

Die Deutsche Bahn könnte das konservative Band einer mobilen Gesellschaft sein. Doch es gibt gegenwärtig die schädliche Neigung, die Einheit des Unternehmens zu schwächen

## Es fährt ein Zug nach nirgendwo

Von Gerd Held

Der Konflikt zwischen der Lokführergewerkschaft GDL und der Deutschen Bahn ist also geschlichtet. Eine merkwürdige Art der Schlichtung: Der Streit wurde nicht beigelegt, sondern auf Dauer gestellt. Man gab einfach beiden Parteien, was sie wollten. Die GDL soll einen „eigenen“ Tarifvertrag und die DB einen „Gesamt“-Vertrag über die Tarifstruktur bekommen. Wie beides zusammengehen soll, bleibt unklar. Wird der Lokführervertrag in die Tarifstruktur „eingepasst“, oder muss der Gesamtvertrag den Sonderinteressen folgen? Besteht eine Tarifeinheit bei der Bahn, oder hängt sie von nun ein von der Zustimmung jeder einzelnen Gewerkschaft ab? Die Formulierungen auf der Pressekonferenz eiern. Unerschütterlich ist nur der Glaube an die metaphysische Macht runder Tische. Aushilfsweise wird es für die DB halt „etwas teurer“.

Diese Art der Lösung passt zu einer anderen Konfliktlösung gleicher Bauart, der Bahnreform. Die DB sollte privatisiert werden, um frisches Geld zu bekommen und um mehr Konkurrenz zu eröffnen. Strittig war der Verbleib des Bahnnetzes. Sollte es im Gesamtpaket mit der DB an die Börse gehen, oder sollte es beim Staat bleiben und nur der Betrieb privatisiert werden? Die Antwort war wiederum ein entschiedenes Sowohl-als-auch. Die Verfügung über das Netz soll zwar mit der DB an die Börse gehen, aber nur in der Form einer Nutzungsübertragung auf 15 Jahre. Dann soll es vom Staat zurückgekauft werden können. Man konstruierte also ein Provisorium, bei dem einerseits der Staat weiterhin hohe Aufwendungen leisten muss, ohne das andererseits das Bahnsys-

tem für private Investoren wirklich kalkulierbar wird. So ist die Bundesbahn zwar nicht aufgeteilt worden, aber sie ist auf einem Verschiebebahnhof zwischen Staat und Markt gelandet. Sie ist zu einem ständigen Hin und Her verurteilt – ganz so, wie die Schlichtung sie in ein ständiges Hin und Her zwischen Belegschaftseinheit und Sonderinteressen gebracht hat. Die Folge ist ein Mehrverbrauch an Management und Geld. Und eine verheerende Signalwirkung: Die Bahn verliert ihren komparativen Vorteil als das kalkulierbarste aller Verkehrsmittel.

Es gibt kein höheres Gesetz, nach dem alle Fragen der Gegenwart in irgendeinem Mischsystem von Staat und Markt kleingearbeitet werden müssen, um „modern“ zu sein. Eher geht es um gute Trennungslinien. Allerdings gibt es hier bei der Bahn ein wirkliches Problem. Die Trennung zwischen Netz und Zugbetrieb geht nicht, denn viele Arbeits- und Bewirtschaftungsprozesse liegen quer dazu. Ein Beispiel: Es gibt Strecken, die so viel abwerfen, dass daraus auch der Netunterhalt bezahlt werden kann; hingegen werfen andere Strecken so wenig ab, dass sich auch dann kein privater Betreiber findet, wenn der Staat die Gleise unterhält. Ein anderes Beispiel: Das ICE-System oder ein Nahverkehrsverbund ist zwischen mehreren, gleich großen Betreibern ohne erhebliche Reibungsprobleme kaum aufzuteilen. Wenn aber hier eine Unteilbarkeit gegeben ist, dann liegt es nahe, ein Kernsystem der Bahn – in Bund, Ländern und Metropolräumen – staatlich zu führen. Die Privatisierung sollte dort weitermachen, wo sie tatsächlich gute Erfolge aufzuweisen hat: bei einzel-

nen regionalen Strecken und bei einzelnen Transportaufgaben. Aber die Politik scheint nicht die Kraft zu haben, den eingeleiteten Kurs noch einmal zu überdenken.

