

Edmund Lauterbach

Immer nur meckern ...

Eine Sammlung von Ketzereien und Absurditäten aus der großen weiten Welt der Deutschen Bahn AG, niedergeschrieben von einem dieser Firma sehr verbundenen Kunden.

Internet-Adresse dieser Textsammlung:
<http://home.arcor.de/e.lauterbach/publik/mecker-heft.pdf>

Man macht sich ja so seine Gedanken. Insbesondere als langjähriger treuer Kunde eines bestimmten Verkehrsunternehmens. Wenn man sich eine Weile Gedanken gemacht hat, hat man manchmal genug davon zusammen, um sie in eine kleine Geschichte hineinzustecken. Und wenn man dies über die Jahre immer wieder mal macht, kann man dann eine Reihe dieser kleinen Geschichten zu einer Sammlung wie dieser zusammenfassen, und den Rest der Welt damit belästigen.

Die hier veröffentlichten Texte beziehen sich leider alle irgendwie auf dasselbe große Verkehrsunternehmen. Der Autor hat keine Indizien dafür, daß alle anderen großen Unternehmen ein deutlich besseres Verhältnis zu ihren Kunden haben. Insofern liegt das Herausgreifen einer bestimmten Firma in erster Linie darin begründet, als daß der Autor dem Bahnfahren recht zugetan ist, und daher aufgrund der Marktsituation in Deutschland in ausreichendem Maß Erfahrungen mit genau dem Konzern sammeln konnte, der hier wohl nicht ganz freiwillig die Hauptrolle spielt.

Diese Sammlung besteht aus Texten, die teilweise bereits an anderer Stelle erschienen sind. Ein Vorteil dieser Textsammlung: sie ist für den geneigten Leser kostenfrei erhältlich. Wer meint, das Lesen der kleinen Geschichten bereite ihm Vergnügen und sei ihm etwas wert, der kann diese Wertschätzung durch eine Spende an den gemeinnützigen Fahrgastverband PRO BAHN zum Ausdruck bringen (Konto 3105 48-500, Postbank Köln, BLZ 370 100 50). Information im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/selbst.htm>.

August 1996

Marketing und Vandalismus verändern die S-Bahn-Züge ...

... und der Fahrgast fragt sich, was von beiden schlimmer ist.

Früher einmal waren in München die S-Bahnen weiß-blau lackiert, hatten blaue Sitze, ein Tischlein unter dem Fenster, darunter ein Behältnis für Abfälle und die Sitze hatten rechts und links Armlehnen. Zur Idylle fehlten eigentlich nur noch ein gehäkeltes Deckchen und Gardinen an den Fenstern. Daß die Farben von Fahrzeugen des größten Schienenverkehrsanbieters im Lande mindestens so häufig wechseln müssen wie dessen Vorstandsvorsitzende, haben wir inzwischen verstanden. Erst wurde das Weiß-Blau mit importiertem Orange durchmischt, dann wurde das Orange-Beige zum bundeseinheitlichen Standard erklärt (gilt selbstverständlich nicht für Berlin und Hamburg), dann kam ein gelber Streifen hinzu. Aufgelockert wurde das Ganze zunehmend durch Graffiti- und Werbeverunzierungen. Ersten Gerüchten zufolge geht die Entwicklung in Zukunft vielleicht zu einem geschäftsbereichseinheitlichen Rot. Oder vielleicht doch wieder bestellereinheitlichen Weiß-Blau?

