

Die Deutsche Bahn ist eine Vertrauensbasis für unser Land. Ihre Probleme kann nur die Politik lösen. Aber dazu muss sie erst wieder ordnungsfähig werden.

## Bahnreform ist Staatsreform

Von Gerd Held

**H**aben wir jetzt, nach der Finanz- und Wirtschaftskrise auch eine Eisenbahnkrise? Ein Vergleich mit der Automobilbranche zeigt, dass das nicht der Fall ist. Die Deutsche Bahn AG ist so gut aufgestellt wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Die Experten sind sich einig, das sie im zukünftigen Verkehrssystem eine größere Rolle spielen wird und nicht eine geringere. Die Eisenbahn ist ein Eckstein der Verlässlichkeit im Land. Sie ist es, weil sie im großen technischen Maßstab und für ganz verschiedene Bedürfnisse ein stetiges Mobilitätsangebot bereithält. Die Züge, die wir in den Bahnhöfen einrollen und abfahren sehen, sind für uns ein Zeichen, dass das Leben trotz aller Markteinbrüche und Regierungsschulden weitergeht. Es ist das Robuste, Schwergewichtige, Eiserne, das eine beruhigende Festigkeit vermittelt. Das Bahnsystem ist eine große Plattform, auf der eine mobile Gesellschaft Boden finden kann. Dass auch die hochmodernen ICE-Züge ein Stück weltoffene Heimat bedeuten können, haben viele Deutsche anlässlich der Fußballweltmeisterschaft 2006 neu entdeckt. Die Eisenbahn ist das klassische Symbol der Freiheit, einer großzügigen und allgemeinen Freiheit. Sie öffnete weiträumige Gütermärkte, sie brachte die Arbeiter und Angestellten zu den neuen städtischen Arbeitsmärkten, sie war auch das Vehikel der Demokratie. Heute ist die Eisenbahn nur noch eine Teilgröße des Verkehrssystems, aber ihre verdeckte Bedeutung als zuverlässige Reserve geht weit über die aktuellen Bahnbenutzer hinaus. Wir alle sind virtuelle Bahnbenutzer und die Deutsche Bahn ist ein Stück materielle Verfassung unseres Landes.

Die öffentliche Diskussion macht jedoch seit Monaten einen ganz anderen Eindruck. Hier wird die Deutsche Bahn gerne als Ursache für alle möglichen Übel dargestellt. Sie erscheint als ein Hort der Unfähigkeit. Zu den bevorzugten Sündenböcken, die man in der Krise durchs Land treibt, gehörte bis zu seinem erzwungenen Rücktritt der Bahnchef Hartmut Mehdorn. Zu den Mythen der Bahnkritik gehört die Behauptung, alle technischen Ausfälle, alle Streiks, alle Verspätungen seien letztlich auf die Privatisierungspläne zurückzuführen. Der Tenor ist: Eigentlich wäre alles ganz einfach lösbar, wenn nur die Bahnführung nicht so dumm wäre. Dabei ist die Bahn nur der Sammelpunkt von Problemen, die unsere Gesellschaft sowieso hat. Die Achsenprobleme der Bahn gehören zu Innovationsproblemen, die in vielen Branchen vorkommen. Die Fahrpreiserhöhungen fügen sich in die allgemeine Teuerungswelle des Jahres 2008 ein. Der Gruppenegoismus der GDL-Streiks ist schon im Flugwesen und im Gesundheitswesen vorexerziert worden. Der unsägliche „Bedienungszuschlag“ wurde von der Serviceindustrie abkopiert. Vandalismus und Gewalttätigkeit sind von außen in die U-Bahnenstationen eingewandert. Nirgendwo ist die Bahn die Ursache, aber alle Probleme der Gesellschaft kommen früher oder später hier an – gerade darin zeigt sich ihre Schlüsselstellung.

