

Bei Fortschritten bleiben lauernde Lobbygruppen stumm

In der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 31. Mai hielt der Autor Michael Gassmann ein Plädoyer für den Eisenbahnverkehr:

„Hartmut Mehdorns erstes Problem ist, dass von seinem Fachgebiet alle etwas verstehen. Bei der Bahn kennt sich jeder aus, denn jeder ist schon einmal mit ihr gefahren. Mehdorns zweites Problem: Das dauernde Gemeckere ruft unweigerlich Expertenrat hervor. Zum geballten Auskennertum der Bahnfahrer gesellen sich Gelegenheitsbahnfahrer aus der Politik, die – Mehdorns drittes Problem – bei anschwellendem Klagegesang trittbrettfahrermäßig die Verpflichtung spüren, sich auf die Seite der Beschwerdeführer zu stellen.

LEBENSGEFÜHL VERMITTELN

Die meisten aber, die über die Bahn und ihre Probleme schreiben, gründen ihr Urteil auf von jedermann geteilten Erfahrungen. Das gilt auch für diesen Text; seine empirische Basis besteht aus vielen tausend gefahrenen Kilometern, zahllosen Zugrestaurant-Besuchen, langjährigen Erfahrungen mit Schaffnerinnen, Kartenverkäufern und unzähligen Aufhalten in Bahnhöfen.

Das Ergebnis der persönlichen Langzeitstudie: Die Bahn ist immer besser geworden, wahrscheinlich war sie nie so gut wie heute. [...]

Das war die erste Krise der Bahn: dass sie als Fortbewegungsmittel noch taugte, aber kein Lebensgefühl mehr vermittelte, wie sie es einmal getan hatte, als Bahnhöfe Gotteshäuser des Fortschritts, Tempel der Geschwindigkeit und Zentren der Begegnung waren. Der eigentliche Wettbewerb, dem die Bahn ausgesetzt ist, besteht in der Konkurrenz verschiedener Verkehrsmittel um die Teilhabe am Lebensgefühl. [...]

Den Wettbewerb um die Teilhabe am Lebensgefühl der Reisenden aber hat die angeblich so schwerfällige deutsche Staatsbahn schon aufgenommen. Bahnhöfe, Züge und Service haben sich grundlegend verändert. Die vermufften Bahnhofsgaststätten, die verstaubten Abteile, die verschwitzten Nahverkehrszüge – es gibt sie nicht mehr. [...]

Mit enormem Aufwand wurden die Bahnhöfe in glitzernde shopping malls verwandelt und von den Kunden in Besitz genommen. Der sanierte Hauptbahnhof Köln brummt seitdem Tag und Nacht; der Leipziger Bahnhof ist viel lebendiger. Auch

kleinere Städte profitieren vom Umbau: In Freiburg ist der Bahnhof mit Café, Buchhandlung und Delikatessengeschäft Teil einer lebendigen städtischen Zone. [...]

ZUVOR UNBEKANNTER KOMFORT

Was für ein Fortschritt – hat man aber je von einer enthusiastischen Reaktion der die Bahn belauernde Lobbygruppen gehört? Ganz nebenbei sind die Bahnsteige viel sauberer geworden; und wer nicht gerade Kettenraucher ist, wird es zu schätzen wissen, dass es nach Einrichtung von Raucherzonen die klassische Mischung aus Gleisschotter und Zigarettenkippen nicht mehr gibt.

In den neuen Typen der Nahverkehrszügen gibt es dank der Klimatisierung keine Treibhausluft mehr. Das blau-graue Innere wirkt freundlicher, die Sitze sind ungleich bequemer als in den alten ‚Silberlingen‘. Die Doppeldecker ermöglichen eine bessere Sicht auf die Landschaft – die Leute mögen das.

Als ICE bieten die Züge zuvor unbekanntes Komfort: Über Kopfhörer kann man Radio hören, manche Sitze verfügen über einen Bildschirm nebst Filmen. Es gibt Zonen mit Handy-Empfang, Steckdosen für

Notebooks und Konferenzabteile. Die Sitze sind besser als alles, was in den alten Waggons zur Verfügung stand. Der ICE 3 ist der eleganteste Zug, den die deutsche Bahn je hatte, und vermutlich einer der nobelsten europaweit. [...] Der Service der Bahn ist im Langzeittest sehr viel besser als sein Ruf. Die Zugbegleiter (warum hat man die Schaffner eigentlich umbenannt?) sind nach aller Erfahrung fast immer sehr freundlich und haben meist eine Engelsgeduld. Die Bemühungen, über die englische Sprache auch auswärtige Reisende zu erreichen, sind aller Ehren wert.

UNWÄGBARER AUTOVERKEHR

Der Unbill des Schlangestehens versucht man mit zunehmendem Erfolg mit Fahrkartenautomaten zu begegnen. Ihre Inanspruchnahme spart Zeit, hat man das Verfahren erst einmal erprobt. Und auch bei der Bahn hat sich herumgesprochen, dass das angelsächsische System der Warteschlange (eine für sämtliche Schalter) unschätzbare Vorteile bietet: Gerechtigkeit für alle, kürzere Wartezeiten. Hier gibt es echten Fortschritt: Nie kam man so schnell an eine Fahrkarte wie heute.

Aber die Verspätungen, wird eingewendet werden. Die Bahn bekommt sie nicht in den Griff. Wie sollte sie auch? Jeden Tag stürzen sich in Deutschland Lebensmüde vor den Zug; das tragische Ende jedes einzelnen führt zum Stillstand auf der ganzen Strecke. Oder soll die Bahn auf solche Unglücksfälle reagieren wie der Chef einer britischen Privatbahn, der seinen Zugführern aus Angst vor Kritik an Verspätungen befahl, die Leiche eines Selbstmörders zu überfahren, statt auf den Arzt zu warten? Jedes Jahr führen Unwetter zu defekten Oberleitungen, verrosteten Schienen und so fort. Keine Bahnreform wird die höherer Gewalt ausschließen. Wo immer Züge fahren und wer immer sie betreibt – es wird zu Verspätungen kommen, das liegt in der Natur der Sache.

Dennoch: Die weitaus größte Zahl von Zügen kommt pünktlich oder halbwegs pünktlich ans Ziel. Was sind fünf oder zehn Minuten Verspätung, selbst 15 oder 20 gegen die Unwägbarkeiten des Autoverkehrs? Wer eine Stunde später zu Hause ankommt, weil er im Stau stand, konnte noch nicht einmal die Zeitung lesen, es sei denn, es ging gar nichts mehr. [...]"