Ärgerlicher als Veränderungen der Außenhaut waren für die meisten Fahrgäste dann doch die Entwicklungen im Innern der Abteile. Der zunächst fast unbekannte, dann aber immer weiter zunehmende Vandalismus konzentrierte sich zuerst auf die Ablagetische. Mehr als zwei Schrauben hatten diese dem gewaltsamen Entfernen nicht entgegenzusetzen. Nachdem relativ bald sich das Gleichgewicht zwischen Abreißen und Neumontieren zuungunsten der Tischlein verschob, folgte die völlige Kapitulation der DB. Entweder sah man nur noch zwei Schrauben oder eine glatte Wand. Mancher Fahrgast ohne S-Bahn-Historie wundert sich, wenn er zum erstenmal ein übriggebliebenes Tischlein sieht und fühlt sich vielleicht als Bestandteil eines Feldversuchs "Aktzeptanzuntersuchung zur Einführung von Ablagetischen in Fahrzeugen der Münchner S-Bahn".

Ein ähnlich unrühmliches Schicksal drohte lange Zeit den Abfallbehältern. Hier erfolgte jedoch bis heute keine Kapitulation. Im Gegenteil: Neue Modelle wurden eingeführt, der vom Tischlein unfreiwillig freigegebene Platz erlaubte größere Behältnisse, und trotz der nicht sehr hygienischen Zustände müssen die Abfallbehälter häufig die entfallene Ablagefunktion mit übernehmen. Da die rechtzeitige Entleerung der Müllbehältnisse - eventuell gar verbunden mit einer täglichen Innenreinigung der Fahrzeuge - offensichtlich nicht zur Marketingstrategie besagten großen Schienenverkehrsanbieters gehört, stolpert man in letzter Zeit häufiger über die Tatsache, daß es Fahrgäste gibt, die lieber den Fußboden oder die Sitze für ihren Abfall hernehmen, anstatt nach kleinen grauen Kästen mit noch ausreichender Aufnahmekapazität zu suchen.

Nachdem die Abteile größer, die Sitze grün geworden waren, droht nun das nächste Utensil in den Sog der Vergeßlichkeit zu geraten. Irgend jemand montiert Armlehnen ab!

Der Verfasser hat nicht die geringste Vorstellung, in welcher Funktion sich eine S-Bahn-Armlehne in einen gewöhnlichen Haushalt integrieren läßt. Zumindest nicht in der verschwundenen Stückzahl. Außer in einigen Zügen der Flughafen-S-Bahn und bei einigen Sitzgruppen in der Nähe der Fahrerkabine sind heute kaum noch Armlehnen anzutreffen. Deutet das auf eine neue perfide Form des Vandalismus hin? Alle Fahrgäste, die diese Vermutung teilen, seien dazu aufgerufen, Fälle des Abmontierens von Armlehnen, deren sie gewahr werden, unverzüglich an den Münchener Verkehrsverbund, die DB AG oder die Bayerische Eisenbahngesellschaft zu melden.

Wer allerdings auf den Gedanken kommt, daß das Abmontieren der Armlehnen zum Marketing der DB gehört, sollte sich ebenso beschweren. Nicht für jeden Fahrgast stellen Armlehnen in Nahverkehrsfahrzeugen einen verzichtbaren Luxus dar, der einem allenfalls hilft, beim Zeitungslesen in der S-Bahn eine weniger ermüdende Sitzposition zu finden. Insbesondere für ältere Menschen sind Armlehnen eine wichtige Hilfe beim Hinsetzen und Aufstehen. Im Gegensatz zu Bus und Straßenbahn, wo meist eine Reihenbestuhlung vorherrscht, entfällt in einem S-Bahn-Fahrzeug die Möglichkeit sich am Vordersitz oder einer Haltestange festzuhalten.

Daß die Armlehnen, die damit auch einen Teil zusätzliche Sicherheit beim Reisen verschafften, trotzdem beim Neudesign der Inneneinrichtung weggelassen wurde, zeugt von einer Ignoranz gegenüber den Kunden, die einem Unternehmen heutzutage fremd sein müßte. Die Gründe: Die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn AG kennen Ihre Kunden nicht, sind nicht fähig eine vernünftige Kommunikation mit Ihren Kunden aufzubauen und verstehen unter Kundenfreundlichkeit meist nur irgendwelche Marketing-Gags. Auf diesen Gebieten haben Schaltdienst und Zugbetreuer in den letzten Jahren offensichtlich größere Fortschritte gemacht als die Führungsebenen im technischen Bereich.