Wenn die Eisenbahn in der Hauptsache vom Staat geführt werden soll, klingt das „links“. Aber es ist eine konservative Lösung im guten Sinn, denn es ist ein stabilisierendes Angebot an eine hochmobile Gesellschaft. Die Bahn ist gegenwärtig nicht populär. Aber das liegt nicht daran, dass die Gesellschaft so beweglich ist und die Bahn ein Relikt aus einer schwerfälligen Welt darstellt. Im Gegenteil, es ist die zeitgenössische „flexible“ Gesellschaft, die im Grunde keine hohen Erwartungen an die Mobilität mehr hat. Die Eisenbahn wurde für die Bewegung großer Massen erfunden. Sie war der eiserne Träger einer großen, überregionalen Arbeitsteilung, und sie bewerkstelligte den Aufstieg neuer sozialer Klassen ebenso wie die Aktivierung ehemaliger Passivräume und die Entstehung einer ganzen Liga von Großstädten. Heute hingegen erwarten wir, trotz aller Beschwörung der Mobilität, von ihr gar nicht mehr solche großen Wechsel der Lebensumstände. An die Stelle solcher Umwälzungen des Raums ist das statische Endziel der „gleichwertigen Lebensbedingungen“ getreten, das im Grund alles überall möglich machen soll. In dieser „flachen“ Welt finden nur noch individuelle Verschiebungen statt. Gleichzeitig wird die Bahn nur noch zur Restgröße neben Auto, Flugzeug und Internet angesehen.

Damit ist auch eine viel individuellere und räumlich kleinkarierte Vorstellung von sozialer Integration verbunden. Früher war das „starre“ Großsystem der Eisenbahn ein Element der Kontinuität im Wandel, auf das hin und her geworfene Sozialschichten und Landsmannschaften immer wieder zurückkommen konnten. Heute sind wir auf dieser Maßstabebene im Grunde immobil. Verlagerung und Austausch großer Gruppen gelten als Zeichen von Fehlentwicklungen – wie zuletzt im deutschen Ost-West-Verhältnis. So kann die Eisen-

bahn gar nicht als die klassische Plattform für soziale Gerechtigkeit durch zuverlässige Mobilität wahrgenommen werden – am wenigsten von ihren angeblichen Freunden auf der Linken.

Überhaupt hat sich unsere Vorstellung von der technischen Infrastruktur verändert. Wir denken an die Leitungssysteme für Wasser, Strom und Gas, die man unter die Erde verbannen kann. Diese „Netzwerke“ kann man aus der Distanz betreiben und kontrollieren. Die Eisenbahn ist kein solches Netzwerk. Sie war im Grunde eine Form von Urbanität mit ihren Brücken, Toren und Plätzen. In der Gründerzeit, als die Bahnhöfe mit heute unvorstellbarer Großzügigkeit als „Kathedralen der Moderne“ gebaut wurden, fand hier ein verdeckter Kulturkampf statt, bei dem gerade die „Konservativen“ ihre Zukunftsfähigkeit in säkularen Dingen unter Beweis stellten. Infrastrukturfragen waren Souveränitätsfragen. Heute hingegen erscheint ein kühnes Bahnexperiment wie der Metrorapid nur noch als leeres Prestigeobjekt. Die Bundesbahn muss in der Öffentlichkeit auftreten, als vertrete sie ein Röhren- oder Kabelsystem. Interessanterweise entspricht dieses Bild der Bahn ziemlich genau dem Bild, das sich der Zeitgeist von unserem Staatswesen macht. Auch der Staat soll möglichst unscheinbar sein, ein System gut funktionierender Röhren, ein Versorger von Verbrauchern. So manifestiert sich im Rollenverlust der Eisenbahn ein allgemeiner Kulturverlust des Staatswesens.

Vor so einem Hintergrund sollte man vielleicht lernen, sich über kleine Zeichen zu freuen. In den Tagen der Lokführerdrohung ist wieder deutlich geworden, wie wichtig das Bahnsystem für die „Grundlast“ des Personen- und Güterverkehrs ist. Gewiss wird die Bahn nie wieder „der“ Repräsentant unserer Infrastrukturen werden. Aber sie könnte einmal wieder das stabile Rückgrat der Mobilität bilden. Das zeigt sich auch bei kulturellen Events. Als im Fußball-Sommer vor einem Jahr einmal nicht das individuelle Multikulti dominierte, rückten prompt die weißen ICE-Züge

mit dem roten Band und die „Weltmeisterschafts“-Bahnhöfe in ein neues Licht. Mit ihnen identifizierten nicht nur ausländische Gäste Deutschland, auch viele Deutsche entdeckten ihr Land einmal in einer Gesamtperspektive. Diese größere Perspektive hätte auch der Bahn-Reform gutgetan. Der Staat hätte die Bundesbahn als eigene Modernisierungsaufgabe annehmen können, statt diese an andere Akteure auszula-

gern. Die Lokführerblockade hat einen Vorgeschmack gegeben, wie erpressbar die Gesellschaft wird, wenn sie ihren Mobilitätsgaranten in ein staatsfernes Niemandsland verlegt. Auch wird diese Gesellschaft damit wieder ein Stück Aufbruchszuversicht verlieren. So wird die Eisenbahnkrise zu Symbol für eine politische Kultur, der die konservative Weitsicht abhandengekommen ist.

*(Manuskript vom 30.8.2007, erschienen als Essay in der Tageszeitung „Die Welt“ am 18.9.2007)*