

DIETER RUDOLF KNOELL

Die Bahnreform als technokratische »Sozialrevolution«

Zumindest Teile dessen, was als Bahnreform bezeichnet wird, verdienen es durchaus, revolutionär genannt zu werden, und zwar sogar in dem präzisen Sinn, der sich von Kopernikus' »De revolutionibus orbium coelestium« herleitet. Die DB AG leitet eine kopernikanische Wende ein. Es sollen von nun an die Bahnkunden sich vollends nach den angestrebten neuen Strukturen der deutschen Bahn richten, statt daß diese sich nach den bisherigen (»alten«) Bedürfnissen und Gewohnheiten der Kunden richtet. Man kann also, mit Thomas S. Kuhn (»Die Struktur wissenschaftlicher Revolution«), von einem Paradigmenwechsel sprechen.

Es wird auf ein neues Paradigma umgestellt, von Nachfrage- auf Angebotsorientierung. Es soll erst gar nicht mehr versucht werden, die real vorhandene Nachfrage optimal zu befriedigen, sondern es sollen in Zukunft die Kundensegmente so zugeschnitten werden, daß sie optimal in das Angebot der Bahn passen. Mit einem ausgeklügelten System von Belohnungen und Bestrafungen sollen neue Verhaltensdispositionen geschaffen werden. Das bisher Normale (zum Beispiel sich einfach am Tag der Bahnfahrt am Schalter einen Fahrschein zu kaufen) soll künftig das Abnorme sein, das negativ sanktioniert wird.

Der reiselustige Frühbucker paßt ins neue Konzept; infolgedessen werden ihm weitgehende Vergünstigungen angeboten. Der Pendler, der statt Autos die Bahn benutzt, paßt nicht mehr ins Konzept; er wird systematisch ausgegrenzt. Man produziert sozusagen nicht die Bahnstrukturen, die zu den jetzigen Bahnbenutzern passen, sondern man will die Bahnbenutzer produzieren, die zu den künftigen Bahnstrukturen passen.

Das Ganze erinnert bei näherem Hinsehen ein wenig an Frankenstein. Auf jeden Fall handelt es sich um ein technokratisches Vorgehen, welches wie eine Parodie auf frühmoderne Sozialutopien anmutet. Mehdorns »Sonnenstaat«, die neue Deutsche Bahn AG, schafft sich den neuen Menschen. Die Menschen, wie sie bis jetzt eben nun einmal sind, erscheinen dem DB-Management viel zu unvollkommen für die Bahn der Zukunft. Sie müssen erzogen werden, umerzogen. Und die nicht Umerziahbaren werden eben abgeschreckt und ausgestoßen. Der Automobilverkehr wartet ja schon darauf, auch sie noch aufzunehmen.

Für die DB AG sind Fahrgäste das, was Obst und Gemüse zum Beispiel für die United Fruit Company sind: zu perfektionierende Rohstoffe, nach Maßgabe optimierter Lagerung und optimierter Transportierbarkeit zu veränderndes Material. Der Bahnkunde der

Dieter Rudolf Knoell –
Jg. 1951, Dr. phil., Kultur-
und Kunstsoziologe,
Ästhetiker, Schriftsteller,
Publizist, Professor für
Ästhetik an der Hochschule
für Kunst und Design
Halle/Burg Giebichenstein,
Mitglied der New Yorker
Akademie der Wissen-
schaften

Zukunft ist ein ›Züchtungsprodukt‹ der Bahn. Deren Projekt ist es, sich jetzt den Fahrgast zu schaffen, den die Bahn braucht, den allein sie noch haben will. Typisch dafür ist, daß Tarifiermäßigungen in Zukunft zentral nicht mehr über die Bahn-Card (- 25 Prozent) erfolgen, sondern über der neuen Bahn angepaßte Verhaltensweisen wie das Frühbuchen (eine Woche im voraus: - 40 Prozent). Man erzwingt damit Verhaltensumdispositionen beziehungsweise begünstigt Reisende, welche über die erwünschten Merkmale bereits verfügen. Dies ist eine Selektionspraxis, wie sie wohl noch nie existiert hat bei einem öffentlichen Verkehrsmittel. Es kann zwar prinzipiell jeder sich eine Bahn-Card kaufen. Aber es ist, zum Beispiel aus beruflichen Gründen, keineswegs jedem möglich, seine Bahnfahrten eine Woche im voraus zu planen und zu buchen. Der Gleichheitsgrundsatz wird hier eklatant verletzt. An sich schon privilegierte soziale Milieus und Situationen werden durch die Neuregelung ein weiteres Mal privilegiert. Insofern sind die häufig euphorischen und hymnischen Kommentare zur Bahnreform von Personen – zum Beispiel Journalisten –, die sich in eben solchen befinden, nicht völlig unverständlich.

