

„Die Denke muß sich ändern“

Bundesbahnchef Heinz Dürr über die Probleme seines Unternehmens und die Bonner Verkehrspolitik

SPIEGEL: Herr Dürr, mit der Übernahme des Präsidentenpostens bei der Bundesbahn wurden Sie Staatsdiener. Wie fühlt sich ein Unternehmer und Manager, wenn er bei Antritt eines neuen Jobs erstmals einen Eid leisten muß?

DÜRR: Das ist schon ein komisches Gefühl, eine ganz neue Erfahrung.

SPIEGEL: Sie haben natürlich nicht geschworen, die Schulden der Bahn abzubauen und das Unternehmen in die Gewinnzone zu bringen?

DÜRR: Ich habe den vorgesehenen Eid geleistet, also meine Kraft dem Wohle des deutschen Volkes zu widmen, seinen Nutzen zu mehren, Schaden von ihm abzuwenden, die Gesetze zu wahren und gegen jedermann gerecht zu sein. Aber durch diese Eidesformel wurde ich sofort auf etwas gestoßen, das ganz gewiß das eigentliche Problem der Bahn ist.

SPIEGEL: Nämlich?

DÜRR: Nach Artikel 87 Grundgesetz ist die Bahn eine Behörde, und nach Para-

graph 28 Bundesbahngesetz ist sie ein Wirtschaftsunternehmen, bei dem die Einnahmen die Ausgaben einschließlich der erforderlichen Rückstellungen decken müssen. Welches Gesetz muß ich denn nun einhalten? Dieses Dilemma muß beendet werden.

SPIEGEL: Sie wollen kein Behördenleiter sein?

DÜRR: Ich nicht. Davon verstehe ich nichts. Der Eigentümer muß entscheiden, was die Bahn sein soll, Behörde oder Unternehmen. Ich kann alle Probleme und alle Schwächen der Bahn auf dieses Grunddilemma zurückführen.

SPIEGEL: Da Sie kein Behördenleiter sein wollen, muß wohl das Grundgesetz geändert werden.

DÜRR: Die Bahn muß ein Wirtschaftsunternehmen werden, was sie übrigens zu Anfang auch war. Das geht ohne Grundgesetzänderung nicht. Bisher hat sich der Eigentümer der Bahn um diese Entscheidung herumgedrückt.

SPIEGEL: Und wenn er es weiterhin tut?

DÜRR: In der Koalitionsvereinbarung steht, daß der Artikel 87 Grundgesetz angepaßt werden soll. Und das muß schnell geschehen. Meine Gespräche mit vielen Politikern haben gezeigt, daß die Bereitschaft dazu da ist. So wie bisher kann's nicht weitergehen. Bis zur Jahrhundertwende müßte der Bund nach derzeitigen Planungen für die Deutsche Eisenbahn – einschließlich Reichsbahn – 400 Milliarden Mark aufbringen. Ich glaube nicht, daß sich der Staat das erlauben kann.

SPIEGEL: Soll die Bahn wieder eine Aktiengesellschaft werden?

DÜRR: Ja. Wenn wir den Artikel 87 ändern, kann die Bundesbahn oder vielmehr die Deutsche Eisenbahn eine Aktiengesellschaft werden.

SPIEGEL: Das setzt voraus, daß die Bahn zunächst einmal von 40 Milliarden Mark Schulden entlastet und daß neues Kapital beigebracht wird.

DÜRR: Richtig. Wenn der Bund die Bahn sanieren will, muß er ihr das notwendige Eigenkapital zur Verfügung stellen.

* Peter Bölke, Wolfgang Bittner im Bonner Bahnhof.



Dürr (M.), SPIEGEL-Redakteure*: „Der Eigentümer hat sich um die Entscheidung herumgedrückt“

Klare Sache, klarer Kopf.



Thomapyrin C Schmerztabletten helfen bei leichten und auch bei mittelstarken Kopfschmerzen. Die bewährten und niedrig dosierten Wirkstoffe der Brausetablette gelangen vollkommen gelöst in den Magen und sorgen so für schnelle, zuverlässige Schmerzbefreiung. Der hohe Vitamin-C-Anteil stärkt die körpereigenen Abwehrkräfte.

Die Kombination dieser Substanzen macht Thomapyrin C zu einem hochwirksamen und zugleich gut verträglichem Präparat. Ihr Apotheker gibt Ihnen gerne weitere Informationen.

Thomapyrin C Brausetabletten

Sprudelnd gegen Kopfschmerzen.

