

Januar 1982

Warum beschäftige ich mich mit der Deutschen Bundesbahn?

Seit vielen Jahren beschäftige ich mich mit Monopolen, da ich als freier Staatsbürger z.B. wegen des Fernmeldemonopols noch nicht einmal eine Telefon-Verlängerungsschnur einstecken darf.

Schon vor der 1. Energiekrise 1973 war mir klar, daß die Eisenbahn in den 80er Jahren eine Renaissance erleben muß:

- die gewaltigen, steigenden Defizite der Bahn,
 - die wachsenden Umweltschäden durch das Auto und die Straßen,
 - die Zuspitzung der Energieengpässe,
- müssen die Deutsche Bundesbahn verändern.

Wenn alle sagen, es gibt kein Konzept zur Lösung dieser Probleme, dann bin ich persönlich herausgefordert, kann ich nicht einfach nur den Alltag so weiterlaufen lassen, Geld verdienen und die Augen zumachen. Schließlich läßt sich mir einem Zehntel der Energie, die das Auto braucht, auf den Eisenbahngleisen transportieren. Das bedeutet: wesentlich umweltfreundlicher, sicherer und bequemer.

Aber dazu muß Vieles getan werden.

- Brauchen wir nicht eine große Anzahl neuer Arbeitsplätze mit guten Zukunftschancen für unsere Kinder?
- Müssen wir die bestehenden Arbeitsplätze nicht sichern? Können wir das mit Wegwerfartikeln? Sollten wir nicht Werte schaffen, die wir in der energie- und rohstoffarmen Zukunft brauchen und die nicht weggeworfen werden müssen?
- Ich finde, die systematische Vernichtung von Geldern der steuerzahlenden Bevölkerung ist, gelinde gesagt, inhuman.
- Brauchen wir nicht neue, attraktive Exportartikel, um auch in Zukunft im Ausland reisen und kaufen zu können?
- Brauchen wir keinen neuen Wind in der Politik, ein Ende der so genannten Sachzwänge, damit unsere Demokratie nicht untergeht?

Das alles können Monopole von sich aus nicht leisten. Post- und Fernmeldewesen, das Elektrizitätsversorgungsmonopol und die Deutsche Bundesbahn beweisen uns das täglich. Gewiß, sie können staatliche Gelder in beliebiger Höhe und Zeitdauer in gigantischen Projekten verbraten. Aber Antworten auf unsere Probleme, d.h. die Probleme des so genannten kleinen Mannes, geben sie nicht. Sie sind zu groß, um auf unsere individuellen Bedürfnisse eingehen zu können. Die Bürokratie mit ihren unzähligen Vorschriften kann leider, leider auf unsere Wünsche nicht eingehen. *“Gewollt hat er schon, aber können hat er nicht gedurft.“*

Güter

Gütersendungen per DB fahren effektiv 5...8 km/h. 300.000 Bahnbeamte bewegen 300.000 Waggons 8 km weit pro Tag. Eine jammervolle Transportleistung.

Das Rangieren ist sehr gefährlich. Immer noch müssen die Rangierer zwischen den Puffern an- bzw. abkoppeln, bei Wind und Wetter. Beim Rangieren geschehen durch die enormen Stöße Transportschäden, wie sie beim LKW-Transport selbst auf schlaglochreichen Straßen nicht auftreten. Der Kunde will nicht, daß seine Güter rangiert werden, sondern daß sie heil und zügig ankommen.

70.000 Güterwagen stehen nutzlos herum. Große Firmen erhalten nicht einmal Angebote von der Bahn. Die Salzgitter-Werke jedoch, mit ihren traditionell guten Beziehungen zur DB, haben Sonderkonditionen erhalten, die die sonst viel billigere Binnenschifffahrt unterbieten. Der Elbe-Seitenkanal wurde aus Steuermitteln gebaut. Er wird nach seiner Fertigstellung praktisch nur von Freizeitbooten genutzt. Aber die Öffentlichkeit erfährt nicht, zu welchen Sonderkonditionen die Salzgitter-Werke von der Deutschen Bundesbahn bedient werden.

Die Belegung gemieteter Züge durch Reiseunternehmen ist wesentlich größer, als die Belegung der fahrplanmäßigen Züge. Jeder in der Touristikbranche weiß, daß leere Flugsitzplätze und leere Hotelbetten fast genau so viel kosten, ob sie nun belegt sind oder nicht. Die Deutsche Bundesbahn fährt im Schnitt 50 % leere Stühle durch die Landschaft und nennt das Transportleistung. Und ist beleidigt, wenn sie bei ihrem Defizitforderungen und Fahrpreiserhöhungen ausgeschimpft wird.