Juli 1999

Die EXPO 2000 und die Probleme ihres "Official Carriers"

Die Bahn hat ein Problem weniger! Nach Einsetzung hochdotierter interner Arbeitskreise, wochenlangen Tagungen und heftigstem Brainstorming, lieferten die Krisenkommissionen jetzt ein Ergebnis, das Mitte Juli der Presse vorgestellt wurde: Die Probleme der Bahn sind im Wesentlichen durch die Expo 2000 verursacht!

Diese fast geniale Krisenbewältigung hat mehrere Vorzüge: sie ist nicht nachprüfbar, sie trägt noch mindestens ein Jahr, mit zunehmender Nähe des Ereignisses (oder gar während der Expo) lassen sich die Krisenszenarien mit gleicher Begründung noch drastisch steigern. Und endlich hat das Expo-Sponsoring eine Wirkung gezeigt, die an keinem Fahrgast unbemerkt vorübergeht!

Wenn ich also demnächst mal wieder in Freising ewig auf den Bus warten muß, hat das folgende Begründung: Der Bus kommt zu spät, weil er die S-Bahn abgewartet hat. Diese hatte Verspätung, weil unterwegs ein verspäteter RE überholen mußte. Der RE war verspätet, weil er einen ICE aus Norddeutschland abwarten mußte (das Szenario klappt auch in anderer Richtung mit Warten in Regensburg auf IC). Und dieser wiederum hatte Verspätung, weil - natürlich - da oben irgendwo und irgendwann die Expo stattfindet!

Ich traue mich kaum noch, beim RAN-Team anzumäkeln, daß mal wieder der Fahrscheinautomat in Unterschleißheim darniederliegt. Wenn ich die DB nötige, ihn zu reparieren, zieht das ja unweigerlich Geldmittel aus der DB-internen Vorbereitung für die Expo ab. Gefährde ich so etwa das Gesamtprojekt? Oder vermindere gar das Budget der DB-Findungskommission für gescheit klingende Ausreden bei globalen Verspätungen? Das kann ich natürlich kaum verantworten, da gerade diese Kommission auch nach Ende der Expo dringend gebraucht wird.

Doch halt, da kommt mir die Idee: Wie wär's mit einer Finanzierung der Automatenreparatur durch die Expo-Betreiber unter Anbringung eines Aufklebers "Official Carrier" auf ebenjenem Automaten? Und vielleicht kann man ihn sogar dahingehend aufrüsten, daß man dort demnächst Expo-Eintrittskarten (sorry, das heißt selbstverständlich Tickets) erwerben kann. Das würde den Automaten noch etwas cooler machen, als er nach der kürzlich erfolgten MVV-Tarifrevolution ja eh' schon ist. Und überhaupt: Unterschleißheim als Teil der Expo-Community - da schaut man doch über so manche DB-verursachte Verunstaltung im Bahnhofsbereich hinweg.

Und so findet alles letztlich doch sein Gutes, und die Expo verhilft Unterschleißheim zu einem funktionierenden Fahrscheinautomaten. Und sitze ich mal wieder in einem verspäteten ICE, werde ich mich nur noch beschweren, falls am Triebkopf der Expo-Werbeaufkleber fehlen sollte.

Marktsegmente

Vor vielen, vielen Jahren gab es eine große Eisenbahn mit einem ebenso großen Vorsitzenden. Leider machte sie auch große Verluste und wurde von der Politik bedrängt, diese zu reduzieren. Da hatte der große Vorsitzende eine große Idee: "Wir stricken unser Angebot so um, daß wir die Beförderungsfälle, die die höchsten Kosten erzeugen, abstoßen, und mit dem Rest weniger Verluste machen! Und wenn wir schon mal dabei sind, streichen wir auch unsere Fahrzeuge in einer anderen Farbe." So geschah es – man verlor die 10% Kunden, die überdurchschnittlich hohe Kosten erzeugten und noch weitere 5% wegen Reibungsverlusten, Mund-zu-Mund-Negativpropaganda und schlechter Presse.