Mit viel Vitamin C

Thomapyrin C Schmerztabletten bei leichten bis mittelstarken Schmerzen, z. B. Kopfschmerzen, Zahn- und Regelschmerzen; Fieber, auch bei Erkältungskrankheiten; Entzündungen. Bei Kindern und Jugendlichen mit fieberhaften Erkrankungen wegen des möglichen Auftretens eines Reye-Syndroms nur auf ärztliche Anweisung und nur dann anwenden, wenn andere Maßnahmen nicht wirken. Thomapyrin C Schmerztabletten sollen längere Zeit oder in höheren Dosen nicht ohne Befragen des Arztes angewendet werden. Nicht anwenden bei Magen- und Zwölffingerdarmgeschwüren und krankhaft erhöhter Blutungsneigung, z. B. auch nach Operationen und Zähneziehen, und schweren Nierenfunktionsstörungen. Das Präparat sollte nur nach Befragen des Arztes angewendet werden bei gleichzeitiger Therapie mit gerinnungshemmenden Arzneimitteln (z. B. Cumarinderivate, Heparin), bei Glucose-6-Phosphat-dehydrogenase-Mangel, bei Asthmatikern oder bei bekannter Überempfindlichkeit gegen Salicylate, Paracetamol und andere Entzündungshemmer/Antirheumatika oder andere allergene Stoffe, die sich z. B. in Asthmaanfällen oder Hautreaktionen äußern können, bei chronischen oder wiederkehrenden Magen- oder Zwölffingerdarmgeschwüren, bei vorgeschädigter Niere und Leber, in der Schwangerschaft, insbesondere in den letzten 3 Monaten vor dem errechneten Geburtstermin. Nebenwirkungen: Magenbeschwerden, Magen-Darm-Blutverluste, Überempfindlichkeitsreaktionen, reversibler Anstieg der Leberwerte bei hochdosierter Dauertherapie, sehr selten Verminderung der Blutplättchen, weißen Blutkörperchen, Blutzellen; vermehrte Harnausscheidung bei höheren Dosen.

Thomae

Dr. Karl Thomae GmbH,
Biberach an der Riss.

SPIEGEL: Können Sie sich eine Bahn AG mit 140 000 Beamten vorstellen?

DÜRR: Die Frage muß auch gelöst werden, aber an der dürfen wir das Thema Sanierung der Bahn nicht aufhängen. Wenn man heute eine Bahn gründete, würde die sicher nicht von Beamten betrieben.

SPIEGEL: Wenn Sie Ihre Reformvorstellungen durchsetzen wollen, werden Sie die Stellung des Vorstandsvorsitzenden stärken müssen. Bisher sind Mitglieder des Bahnvorstands oft einzeln mit Plänen nach Bonn gelaufen.

DÜRR: Als ich angefangen habe bei der Bahn, habe ich gesagt: Die Kontakte zu Bonn, was Unternehmenspolitik betrifft, die laufen über mich. Da gab es kein Problem. Ich bin sowieso ein Gegner derer, die bei jedem Problem sagen: Da ist Bonn schuld.

SPIEGEL: Die Probleme der Bahn sind doch in der Tat hauptsächlich durch eine falsche Verkehrspolitik verschuldet.

DÜRR: Das ist so nicht richtig. Die Bahn hat auch eigene, hausgemachte Probleme. Aber alles führt immer wieder auf das vorher genannte Grunddilemma zurück. Behörde oder Wirtschaftsunternehmen? Wenn sie ein Wirtschaftsunternehmen wäre, dann würde jeder bei auftauchenden Problemen fragen: Was macht denn der Vorstand? Da es eine Behörde ist, kann der Vorstand immer sagen: Gute Leut, geht nach Bonn.

SPIEGEL: Manche Kritiker spotten: Die Bahn funktioniert, nur der Kunde stört.

DÜRR: Ich sage nur: Artikel 87!

SPIEGEL: Jetzt kommen Sie wieder mit dem Grundgesetz. Wir wollten auf die Verspätungen hinaus.

DÜRR: Ich weiß, aber das ist genau der Punkt. Ich erlebe doch öfter meine Zugschaffner, wenn da manchmal so einige wilde Menschen in den Zug einsteigen...

SPIEGEL: ... Kunden oder Zugschaffner?

DÜRR: Kunden. Die Zugschaffner, die bewundere ich. Was die sich teilweise anhören müssen! Aber wenn's zu schlimm wird, dann schalten sie ab und sagen: Der hat mir gar nichts zu sagen. Das muß anhören, die Denke muß sich ändern.

SPIEGEL: Dürfen Sie eigentlich Zugschaffner sagen?

DÜRR: Nein, es heißt Zugbegleiter. Und der Bahnhofsvorsteher heißt Dienststellenleiter. Ich selbst bin Dienststellenvorgesetzter, und mein Sekretariat ist mein Geschäftszimmer.