Man kann sich auch die Entstehung solcher Konzepte gut vorstellen. Spitzenmanager der DB mögen sich überlegt haben, wie sie selbst als Bahnkunden es gern hätten, wenn sie zur Abwechslung einmal mit der Bahn statt mit dem Dienstwagen fahren würden. Jedenfalls scheinen viele der bisherigen Kommentare von Personen verfaßt worden zu sein, die erstens selten mit der Bahn fahren und zweitens nicht auf die Bahn angewiesen sind.

Welche Vorteile bringt denn die Bahnreform zum Beispiel für all jene, die ihre täglichen Fahrten in der näheren und weiteren Umgebung (vernünftigerweise) mit der Bahn statt mit dem Auto machen wollen? Ich sehe keine. Adressiert scheint die Bahnreform zentral an eine Yuppie-Klientel, die für relativ wenig Geld alle paar Wochen einmal zum Einkaufen oder zum Sport zum Beispiel von Hamburg nach München gelangen will – und dann eben durchaus auch einmal mit dem ICE statt mit dem Flugzeug. Der optimale Fahrgast wäre eventuell der Bankmanager, der einmal im Monat von der Filiale in Leipzig mit dem ICE zur Zentrale in Frankfurt a. M. fährt.

Am logischen Endpunkt der jetzt forcierten Entwicklung stünde wohl eine auf wenige Fernschnellstrecken reduzierte Bahn mit einem allenfalls noch aus Bahnbussen bestehenden Zubringerdienst, parallel zur Entwicklung im Güterverkehr, wie sie bereits stattgefunden hat.

Das Ziel ist eindeutig: Weniger Strecken, weniger Personal, weniger Fahrgäste. Dies mag sich eines Tages betriebswirtschaftlich rechnen, volkswirtschaftlich wäre es eine Katastrophe – und ökologisch sogar eine gigantische Katastrophe. Die Bahn sucht sich die appetitlichsten Stücke aus dem Kundenangebot heraus und setzt sie zu einer wunderschönen Torte zusammen, die den Aktionären das Wasser im Munde zusammenlaufen läßt. Die restlichen Stücke kommen auf den Müll. Wie man's auch wendet, in jedem Fall wird deutlich: Die geplanten Bahnstrukturen sind das Primäre, die Kunden, die Benutzer, das Sekundäre.

Die Kunden werden den Strukturen angepaßt, nicht die Strukturen den Kunden. Die Schiene als Prokrustesbett, die Bahn als kommode

Erziehungsdiktatur. Dafür steht exemplarisch die Liquidierung des InterRegios, des Zugtyps mit der gegenwärtig wohl größten Akzeptanz. Er scheint dem Management wohl einfach zu billig – für den Bahnkunden. Die Bahn will ihre Kunden so in die ICEs bekommen wie Kirch die Fußballinteressierten in sein PAY TV: mit Hinterlist und Tücke.

Es fällt ja im übrigen auf, daß die DB-Computer an den »Service Points« mühelos bei jeder längeren Route einen zuschlagspflichtigen Zug unterbringen, und sei es nur für eine Strecke von zwanzig Kilometern. Wer mag noch an Zufall glauben?

Eher wohl sind sie genau nach dieser Maßgabe programmiert. Zumindest 3,60 Euro Zuschlag sollen nach Möglichkeit aus jedem Kunden auch noch herausgepreßt werden. Notfalls macht man dem zuliebe doch einmal einen kleinen Umweg. Alles nach der Maxime von Wurstverkäufern: »Darf's auch etwas mehr sein?« Nur mit dem kleinem Unterschied, daß die DB-Verkäufer nicht einmal diese Frage stellen.

Als mündiger Bürger wird der Fahrgast nach wie vor gerade nicht behandelt. Der clevere Frühbucher ist nur eine technokratische Karikatur des mündigen Bürgers als gleichberechtigter Partner in einem modernen Verkehrssystem. Diesen will die DB AG offensichtlich noch immer nicht. So muß sie denn auch vom Gesetzgeber förmlich dazu gezwungen werden, ihre sogenannten Kulanzregelungen (es gibt auch sture und äußerst unkulante DB-Mitarbeiter ...), die als Gnadenakte, die man gewähren kann oder auch nicht, einem obrigkeitsstaatlichen Verständnis entstammen und entsprechen, durch Entschädigungsverpflichtungen zu ersetzen.

