

Stuttgart 21: Sie spielen Monopoly...

Vom 18. Dezember bis 30. Dezember 2010 waren wir verreist - nach Weißenhohe, ein Nest in der Nürnberger Region. Von der Hinfahrt mit etwa drei Stunden Verspätung will ich gar nicht reden, außer von einer Stunde Verspätung auf dem Weg nach Nürnberg: ein Personenschaden, hieß es... Wahrscheinlich war wieder einer der Arbeiter getötet worden, die die Schienen und insbesondere die Weichen von den Schneemassen befreien müssen... Wenn es ein tödlicher Arbeitsunfall auf den Gleisen war, dann war es nicht der erste in diesem Winter...

Die Rückfahrt - sie dauerte 18 Stunden! Da passierte einfach alles: Ein Zug mit zwei Wagen für einen Bahnsteig voller Menschen, da konnten wir zu Dritt und mit Gepäck einfach nicht einsteigen. Der "Ersatzzug" war dann ein verspäteter Zug, nicht überfüllt, ausreichend Waggons, aber auf der Strecke fielen bei der Lok die Dieselmotoren aus... Verspätungen über Verspätungen. Warten in eisiger Kälte. In Dresden warteten wir in einer Bahnhofsgaststätte, Zugverspätung war mit 60 Minuten angesagt, da geht man ja nach 50 Minuten auf den Bahnsteig - und dann begann wieder das lange Warten in eisiger Kälte, etwa anderthalb Stunden... Zum Schluss Ankunft in Berlin mitten in der Nacht, und wochentags fährt da ja keine S-Bahn mehr. Wegen der sehr langen Schlange am DB-Service fragten wir auch nicht wegen Ersatz zum Beispiel Hotel oder Taxi. Wir warteten zweieinhalb Stunden im sogenannten Warmbereich des Hauptbahnhofs - ein riesiger neuer, "hochmoderner" (?) Bahnhof, und ein mickriger, kleiner Warmbereich, zwei wärmende Säulen, aber nach allen Seiten hin offen... nach vier Uhr sollte dann die erste S-Bahn in Richtung Friedrichstraße fahren, das tat sie dann auch - mit fast einer halben Stunde Verspätung. Das Umsteigen in die S-Bahn Richtung Bernau klappte dann reibungslos, das erste Erfolgserlebnis an diesem Tage, wenn auch der Zug dann schon in Buch endete und wir ein Taxi nehmen mussten. Aber dann endlich, nach 18 Stunden, zu Hause.

Was das alles mit "Stuttgart 21" zu tun hat? Erst einmal gar nichts - außer, dass dieser neue Bahnhof Milliarden von Euro kostet, zusammen mit dem Streckenausbau nach Ulm kommen seriöse Rechnungen auf über 10 Milliarden Euro. Ob das alles einen Sinn macht, ob die Risiken der ganzen tiefen Tunnelbauten wirklich überschaubar sind, sei dahingestellt. Tatsache ist aber, dass an einer Stelle gigantisch geplant und gebaut werden soll, aber im ganzen Land bei bestimmten Wetterlagen der Bundesbahnbetrieb praktisch nicht funktioniert. Fast erscheint es so, dass die Reisenden als lästiges Übel angesehen werden. Hauptsache, bestimmte Personen verdienen Riesensummen an bestimmten Prestigeprojekten. Das alles hat mit Korruption mehr zu tun als mit rationaler Planung. Und die Entscheidungsprozesse mehr mit Manipulation denn mit "demokratischen" Abläufen - die werden vielleicht formal eingehalten, aber die innere Substanz ist faul. Bei „Stuttgart 21“ gab es ja sogar eine Volksabstimmung. Die Befürworter haben gesiegt – mit den Stimmen vom Land. Das Projekt ist marode, aber die Techniken der Lügenpropaganda sind perfekt.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat einen etwas anderen Blickwinkel, der aber auch richtig ist, das heißt, er ist nicht alternativ zu sehen, sondern ergänzend. In Welt-Online vom 3. Januar 2011 wird berichtet: "GDL-Vorsitzender Claus Weselsky sagte im Rundfunksender MDR INFO, Ursache für die Probleme sei neben fehlenden ICE-Zügen vor allem der Personalmangel. Lokführer und Zugbegleiter müssten Überstunden leisten, weil die Personaldecke zu knapp ist. Weselsky forderte deshalb eine Ausbildungsinitiative, 'um mehr Lokführer auf den Markt zu bringen'. Um das zu finanzieren, solle der Konzern bei seinen Auslandsaktivitäten sparen. Die Bahn müsse nicht alles in Europa einkaufen, was nur annähernd was mit Logistik zu tun hat'. Der Gewerkschaftschef beklagte zudem einen

‘riesengroßen Know-How-Verlust` bei der Bahn. ‘Wir haben tolle Manager an Bord, aber diejenigen, die was vom Eisenbahngeschäft verstehen, sind über lange Strecken hinweg hinausgedrängt worden. Jetzt fehlen sie uns.’”

Offenbar eine „Machtergreifung“ von Managern, deren vorrangiges Ziel nicht eine erstklassige Bahn ist, sondern die Anhäufung von Macht und Einkommen. Übrig bleiben offenbar immer die Monopoly-Spieler.

Was sind also die Ursachen der Misere? 1. Prestigeobjekte; 2. Unternehmenskäufe in aller Welt, man spielt Monopoly. Beim Monopoly bringen "Einkäufe" in der Regel gute Gewinne, die Realität läuft aber nicht so wie beim Brettspiel. Man verliert die Übersicht, es werden Verlustquellen eingekauft. 3. Die Personalpolitik: Es bilden sich korrupte Netzwerke, die vor allem das Ziel haben, sich höchste Gewinne in die Taschen zu wirtschaften. Sachpolitik nur soweit, dass die Interessenpolitik nicht sofort ins Auge sticht. Die strengen Winter haben hier allerdings einen Strich durch diese Rechnung gemacht.

Na ja, die ganz großen Monopoly-Spieler sind die von der Bahn noch nicht. Von den Unsummen, die die Banker weltweit in den Sand gesetzt haben, ist man noch weit entfernt. Da kann das Risiko doch ruhig noch um zig Milliarden Euro erhöht werden, auch Stuttgart21 ist da nur doch nur ein Klacks. Eines haben all diese Sümpfe gemeinsam: Es sind nicht die Verantwortlichen, die zuletzt absaufen, ganz im Gegenteil, sie erhalten am Ende immer hohe Abfindungen. Die Kosten tragen andere.