



Bundesbahn-Katastrophe bei Wargau: „Wir haben in diesen letzten Monaten ein furchtbares Gesetz der Serie erlebt“

Jahr 1974 eine Milliarde Mark allein originär in Sicherheit investiert und dieses Unternehmen ganz unzweifelhaft sicherer gemacht.

SPIEGEL: Es hat sich für Sie aber nicht ausgezahlt; denn durch dieses Gesetz der Serie, wie Sie es nennen, ist natürlich der alte Bahn-Slogan „Sicher mit der Bundesbahn“ doch ziemlich dubios geworden.

VAERST: Wenn Sie die Dinge so emotional empfangen, wie sie sicherlich emotional in die Welt gesetzt werden, dann kann ich das nur bedauern. Wir fahren pro Tag 20 000 Personenzüge und befördern pro Tag drei Millionen Menschen auf der Schiene. Die Tatsache, daß überhaupt diese bedauernswerte Serie einen derartigen Eindruck hinterlassen hat, ist darauf zurückzuführen, daß wir so sicher sind.

SPIEGEL: Wie steht es denn mit den angekündigten Rationalisierungserfolgen?

VAERST: Die Chancen der innerbetrieblichen Rationalisierung müssen ausgeschöpft werden, ein Satz, der jeden Tag aktuelle Bedeutung hat ...

SPIEGEL: ... aber bei der Bahn nicht gilt ...

VAERST: ... Augenblick mal. Wenn Sie bei einem so hohen Personalkostenanteil naturgemäß durch starke Lohnkostenexplosionen innerbetriebliche Rationalisierung überdecken, dann spricht das auf keinen Fall gegen den Prozeß der innerbetrieblichen Rationalisierung. Wir haben 1974 immerhin Lohnkostensteigerungen von rund zwei Milliarden gehabt. Dagegen ist jede innerbetriebliche Rationalisierung natürlich von vornherein auf verlorenem Posten.

SPIEGEL: Wäre da nicht eine Lohnpause für die Deutsche Bundesbahn angebracht?

VAERST: Dies ist eine Frage, die im Zusammenhang mit dem öffentlichen Dienst steht ...

SPIEGEL: ... und damit wohl auch fällt.

VAERST: Sicherlich ist alles, was mit dem öffentlichen Dienst im Zusammenhang steht und mit den augenblicklichen wirtschaftlichen Überlegungen im Zusammenhang zu sehen ist, nach allen Seiten hin zu durchdenken. Ich begrüße jede Überlegung, die dahin geht, ein Minimum an Personalkostensteigerung zu erreichen.

SPIEGEL: Sie warten auch hier schon drei Jahre vergebens auf ein Wunder. Brauchen Sie nicht zu lange für einen Lösungsvorschlag?

VAERST: Ich brauche nicht zu lange damit, sondern ich bin der Meinung, daß ich derjenige bin, der überhaupt zum erstenmal diese Grundsatzprobleme angesprochen hat. Das jedenfalls nehme ich für mich in Anspruch. Ich kenne keinen, der das vorher getan hat.

SPIEGEL: Müßten Sie als Unternehmer nicht vor den Schwierigkeiten kapitulieren?

VAERST: Man darf und man kann, insbesondere wenn man das Problem sieht und hier ein persönliches Engagement hineingegeben hat, vor anstehenden Sachproblemen nicht aufgeben.

SPIEGEL: Sehen Sie denn eine Lösungschance?

VAERST: Diese Chance sehe ich nicht nur in der Theorie, sondern aufgrund der von Sachzwängen vorgegebenen Situation auch praktisch.

SPIEGEL: Noch vor der Wahl 1976?

VAERST: Ich glaube, das Wichtigste, was wir unabhängig von jedem Ereignis im politischen Raum benötigen, ist, unseren künftigen Weg politisch verbindlich zu machen. Je eher das kommt, desto besser ist es.

SPIEGEL: Glauben Sie allen Ernstes, daß verantwortliche Politiker vor der Wahl bereit sind, die Bahn aus ganzen Regionen zu vertreiben?

VAERST: Ich glaube, daß wir nicht weiterkommen, wenn wir auf solche Ereignisse zuviel Rücksicht nehmen; denn Wahlen und politische Daten gibt es immer. Die Lösung eines solchen Problems wird immer irgendwo mit solchen Schwierigkeiten und Hürden verbunden sein. Aber das enthebt uns nicht der Verpflichtung, mit diesen Dingen nun fertig zu werden.