Daß die DB AG diese Umstellung nicht längst aus freien Stücken geleistet hat, zeigt, daß sie noch gar nicht über ein Selbstverständnis verfügt, das einer demokratischen Gesellschaft entspricht. Vordemokratische beziehungsweise obrigkeitsstaatliche Einstellungen sind einfach mit technokratischen ergänzt worden. Allerdings sind dabei die traditionell mit jenen einhergehenden Sekundärtugenden auf der Strecke geblieben: Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ordnung, Disziplin. Was die DB AG sich zum Beispiel in puncto Pünktlichkeit leistet, kann ja seit Jahren nur noch Hohn und Spott hervorrufen – und ist permanenter Anlaß für Ärger und Verdruß.

In seinen einschlägigen Statements bringt DB-Chef Mehdorn stets wieder das Argument, daß es in Wahrheit gar nicht so viele Verspätungen der Züge gebe, wie angenommen werde (darum wohl auch sind die Hinweistafeln, denen die tägliche Verspätungsstatistik zu entnehmen war, so bald wieder aus den Bahnhöfen verschwunden), und die tatsächlichen vor allem auf die Selbstmörder zurückzuführen seien, die den ansonsten reibungslosen Schienenverkehr aufhalten und durcheinanderbringen. Wäre dies so, müßten wir wohl annehmen, daß seit einigen Jahren Selbstmorde prinzipiell nur noch auf den Schienen der DB AG verübt werden, also eine Art Selbstmörderverschwörung zuungunsten der DB AG vorliegt. Dem widerspricht allerdings die Erfahrung ebenso wie die Statistik.

Auch der Vergleich mit den Staus auf den Straßen ist an Absurdität kaum zu überbieten. Das Chaos auf den Straßen entspricht exakt der Eigenlogik des Systems Auto – Straße. Das gegenwärtige Chaos auf

den Schienen hingegen widerspricht eklatant der Eigenlogik des Systems Zug – Schiene. Es ist die Folge von marodem Material, Desorganisation, Schlamperei, Unvermögen, Desinteresse. Und überdies – darauf wird noch näher einzugehen sein – entspringt es einer geradezu perversen Eigenlogik des Betriebssystems der DB AG, die eigene Fehlleistungen tendenziell eher noch belohnt als bestraft (das heißt konkret: Verspätungen für die DB sogar noch profitabel werden läßt.)

Der Vergleich mit den Staus wäre überhaupt nur dann ein zugkräftiges Argument, wenn alle Autos, die auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland fahren oder gerade stehen, sich nach einem gemeinsamen (für alle verbindlichen) Fahrplan richten könnten und müßten. Den gibt es aber bekanntlich nicht und kann es natürlich nicht geben. Wohl aber gibt es den Fahrplan der DB. Nur ist er nun schon seit Jahren für die tägliche Reisepraxis der Bahnkunden nahezu irrelevant. Der DB-Fahrplan kann längst nur noch als grober Orientierungsrahmen gelten, bei dem Verlaß einzig darauf ist, daß Verspätungen, nicht selten auch in der Dimension von Stunden, einkalkuliert werden müssen. Die Maxime »Zeit ist Geld« gilt inzwischen eigentlich überall in dieser Gesellschaft, nur nicht bei der Bahn. Sie verfügt frei über den – allmählich zur Regel werdenden – Ausnahmezustand der sich akkumulierenden Verspätungen, verfügt damit souverän über den sozialen Ausnahmezustand, daß der ihr ausgelieferte, bis heute so gut wie rechtlose, Bürger als Kunde Zeit, Geld und Nerven gibt, aber nur ein höchst fragwürdiges Produkt dafür bekommt.

Dieses Produkt ist deshalb in einer von immer enger werdenden Zeitstrukturen bestimmten Gesellschaft so überaus fragwürdig geworden, weil die DB die geradezu aberwitzige Fiktion erzeugt und bisher aufrechterhält, daß sie – mit dem Verkauf eines Fahrscheins – eigentlich gar keine Verpflichtung eingehe, bezogen auf die Dimension der Zeit.