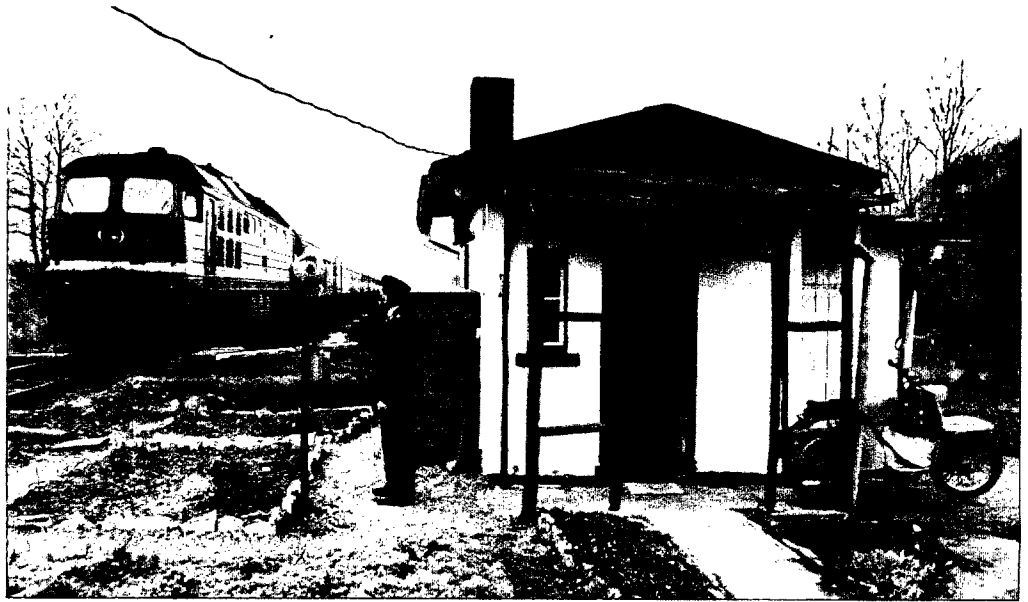
SPIEGEL: Wir ahnen langsam, warum so viele Züge verspätet fahren.

DÜRR: Nein, nein, das ist eine andere Sache. Wir haben im Moment ein Problem mit der Betriebsqualität, aus drei wesentlichen Gründen. Erstens bauen wir sehr viel für den Fahrplan 1991. Wenn wir bauen, müssen wir langsam fahren.

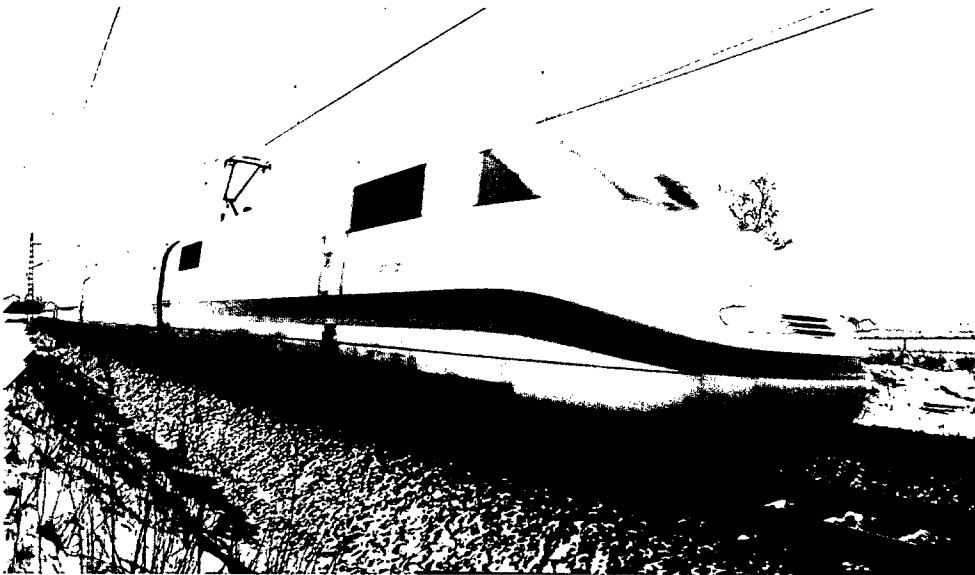
Im vernetzten System überträgt sich das auf viele Verbindungen. Zweitens: Wir haben gewisse technische Probleme. Die Ausrüstung ist teilweise veraltet und muß öfter mal ins Ausbesserungswerk. Und drittens wurden wir auch von diesem Ansturm während des Golfkrieges überrollt. Wir haben auf bestimmten Strecken zu wenig Wagen, an bestimmten Stellen zu wenig Leute.

SPIEGEL: Die Reichsbahn hat zuviel Leute.

DÜRR: Das ist richtig, und die Reichsbahn hilft uns auch mit Lokomotiven und Personal aus. Insofern wird sich mit dem Fahrplan 1991 einiges verbessern; dann



Reichsbahn (bei Sonderhausen): „Schnellstens eine gemeinsame Führung“



ICE zwischen Hamburg und Hannover: „Nicht mehr wie vor 100 Jahren“

sind wir auch mit der Bauerei im wesentlichen fertig. Die Bahn muß wieder pünktlich sein, denn das ist ihr entscheidender Wettbewerbsvorteil.