SPIEGEL: Dafür werden Sie bezahlt. Wenn 1977 Ihre Amtszeit abläuft, dann werden Sie möglicherweise sagen können, ein gutes Konzept vorgelegt zu haben — aber mehr auch nicht.

VAERST: Das wird sich zeigen. Ich schaue weder auf das eine noch auf das andere Datum. Wenn mein Vertrag nicht mehr verlängert wird, fühle ich mich gesund genug, das an notwendigem Unterhalt zu verdienen, was meine Familie und ich benötigen.

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

WERBUNG

Eklatanter Widerspruch

Mit einer aufwendigen Anzeigenserie verärgerten die Werber der Deutschen Bundesbahn das Bonner Verkehrsministerium.

Fernsehprofessor Heinz Haber knieteilreimte: „Mensch, willst du schnell und sorglos reisen, so fahre mit der Bahn von Eisen“, Zukunftsforscher Robert Jungk machte sie zum Garanten „für eine menschlichere Zukunft“, und Josef Stingl, Präsident der Bundesanstalt für Arbeit, plädierte im Namen

von „Millionen Menschen“ für die Bundesbahn.

In Zeitungen, Zeitschriften und Magazinen preisen die drei und andere Prominente aus Staat, Wirtschaft und Showbusiness seit dem Frühjahr 1975 das hoffnungslos überschuldete Bundesunternehmen. Die Staatsbahn, beteuern die „unverdächtigen Persönlichkeiten“ (Bundesbahn-Werbechef Hans-Hermann Waitz) in einer dreizehnteiligen Anzeigen-Serie, sei für das Wohl der Bundesrepublik unverzichtbar, für ihre Bürger unentbehrlich.

Verdächtig und entbehrlich erschien das mit einem Aufwand von sechs Millionen Mark verbreitete Urteil der Persönlichkeiten freilich Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle. Per Fernschreiber forderte der Minister von Bundesbahnpräsident Wolfgang Vaerst eine Erklärung, warum mit Millionen-

federführend daran beteiligt, die Grenzen des Rad-Schiene-Systems zu erforschen“) machen durfte. Der mit spezieller Bahnerfahrung („Mit elf Jahren trug ich Gepäck am Bahnhof Zoo“) ausgestattete Industriemanager sorgte sich wie sein Kollege Toni Schmücker vom VW-Konzern, um den prompten Schienentransport ihrer Güter. Industriepräsident Hans-Günther Sohl, Verwaltungsratsmitglied der Bahn, nörgelte: „Seit bald 100 Jahren ist das Schienennetz nicht grundlegend modernisiert worden“, und forderte Investitionen für neue Strecken.

Nur Otto Wolff von Amerongen, Präsident des Deutschen Industrie- und Handelstages, und Altbankier Hermann Josef Abs mochten das Wort Rationalisierung, Kernproblem der in diesem Jahr von Bonn mit zehn Milliarden Mark gestützten Bahn, erwähnen.

So fühlte die Gscheidle-Elite sich verladen. Von Kostenexplosion, von Personalabbau und Streckenstilllegungen ließ das Loblied auf die Bahn — fast unisono vorgetragen — wenig ahnen.

Die Bonner Bahnherrn argwöhnten bereits, die Prominenten hätten sich ihre Sprüche nicht selbst einfallen lassen. Den naheliegenden Schluß, „da hat jemand die Feder geführt“ (Stöwe), konnte auch Bundesbahnsprecher Elmar Haass nur lau zurückweisen: „Alles können Sie denen nicht in den Mund legen.“

Ihr Glaubensbekenntnis zur Zukunft der Bahn gaben die willigen Werber ohne Honorar ab. „Einige Herren aus der Unterhaltung“ hingegen stellten so hohe Forderungen, daß sie nicht zu Wort kamen. Einziger Bahnwerber aus dem Schau-Geschäft blieb denn auch Volksschauspieler Heinz Rühmann.

