

GASTKOMMENTAR

Kundenbeschimpfung

Bahnchef Mehdorns Scheitern zeigt: Die Zeit ist reif für Bahnpolitik

Mohammed al Sahaf sollte sich für einen der frei gewordenen Führungsstellen bei der Deutschen Bahn bewerben. Der legendäre irakische Informationsminister hätte die Qualitäten, um die Nachrichten aus Hartmut Mehdorns Führungsbunker zu verbreiten: Wirklichkeitsverlust und Chuzpe.

Noch beschimpft der Bahnchef selbst die Kunden. Den Fahrgastverband "pro Bahn" hat Mehdorn in "pro Mecker" umbenannt. Kritik am Frühbuchungssystem wischte er mit der Bemerkung weg, keinem Bahnreisenden werde das Recht beschnitten, sich für viel Geld als 136. Hering in den Flur eines vollbesetzten ICE zu quetschen. Diese Mischung aus Frust mit der Bahn und der Herabwürdigung durch den Bahnchef führt zur Wut an den Bahnsteigen.

Wer gehofft hatte, nach der Entfernung einiger Lufthansa-Implantate aus dem Bahnvorstand sei Mehdorn einsichtig geworden, wurde enttäuscht. Die ersten Korrekturen am Preissystem erfolgten nur auf Druck. In Mehdorns Welt müssen die Kunden sich ändern, nicht die Bahn. Deshalb bleibt es dabei: Die alte Bahncard kommt nicht wieder. Basta.

Nichts wäre indes dringlicher als dieses Signal der Umkehr. Jeden Monat verliert die Bahn Tausende Stammkunden, die lieber keine Bahncard mehr kaufen als die neue. Mit der alten verbinden sie ein Lebensgefühl: Flexibilität, preiswert im Stundentakt, eben "ganz Deutschland für die Hälfte". Das tauscht man nicht gegen Zugbindungen und Rabatt-Arithmetik. Die Kunden wollen ihre Freiheit zurück. Rabatthamstern für die einen, Spontanreisen für die anderen. Die Einführung einer "Bahncard Gold" mit fünfzig Prozent Rabatt auf den Normalpreis hieße: "Wir haben verstanden."

Wenn die Beziehungskrise zwischen Bahnfahrern und Bahnvorstand geklärt ist, muß der Kurs grundlegend korrigiert werden. Die Lage ist ernst: Von 1995 bis heute hat die Deutsche Bahn im Fernverkehr fast ein Viertel ihrer Kundschaft verloren oder vertrieben - etwa durch die Interregio-Streichungen. Trotz Rekordinvestitionen des Bundes in das Schienennetz und der Eröffnung teurer Neubaustrecken (Hannover-Berlin, Köln-Frankfurt) steigen mehr Leute aus als ein. Derweil haben die Schweizer Bahnen seit 1995 mehr als 25 Prozent Fahrgäste hinzugewonnen. Drei Weichenstellungen müssen korrigiert werden, wenn hierzulande wieder mehr Verkehr auf die Schiene gelangen soll.

Erstens: Züge sind keine Flugzeuge. Die fixe Idee, man könne den ICE dazu machen, stand nicht nur Pate beim neuen Preissystem, sie dominiert auch den Netzausbau. Um wenige Metropolen miteinander zu verbinden, werden sündhaft teure Prestigestrecken ohne Verkehrsnutzen in die Landschaft gesetzt. Selbst am Ballungsraum Mannheim/Ludwigshafen will Mehdorn auf einer Neubaustrecke vorbeifliegen. Für die meisten Deutschen, die nicht in den Großstädten wohnen, wäre eine flächenhafte Modernisierung und Ergänzung des Netzes nützlicher, denn: In Züge sollte man auch einsteigen können.

Zweitens: Fahrgastzahlen sind wichtiger als Börsenkurse. Das unrealistische Ziel des Börsengangs im Jahr 2005 hat der Entwicklung der Bahn geschadet. Mehr Profit mit weniger Fahrgästen macht sich gut im DB-Börsenprospekt, nicht aber in der Ökobilanz. Die Umwandlung der Behördenbahn in ein Wirtschaftsunternehmen war richtig. Geldverschwendung sollten wir uns nicht leisten, ein gutes Bahnangebot schon. Der Börsengang kann daher nur das Ergebnis, nicht das Ziel sein.

Drittens: Nur Wettbewerb hilft der Bahn. Mehdorn will keinen Wettbewerb auf der Schiene und macht Konkurrenten das Leben schwer. Das Eigentum der DB am Schienennetz ist das größte Hemmnis für besseren Bahnverkehr. Die Schienenwege sind öffentliche Infrastruktur und gehören in die öffentliche Hand.

Von Rot-Grün haben viele eine bessere Bahn erwartet. Es wurden dafür die Schieneninvestitionen kräftig erhöht und mit Lastwagenmaut und Entfernungspauschale günstige Rahmenbedingungen geschaffen. Daraus hat Mehdorn nichts gemacht. Wenn er nicht dazulernt, braucht er eben klarere Vorgaben. Die Zeit ist reif, um wieder Bahnpolitik zu machen.

Der Verfasser ist verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Stuttgarter Landtag.