SPIEGEL: Was ist denn aus Ihrer Aktion Zeigersprung geworden, Ihren regelmäßigen Sitzungen, die nach Wegen zu mehr Pünktlichkeit fahnden sollten?

DÜRR: Die Aktion Zeigersprung haben wir Anfang des Jahres eingeführt, um die schlimmsten Schwierigkeiten bis zum Fahrplan 1991 zu überbrücken. Die Aktion hat mit Sicherheit das Problembewußtsein auf eine neue Stufe gehoben. Wir haben einige ganz konkrete Entscheidungen gefällt, zum Beispiel, daß die Reichsbahn eingeschaltet wird. Es sind allerdings auch ein paar fundamentale Schwierigkeiten bei der Gelegenheit evident geworden.

SPIEGEL: Evident – nicht beseitigt?

DÜRR: Nein, wegen des Grunddilemmas ...

SPIEGEL: Grundgesetzartikel 87?

DÜRR: Ja. Ich frage beispielsweise: Fehlen uns eigentlich Loks? Der zuständige Beamte sagt: nein. Warum bleiben dann täglich Züge stehen? Der Beamte sagt: Weil die Loks kaputt sind, sie stehen im Ausbesserungswerk.

SPIEGEL: Die Behörde Bahn ist zu unbeweglich. Wenn die Züge voll sind oder ein Schlafwagen fehlt, dann wird kein anderer Wagen drangehängt. Wenn der Speisewagen kaputt ist, fährt der InterRegio eben ohne.

DÜRR: Das ist auch so ein Problem, an dessen Lösung wir ganz intensiv arbeiten. Wir müssen einfach die Ressourcen besser nutzen.

SPIEGEL: Wollen Sie damit sagen, daß die Kapazität der Bahn reicht, um eine wachsende Kundenzahl zu bewältigen?

DÜRR: Nein. Die derzeitige Kapazität ist für stärkere Inanspruchnahme nicht ausreichend. Das Netz ist ja das Entscheidende, das ist ja das Teure. Dieses Netz müssen wir effizienter machen. Da müssen wir die Kapazität erhöhen.

SPIEGEL: Wie soll das geschehen?

DÜRR: Wir haben Engpässe auf rund 1000 Kilometern, etwa auf der Rheinstrecke, Stuttgart-Süßen, Hamburg-Hannover oder Augsburg-München. Wir müssen mit Hilfe moderner Technik die Zahl der Züge erhöhen. Die Bahn kann nicht mehr fahren wie vor 100 Jahren, sie muß sich verstärkt der Computertechnologie bedienen.

SPIEGEL: Auf den Neubaustrecken tut sie das, zum Beispiel in automatischen Stellwerken oder im ICE.

DÜRR: Das sind die ersten Schritte. Aber der entscheidende Fortschritt muß auf dem bestehenden Netz kommen, da müssen 30, 40, 50 Prozent mehr Züge fahren können – das geht nur mit Computern. Wir stellen das unter den Begriff: CIR, Computer Integrated Railroading.

SPIEGEL: Toll. Nun muß CIR nur noch im wirklichen Leben funktionieren.

DÜRR: Das wird funktionieren. Die Züge fahren bisher nach veralteten Regeln. Und oft halten langsame Güterzüge die schnelleren Züge auf. Das muß besser gesteuert werden.

SPIEGEL: Bisher ist der Anteil der Bahn am gesamten Verkehrsaufkommen stetig gesunken, sowohl beim Gütertransport als auch im Personenverkehr. Können Sie den Trend umkehren?

DÜRR: Das wollen wir schaffen.

SPIEGEL: Wenn nur ein Prozent der Autofahrer umsteigen würde auf die Bahn, hätte die Bahn bereits eine Zuwachsrate von 20 Prozent. Würde sie damit überhaupt fertig werden?

DÜRR: Das sind so pauschale Zahlen. Wir haben seit Jahren sechs Prozent Anteil am Personenverkehr. In den ersten drei Monaten dieses Jahres haben wir sieben Prozent mehr Umsatz gemacht. Da sind also schon ein paar mehr umgestiegen, vom Auto, vom Flugzeug.

SPIEGEL: Die Frage bleibt: Kann die Bahn auf Dauer mehr leisten? Kann sie den drohenden Verkehrsinfarkt auf Straßen und in der Luft verhindern?

DÜRR: Nein, dazu wäre sie im Augenblick nicht in der Lage. Deshalb muß sie umstrukturiert werden, und deshalb müssen wir aus der Bahn ein Wirtschaftsunternehmen machen.

SPIEGEL: Von Verkehrsministern jeder Couleur ist bisher in Bonn eine Politik betrieben worden, die einseitig auf Straßenbau setzte und die Bahn stiefmütterlich behandelte. Sehen Sie Ansätze für eine Wende?

DÜRR: Die Ansätze sind da. Früher wurde übersehen, daß der Straßenverkehr sehr viel schneller effizienter werden kann, als das die Bahn nachholen konnte. Da ist die Bahn sicher ein bißchen ins Abseits geraten. Heute ist das Bewußtsein für die Bedeutung einer integrierten Verkehrspolitik in Bonn doch sehr stark gewachsen.