Nach ein paar Jahren wechselte der große Vorsitzende. Der neue starke Mann war Hoffnungsträger des politischen Establishments und bekam Vorschußlorbeeren von allen Seiten. Beim Blick in die Bücher stellte er jedoch fest, daß die inzwischen nicht mehr so ganz große Eisenbahn noch defizitärer war, als man bisher geglaubt hatte. Der neue Vorsitzende war sehr innovativ und hatte daher eine große Idee: "Wir bauen unser Angebot so um, daß wir das Marktsegment, das die höchsten Kosten generiert, abstoßen, und mit dem Rest Gewinn machen! Und wenn wir schon dabei sind, entwickeln wir auch noch ein neues Farbkonzept für Fahrzeuge und Bahnhöfe. (Oder warum nicht gleich ein neues Preissystem?)" So geschah es – man verlor die 10% Kunden, die überdurchschnittlich hohe Kosten erzeugten und noch weitere 5% wegen Synergieeffekten, empörten Äußerungen in Eisenbahn-Newsgrups, negativen Medienmeldungen und diversen Meckervereinen.

Tja, und wenn es so weitergeht mit den großen Vorsitzenden und ihren großen Ideen, dann sinkt der Marktanteil der einstmals so großen Eisenbahn auf unter 10% des Gesamtverkehrsaufkommens. Huch, da sind wir ja schon – dumm gelaufen.

BUGA 2005 als S-Bahn-Störfall

Bei der Münchner S-Bahn gibt es einen neuen Typ von Störfall! Das Störfallkomitee, besetzt mit Vertretern des Freistaats, der Deutschen Bahn AG sowie der Stadt München, hat diesen Störfalltyp zum 14.2.2005 in Kraft gesetzt. Der Störfall trägt die interne Bezeichnung "BUGA05" und wird hervorgerufen durch ein Phänomen, das in der Öffentlichkeit als "Bundesgartenschau München 2005" bekannt ist.

Beteiligt an diesem Störfall sind das regionale Management der Deutschen Bahn AG, insbesondere der S-Bahn-München GmbH, und die Leitung der hiesigen Bundesgartenschau. In einer Nebenrolle tritt die Geschäftsführung der städtischen Nahverkehrsgesellschaft MVG auf. Obwohl ursprünglich fest eingeplant, hat sich der Münchner Oberbürgermeister Ude nach Abwägung der Vor- und Nachteile eines solchen Störfalls dafür entschieden, dezent im Hintergrund zu bleiben.

Nun, worin besteht der Störfall? Die EXPO 2000 in Hannover hat es vorgemacht, andere sind nachgefolgt, und auch für die Münchner Gartenschau ist es unabwendbar, auf den Zug aufzuspringen: Die Buga braucht einen "Official Carrier"! Zustände wie beispielsweise bei den Olympischen Spielen 1972, als man sich quasi einem beliebigen Verkehrsmittel anvertrauen mußte, sind heute undenkbar. Niemand wird im 21. Jahrhundert für den Weg zu einer Veranstaltung auf einen "Official Carrier" verzichten wollen. Und so kam es, wie es kommen mußte: Wahrscheinlich nach einer europaweiten Ausschreibung hat man sich erstaunlicherweise dafür entschieden, die Münchner U-Bahn und die Münchner S-Bahn als Buga-Carrier herzunehmen.

