

Der Chef der Deutschen Bahn soll das nächste Bauernopfer des  
Verkehrsministers sein

## Zwei Gesichter des Staates

Von Gerd Held

Hartmut Mehdorn ist für das Führungspersonal unseres Staatswesens – als Chef der DB führt er bis dato ein staatliches Unternehmen – eigentlich eine untypischer Figur. Kantig sei er, heißt es. Aber nicht von oben herab aus den Höhen der Macht, müsste man hinzufügen. Er mag bisweilen andere vor den Kopf stoßen, aber es ist keine Herabsetzung dabei. Hier ist ein unideologischer Typ am Werk. Aus Hartmut Mehdorns Ruppigkeit spricht das Engagement im operativen Geschäft. Die Überzeugung, „wie man etwas macht“ in so einem Unternehmen. Man nimmt ihm ab, dass er wirklich an der Eisenbahn hängt und darunter leidet, wenn die Züge nicht pünktlich fahren oder irgendein anderes Ungemach auf der Schiene droht. Man kann ihn sich vielleicht in einem anderen Unternehmen des Verkehrswesens vorstellen, aber er ist kein rascher Jobwechsler, kein Überflieger über eine flache Welt, die überall auf die gleiche Weise gemanagt werden kann. Der Mann hat ein Sachanliegen. Man traut ihm zu, dass er die Verhältnisse der Großorganisation Bahn kennt und weiß, was geht und was nicht geht. So jemand eckt in unseren Zeiten an, weil er eben so unflexibel ist, wie die Tatsachen es sind. Der Bahnchef sagt gerne mal „geht nicht“ - bisweilen geradezu demonstrativ, als wolle er dem Publikum zeigen, dass diese Welt doch ihre eisernen Sachzwänge hat.

Das ist nicht unpassend. Die Deutsche Bahn ist der Ort, an dem heute alle möglichen Probleme der Zeit zusammentreffen. Die Bahn soll Mobilität für alle liefern, bequem, flächendeckend, schnell und obendrein noch billig. Zugleich soll sie die

Erwartungen der Beschäftigten bei Lohn und Arbeitszeit erfüllen. Die Achsenprobleme sind Zuliefererprobleme, aber man hat sie der DB AG ebenso angekreidet wie die Gewalt, die sich manchmal ihren Bahnhöfen als Schauplatz sucht – aber ein soziales Phänomen ist. Die Korruption ist ebensowenig ein spezifisches Bahnproblem wie die Datenschutzregeln bei ihrer Bekämpfung. Aber in einer komplexen Organisation wie der Bahn, die bis in die Immobilienwirtschaft und den Städtebau hineinragt, sind die Zwickmühlen besonders groß. Die Eisenbahn ist einer der wenigen Orte, wo der Staat wirklich unternehmerisch auftreten muss und sich im Arbeitsleben bewähren muss. Hier kann nicht reiner Prinzipienstaat bleiben, der nur Rahmen setzt und es dann nobel der Gesellschaft überlassen, wie sie damit klar kommt. Nein, hier muss der Staat sich selber die Hände schmutzig machen. Es ist hierzulande ein Sport geworden, alle Unbillen dieser Welt der Bahn anzuhängen. Sicher kann man über die Privatisierung, die Servicepauschale oder Datenschutz diskutieren, aber irgendeinen Grundfehler, der die Bahn und ihren Chef zum besonderen Problemfall machen würde, gibt es nicht. Die Bundesbahn ist nicht deshalb so angreifbar, weil sie in die falsche Richtung fährt, sondern weil sie überhaupt wirklichkeitsnah unterwegs ist.

Was hier gespielt wird, zeigt der Blick auf den Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, der auch jetzt wieder nicht Eiligeres zu tun hatte, als den Bahnchef vor laufenden Kameras zu beschuldigen. Tiefensee, das ist tatsächlich der Antityp zu Mehdorn: elegantes, nicht uneitles Auftre-

ten, eine Verbindlichkeit der wohlgesetzten Worte. Ein Minister, der sich in den höheren Gefilden Niveau des Schönen und Guten bewegt, wo ihn die konkreten Probleme des Terrains nicht erreichen können. Wo Mehdorn im GDL-Streik einen Kostensprung und eine neue Unkalkulierbarkeit der Tariflandschaft abwehren wollte, zeigte Tiefensee schon sein Zettelchen in die Kamera, auf der „sein“ – sehr teurer - Kompromiss stand. Ein Minister, der bei delikaten Themen immer rechtzeitig auf Distanz geht. Eine systematische Verantwortung ist nicht erkennbar. Zur Erinnerung, Tiefensee ist der zuständige Fachminister für Verkehr und Bauen, also auch für die großen Infrastrukturen. Schon vor Jahren hätte ein Infrastrukturgipfel stattfinden müssen, um die verschiedenen Planungsebenen zu veranlassen, umsetzungsreife

Investitionslisten vorrätig zu haben, falls ein Krisenprogramm sich als notwendig erweist. Jetzt werden sie bitter vermisst.

Hier wird eine Problemseite unseres Staatswesens sichtbar: die Tendenz zum luftig leeren Prinzipienstaat, der sich auf allgemeinste Rahmenbedingungen zurückzieht und alle konkreten Entscheidungskonflikte anderen überlässt. Für diesen Sonntagsstaat ist Wolfgang Tiefensee eigentlich eine sehr gute Besetzung. Wir erinnern uns an den Cello-Auftritt zur Olympia-Bewerbung der Stadt Leipzig. Die Stadt fiel damals vor allem auch deshalb durch, weil die Bewertungskommission im Punkt „Infrastruktur“ besonders schwere Defizite sah. Heute ist der Mann der verantwortliche Bundesminister für eben solche Infrastrukturen.

*(Manuskript vom 4.2.2009, erschienen als Leitartikel in der Tageszeitung „Die Welt“ vom 5.2.2009 unter der Überschrift „Ein Klotz, so grob wie die Wirklichkeit“)*