SPIEGEL: Die jetzige Regierung hat die Zuschüsse des Bundes an die Bahn seit 1982 bei 13,5 Milliarden eingefroren. Preisbereinigt stehen Sie schlechter da als im vergangenen Jahr.

DÜRR: Die Bahn hat den Steuerzahler 1990 in realem Geld 5,5 Milliarden weniger gekostet als vor zehn Jahren. Das ist richtig.

SPIEGEL: Sie hatten kaum Ihr Amt angetreten, da wurde der Bundesbahn eine weitere Milliarde gestrichen.

DÜRR: Bei den Zahlen, die ich Ihnen vorher genannt habe, hat die eine Milliarde mehr psychologische Wirkung. Wir werden mit Sicherheit einen Weg finden, aus diesem Grund nicht unsere Investitionen kürzen zu müssen. Nur eins noch: Die Bahn muß von sich aus auch etwas bringen. Wir können nicht einfach sagen, gebt uns mehr Geld. Die Bahn muß ein Konzept vorlegen, der Bahnvorstand muß sagen, was er will.



Zugbegleiter im Intercity
„Die bewundere ich“



Bundesbahn-Stellwerk: „Da müssen mehr Züge fahren können“

SPIEGEL: Wollen Sie damit andeuten, daß alle Ihre Vorgänger kein Konzept hatten und in Bonn nicht gesagt haben, was sie wollten?

DÜRR: Ich blicke nach vorn.

SPIEGEL: Der feste Blick nach vorn wird den Finanzminister nicht großzügiger stimmen.

DÜRR: Das ist richtig. Aber erst einmal muß der Bahnvorstand erklären, was die Bahn denn eigentlich im gesamten Verkehrsmarkt machen kann. Dann muß sie sagen, wieviel das jeweils kostet. Und wenn sie das Geld kriegt, dann muß sie sagen, dazu brauche ich den und den Apparat, die und die Organisation, die und die Strukturen. Dann wird sich auch der Eigentümer für sein Unternehmen einsetzen.

SPIEGEL: Konzepte gab es in der Vergangenheit auch schon. Die Schnellbahntrasse zwischen Köln und Frankfurt ist seit Jahrzehnten von der Bahn geplant. Diese Strecke wird kaum vor dem Jahr 2000 fertig sein. Nun kommen neue Aufgaben – die dringend notwendigen Verbindungen nach Leipzig oder Berlin. Wenn das nicht in Gang gebracht wird, läuft der Bahn die Zeit davon.

DÜRR: Absolut richtig. Aber es muß in Gang gebracht werden. Köln-Rhein/Main haben wir jetzt entschieden. Im Vorstand haben wir die Entscheidung gefällt, als ob wir ein Wirtschaftsunternehmen wären. Also haben wir die direkte Trasse gewählt. Die kostet 5,4 Milliarden Mark. Dann kamen sofort Politiker und haben gesagt: Herr Dürr, Sie müssen den Flughafen Köln/Bonn anschließen. Da habe ich gesagt: Machen wir, aber dann kostet das 700 Millionen mehr. Wenn jemand einen Bahnanschluß am Flughafen haben will, muß er das bezahlen.

SPIEGEL: Mit dieser Denkweise werden sie sich kaum beliebt machen.

DÜRR: Es geht nur so. Da erklärte mir zum Beispiel der Landwirtschaftsminister von Baden-Württemberg, die Bahn müßte den Zuckerrübentransport verbessern. Nun sind die Zuckerrüben für uns ein verdammt schlechtes Geschäft, das außerdem nur drei Monate im Jahr läuft. Dafür müssen wir Kapazitäten und zusätzlich 400 Leute vorhalten. Wir brauchen mehr Geld für diese Transporte – elf Millionen. Da sagte er: Ja, dann muß die Südzucker bezahlen. Südzucker will aber nicht bezahlen, weil das auf die Tonne fünf Mark ausmacht. Also müßte es der Staat zahlen. Der Minister aber hat dafür auch kein Geld.

SPIEGEL: Also werden Lastwagen die Rüben auf der Straße transportieren?

DÜRR: Leider ja. Wer will, daß die Lastwagen von den Straßen runterkommen, der soll dafür zahlen. Die Eisenbahn ist nicht dazu da, ökologische Strukturpolitik zu betreiben, um dann

anschließend beschimpft zu werden, daß sie der größte Defizitbringer der Nation sei. Die Bundesbahn ist kein Subventionsempfänger. Sie ist ein Unternehmen, das mehr leistet, als ihm bezahlt wird.

SPIEGEL: Wenn Sie Ihre harte Haltung beibehalten, droht wohl wieder manche Streckenstilllegung?