Wieso kostet bei der Bahn die Platzreservierung zusätzlich Geld und beim Flugzeug nichts? Wie funktioniert denn der billige Charterflug nach Ibiza? Die Reiseunternehmer versuchen, den letzten Sitzplatz billig zu verkaufen. Sie nutzen den Computer und viele intelligente flexible Konzepte.

Aber warum sollte die DB umdenken? Es ging doch schon immer so! Die DB lebt schon zu lange nur mit sich selbst. Hat sogar als Staat im Staat eine eigene Gewerkschaft und eine eigene Polizei.

Das integrierte Transportsystem ITS der Bundesbahn ist wie das elektronische Wählerwahlsystem EWS von Siemens nicht lieferbar. Die dadurch entstehenden Milliarden Schäden muss jeder von uns bezahlen. Welchen Lerneffekt hat das? Kann man 150 Jahre Eisenbahntradition wirklich computerisieren? Haben Bundesbahn und Siemens wirklich richtig nachgedacht? Warum gibt es außer Juristen, Maschinenbauern und Bauingenieuren keine Informatiker und Systemforscher an führenden Stellen bei der Bundesbahn? Systemforscher und Informatiker, die andere Fragen haben und damit zu ganz anderen Lösungen kommen?

Vielleicht kommt es nicht so sehr auf das "know how" sondern vielmehr auf das "know why" an? Doch die Verfechter des bestehenden Systems sagen: wenn erst die Kunden weg wären, könnten wir richtig Bahn fahren.

Finanzierung des Preußischen Staatshaushalts über die Gewinne der Bahn. Deshalb wurde die Bahn verstaatlicht. Trotz des verlorenen I. Weltkrieges, trotz der Ablieferung von tausenden von Lokomotiven und Wagen, trotz Reparationen und Inflation, konnte die Deutsche Reichsbahn in den zwanziger Jahren die wirklich nicht geringen finanziellen Verpflichtungen des Deutschen Reiches durch die Versailles-Vereinbarungen aus den Überschüssen zusätzlich erwirtschaften und bezahlen.

"Blaues Buch" - vereinigt Dossier aller Bahnbeamten enthält u.a. Qualifikationsaufstellungen wie Bauingenieure, Maschinenbauer und Architekten. Jedoch Kommunikationsingenieure und Informatiker gibt es an maßgeblichen Stellen nicht.

Vielleicht kommt es in der Kirche und den Staatsmonopolen mehr auf das Glaubensbekenntnis an, als auf berufliche Qualifikation. Es ist wie bei der Hummel: nach den Gesetzen der Aerodynamik dürfte sie nicht fliegen können. Sie tut es aber doch.

Dies kommt mir so vor wie bei einem Besoffenen, der sich um den Laternenfahl dreht. Keine Kostenträger-Rechnung, nur ein Gesamtergebnis. Die Bahn weiß nicht, was was wirklich kostet.

Können diese Probleme wirklich ohne einen Qualitätssprung gelöst werden?
Ohne ein logistisches, weitreichendes Konzept mit den modernsten Mitteln?

Ich schlage vor, durch eine offene, öffentliche Diskussion ein logistisches, weitreichendes Konzept zu entwickeln, in dem alle in der Bevölkerung sich wiederfinden können.

Kompetenz und Entscheidung klaffen bei der Bahn weit auseinander. Weshalb werden immer noch Schrankenwärter bestraft, wenn sie einen Fehler begehen? Warum werden die Systemverantwortlichen nicht zur Rechenschaft gezogen?

Vielleicht finden sich Experten, die nicht nur in Gedanken von gestern denken, die nach dem Sinn der Transportkette fragen, deren Blick nicht nur auf der Schiene ruht. Und deren Interesse nicht mit am Gleis endet.

Vielleicht wurde vergessen, daß die Deutsche Bundesbahn kein Selbstzweck ist, sondern ein Mittel zum Zweck. Und da möchte ich fragen: welche Visionen für die Zukunft hat der Verkehrsminister? Will er sich weiterhin vor die Öffentlichkeit stellen und zugeben, daß er keine Lösung für die Bahnmisere sieht? Will er weiterhin wie ein Notar nur bescheinigen was eh passiert?

Es ist ein offenes Geheimnis, daß bei diesem Monopol unter staatlichem Kuratel die leitenden Positionen durch die Politik besetzt werden. Mir haben Bahnbeamte dazu gesagt: das wäre Unzucht mit Abhängigen.

Die Bundesbahn selbst kann ihre Probleme nicht lösen, das muß an einer anderen Stelle geschehen. Man kann doch nicht nur dem Wähler Versprechungen machen, die niemand einlösen soll.

- Kinderwagen können nur zusammengelegt mitgenommen werden.
- Behinderte können umsonst mitfahren, können aber oft nicht einsteigen.
- Es wird nie zu machen sein, daß ein Randsiedlungsgebiet angeschlossen wird.
- WC's streuen Krankheitskeime in den Stadtzentren.