (= 1939; W.W.) war dies eine wunderschöne Gegend mit verschwenderischen Palmen, Orangenhainen und einer guten, von Ozeanbrisen angereicherten Luft. Sie wurde von dem größten Straßenbahn- und S-Bahn-System der Welt versorgt mit ... 3000 ruhig laufenden, emissionsfreien, elektrisch betriebenen Zügen.“⁴

Das Pacific Electric System hatte einen Radius von mehr als 75 Meilen und erreichte im Norden San Francisco, im Osten San Bernardino und im Süden Santa Ana ... Im Gegensatz zu einer weit verbreiteten Auffassung zeichnete die Pacific Electric und nicht das Auto für die geographische Ausdehnung Los Angeles verantwortlich. ... 1938 gründeten General Motors und Standard Oil of California die Gesellschaft Pacific City Lines (PCL), die eng mit der Gesellschaft NCL verbunden war, und das Ziel hatte, die elektrischen Eisenbahnen der westlichen Küste zu motorisieren.“

Das Unternehmen National City Lines Inc. (NCL) war, wie berichtet, von General Motors, Standard Oil und Firestone bereits 1936 geschaffen worden. Snell fährt in seinem Bericht fort: „1940 begannen GM, Standard Oil und Firestone Teile des 100 Millionen Dollar-Aktienkapitals der Gesellschaft Pacific Electric System einschließlich der Eisenbahnen von Los Angeles nach Glendale, Burbank, Pasadena und San Bernardino zu erwerben, um sie nach und nach stillzulegen. ... Im Dezember 1944 wurde eine andere mit NCL verbundene Gesellschaft, die American City Lines, von General Motors und Standard Oil mit Geldmitteln ausgestattet, um das Zentrum von Los Angeles zu motorisieren. Zu diesem Zeitpunkt nutzten die Pacific Electric und die lokale Bahngesellschaft Los Angeles Railway im Stadtzentrum von

³ William Ford, ein Enkel von Henry Ford I und Sohn von Edsel Ford, ehelichte Martha Firestone, die Erbin des riesigen Gummi- und Reifenvermögens (Ferdinand Lundberg, *Die Reichen und die Superreichen*, Hamburg 1969, S. 196). Henry Ford selbst war mit dem Gründer des Reifenkonzerns, Harvey Firestone, eng befreundet (vgl. Robert Lacey, a.a.O., S. 141).

⁴ Im Text heißt es hier „... the world largest interurban electric railway system...“

Los Angeles gemeinsam das Schienennetz. American City Lines kaufte dieses lokale System auf, ließ die Straßenbahnwagen verschrotten, die elektrischen Oberleitungen abbauen und die Schienen aus dem Pflaster herausreißen. Nun wurden in dem dichtbevölkerten Stadtzentrum von Los Angeles Diesel betriebene Busse eingesetzt, die von GM stammten und die ihren Kraftstoff von Standard Oil bezogen. In der Summe hat der Konzern GM mit seinen autoindustriellen Verbündeten auf diese Weise die regionalen Schienennetze von Los Angeles gekappt und die Stadt und das Stadtzentrum auf Bus- und Pkw-Verkehr umgestellt.“

Bereits in Snells Studie, die ein Jahr nach der Ölkrise von 1973 veröffentlicht wurde, finden sich Formulierungen, die an die heutige Situation in den Metropolen in Nordamerika, Westeuropa und China mit der extremen Belastung der Luftqualität und des Klimas erinnern. Snell schrieb 1974: „Die Motorisierung hat die Lebensqualität im südlichen Kalifornien drastisch verändert. Heute (1974; W.W.) ist Los Angeles ein ökologisch zerstörtes Gebiet. Die Palmbäume verdorren aufgrund des von der Petrochemie getränkten Smogs. Die Orangenhaine wurden mit über 3000 Meilen Stadtautobahnen zubetoniert. Die Luft ist vergiftet durch die vier Millionen Pkw, von denen die Hälfte von GM stammt und die Tag für Tag 13.000 Tonnen Schadstoffe ausstoßen. Mit der Zerstörung des Pacific Electric Rail System wurden Los Angeles Hoffnungen auf einen schnellen Verkehr auf Schienen und eine smogfreie Stadt zerstört.“⁵

Der Fall der mit Kapitalmacht durchgedrückten Umstrukturierung des US-amerikanischen Transportsektors ist insofern einmalig, als er so detailliert und überzeugend dokumentiert ist. Bei den aktuellen Privatisierungen im internationalen und insbesondere im europäischen Eisenbahnsektor gibt es viele Indizien, dass es sich auch hier um interessensgelenkte Prozesse handelt. Siehe die drei Chefs der Deutschen Bahn AG Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube, die alle aus der Daimler-Kaderschmiede stammen.