DÜRR: Wenn eine Strecke nicht mehr kostendeckend befahren werden kann, gibt es verschiedene Möglichkeiten. Die erste: Wir legen sie still. Zweitens: Wir finden jemanden, der billiger auf den Gleisen fährt als die Bahn – privat, kommunal, wofür es Beispiele gibt. Ein bekannter Fall ist die Strecke Bad Vilbel–Stockheim, in der Nähe von Frankfurt. Da sollte die Bahn stillgelegt werden. Darauf wurde eine private Initiative gegründet, und plötzlich lief es doch wieder. Jetzt fahren die Leute wieder mit dem Zug, sie haben sogar den Bahnhof hergerichtet. Und drittens: Die Region, die eine Strecke aus strukturspezifischen Gründen will, bezahlt dafür.

SPIEGEL: Es wird Streit geben, wenn die Bahn einfach nicht mehr fahren will.

DÜRR: Das glaube ich nicht. Wissen Sie, wenn wir Strecken stilllegen, merkt das ja meistens gar keiner mehr. Wir ha-

ben vergangene Woche im Verwaltungsrat eine Streckenstilllegung beschlossen. Da sind pro Zug sieben Fahrgäste gezählt worden in den letzten zwölf Monaten. Und dafür ist ein ganzer Zug gefahren. Das ist doch das Unökologischste, was es überhaupt gibt, wenn ein ganzer Zug mit Strom oder Diesellok durch die Gegend fährt für sieben Passagiere.

SPIEGEL: Sollen auch Unternehmen ihre Strecke, die für die Bahn nicht rentabel ist, allein betreiben?

DÜRR: Das machen manche ja heute schon. In Duisburg gibt es einen Großbetrieb Eisenbahn und Häfen. Der fährt mit eigenen Lokomotiven auf unseren Gleisen.

SPIEGEL: Wollen Sie das Schienennetz ausgliedern und als eigene Unternehmenseinheit arbeiten lassen?

DÜRR: Manche Leute meinen, den Fahrweg sollte der Staat übernehmen, dann sind wir ihn finanziell los. Das geht nicht. Wir können nicht einerseits eine Eisenbahn AG betreiben und andererseits einen staatlichen Fahrweg nutzen, der weiterhin wie eine Behörde verwaltet wird.

SPIEGEL: Warum nicht?

DÜRR: Weil die Verzahnung zwischen Fahren und Fahrweg bei der Bahn viel

intensiver und stärker ist als zum Beispiel bei der Luftfahrt oder auf der Straße. Die Bahn ist nicht effizient zu betreiben, wenn sie keinen Zugriff auf ihre Infrastruktur hat. Ich will Ihnen ein Beispiel sagen. Wir brauchen, um unsere Produktivität zu erhöhen, ein richtungsgleiches Überholungsgleis. Wenn der Fahrweg weiterhin als Behörde geführt wird, wird diese mir vielleicht sagen: Wieso muß das Gleis hier sein? Diese Mitarbeiter sind ja vom Markt weit weg. Der Fahrweg, die Infrastruktur, muß führungsmäßig bei der Bahn bleiben. Allerdings mit einem ganz wesentlichen Unterschied: daß nämlich der Fahrweg auch Dritten zur Verfügung gestellt wird.

SPIEGEL: Also die Franzosen beispielsweise könnten mit ihrem TGV nach Köln oder nach Berlin fahren?

DÜRR: Natürlich, hier liegt für uns eine zusätzliche Einnahmequelle. Unsere Infrastruktur verkauft Trassen, auf denen Interessenten fahren können.

SPIEGEL: Die Kosten für diese Infrastruktur sollen aber aus der Erfolgsrechnung des Bahnbetriebs raus?

DÜRR: Ja, das muß getrennt sein, getrennt vom Transportbereich. Aber beide Bereiche müssen von einem gemeinsamen Vorstand geleitet werden, sonst kommen wir vom Regen in die Traufe.

SPIEGEL: Einfach auf Bahngleisen rumfahren dürfen andere wohl nicht. Die müssen sich doch an Fahrpläne halten?

DÜRR: Das ist klar. Aber die Fahrpläne sind allein nicht das Problem. Ganz kritisch wird es für uns, wenn wir auf Schienennetze von anderen Bahnen kommen. Nehmen Sie mal unsere Rheintalstrecke südlich von Straßburg. Die Franzosen haben parallel eine. Da könnten wir doch, weil unsere Strecke stark belastet ist, auf dem Gleis der Franzosen fahren, da ist nicht viel los. Aber für uns ist das derzeit unwirtschaftlich – das Abrechnungsverfahren stimmt nicht. Wenn die Grenzen 1993 in Europa gefallen sind, dann bleiben mit Sicherheit die Grenzen zwischen den Eisenbahnen bestehen, allein schon wegen der unterschiedlichen Stromsysteme. Wir können mit unseren Loks nicht ohne weiteres bei den anderen fahren.

SPIEGEL: Wenn der ICE an die Grenze nach Frankreich kommt, dann übernimmt der französische TGV?