Die Aufkleber sind gedruckt, und die S-Bahnen fahren seit längerer Zeit mit Buga-Reklame herum. Aber etwas fehlt noch – genau, die offizielle Vorstellung der "Official Carrier". (Oder muß es "official presentation" der offiziellen Transporteure heißen?) Wie auch immer – dies geht nunmal nicht ohne S-Bahn-Störfall ab, wie leicht einsichtig ist. Also sperrt man am Montag mittag mal eben die Strecke der S6 zwischen Hohenbrunn und Giesing. Schienenersatzverkehr ist natürlich eingerichtet und wird in der allseits bekannten und bewährten Form die Fahrgäste irgendwann irgendwohin bringen (falls der Busfahrer die Einstiegshaltestelle findet).

Es läßt sich nunmal nicht vermeiden, daß Neuperlach Süd die einzige Münchner Station ist, an der S-Bahn und U-Bahn an einem Bahnsteig halten. Und daß man so eine Präsentation für U- und S-Bahn getrennt oder mit nur einem Fahrzeug oder wie auch immer macht, ist den zahlreich teilhabenden "Officials" natürlich nicht zuzumuten. Das wird den S-Bahn-Kunden, die sich im Bus über die Rosenheimer Landstraße quälen – aufgelockert durch von engen Ortsstraßen und im Weg stehenden Autos geprägte Stichfahrten – unmittelbar klar sein.

Was wichtig ist, muß wichtig bleiben! Und dafür haben wir ja unsere Elite aus Politik und Management, damit sie mit ihrem ungleich besser ausgeprägten Gespür für solche ~~Nichtigkeiten~~ Wichtigkeiten die Prioritäten setzt. Dank großzügig verfügbarer Alternativen ist dieser Personenkreis auch nicht durch das häufige Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel voreingenommen, so daß er die Last des tragischerweise nicht vermeidbaren Fahrgast-Kollateralschadens frei von störenden Gefühlsduseleien tragen kann.

Inwieweit der Störfalltyp BUGA05 im Laufe des Jahres in weiteren Varianten zum Einsatz kommen kann – noch hat die Schau nicht begonnen – wird zur Zeit geprüft. Das Potential ist aber sicherlich vorhanden, und den Valentinstag 2005 hat man glücklicherweise genutzt, um Maßstäbe zu setzen. Ob der Maulwurf, mit dem die S-Bahn auf ihre Vorstellung als "Official Carrier" hinweist, der Buga viel Freude bereiten wird, bleibt abzuwarten.

Kundentransformation

Wahrscheinlich, weil es nie so recht gelang, die Fahrkartenschalter im Reisezentrum des Münchner Hauptbahnhofs auszulasten, und weil sich das Schalterpersonal zu häufig langweilte, hat die Deutsche Bahn AG einige dieser Schalter demontiert. Statt dessen stehen dort seit Ende Oktober noch ein paar Automaten mehr. Die Wahl des Automatenstandorts ist folgerichtig, weil es in dem überdimensionierten Raum des Reisezentrums zuviel ungenutzten Platz gab, und der Rest des Hauptbahnhofs nun wirklich keine Aufstellmöglichkeiten für zusätzliche Fahrscheinautomaten bietet. Klar ist auch, daß man die freien Flächen in der Haupthalle für wichtige Dinge wie Autoverlosungen und Fischbuden nutzen muß. Der Deutschen Bahn AG kann man zu dieser konsequenten Entwicklung im Zuge der Transformation des Münchner Hauptbahnhofs und des DB-Konzerns im ganzen nur gratulieren.

Doch halt – was ist mit den Kunden? Sind diejenigen, die die Erlebniswelt Reisezentrum dem Abenteuer Automaten vorziehen, unwissende Ignoranten, die nicht erkannt haben, wie es das Selbstbewußtsein als eigenverantwortlicher Reisender stärkt, wenn man sich den Weg durch das Automatenmenü gebahnt hat und anschließend den Lohn der eigenen Arbeit in Form des Fahrscheins in der Hand hält? Hat die DB bisher einfach die falschen Kunden? Haben wir also das Projekt unterschätzt und in Wirklichkeit findet hier eine Transformation von Mitgliedern des schalteraffinen Kundensegments zum Selbstbestätigung suchenden Selbstbediener statt? Alle Achtung – die Deutsche Bahn hat sich Großes vorgenommen. Eleganterweise geht damit das Recht, Fehler zu machen, ebenfalls vom DB-Mitarbeiter auf den Kunden über, was doch eine sehr zufriedenstellende Lösung eines oftmals beklagten Problems ist.

