

## Auf der Schiene der Kontinuität

### Ein Interview mit einem fiktiven Verkehrsminister

Der Nachdruck eines satirischen Artikels, der in dieser Zeitschrift im Juni 1988 erschienen ist, sollte einen konkreten Anlass haben. Diesen Anlass verantwortet nicht der Verband der Politiklehrer e.V., Hannover, oder die Redaktion von »politik unterricht aktuell«, sondern die aktuelle Bildungspolitik. Es wäre zum Lachen, dass die damals ironisch aufgespießten Denkfehler und Legitimationsphrasen der damaligen CDU-Bildungspolitiker in schöner Kontinuität auch heute noch und nach dem „PISA-Schock“ verstärkt wieder die bildungspolitische Diskussion bestimmen. Die Stupidität, mit der eine Schulpolitik der Dummheit, Unverantwortlichkeit und Ignoranz nicht nur in Niedersachsen und – was ja seit langem nicht neu ist – in Bayern und Baden-Württemberg, wo Reaktion zu Fortschritt umdefiniert worden ist, betrieben wird, sondern wo sich die engagierten Pädagogen und Schulpolitiker in ganz Deutschland vor ihrer eigenen Angst verstecken und der Pensionierung entgegenträumen, droht zu einer fundamentalen Gefahr für Qualität und Lebenstüchtigkeit der nächsten Generation zu werden. Die Denkfehler in der Schulstrukturpolitik werden um so deutlicher, wenn man sie spaßeshalber in einen anderen Politikbereich überträgt...

*Frage: Sehr geehrter Herr Minister, Sie haben soeben neue Fahrplankommissionen eingesetzt, die eine ganz neue Konzeption...*

*Antwort: Aber, Herr V., ich muss doch schon hier kurz unterbrechen! Ich bin dankbar, die Gelegenheit zu ergreifen, verbreiteten Missverständnissen über die Einsetzung der Fahrplankommissionen entgegenzutreten zu können -*

*Herr Minister -*

Einen Augenblick bitte! Ich möchte doch hier an dieser Stelle einen tief empfundenen Dank an die Damen und Herren aussprechen, die sich zur Verfügung gestellt haben, die schwierige und verantwortungsvolle Überprüfung der Fahrplangestaltung zu übernehmen.

*Herr Minister, die grundlegende Umorientierung...*

Herr V., das ist eine interessante Frage! Aber lassen Sie mich doch an dieser Stelle ganz deutlich zum Ausdruck bringen, dass es sich nicht um eine Neukonzeption und Umorientierung der Fahrpläne im üblichen Sinne handelt, sondern darum, dass Ruhe und Kontinuität in den Fahrbetrieb zurückkehren können. Die Hektik der so genannten Reformen der letzten Jahrzehnte führte zu einer Verunsicherung gerade auch der Fahrgäste. Wir kehren zurück auf die Schiene der Kontinuität.

*Das ist, Herr Minister, ein hohes Ziel, wenn auch vielleicht noch etwas wenig konkret. Gibt es nicht doch in der Praxis erhebliche Änderungen für die Fahrgäste und das Fahrpersonal?*

Natürlich werden vor allem kopflastige Nahverkehrsideologen Sturm laufen gegen unsere Rückkehr zur verantwortlichen Fahrplangestaltung; vor allem diejenigen werden aufschreien, die glauben, die Weltrevolution durch den langen Marsch durch die Fahrpläne anzetteln zu können. Doch lassen Sie es mich diesen Herren ganz deutlich sagen – und die vielen Menschen draußen im Lande werden das sehr gut verstehen! – Sie werden den Zug der Zeit nicht aufhalten können! Wir machen eine Reform der Überschaubarkeit für die Praxis und aus der Praxis heraus!

*Das gibt mir, Herr Minister, das Stichwort, nach der Zusammensetzung der Fahrplankommissionen zu fragen. Man munkelt ja, dass es dabei nicht in erster Linie um Fachkompetenz ging, sondern dass regionalpolitische Maßstäbe ausschlaggebend gewesen sein sollen.*

Das ist nun wieder eine der typischen Verdrehungen der Linkspresse! Die Kommissionen sind genau nach den Bestimmungen meines Hauses zusammengesetzt worden. Da gibt es keine Geheimnisse und Grauzonen! Jeder Betriebshof der Nahverkehrsbetriebe unserer Region hat einen Prakti-

ker aus dem Fahrdienst benannt, vorzugsweise Lehrfahrer und Fahrmeister, wozu dann noch die Vertretung der Fahrgäste und der Betriebsrat je einen weiteren Teilnehmer hinschicken konnten. Der Personalvertreter ist offensichtlich ein Funktionär der ÖTV, was die politische Offenheit der Kommissionsarbeit deutlich belegt. So ist der ganze Betrieb angemessen vertreten.

*Und die Sachkompetenz für die Fahrplangestaltung?*

Herr V., Sie dürfen hier nicht übersehen, dass ja kein neuer Fahrplan gemacht wird, sondern dass die Fahrplangrundlagen neu bestimmt und politisch verantwortet werden müssen.