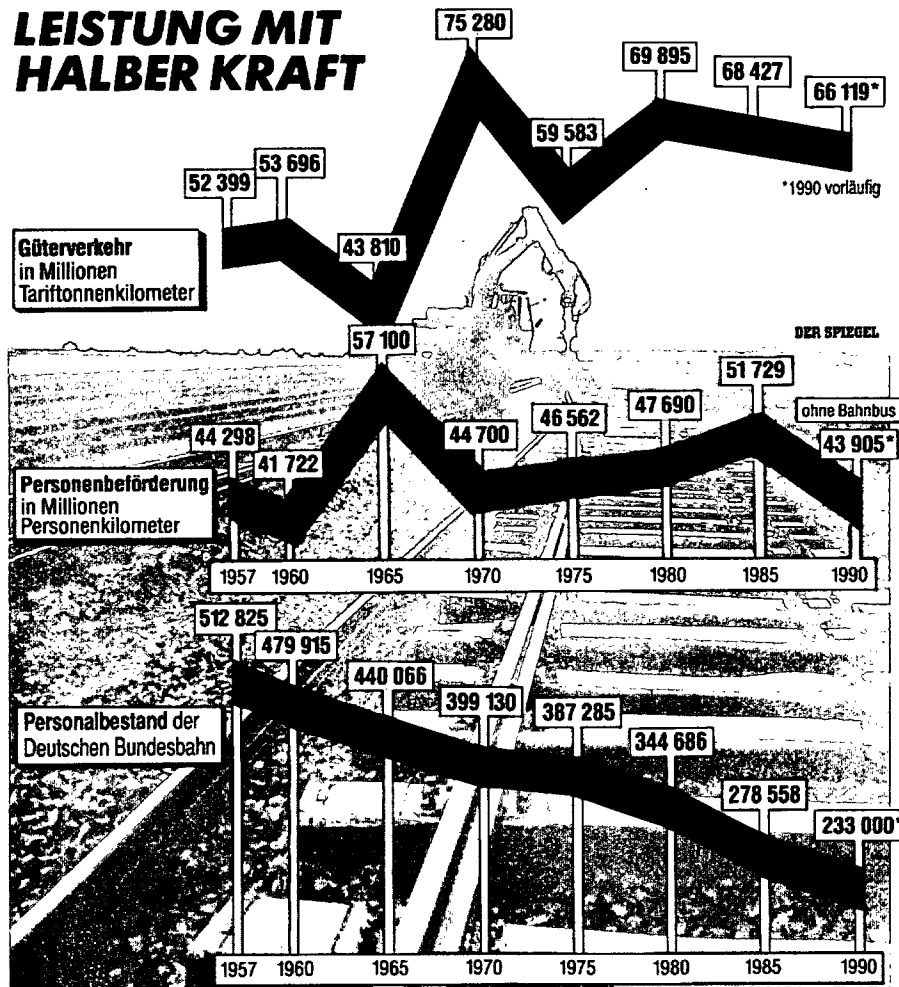
DÜRR: Nein, wir bauen derzeit den ICE M, also den Mehrstromzug. Mit dem können wir auch nach Paris fahren. Allerdings haben wir da ein kleines Problem ...

SPIEGEL: ... mit den Bahnsteigen ...

DÜRR: ... weil unser Zug ein paar Zentimeter breiter ist als der französische.

SPIEGEL: Bleiben wir in Deutschland: Sie haben mal erklärt, die Bahn könnte erst rentabel werden, wenn andere Ver-

LEISTUNG MIT HALBER KRAFT





Containerbahnhof: „Das Unternehmen leistet mehr, als ihm bezahlt wird“

kehrsmittel teurer werden. Stehen Sie noch dazu?

DÜRR: Wir brauchen ein bahnfreundlicheres Umfeld. Wenn die externen Faktoren anders bewertet werden, hätte die Bahn eine Möglichkeit, auch von der Kostendeckungsseite zu verbessern.

SPIEGEL: Die Bahn ist nicht zu teuer, sondern zu billig. Nur ist das Auto noch billiger.

DÜRR: Dieser Gedankengang ist richtig. Die Bahn kann aber auch an ihren Kosten was tun. Trotzdem: Das reicht nicht aus. Die CO₂-Abgabe für Lkw geht ja in diese Richtung.

SPIEGEL: Sind Sie für eine Erhöhung der Mineralölsteuer, um Autofahren zu verteuern? Was halten Sie von einem Preis von drei Mark pro Liter Benzin?

DÜRR: Gar nichts.

SPIEGEL: Sie sind für fünf Mark?

DÜRR: Auch nicht.

SPIEGEL: Die Bahn steht im Wettbewerb vor allem mit dem Auto, und die sozialen Kosten, die das Auto etwa durch Umweltschäden verursacht, werden nirgendwo berücksichtigt.

DÜRR: Die Problematik sehe ich.