Juni 2006

Schein und Sein

9. Juni 2006 – Beginn einer Fußballweltmeisterschaft in Deutschland. Die SZ betitelt ihren Leitartikel "Placebo für die Massen", ein Radiomoderator erklärt den Tag zum bisher wichtigsten des Jahrhunderts.

Deutschland hat sich für die WM herausgeputzt.

Ganz Deutschland?

Fast in Sichtweite des Münchner WM-Stadions liegt der S-Bahn-Haltpunkt Unterschleißheim. Karg ausgestattet, wie man es Kunden eines Monopolisten eben zumuten kann, gibt es stadtauswärts nur einen Wetterunterstand mit Automaten und Informationsvitrinen. Und unmittelbar neben dem einzigen Fahrscheinautomaten hat wohl Anfang der Woche jemand seine letzte Mahlzeit nicht bei sich behalten können.

Kann mal passieren. Trotz eigentlich täglicher Präsenz der S-Bahn-Wache scheint dies aber bei der DB nicht weiter aufzufallen. Zum Glück (die DB mag das anders sehen) gibt es engagierte Fahrgäste, die am Dienstagmorgen eine E-Mail schreiben. Zugegeben nur an den S-Bahn-Kundenservice, da der eigentlich zuständige DB-Bereich – welcher es auch immer gerade ist – Kundenkontakt per Nichtveröffentlichung von E-Mail-Adressen vermeidet.

Das Ergebnis: Es passiert nichts, außer daß das Zeug wegen des überraschend einsetzenden warmen Wetters noch mehr riecht. Gestern morgen erhält die DB eine kleine Erinnerung. Heute morgen ist die Lage unverändert.

Die DB gibt eine Menge Geld für WM-Sponsoring aus, das mit dem Putzen scheint ihr aber nicht so richtig zu gelingen. Wahrscheinlich wurde das ganze Personal auf die ICEs konzentriert, die die WM-Mannschaften hin- und her chauffieren. Man will ja nicht, daß irgendjemand ein schlechtes Bild von der DB mit nach Hause nimmt. S-Bahn-Fahrgäste zählen nicht, die haben dieses Bild ja schon verinnerlicht.

Nun ja, vielleicht schafft man es bis 18 Uhr jemanden mit einem Eimer Wasser vorbeizuschicken. Die Stadtwerke Unterschleißheim, die sich vor Jahren vergeblich um die Reinigung der beiden örtlichen Bahnstationen beworben hatten, könnten das mit erheblich geringerem Aufwand erledigen. Aber das wäre natürlich einfach und kundenorientiert.

9. Juni 2006 – Beginn einer Fußballweltmeisterschaft in Deutschland. Kommenden Montag fahre ich in Urlaub und verabschiede mich für einige Zeit von der auf Anstoßpunkte starrenden Nation. Und damit auch von geputzten oder nicht geputzten S-Bahn-Stationen. Es gibt halt wichtige und weniger wichtige Dinge.

Schein und Sein – Fußball und S-Bahn.

Viel Spaß beim Zuschauen.

Oktober 2006

Der Minister, der Konzern und der Bahnübergang

Zu unser aller Erstaunen veröffentlichte Herr Tiefensee, zur Zeit von Beruf Bundesverkehrsminister, am 11. Oktober eine Pressemitteilung, in der er sehr kritisch mit der von seinem Ministerium fachlich betreuten Firma Deutsche Bahn AG umgeht. Anlaß der Kritik war die Ankündigung der Firma ihre Preise zu erhöhen. Auch dies erscheint etwas verwunderlich, da der interessierte Laie eigentlich erwartet hätte, daß eine solche die Firmenstrategie und darüber hinaus die deutsche Verkehrspolitik beeinflussende Entscheidung vorab im Aufsichtsrat angesprochen wird, oder daß der alleinige Eigentümer, der auch Herr Tiefensee auf seiner Gehaltsliste hat, zumindest solche Absichten früher erfährt als die Öffentlichkeit.