### Das Investitionsproblem

Die Bahn hat also nicht einfach nur solche Probleme, die ein Industriebetrieb auch hat und die am besten im Austausch und

Wettbewerb am Markt bewältigt werden. Die besondere Konstellation, dass hier allgemeine Probleme unseres Landes in eine Verkehrseinrichtung einwandern, macht die Privatisierung dieser Einrichtung schwierig. Viele Fragen erfordern politische Entscheidungen. Aber nicht leichte Entscheidungen, bei denen die Politik die Gießkanne der Wohltaten bedienen kann, sondern harte Einschnitte und große finanzielle Umschichtungen, die nur durch politische Mehrheiten legitimiert werden können. Zum Beispiel das Finanzierungsproblem. Die DB AG braucht für ihre Investitionen frisches Geld. Der Staat, so hieß es, könne die notwendigen Investitionen nicht aufbringen. Mit dem Privatisierungsbeschluss sollte das Finanzproblem vom Staat an den Markt ausgelagert werden. Dieser Ausweg wird jetzt verworfen. Gut, aber damit sind wir wieder beim alten Problem eines Staates, dessen Investitionskraft geschwächt ist und der lieber konsumtive Sozialausgaben tätigt. Muss die Bahn wirklich beim Staat bleiben, brauchen wir eine Staatsreform zu Gunsten eines investiven Staates. Ein solcher Staat ist denkbar, aber natürlich nicht mit den angeblichen Staatsfreunden auf der linken Seite des Parteienspektrums, die in Wirklichkeit nur Freunde des sozialen Transferstaates sind.

Auch die Idee, Bahnnetz und Zugbetrieb zu trennen, und für den Betriebsteil private Betreiber zu finden, ist finanziell unlogisch. Denn teuer ist ja gerade das Netz mit seinen hohen Kosten für Bau und Unterhalt. Dafür wäre bei einer Privatisierung des Betriebs gar nichts gewonnen. Das deutsche Eisenbahnnetz muss weiter rationalisiert werden. Es ist stark polyzentrisch und dadurch aufwendiger als zum Beispiel das französische Netz. Hier muss die Politik raumordnerische Entscheidungen treffen, bevor die Bahn Ausbau und Rückbau richtig dosieren kann. Nur die Politik kann hier entscheiden. Eine privatisierte Bahn stände immer im Verdacht, bei ihrer Streckenplanung private Gewinne im Auge zu haben. Ihr Legitimitätsproblem würde Rationalisierungen hemmen.

## Wie bahnfähig ist der Staat?

Es gibt also einige gute Gründe, die Deutsche Bahn mit ihrem Kerngeschäft in den Händen des Staates zu belassen. Der kritische Punkt dabei ist, dass sich dazu unser Staat erheblich ändern müsste. Die „Wiederkehr des Staates“, die hier stattfinden müsste, wäre eine recht unbequeme Wiederkehr. Sie würde sich völlig von den sonnigen Erwartungen unterscheiden, die die Interessenverbände machen, die die Bahn umlagern. Gewerkschaften und Verbraucherorganisationen nehmen immer neue Schulden oder ein Zehren von der Bahnsubstanz in Kauf. Sie versprechen sich von einem „Staatsunternehmen Bahn“ eine effiziente Machtposition – und schieben dabei auf französische Verhältnisse. Der Zynismus der französischen Streikführer gegenüber den Bahnbenutzern und Berufstätigen der anderen Branchen hat gezeigt, dass die Linke hier bereit war, den Berufsethos und das öffentliche Ansehen des Eisenbahner-Berufs für die eigene Parteipolitik zu opfern.

Eine zweite, mindestens ebenso große Herausforderung ist die Durchsetzung des Allgemeininteresses an effizienten und bezahlbaren Bahntrassen gegen das Sonderinteresse der Anlieger. Immer häufiger ist es in den vergangenen Jahren den sogenannten „Betroffenen“ gelungen, ihren unmittelbaren Interessen als Nachbarn der Bahn Vorrang vor den Interessen aller Bahnbenutzer zu verschaffen. Bauvorhaben wurden verzögert, verteuert und verhindert. Dabei waren oft die politischen Kräfte der „grünen“, angeblich so bahnfrendlichen Seite, die sich an die Spitze der lokalen Sonderinteressen stellten. Der Bahnfreund im Allgemeinen wurde im Handumdrehen zum Bahnfeind vor Ort.