Die DB tut in ihren Selbstrechtfertigungsversuchen nach wie vor so, als lebten wir noch gar nicht in einer funktional ausdifferenzierten Gesellschaft, in der die meisten Fahrten unternommen werden, um einen bestimmten Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt zu erreichen, nicht jedoch, um einen bestimmten Ort zu einer beliebigen Zeit (irgendwann einmal, je nach Verspätung der Züge) zu erreichen; ebensowenig wie um zu einen bestimmten Zeitpunkt irgendeinen beliebigen Ort zu erreichen. Und häufig ist das eigentliche Ziel des Fahrgastes sogar nicht einmal der bestimmte Ort an sich, sondern das bestimmte Ereignis, das an diesem Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt beginnt. Verpaßt er den, ist es so gut oder so schlecht, als hätte die DB ihn zu einem anderen Ort transportiert.

Ortswechsel sind heutzutage zumeist strikt zweckgebunden. Und der Zweck selbst ist nicht nur ortsabhängig, sondern auch zeitabhängig; das heißt der Ortswechsel wird sinnlos, wenn er nicht innerhalb eines ganz bestimmten Zeitintervalls erfolgt.

So, wie die DB einen Fahrgast nicht einfach nach Köln statt nach Münster transportieren kann, ohne damit eine eigene Fehlleistung verbinden zu müssen, darf ihr nicht zugestanden werden, ihren Verpflichtungen eigentlich im Prinzip nachgekommen zu sein, wenn sie

einen Kunden zum Beispiel um 21 Uhr statt, laut Fahrplan, um 19.30 Uhr an seinem Zielort abgeliefert. Er hat dann etwa die Opernaufführung verpaßt, derentwegen er nach Berlin gefahren war. Die DB tut aber in der heutigen Praxis so, als ginge sie das alles gar nichts an. Sie haftet nicht für Folgeschäden, sie haftet für gar nichts. Das schafft eine Atmosphäre, in der die organisierte Verantwortungslosigkeit gedeiht, die nur die andere Seite des täglichen Chaos' ist. Natürlich müßte die DB im genannten Fallbeispiel die Kosten für die völlig sinn- und zwecklose Bahnfahrt und für die verfallene Opernkarte erstatten. Daß der Kunde noch dafür zahlen soll, daß er sinnlos hin- und hergefahren wurde, ist überhaupt nicht einzusehen. Die DB ist ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen; dafür muß sie aufkommen. So einfach ist das – sollte man meinen. Dem hat sich die DB jedoch bisher konsequent zu entziehen gewußt. Und wenn der Gesetzgeber sie dazu nicht zwingt, wird sie es auch weiterhin so halten.

Die heutige Position der DB AG ist ungefähr die folgende: Wenn der Fahrgast irgendwann einmal lebend am Zielort ankommt (seit den, wie wir inzwischen wissen, systembedingten Zugkatastrophen von Eschede und Brühl versteht sich das allerdings auch nicht mehr von selbst), hat die DB ihre Aufgabe erfüllt, ihre Pflicht und Schuldlosigkeit getan. Natürlich ist das für ein Dienstleistungsunternehmen in der heutigen Zeit eine absurde Position. Aber nur aufgrund dieser irrealen Position ist es möglich, den Ausnahmezustand routiniert auf Dauer zu stellen und ungerührt damit zu leben, daß man systematisch alle Vorteile verspielt, die man an sich gegenüber dem Konkurrenten Auto hat.

Zu denen gehörten nämlich einmal Pünktlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit. Wie im übrigen die DB ihr neues Tarifsysteem in Übereinstimmung bringen will mit dem tradierten und vermutlich ja auch geraume Zeit anhaltenden Verspätungschaos, ist bis auf weiteres völlig ungeklärt. Was passiert zum Beispiel dann, wenn man den eine Woche im voraus gebuchten (Anschluß-)Zug infolge der DB-typischen Verspätungen gar nicht erreicht? Verfällt der verbilligte Fahrschein, wird er übertragen auf den Ersatzzug – oder was sonst? Zu befürchten ist, daß das neue Tarifsysteem den bisherigen verspätungsbedingten Ärger noch potenzieren wird.