Wie auch immer – der geänderte Tonfall des Ministers gegenüber der DB und ihrem Chef ist zumindest interessant. Das kannten wir aus den Diskussionen über den geplanten DB-Börsengang doch ganz anders. Wie kam es zu dieser Stimmungsumschwung?

Aus streng vertraulichen Quellen wurde uns zugetragen, daß diese geistig moralische Wende im Umgang miteinander vom letzten Montag datiert und sich im Raum München abspielte.

Die Fakten: Die Firma Linde eröffnete am Montag in Lohhof eine Wasserstofftankstelle. Dazu reiste aus Berlin Herr Tiefensee an. Vom Flughafen kommend verließ der Dienstwagentross die Autobahn, bog nach links auf die Bundesstraße 13 – und verpaßte die Ausfahrt ins Gewerbegebiet. Macht nichts, ein paar hundert Meter weiter geht es ja nochmal rechts nach Lohhof hinein. Also nimmt man ersatzweise diese Abfahrt. Leider befindet sich nun zwischen dem Minister und der Firma Linde die Deutsche Bahn AG in Form der Bahnstrecke München – Freising.

Zum Glück haben bereits unsere Vorväter just in der Mitte zwischen Lohhof und Unterschleißheim die kluge Einrichtung eines Bahnübergangs geschaffen. Leider kann sich die ministerielle Karosse diesem Übergang nur bis auf einen halben Kilometer nähern. Die restlichen 500 Meter Straßeninfrastruktur halten andere Autofahrer mit ihren Vehikeln besetzt, da sie ebenfalls den Bedarf verspüren, von der einen auf die andere Seite der Bahnstrecke zu wechseln.

Es geht nicht voran. Von links nach rechts fährt eine S-Bahn im Schleichtempo durchs Bild. Rechts vor dem Bahnübergang parkt minutenlang ein Güterzug. Der interessierte Laie würde jetzt Signalstörung oder ähnliches vermuten. Der Minister und seine Begleitung sind aber nunmal keine Laien. Aber man kann zum Telefon greifen und hat so sogar eine ansonsten streng geheime Durchwahl parat:

"Mehdorn."

"Hallo Herr Mehdom, Tiefensee hier."

"Hallo Herr Minister, keine Sorge, wir arbeiten gerade einen Plan aus, um unsere Kapitaldecke mit Blick auf den Börsengang nochmals zu verbessern. Am Mittwoch werden wir ankündigen ..."

Der Minister fällt ungeduldig ins Wort: "Ja, ja. Aber darum geht es jetzt nicht. Ich stehe hier in ... wie heißt das noch ... ah ja, Lohhof, und einer ihrer Bahnübergänge versperrt mir den Weg zu einem wichtigen Termin. Sie wissen schon, Presse und so. Wenn die rauskriegen, daß ich wegen der Bahn zuspät komme ..."

"Selbstverständlich Herr Minister, ich kümmere mich sofort darum – wir machen das!"

Mehdorn ruft zum im Vorzimmer sitzenden persönlichen Referenten: "Maier-Himmelfahrt – Bahnübergänge, wer ist dafür nochmal zuständig?"

"Bahnübergänge, Bahnübergänge – das sind doch diese weiß-roten Dinger? Weiß-Rot kann eigentlich nur Fernverkehr bedeuten."

Mehdorn greift wieder zum Telefon und ruft den Unternehmensbereich Fernverkehr an. "Hören Sie mal, sind Sie für den Bahnübergang in Lohhof zuständig? Da stimmt was nicht."