Bisher lässt sich für Europa im allgemeinen und für Deutschland im besonderen eine solche gezielte, koordinierte und bewusste Politik der Auto- und Ölbranche zur Zerstörung der Eisenbahnen nicht in einem derart umfassenden und detaillierten Ausmaß belegen, wie dies für die USA erfolgte. Die Aufgabe einer solchen grundlegenden Analyse stellt sich also weiterhin und sollte Resultat des Workshops sein, der auf der KOPFMACHENKONFERENZ Ende April 2014 stattfand. Eine Analyse zur Verflechtung Autoindustrie-Bahn bzw. zur Schädigung des Schienenverkehrs in Deutschland durch die Durchsetzung entsprechender Strukturen und Entscheidungsprozesse seitens der Autoindustrie im zweitwichtigsten Autoindustrieland der Welt könnte eine ideale und spannende Ergänzung zum Snell-Report sein.⁶

⁵ Bradford C. Snell, 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 1974; eigene Übersetzung. (http://evworld.com/library/American_Ground_Transport_SnellReport1.pdf, [SnellReport2.pdf](http://evworld.com/library/American_Ground_Transport_SnellReport2.pdf), http://www.math.uci.edu/~brusso/Snell1974_645.rtf, s.a. http://libraryarchives.metro.net/DPGTL/testimony/1974_statement_bradford_c_snell_s1167.pdf)

⁶ Gemessen am Pkw-Absatz sind heute China und die USA die größten Autoländer. Hinsichtlich der Kapitals, das in Autokonzernen angelegt ist oder auch des Börsenwerts der Autokonzerne, dürften die deutschen Autokonzerne VW (u.a. mit Audi und Porsche), Daimler und BMW) bereits auf Rang 1 liegen (und die USA auf Rang 2; auf diesem Gebiet ist das Gewicht der chinesischen Hersteller schwer abzuschätzen, da viele chinesischer Hersteller staatlich kontrolliert werden). Berücksichtigt man alle relevanten Faktoren wie

Die hier erfolgte ausführlichere Wiedergabe von Aussagen des Snell-Reports ist auch deshalb sinnvoll, weil der Bericht von Bradford C. Snell aus Copyright-Gründen nie in einer populär zugänglichen Form veröffentlicht, geschweige denn übersetzt wurde und weil seine zentralen Aussagen auch in den aktuellen Debatten immer wieder in Frage gestellt werden.⁷ Im Rahmen der Untersuchungen über die Frage „Sitzt die Autoindustrie am Steuer der Deutschen Bahn AG“ soll eine Veröffentlichung des Snell-Reports in deutscher Sprache neu geprüft werden.

Kapitalmacht, Produktionsausstoß, weltweite Verbreitung, Präsenz auf dem für die Zukunft der Autoindustrie entscheidenden chinesischen Markt (VW kontrolliert ein Drittel des Pkw-Absatzes in China!), dann dürften inzwischen die deutschen Autokonzerne in der weltweiten Fahrzeugbranche die Nummer ein sein. In dem vorgelagerten Bereich der Ölförderung und Ölverarbeitung sind die US-Unternehmen allerdings weltweit mit Abstand die Nummer 1.

⁷ Vgl. z.B. Stefan Bratzel, Der verkehrspolitische Misserfolgsfall Los Angeles. Entwicklungen und Paradoxien städtischer Mobilität, Report der Forschungsstelle für Umweltpolitik an der Freien Universität Berlin, Berlin 1995. Völlig falsch wäre eine Idealisierung der – privatwirtschaftlich-kapitalistisch betriebenen – Straßen- und Stadtbahnen. Es war ja, wie oben zitiert, Snell selbst, der darauf verweist, dass die Trambahnen bereits die großräumige Ausdehnung von LA herbeigeführt hatten. Bratzel kritisiert die „verklärten Bilder eines vormaligen Stadtbahn-Utopias (in Los Angeles; W.W.), das noch dazu von der Autoindustrie zerstört worden sei“ und argumentiert, dass es „weniger die Autoindustrie als vielmehr die Bahnen selbst“ gewesen seien, die „durch Struktur und Form der angebotenen Verkehrsdienstleistungen ihren eigenen Niedergang programmierten.“ Dafür liefert er keine Belege. Tatsachen sind, dass in der Snell-Studie (so z.B. in Anmerkung 203) ausführlich die mehr als ein Jahrzehnt andauernden Anstrengungen der erwähnten Konzerne zum Kauf der Unternehmen mit schienengebundenen Verkehrsmitteln und zur Umstellung des Schienenverkehrs auf Busverkehre dokumentiert sind. Die Stadt Los Angeles war zuvor sicherlich kein „Stadtbahn-Utopia“. Allerdings beanspruchten die schienengebundenen Systeme trotz der auch von ihnen mit zu verantwortenden „entfernungsintensiven Mobilitätsmuster“ bei vergleichbarer Leistung einen Bruchteil der Fläche, die nun der motorisierte Verkehr in Beschlag nimmt. Sie verursachten kaum Smog und die Zahl der im Verkehr Verletzten und Getöteten lag bei weniger als einem Fünfzigstel dessen, was die Autostadt LA heute an Verkehrsoffern fordert.