Nimmt man zu diesen harten Herausforderungen einer zukünftigen Bahnpolitik noch die technologischen Risiken – zum Beispiel im Hochgeschwindigkeitsbereich – und die Sicherheitsaufgaben gegen Gewalt und Terror hinzu, wird deutlich, dass hier ein anderer Staat gebraucht wird als der umverteilende und moderierende Staat.

Der Staat muss erst noch „bahnfähig“ gemacht werden, wenn er eine so harte, substantielle Struktur wie die Eisenbahn operativ führen will.

Gewiss kann hier eingewendet werden, dass eine solche Erneuerung des Staates an der Bahnaufgabe ein frommer Wunsch ist. Ist nicht der Trend der vergangenen Jahrzehnte der Beweis, dass staatliches Handeln grundsätzlich zur Kurzsichtigkeit neigt und mit den Beständen, die ihm anvertraut sind, nicht haushalten kann? Ein gewichtiger Einwand. Aber inzwischen wissen wir, dass auch der Markt sich von Zeit zu Zeit gründlich reformieren muss. Da sollten wir mit dem Argument einer prinzipiellen Reformunfähigkeit vorsichtig sein. Wir vertrauen darauf, dass der Markt seine Fehlentwicklungen in der Krise korrigiert. Warum sollte nicht auch der Staat in der Lage sein, alte Schwächen zu überwinden? Im Ergebnis werden beide, Staat und Markt, gebraucht. Es wird immer auf eine Aufgabenteilung hinauslaufen. Auch im Fall der Deutschen Bahn wird man über die richtige Trennungslinie zwischen Privat und Staat noch einmal nachdenken müssen. So ist der Aufbau eines weltweiten Logistikunternehmens sicher nur am internationalen Kapitalmarkt zu bewerkstelligen. Hier wären private Risiken und Erträge im Gleichgewicht. Ein Staatsunternehmen Bahn mit Weltmarktambitionen würde dagegen immer den Verdacht nähren, die Mobilitätsversorgung in Deutschland für das Ziel einer Marktführerschaft im Ausland zu gefährden.

Die Weichenstellung für die Deutsche Bahn ist eine Schlüsselfrage für die zukünftige Aufstellung unseres Landes. Das bürgerliche Lager muss in der Bahnfrage eine Fehlaufstellung vermeiden, die seine Führungskraft im Lande in Frage stellen würde. Das bürgerliche Lager hat sich in Deutschland, aus guten Gründen, immer durch eine starke Portion Misstrauen gegen den Staat ausgezeichnet. Es hat den politischen Extremismus von rechts und links oft als Erbe einer zu starken Staatsgläubigkeit verstanden. Aber die Konstellation ist heute anders. Markt und Staat stehen beide vor der Aufgabe, die Fähigkeit zu Investition und Ordnung gegen Auflösungsercheinungen aufrecht zu erhalten. Deshalb ist es ein Zeichen von Weitsicht, wenn das Bürgertum sich jetzt nicht in eine staatsferne Haltung drängen lässt. Es geht um Staatsgestaltung. Der Einsatz besteht darin, gegenüber einer bloßen Verteilungspolitik nach täglicher Kassenlage ein Staatswesen mit substantiellen Beständen zu verteidigen. Ohne eine solche eigene Staatsidee wird das bürgerliche Lager auf Jahre in die Defensive geraten. Es geht auch darum, in der gegenwärtigen Vertrauenskrise ein sichtbares Symbol für Stabilität zu setzen. Das bürgerliche Lager sollte die Eisenbahn zu seinem Symbol für eine Ordnungspolitik machen, die nicht nur relativ abstrakte Einrichtungen wie Banken unterhält, sondern auch handfeste Verkehrsträger. Umso eher kann sie dann begründen, dass sie beim Einstieg in einzelne Industriebetriebe bei ihrem „Nein“ bleibt.

*(Manuskript vom 31.3.2009, erschienen als Essay in der Tageszeitung „Die Welt“ unter der Überschrift „Die Deutschen und die Bahn“)*