"Lohhof? Moment, ich schaue mal nach." Pause. "Tut mir leid, definitiv kein ICE-Halt. Ich fürchte für Maßnahmen außerhalb ICE-Netzes haben wir zur Zeit kein Budget."

Währenddessen klingelt Mehdorns anderes Telefon. Der Minister. "Herr Mehdorn, es wird etwas dringlich. Sie wissen schon – die Toiletten im Flieger sind so eng. Und auf dem Flughafen war es dann sehr eilig. Und eigentlich sollte ich ja längst meine Rede gehalten haben"

"Herr Minister, ich werde unter diesen Umständen die Sache natürlich beschleunigen. Zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen können allerdings das Preisgefüge ..."

Des Ministers Geduld ist arg begrenzt. "Mehdorn, nun machen Sie schon ..."

Mehdorn ins Vorzimmer: "Maier-Himmelfahrt, verbinden Sie mich mit dem für Bayern zuständigen Mann!"

Am Telefon: "Josel."

"Guten Tag, Herr Josel. Mehdorn hier. Der Bundesverkehrsminister steht vor einem ihrer Bahnübergänge und hat es eilig." Mehdorn erläutert die menschliche Dimension der sich anbahnenden Tragödie.

Josel: "Herr Vorstandsvorsitzender, wir verfolgen zwar ein zeitgerechtes Convenience-Konzept für Bahnübergänge, um dort die Aufenthaltsqualität zu verbessern, aber die Konzernstrategie sah bisher vor, dies ohne Toilettenanlagen zu realisieren."

"So, so."

"Einfachste Möglichkeit, die Probleme mit dem Bahnübergang nachhaltig zu lösen, wäre die Strecke stillzulegen."

"Herr Josel, den Vorschlag können wir nach dem Börsengang gerne umsetzen, aber die Probleme des Ministers sind doch etwas gegenwärtiger."

"Nun, vielleicht ist aus dem Altbestand noch eine Station in der Nähe, die über entsprechende Einrichtungen verfügt – ich verbinde Sie mal mit Station&Service."

"Bahnhofsmanagement München."

"Mehdorn hier. Der Bundesverkehrsminister ..."

"Herr Josel hat die Sachlage schon erläutert. Ehrlich gesagt, kenne ich mich dort nicht so aus. Aber mit dem Geld, das Regio für verspätete Züge zurückzahlt hat man in Bayern eine Stationsdatenbank eingerichtet – schöne Sache. Dort kann ich aber leider die gewünschte Einrichtung nicht finden. Sie wissen vielleicht, daß wir die Absicht haben, alle S-Bahnhöfe zu Wohlfühlstationen auszubauen. Aber wegen den Umstrukturierungen konnten wir uns dem Thema noch nicht zuwenden. Moment ... ich sehe gerade – Unterschleißheim – nein, auch keine Toilette. Aber ein Fernverkehrsautomat. Vielleicht könnten die Kollegen vom Fernverkehr ..."

Mehdorns Gesichtsfarbe ist mittlerweile bei verkehrsrötlich angelangt. Bevor er antworten kann, klingelt das Zweittelefon. Der Minister. "Herr Meh-dorn, das dringliche Problem ist gelöst. Aber ich mußte mich der Unterstützung eines ausländischen Mineralölkonzerns bedienen. Wenn wir es wenigsten zu dieser Wassertankstelle geschafft hätten – man will ja innovativ sein. Stattdessen stehen wir immer noch vor ihrem ..."

Mehdorn: "Ich weiß, Herr Minister. Aber wir sind ein integrierter Konzern. Da sind immer viele Stellen mit der Problemanalyse befasst. Aber keine Sorge – wir packen das."

"Lieber Herr Meh-dorn, also das Problem mit dem integrierten Konzern – dafür gibt es eine Lösung."

Und so kam es, daß ein ministeriellen Bedürfnissen im Wege stehender Bahnübergang maßgeblichen Einfluß auf die deutsche Verkehrspolitik ausübte.