

Das Bahnsystem ist ein Prüfstein für die Effizienz und Investitionskraft der öffentlichen Hand. In diesem Bereich kann Privatisierung leicht als Feigenblatt für Politikversagen dienen.

Staatsaufgabe Bahn

Von Gerd Held

Die Eisenbahn, das wird in diesen Krisentagen deutlicher als früher, ist ein Eckstein der Verlässlichkeit im Land. Sie ist es, weil sie im großen technischen Maßstab und für breite Bevölkerungskreise Mobilität gewährleistet. Die Züge, die wir in den Bahnhöfen und Stationen einrollen und abfahren sehen, sind für uns ein Zeichen, dass das Leben trotz aller Markteinbrüche und Regierungsschulden weitergeht. Es ist gerade das Robuste, das Schwergewichtige, das Eiserne, das eine beruhigende Festigkeit vermittelt. Wenn wir jetzt häufig ein Gefühl des Stürzens ins Leere haben und viele Fixpunkte sich als unhaltbar erweisen, so erscheint die Eisenbahn als eine Plattform, auf der man Boden finden kann. Es ist eine moderne Plattform, keine Rückkehr zur Scholle oder zur lokalen Enge. Von je her war die Bahn ein 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. Und bei aller Unsicherheit über den Verlauf der nächsten Monate und Jahre ist eigentlich ziemlich sicher: Die Bahn wird in Zukunft eine größere und nicht eine geringere Rolle spielen.

Die öffentliche Diskussion macht jedoch einen ganz anderen Eindruck. Hier wird die Deutsche Bahn gerne als Ursache für alle möglichen Übel dargestellt. Sie er-

scheint als ein Hort der Unfähigkeit. Zu denen bevorzugten Sündenböcken, die man in diesen Tagen durchs Land treibt, gehört neben dem Chef der Deutschen Bank 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 die öffentliche Bedeutung und Schlüsselstellung der Eisenbahn. Die Deutsche Bahn AG hat ein Finanzierungsproblem. Aber auch das ist ein allgemeines politisches Problem. 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 erweist sich jetzt als wenig gangbar. Damit wird es wieder zu dem alten Problem eines Staates, dessen Investitionskraft geschwächt ist. Ganz lo-

gisch die Privatisierung von vornherein nicht. Denn die möglichen Käufer des 24,9%-Pakets der „DB Mobility Logistics AG“ waren ausgerechnet Staatsbahnen und Staatsfonds aus dem Ausland. Offenbar gilt also die Investitionsschwäche des Staates nicht prinzipiell. Auch die Idee, Bahnnetz und Zugbetrieb zu trennen, und für den Betriebsteil private Betreiber zu finden, ist 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.

Ebenso muss die DB AG ihr Netz weiter rationalisieren, aber das ist auch eine allgemeinpolitische Erblast: Das deutsche Netz ist extrem polyzentrisch, regional gleichförmig und dadurch aufwendiger als zum Beispiel das französische Netz. Hier muss die Politik raumordnerische Entscheidungen treffen, bevor die Bahn Ausbau und Rückbau verteilen 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.

Das alles spricht dafür, die Deutsche Bahn mit ihrem Kerngeschäft in den Händen des Staates zu belassen. Die Politik müsste also ihre Hausaufgaben machen und die Kraft aufbringen, die für die Lösung der Investitions- und Raumordnungsaufgaben erforderlich ist. Das ist der kritische Punkt, denn die „Wiederkehr des Staates“, die hier stattfinden müsste, wäre eine recht unbequeme Wiederkehr. Sie würde sich völlig von den sonnigen Versprechungen unterscheiden, die die Linke und der DGB mit einer Bahn in Staatshand verbinden. Sie haben nicht die Investitionskraft der Bahn im Auge, sondern die Ausschüttung von Erträgen an die Beschäftigten – zur Not durch immer neue Schulden und ein Leben von der Bahnsubstanz. Sie versprechen sich von einem „Staatsunternehmen Bahn“ auch eine effiziente Machtposition. Wie man mit Streiks bei der Bahn ein ganzes Land erpressen und

allgemeinpolitische Ziele der Linken verfolgen kann, ist in den vergangenen Jahrzehnten in Frankreich immer wieder vorgeführt worden. 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. Das Wörtchen „Umweltschutz“ ließ sich nach Bedarf passend umdefinieren.

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. Er müsste auch eine ganz neue politische Kultur investiver Aufgaben entwickeln, statt seine Legitimität vor allem durch konsumtive Ausgaben erwerben zu wollen. Der Eisenbahn-Staat ist das Gegenteil des Konsumschein-Staates.

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 Han-

deln grundsätzlich zur Kurzsichtigkeit neigt und mit den Beständen, die ihm anvertraut sind, nicht haushalten kann? Das ist ein gewichtiger Einwand, aber dieser Einwand war vor allem deshalb zugkräftig, weil mit dem Markt eine Alternative zur Verfügung zu stehen schien, die zumindest „weniger schlecht“ war. In der gegenwärtigen Krise hat dieser Einwand seine Plausibilität verloren. Der Markt hat seinen Vorteil „als Prinzip“ verloren. Warum sollte nicht auch der Staat jetzt 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 bleibt mindestens eine Privatisierungsaufgabe bestehen: Das Auslandsgeschäft und der Aufbau eines weltweiten Logistikunternehmens sind nur am internationalen Kapitalmarkt zu bewerkstelligen. Hier wären private Risiken und Erträge im Gleichgewicht und legitimierbar. Gegenwärtig führen die Auslandschäfte der DB AG immer wieder zu Reibungen und zu dem Verdacht, die Grundversorgung mit Mobilität in Deutschland für das Ziel einer Marktführerschaft im Ausland aufs Spiel zu setzen.

Die Weichenstellung für die Deutsche Bahn ist eine Schlüsselfrage für die zukünftige Aufstellung unseres Landes. Hier sind exemplarische Entscheidungen zu fällen. Das bürgerliche Lager muss in der Bahnfrage eine Fehlauflage 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. Sie 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 Auflösungserscheinungen 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 und der Einsatz besteht darin, gegenüber einer bloßen Verteilungspolitik nach täglicher Kassenlage ein Staatswesen mit substanziellen Beständen zu verteidigen. Ohne eine solche eigene Staatsidee wird das bürgerliche Lager auf Jahre in die Defensive geraten. Die Weichenstellung für die Bahn ist auch eine drängende Frage. Nicht nur aus bahninternen Gründen, wo die Tarifrunde beginnt und Ende Januar die Friedenspflicht endet. Es geht auch darum, in der gegenwärtigen Vertrauenskrise ein sichtbares Symbol für Stabilität zu setzen. Die Linke hat ihr Symbol gefunden: die Kaufgutscheine. Das bürgerliche Lager sollte die Bahn zu seinem Symbol für eine andere Rolle des Staates machen, indem es ausdrücklich die Privatisierungspläne für das Kerngeschäft in Deutschland absagt und ein wahrnehmbares, durchgerechnetes Bild für die Eisenbahn in Deutschland entwirft. Das bürgerliche Lager darf diesen Punkt nicht unbearbeitet im Wahljahr 2009 mitnehmen, sondern muss schon in der großen Koalition die Weichen stellen.

(Manuskript vom 30.11.2008, unveröffentlicht)