Bei der DB selbst hat man bisher wenig Grund, sich über die vielen Verspätungen zu ärgern, denn teilweise profitiert man sogar noch von ihnen. Wer seinen regulären Anschlußzug verspätungsbedingt verpaßt, ist häufig gezwungen, ersatzweise einen zuschlagspflichtigen Zug zu nehmen, und die DB kassiert ihn gern zusätzlich ab. Idealtypisch formuliert: Jede Verspätung eines Regionalzugs bringt pro Passagier 3,60 Euro zusätzlich in die Kasse. Die DB kann zumindest stellenweise aus ihren eigenen Verspätungen auch noch materiellen Nutzen ziehen.

Man muß nur einmal Analogien bilden, um zu sehen, wie grotesk das ist, zum Beispiel: Ein kaputtes Fahrrad kostet mehr als ein funktionstüchtiges. Oder: Ein Brötchen von vorgestern ist teurer als ein frisches. Oder: Im Supermarkt kosten Waren mit überschrittenem Verfallsdatum mehr als andere. Und so weiter. Bei der DB ist das machbar. Die DB-Betriebslogik, die wohlgemerkt etwas anderes ist als die Eigenlogik des Systems Zug – Schiene, führt immer wieder

zu geradezu irrsinnigen Konsequenzen, zu Paradoxien und Absurditäten.

Das innere System des DB-Betriebs ist gegen (Schock-)Wirkungen von außen weitgehend abgedichtet. Es ist darum auch nahezu total lernunfähig. Da es zum Teil noch von eigenen Fehlern und Mängeln profitiert, ist es immunisiert gegen Kritik und Veränderung. Es überrascht daher auch nicht, daß gegenwärtig hierzulande keine Institution oder Organisation, nicht einmal die römisch-katholische Kirche, so völlig unfähig ist, rational mit Kritik umzugehen – wie eben die DB AG. Jüngstes Beispiel ist die Reaktion des DB-Chefs Mehdorn auf die vom Trierer Stadtplaner Monheim vorgetragene Tarifsystemanalyse einer unabhängigen Expertengruppe¹. Es handle sich um ein »böses Pamphlet«, das es nicht erlaube, »auf den zu Papier gebrachten Unsinn« einzugehen. Und wie äußert man sich seitens der DB AG zur Kritik des Deutschen Städtetags, daß die DB »sich zunehmend zu einem Risikofaktor für die deutschen Städte« entwickelt, formuliert vom Mitglied im Beirat für Katastrophenschutz, Brandschutz und Rettungswesen, Hoffmann²? Daß bei der DB AG normalerweise auf Kritik autoritär und herablassend reagiert wird, wenn überhaupt, ist wohl in erster Linie Folge ihrer Monopolstellung, an der sich ja im Prinzip nichts geändert hat. Und in gewisser Weise ist, allen Fehlern und Mängeln zum Trotz, die Entwicklung der DB in den letzten Jahren ja eine gerade gigantische Erfolgsgeschichte. Sie hat es doch tatsächlich fertiggebracht, für ein immer schlechter werdendes Produkt von ihren Kunden immer höhere Preise zu kassieren. Welches Unternehmen außer der DB AG hat denn das geschafft? Dies kann eben nur ein Monopolist schaffen.

Da die DB nach ihrer Umwandlung in eine AG keinerlei Bereitschaft gezeigt hat, sich von den typischen Verhaltensweisen eines obrigkeitstaatlich orientierten Monopolisten zu verabschieden, wird der Gesetzgeber sie wohl zu Umdispositionen zwingen müssen. Ein erster Schritt in diese Richtung kann die vom Bundesverkehrsministerium erarbeitete Gesetzesvorlage sein, die dem Bahnkunden endlich einen Rechtsanspruch auf Entschädigung, etwa im Fall von Verspätungen, verschaffen wird.

Eine Bahnreform, welche diesen Namen verdient, muß die Pflichten der Bahn deutlich erweitern und die Rechte der Bahnkunden stärken beziehungsweise überhaupt erst einmal installieren.

Bis jetzt hat die DB AG es vermocht, Fremdkontrolle weitgehend auszuschalten, und die Selbstkontrolle funktioniert ersichtlich nicht. Angesichts dessen erscheint neben Initiativen des Gesetzgebers auch die Installierung einer schlagkräftigen Interessenvertretung der Bahnkunden dringend geboten.

Nur von einer Zangenbewegung, welche die DB AG von der Seite des Staates wie derjenigen der Bahnkunden her unter Druck setzt, ist die Geburt einer neuen und kundenfreundlichen Bahn zu erhoffen.

1 Frankfurter Rundschau vom 25. Juli 2001.

2 Frankfurter Rundschau vom 26. Juli 2001.