Erstens über den Ausgang der Tarifauseinandersetzung der Lokführer mit der Bahn. Zweitens über das Urteil über den SPD Parteitag. Drittens darüber, wem der kleine Aufschwung zu verdanken ist. Viertens Börsengang der Bahn. Fünftens Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h. Ich skizziere in Stichworten, was mir aufgefallen ist. Der durchgehende Grundzug – was sachlich richtig ist, ist vergleichsweise zweitrangig, entscheidend ist die Potenz der öffentlichen Meinungsführung. Albrecht Müller.

1. **Lokführerstreik**
   Wie schon bei einer früheren Notiz zum Lokführerstreik lasse ich die Problematik der Aufspaltung der gewerkschaftlichen Vertretung beiseite, zumal sie nicht nur auf die Lokführer zurückgeht. Dazu hat im übrigen Detlef Hensche im letzten „Freitag“ ausreichend Zutreffendes geschrieben.
   Vergangenen Donnerstag fuhr ich zu einer Veranstaltung nach Speyer und zurück. Auf den Hinweg hörte ich Nachrichten in SWR1 („Gehört gehört“). Zur Vermittlung der klaren Botschaft, die Unterstützung für den Lokführerstreik gehe zurück, waren im Nachrichtenblock Interviews mit Passanten eingebaut: ‚Bisher haben wir Verständnis für die Lokführer. Jetzt wird es zu viel. Auch die 31% sind zu viel. Warum einigen die sich nicht.’ – Das gleiche bei der Rückfahrt gegen Mitternacht. – So ist es vermutlich bundesweit gelaufen.
   Hier wird die Publicrelations-Macht der Arbeitgeberseite sichtbar. Es wäre nämlich naiv anzunehmen, diese veränderte Stimmungslage wäre nicht organisiert. Waffengleichheit gibt es hier nicht. Von vornherein war erkennbar, dass die Deutsche Bahn AG voll auf ihre kommunikative Kraft setzt. Sie hat es geschafft, ihre Botschaften mit Anzeigen, öffentlichen Erklärungen und Publicrelations durchzusetzen. Sie hat es geschafft, ihr schräges Tarifangebot als ein echtes darzustellen. Ihre Vertreter traten professionell auf. Die Vertreter der GDL wirkten hingegen bieder. Der kulturelle Unterschied zwischen den Vertreter der Arbeitgeberseite und der Arbeitnehmerseite schlug voll zu Buche. In einer Gesellschaft, deren Oberschicht und obere Mittelschicht keinen Sinn und kein Mitgefühl mit den Schlechtergestellten und schlechter Ausgebildeten mehr haben, schlägt die Waffenungleichheit schon wegen des verschiedenen kulturellen Hintergrunds voll zu Buche.
   Das wichtigste aber ist die erwähnte und mit vielen Millionen gefütterte PR-Kraft der Bahn und speziell von Bahnchef Mehdorn.
   PR wird wohl letztlich den Ausgang dieses Streiks entscheiden. Nicht zum ersten Mal und nicht zum letzten Mal.
   Dagegensetzen kann man in dieser Situation nur den Versuch, Bewusstsein für die Meinungsmache und ihre tatsächlich ausschlaggebende Bedeutung zu schaffen.

Deshalb diese Notiz.

2. **Aufbruch und Linksruck beim SPD Parteitag.**
   Mit meiner kritischen Analyse des Geschehens auf dem SPD-Parteitag komme ich mir schon etwas exotisch vor, weil die Mehrheitsmeinung eindeutig zurechtgetrimmt ist. Interessant dabei: Noch am Samstag waren nach der Rede von Kurt Beck die Kommentare einigermaßen gemischt, jetzt hat sich das gewendet. Ich vermute, dass der Kommentar in der Süddeutschen Zeitung von Heribert Prantl, der als Person eine hohe Glaubwürdigkeit hat und den man nicht in der Reihe von PR-Journalisten vermutet, eine zentrale Bedeutung für die weitere Meinungsbildung hatte. Bei ihm konnte man schon an der Überschrift lernen, was angeblich historisch abgeht: „Bebel! Brandt! Beck.“
   Die Botschaft selbst lautet zwar „Kurswechsel“, doch das ist dann auch schon die Hauptbotschaft vieler Berichterstattungen und Kommentare – völlig abgelöst von der Sache. Siehe unsere Beiträge: “Zur Parteitagsrede Kurt Becks: Allen wohl und Keinem Weh” und “Kurswechsel der SPD? Linksruck?”

   Ein paar kleine, sozial klingende, kosmetische Tupfer an der Agenda-Fassade lösen massive Gegenangriffe im konservativen Lager und in den Mainstreammedien aus. Der SPD-Parteitag wird geradezu als Sprungbrett benutzt, um sich über die Stimmung und vor allem über die Wirklichkeit im Lande hinwegzusetzen. Schon die häufigere Verwendung des Wortes „sozial“ gilt als Ketzertum. Daran mag man erkennen, wie weit sich inzwischen das politische und das Medienspektrum ins wirtschaftsliberale Lager verschoben haben. Kritische Medien gibt es immer weniger. Stern, Spiegel, ARD, ZDF etc. – alle auf der anderen Seite und zwar aktiv, mit geballter und organisierter Kraft.