SPIEGEL: Sehen Sie nicht auch die Gefahr, daß gerade jetzt in ganz Deutschland wieder die gleichen Fehler in der Verkehrspolitik gemacht werden wie vorher in der Bundesrepublik?

DÜRR: Ich glaube, da können wir gehalten. Wir müssen allerdings eines machen – das ist mir jetzt in den letzten Wochen klargeworden: Wir müssen schnellstens zu einer gemeinsamen unternehmerischen Führung zwischen den beiden Bahnen kommen. Andernfalls

werden vielleicht in der Reichsbahn die gleichen Strukturen aufgebaut wie in der Bundesbahn – dann fällt später die Fusion sehr schwer.

SPIEGEL: Macht es nicht Sinn, die Bahnen sofort zu vereinigen?

DÜRR: Da muß vorher der Artikel 87 Grundgesetz geändert werden, damit man eine Deutsche Eisenbahn AG bilden könnte. Die Eisenbahnen wurden Mitte des vergangenen Jahrhunderts als Aktiengesellschaften gegründet. Dann wurde die Bahn privat betrieben, und es hat 50 Jahre gedauert, bis sie eine Staatsbahn wurde. Es soll nicht wieder 50 Jahre dauern, daraus ein echtes Wirtschaftsunternehmen zu machen.

SPIEGEL: Herr Dürr, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Telefon

Grüße aus dem Jenseits

Telekom investiert Milliarden in das Telefonnetz der Ex-DDR. Dennoch wächst in den neuen Ländern der Unmut über die miserablen Anschlüsse.

Marianne Hegglin, 52, hat ihren Namen aus dem Telefonbuch streichen lassen. Keine Nacht länger wollte sie die Beschimpfungen ertragen. Schon die Handgreiflichkeiten in ihrem Büro bedrückten sie. Einmal mußte sie sogar die Polizei rufen.

Die Postbeamtin leitet das Beschwerdebüro der sächsischen Telekom. Am Leipziger Augustusplatz 1 – 4 empfängt die gelernte Betriebsfernmelderin täglich rund 50 Protestbriefe von Kunden und solchen, die es werden wollen. Mit den Antwortschreiben sind ihre vier Mitarbeiter fünf Wochen im Verzug.

Viele Bürger, denen seit Walter Ulbrichts Zeiten der Telefonanschluß verweigert wird, suchen das Zimmer 407 persönlich auf. „Unser ältester Kunde“, sagt Frau Hegglin, „kommt seit 26 Jahren regelmäßig, um sich zu beschweren“. Früher nannte sich das Büro „Eingabestelle“.

Die neue Zeit bringt der Kummerante keine Entlastung, im Gegenteil. Die Mochtegernkunden der Post haben den Werbeslogan des Telefonunternehmens („Im Gespräch bleiben mit Telekom“) offenbar als Aufforderung zum Protest mißverstanden. Sie kommen in Scharen, brüllen, drohen, klagen ein. „Seit der Wende“, berichtet Marianne Hegglin, „werden bei uns die Türen geknallt.“

Der Kontrast zwischen den großspurigen Werbeversprechen der Telekom und der tristen Wirklichkeit ist unüberbrückbar. Er bringt das Ost-Volk in Rage. In Leipzig-Connewitz demonstrieren erstmals 700 CB-Funker gegen „das Knacken und Knistern auf allen 52 Kanälen“. Thomas Wengler, Sprecher der Amateurfunker: „Wir zahlen Gebühren und verstehen nur Bahnhof.“

In allen Zeitungen, von Kinoleinwänden und Litfaßsäulen kündigt das Bundesunternehmen penetrant pathetisch von „Deutschlands Kommunikations-Gesellschaft“. Ganz konkret verspricht Telekom in seiner Anzeigenkampagne den Geschäftsleuten: „Schon 1991 werden alle vorliegenden Wünsche auf einen Telefonanschluß erfüllt sein“.

Den Privathaushalten wird gewissagt, daß noch in diesem Jahr „zwischen Ost und West genauso telefoniert werden kann wie zwischen Nord und Süd“. Schon heute, behauptet die Post, sei dank Mobilfunk jeder Inhaber des tragbaren Telefons „überall erreichbar“.

Die Wahrheit sieht anders aus. Noch immer sind komplette Stadtteile telefonisches Brachland. Zwangsläufig bleiben auch Geschäftsleute ohne Aussicht auf Anschluß. „Zu ihrer Wohneinheit“, heißt es in den Ablehnungsschreiben der Telekom, „besteht zur Zeit kein Leitungsweg.“

Der Mobilfunk ist für viele als Alternative unbrauchbar. Wer sich einige Kilometer vom Sendemast entfernt, wird mit Gesprächsabbruch bestraft. Ohnehin gestattet Telekom tagsüber nur zweieinhalb Minuten Konversation. Es gilt das im Leipziger Hauptpostamt angeschlagene Motto aus SED-Zeiten: „Bürger, fasse Dich kurz.“ Selbst der