



Der Bahnstreik – für die Kunden alles Druschba oder was?

Vom Wandel der Reichs- und Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG

Im Fernsehen wirkte alles dramatisch: stillgelegte Hauptbahnhöfe, wütende Reisende, bis-sige Gewerkschafter. Die „Deutschland AG“ schien unterzugehen. In den Printmedien klang alles entspannter: dort hieß es, mindestens ein Drittel der Züge sei unterwegs, oft sogar mehr. „Lügenpresse“?

Mitten im Streikgetümmel führte die Vereinigung der ehemaligen Bundestags- und Europa-Abgeordneten ihre Jahreshauptversammlung in Berlin durch. Der aktuelle Bundestagspräsident Norbert Lammert klärte über die Rolle des Parlaments auf, die Regularien beschäftigten die Ehemaligen. Auch die Deutsche Parlamentarische Gesellschaft hatte zu ihrem Frühjahrs-empfang eingeladen. Aktive und Ehemalige strebten der Hauptstadt zu, als zweigeteilte Gesellschaft. Wer nah an den Flughäfen wohnt, sauste durch die Lüfte. Wer einigermaßen nah an der Hauptstadt lebt, stieg ins eigene Auto und nahm manchen Stau in Kauf. Wer aber „draußen in der Provinz“ zu Hause ist und deshalb die geliebte Bahn nutzen wollte, erlebte sein blaues Wunder – es sei denn, er sitzt in der richtigen Region. Denn siehe da: in den ersten Streiktagen fuhren fast alle ICE von Berlin nach Hamburg, von Berlin nach Hannover und Köln, von Berlin nach Kassel-Frankfurt und in die Schweiz. Auch die Strecke Berlin-Dresden-Prag wurde bedient und sogar Frankfurt/Main-Nürnberg-Passau-Wien. Sobald es sich um einen Zielbahnhof im Ausland handelte, durfte der Reisende hoffen. Es sollte ja kein neuer „Ausländerhass“ entstehen.

Brutale Ausgrenzung einzelner Regionen

Der Streik der Lokomotivführer ist/war alles, aber nicht gerecht. Zwischen Berlin und Leipzig fuhr kein einziger Zug, kein ICE, kein Nahverkehrsexpress, auch kein Güterzug. Die Weiter-fahrt nach Nürnberg-München konnte man sich abschminken. Der von der Bahn angebotene Fern-Bus Berlin-Leipzig lockte zu nicht einmal zehn Prozent. Das freundliche Personal, das Getränke anbot, musste also nicht viele Kunden trösten oder besänftigen. Eigentlich wurde das Ganze zu einer Pleite-Fahrt. Die Kunden wandten sich sehr schnell von der Nutzung der Bahn ab. Die Läden in den Hauptbahnhöfen machten kaum Umsätze, es wirkte alles trist. Halt, die Bahn konnte doch noch helfen. Ein ICE wurde am 2. Streiktag in Leipzig eingesetzt, um über Nürnberg und München nach Innsbruck zu fahren, also ins Ausland. Aber den ganzen Tag nur ein einziger ICE – Zyniker könnten sagen: das sind immer noch mehr als in der guten alten DDR-Zeit. Am 4. Streiktag gab es plötzlich Bummelzüge („Regionalbahn“) auf der Saalbahntrasse. Aber sie blieben gähnend leer, weil sich kein vernünftiger Mensch die Langeweile und die Ungewissheit zumuten wollte. Der Mensch mit Verstand merkte plötzlich: es

geht auch ohne Bahn. Ihr Motto „Pünktlich. Sicher. Umweltfreundlich“ hatte seine Gültigkeit verloren. Ist das so gewollt vom Streik? Erschließt man durch ihn neue Kunden? Lebt die Bahn nur mehr im Dauerstreik? Immerhin, für die sonst im ICE in zwei Stunden bewältigte Strecke von Jena nach Nürnberg konnte man mit Bummelbahn und wohlklingendem „Franken-Thüringen-Express“ in 4 1/2 Stunden zum Ziel kommen. Die freundliche Lautsprecher-Stimme höhnte: „Im Namen der Deutschen Bahn wünschen wir Ihnen einen angenehmen Tag“.



Gähnende Leere in der Regionalbahn – sie war kein Ersatz für einen ICE

Schuld an allem ist die Privatisierung

Früher waren Eisenbahner Arbeiter, Angestellte und Beamte im Staatsdienst. Sie übten gewissermaßen Hoheitsrechte aus, hatten aber kein Streikrecht. In den 1980er Jahren tauchte in der bundesdeutschen Wirtschaftspolitik das Zauberwort „Privatisierung“ auf. Besonders die Lambsdorf-FDP und der Wirtschaftsflügel der Union, darunter der spätere Bundeswirtschaftsminister Michael Glos (CSU), wurden nicht müde, die Privatisierung als Allheilmittel gegen „staatliche Trägheit“ zu preisen. Die Wiedervereinigung und die Neuausrichtung der Reichsbahn auf altem DDR-Gelände beflügelten den Schritt zur Deutschen Bahn AG. Bundesverkehrsminister Günther Krause (CDU, 1991-93) stellte die Weichen. Zur Erinnerung: Bundespostminister Wolfgang Bötsch (CSU) schaffte die Post mitsamt seinem Ministerium ab, dieses Schicksal blieb der „Eisenbahn“ erspart. Es waren auch keine Oligarchen, die sich di-

verse Filetstücke aneignen wollten. Es reichte der Traum vom Gang an die Börse, von reicher werdenden Aktionären, es reichte die Drohung durch Mehdorn. Gerechterweise muss man feststellen: die Deutsche Bahn wurde durchaus attraktiver. Neue Schnellstrecken, saubere Bahnhöfe, Ein-Stundentakt, freundliches Personal statt Hoheitsgesichter – das alles schien die Umsätze zu beflügeln. Doch dann kam Claus Weselsky aus Dresden und mit ihm kam der Verdross. Er wurde Deutschlands gefährlichster Geiselnnehmer. Millionen mussten nach seiner Trillerpfeife tanzen oder einfach wieder ins Auto umsteigen.

Wird die Deutsche Bahn den Konkurrenzkampf mit anderen attraktiven Verkehrsmitteln je wieder bestehen können? Bei ständiger Sorge, man kauft sich eine Bahnkarte und steckt dann im Streik? Der Lokomotivführer, früher ein Kindheitstraum, ist zum Schreckgespenst verkommen. Die höheren Bezüge gönnt man ihm ja, aber nicht die zusätzliche Freizeit, die man dem Kunden abpresst. Der Fahrgast ist nicht mehr König, er ist Erpressungsobjekt. Aber kümmert das Leute wie einen Weselsky?

Der Autor ist erreichbar unter mail@drklausrose.de