

Bahn am Ende - oder Bahnreform zwei Punkt null?

Arno Luik hat den Zustand der Deutschen Bahn in seinem Buch nachvollziehbar als ein Desaster beschrieben. Die Infrastruktur heruntergewirtschaftet von bahnfremden Managern im Auftrag und ohne Kontrolle des staatlichen Eigentümers und aller bisher daran beteiligten Parteien, mit dem Fokus der Profitabilität und der Börsentauglichkeit.

Doch wurde die Bahn dabei tatsächlich "fast irreparabel zerstört"? Und was heißt "fast"? Wo gibt es Ansatzpunkte für eine politische Gegenbewegung, beispielsweise für eine "Bahnreform 2.0"?

- Einfach mehr Geld in die Bahn hineinzupumpen, wie angekündigt, wird nichts ändern, solange nicht der **Versorgungsauftrag der Bahn als oberstes Ziel der Deutschen Bahn AG eindeutig festgeschrieben wird**: die verlässliche Versorgung der Bevölkerung mit schienengebundener Mobilität - und zwar nicht nur zwischen den Metropolen, sondern auch in der Fläche.
- Aber wer kann das gegen den Privatisierungstrend durchsetzen? Doch **Letztlich nur die Bahnkunden**, die privaten und die gewerblichen; nicht zu vergessen die künftigen Bahnkunden, Kinder und Jugendliche "for future", die mit ihren Eltern nicht mehr per Flugzeug in den Urlaub fahren wollen. Desgleichen die Bahnbeschäftigten, die verstehen, dass ihre Arbeitsplätze und ihre Arbeitszufriedenheit von einer für die Bevölkerung gut funktionierenden Bahn abhängen.
- Zudem ist auch bei sozialpolitisch orientierten Politikern ein Umdenken erforderlich. Ein funktionierender öffentlicher Verkehr bis in die - abgehängten - Gegenden gehört zu einer **qualitativ verstandenen Sozialpolitik, zu einer sozialen Demokratie** (genauso wie gute Grundschulen). Gute Sozialpolitik sollte immer auch soziale Strukturpolitik sein, die Ermöglichung von Gesellschaftlichkeit durch gute, menschengemäße und ökologische Infrastrukturen - nicht alles ist eine Sache der Umverteilung.
- Und an noch einem Punkt wäre Umdenken erforderlich. Aktuell ist das große Anliegen der offiziellen Politik die Digitalisierung "bis ins letzte Tal". **Das Versorgungsnetz der Bahn ist aber ein analoges Netz, das reale Menschen - körperlich - verbindet**. Diese analogen Strukturen werden geringgeschätzt und vernachlässigt. Mit der trügerischen Perspektive, analoge Probleme durch Digitalisierung zu lösen. Die aktuelle Digitalisierungsstrategie der Bahn (Profalla!) wird jedoch den Abbau der Schienen-Infrastrukturen ("bis ins letzte Tal") nicht wettmachen können. Ähnlich wie die Vision der "Smart City" eine menschenfreundliche Stadtentwicklung nicht ersetzen kann.
- Zu viele Jahre verfehlter Bahnreform - 1994 gestartet als ökonomische Sanierung - sind nicht einfach rücksteuerbar, dafür ist zu viel an Substanz verloren gegangen. Umso wichtiger, die **Revitalisierung der Bahn jetzt auf die politische Tagesordnung zu setzen**. Und zwar auch bei den Kommunalpolitikern der abgehängten Städte und Gemeinden. Gerade auf dem Lande wäre ein Mix und eine verlässliche Kooperation unterschiedlicher Träger von öffentlichen Mobilitätsleistungen (inklusive der Schiene) erforderlich. Was sagt dazu der Deutsche Städtetag? Und die Parteien? Eine SPD, die sich gerade versucht, neu zu erfinden, kann sich auch gleich wieder abmelden, wenn sie die Bedeutung der Vitalisierung dieser Infrastrukturen für unsere Demokratie ("bis in das letzte Tal") nicht versteht und eine Bahnreform 2.0 (mit Privatisierungsverbot!) -nicht auf ihre neue Agenda nimmt. **Voraussetzung für alles ist aber ein eindeutiger Versorgungsauftrag**. Zur Erinnerung: Die Bahnreform wurde zwar unter Kohl eingeleitet aber der Börsengang wurde unter der Rot-Grünen Regierung lanciert: Minister Tiefensee, Bahnchef Mehdorn aber auch der Transnet Gewerkschaftsvorsitzende waren die Akteure - aus unterschiedlichen Motiven heraus.

Die Bahn hat heute ein schlechtes Image - zu Recht. Aber auch Autofahren und Fliegen bekommt mehr und mehr einen schlechten Ruf. Klagen allein reicht also nicht, es gilt, die Bahn zu verteidigen - am besten indem man hilft, sie zu verändern. Ein in diesem Sinne politisch aktives Bündnis (inklusive "Pro Bahn") könnte dabei helfen. Eine Initiative, die sich nicht als Partner des Bahnmanagements versteht sondern als Akteur für eine politische Wende in der Verkehrspolitik