   Das einzig Tröstliche an dieser massiven Kampagne ist: Sie zeigt, dass die Agenda-Verfechter spüren, auf wie dünnem Eis sie sich bewegen. Es ist die pure Angst davor, dass ihre Meinungsdominanz und ihre politische Durchsetzungsmacht gegenüber einer „solidarischen Mehrheit“ bröckeln könnte, die die Dogmatiker des sog. „Reform“-Kurses antreibt. Viel anders kann man die geradezu hysterischen Attacken wohl nicht erklären.

3. **Agenda 2010 = gut und erfolgreich. Den Aufschwung gibt es und die Reformen haben ihn ganz wesentlich bewirkt.**
   Die Bundesregierung hat ihre Prognose für das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 2008 von 2,4% auf 2% abgesenkt. Auch in diesem Jahr ist es kaum mehr. Der Konsum sinkt real. „Deutsche verlieren Lust am Shoppen“, titelte der Stern am 26.10. Und dennoch werden die Botschaften in die Köpfe gehämmert, wir hätten einen

Aufschwung, und dieser sei den Reformen, vor allem denen von Schröder, zu verdanken. Meinungsmache von Helmut Schmidt und vom Korrespondenten der Neuen Zürcher Zeitung in SpiegelOnline und von Brigitte Seebacher und auf dem SPD-Parteitag usw. usf. – immer die gleiche penetrierende Botschaft, vorgetragen in Variationen. Zum Beispiel von Schröder, sehr clever: „Das Bessere ist der Feind des Guten“, so adelt er die Änderungen an seiner Agenda 2010. Aber damit transportiert er zugleich nachhaltig die Message, die Agenda 2010 sei gut gewesen. Die Delegierten glauben es. Rundum clever.
Übrigens haben sich der Spiegel und SpiegelOnline in den letzten Tagen geradezu überschlagen mit immer neuen Varianten von Beiträgen, um diese eine Botschaft zu penetrieren: die Agenda 2010 war erfolgreich und es wäre schlimm, mit der Reformpolitik nicht weiter zu machen. Perfekte Meinungsmache.

4. **Nach dem Parteitagsbeschluss der SPD zum Börsengang der Bahn über 25,1 Prozent Volksaktien wird versucht, ein Scheitern der „Bahnreform“ und der Kapitalversorgung der Bahn daran festzumachen**
   Ich zitiere aus einem Beitrag von Financial Times Deutschland: „Bahn steckt auf dem Weg zur Börse fest“
   Dort wird berichtet von einer Einlassung der Bundeskanzlerin im Bericht aus Berlin des ZDF wie auch von Äußerungen des Verkehrsministers Tiefensee und des Finanzministers Steinbrück. Und immer die gleiche Meinungsmache: Gefahr für die Bahnreform. Und: die Kapitalbeschaffung der Bahn ist gefährdet. Angela Merkel wörtlich: “Wenn die Ziele der Bahnreform nicht erreicht werden können, … dann ist die Bahnreform gefährdet”, sagte Angela Merkel (CDU) am Sonntagabend im ZDF. „Die Bahn müsse sich auf dem Markt mehr Kapital beschaffen können, um mehr in moderne Schienennetze zu investieren, argumentierte die CDU-Chefin.“ Tiefensee hatte sich schon am Samstag Abend im gleichen Sinne geäußert.
   Mit der Realität hat dies nichts zu tun. Es geht nicht um eine Reform. Es geht bei der ursprünglichen Absicht schlicht um den Börsengang und die Verscherbelung von 49% der Bahn. Die Kapitalbeschaffung der Bahn ist auch ohne diesen Börsengang möglich. Diese Realitäten spielen aber keine Rolle. Sie werden überlagert von einer Wiederholung der immer gleichen Lügen. Penetrante Meinungsmache. So wird es die nächsten Wochen weitergehen.
   Und keine/keiner der Offiziellen und leider auch keiner/keine der Gegner der Bahnprivatisierung spricht offen die wirklichen Gründe für den Börsengang an: die Verflechtung mit den Interessen der Finanzindustrie. Siehe dazu den Eintrag zu meiner Rede in Speyer.
5. **Geschwindigkeitsbegrenzung**
   Auch hier das gleiche Spiel. Der Vorschlag und das Problem werden nicht ernsthaft

diskutiert. Angela Merkel erklärt beim ZDF, sie sei prinzipiell dagegen, das Problem könne man auch mit Verkehrsleitsystemen lösen. Und dann wird der Sinn einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der jetzt ausgebrochenen Debatte von den Gegnern auf Klimaschutz begrenzt.
Es geht aber auch um ganz andere Dinge: um Unfälle. Es geht darum, das Verkehrsverhalten auf den Straßen insgesamt zu verändern, damit möglichst alle weniger offensiv und weniger aggressiv fahren. Mit Verkehrsleitsystemen, die zwischendurch mal 200 erlauben, ist diese Veränderung des Verhaltens nicht zu schaffen.
Es geht auch um die damit zu bewirkende Verlagerung eines Teils des Straßenverkehrs auf die Schiene. Denn natürlich erhöht man die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, wenn die Fahrt von Frankfurt nach Köln auf der Straße nicht eine Stunde sondern anderthalb dauert. Und vieles mehr.
Eine differenzierte Debatte findet nicht statt. Mit gezielter Meinungsmache wird versucht, die Entscheidungen zu prägen.