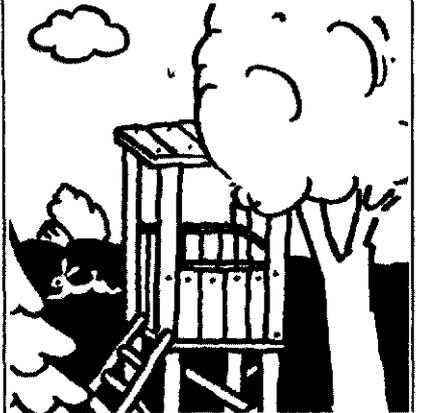
Der Bonner Unmut kommt den Bahnwerbern ungelegener denn je. Denn seit ihrer letzten Panne ist noch kein Jahr vergangen. Einige Wochen nachdem der Bundesbahnvorstand im November vergangenen Jahres einen totalen Einstellungsstopp beschlossen und in einer Pressekonferenz als einschneidende Rationalisierungsmaßnahme verkauft hatte, umwarb die Bundesbahn unverdrossen in vielen Zeitungen neues Personal. Hochbauingenieure etwa erhielten das Angebot: „Kommen Sie 1975 zur Bahn.“

Wären sie gekommen — niemand hätte sie brauchen können. ♦

SIGNALE

für Individualisten

Was signalisiert dieses Bild:
13. Schießen oder schauen?

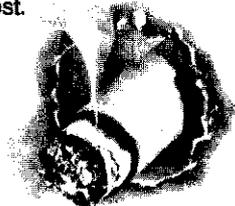


Wofür entscheiden Sie sich?
Bitte ankreuzen.

- a Fette Beute
- b Jagdschein machen
- c Schöner Ausblick

Schreiben Sie kurz warum.

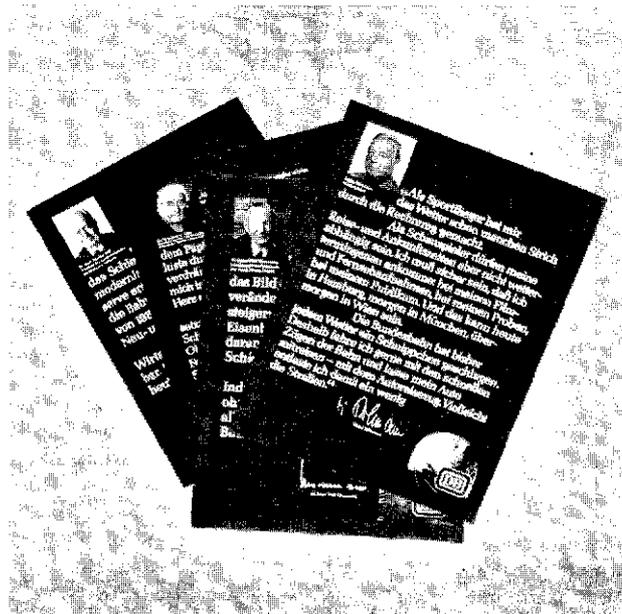
Ausschneiden und schicken an
Gauloises-Signale
2000 Hamburg 76, Postfach 5888
Unter den Einsendern mit der richtigen Antwort und der treffenden Begründung werden 10 Gauloises-Koffer verlost.



Bis zum nächsten Signalgeben empfiehlt sich als Geschmacksanreger, Denzündkerze und echte Cigarettenfreude

GAULOISES

Die Echten aus Frankreich



Bahn-Werbung: „Da hat jemand die Feder geführt“

aufwand das Bild einer bis in alle Zukunft expandierenden Bahn entworfen werde, während die Bonner Bahnplaner die Weichen auf Stilllegung, Abbau und Schrumpfung zu stellen suchen. Die Imagekampagne stehe, monierte Ministeriumssprecher Ewald Stöwe, „im eklatanten Widerspruch“ zu Bonns Bahnpolitik.

Verärgert registrierten die Gscheidle-Gehilfen zum Beispiel die Sprüche des DGB-Vorsitzenden Heinz Oskar Vetter. Der Gewerkschaftschef, im vergangenen Jahr schon als Werber für die Bundesanstalt für Arbeit im Einsatz, agitierte per Bundesbahninserat gegen Gscheidles Konzept: „Die Leistungen der Bahn müssen ausgebaut und nicht abgebaut werden.“

Etwas differenzierter urteilte Krupp-Chef Ernst Wolf Mommsen, der in der Bundesbahn-Anzeige gleichzeitig Reklame für seinen Betrieb („Krupp ist