*Herr Minister, das BMFT hat in Zusammenarbeit mit Betrieben des ÖPNV seit Jahren wissenschaftlich-technische Pilotprojekte durchgeführt, auf deren Ergebnisse heute jede Fahrplangestaltung zurückgreift. Es geht dabei um Optimierung der Betriebsabläufe, der Fahrgastinformation, der Fahrplanerstellung und, u. a., der innerbetrieblichen Kommunikationsabläufe; ich nenne hier nur BON, ALIBI, BISON, RETAX...*

Aber, aber, wir verlieren uns hier doch wieder in die überspezialisierten Bereiche, die die neue Unübersichtlichkeit erst bewirkt haben. Wir wollen unsere Kunden nicht desorientieren, wir wollen uns dem Vorwurf der Kopflastigkeit nicht aussetzen...

*Was wollen Sie denn in der Praxis dagegen setzen?*

Die Räder müssen wieder rollen! Wo kommen wir denn hin, wenn jeder Fahrgast erst einmal lange überlegen muss, wohin er denn überhaupt will, in welche Bahn er einsteigen muss bei dieser unübersichtlichen Fülle von Wagen und Linien und Abfahrtszeiten? Jeder Fahrgast muss ein für alle mal wissen, wann sein Wagen kommt. Das ewige Hin-und-Herspringen muss ein Ende haben.

*Soll der Fahrgast nicht mehr umsteigen?*

Das wird sich nicht immer vermeiden lassen. Aber in geordneter Form an ausgewiesenen Umsteigestellen. Außerdem muss die verwirrende Gleichzeitigkeit des Betriebes auf allen Linien und Strecken ein Ende haben! Wir werden in Zukunft ganz massiv alle Wagen jeweils auf einer Strecke einsetzen, ehe wir auf einer anderen Linie weiter fahren! Dabei gilt das altbewährte Ordnungsprinzip „vom Nahen zum Fernen“, um unsere Verankerung in der Heimat zu betonen und dem Fahrgast Orientierungsmöglichkeiten anzubieten -

*Was ist darunter konkret zu verstehen?*

Zunächst fahren wir in einer geschlossenen Fahrplansequenz die kurzen Strecken ab, ehe wir im Laufe des Tages, auf den Erfahrungen der Kurzstrecken sequenziell aufbauend, sinnvoll auf die längeren und schließlich auf die Außenstrecken überwechseln. Das Springen zwischen den Strecken soll es jedenfalls nicht mehr geben!

*Herr Minister, Sie haben drei verschiedene Kommissionen eingesetzt, für die Stadt- bzw. U-Bahn, für die verbleibenden Straßenbahnlinien und schließlich für die Busse...*

Ja, das entspricht unserem dreigliedrigen Verkehrssystem

- *Wäre es hier nicht sinnvoller gewesen, einen integrierten Fahrplan für die ganze Stadt -*

Nein, nein, wir wollen das Bewährte nicht aufgeben! Das Stichwort „integriert“ hat schon so viele ideologische Desorientierung geschaffen, dass wir es aus unserem Vokabular streichen sollten! Jeder Fahrgast soll das Verkehrsmittel erhalten, das seinen Möglichkeiten entspricht. Schließlich ist es doch offensichtlich, dass Busse nicht in U-Bahn-Tunneln fahren können.

*Wie rechtfertigen Sie es dann, dass praktisch alle Mittel und politischen Prioritäten dem U-Bahn-Fahrplan zugute kommen sollen?*

Das liegt doch auf der Hand! Oder wollen Sie es nicht sehen? Die U-Bahn ist das von den Grundinvestitionen her aufwendigste System, das auch am weitesten führt, bis in das Geschäftszentrum und

## *Auf der Schiene der Kontinuität*

das Regierungsviertel unserer Region hinein. Es ist nur billig, hier auch finanziell Prioritäten zu setzen! Die anderen Systeme arbeiten der U-Bahn zu. Nicht jeder kann eben U-Bahn fahren!

*Wie erklären Sie aber, Herr Minister, dass Fahrplanentwürfe des Bussystems, die schon auf dem Tisch lagen, kurzfristig und in kürzester Zeit gerade von der U-Bahn-Kommission überarbeitet und in wenigen Tagen nahezu auf den Kopf gestellt worden sind?*

Das hat mehrere Gründe. Einmal haben wir im Bus eine grundlegende Bestandsaufnahme durchgeführt -

*- und wissenschaftlich auswerten lassen? -*

- nein, nein, da es sich ja um politische Setzungen und nicht um technologische Entwürfe handelt, blieb die Auswertung in den bewährten Händen der Verwaltungsfachleute meines Hauses – also: diese Bestandsaufnahme forderte mehr Kontinuität und mehr Rollen der Räder, was die Kommission noch nicht so gut begriffen hatte und in der Fülle der geplanten Linien und Verbindungen zu sehr noch am alten System hängen blieb und die Zulieferfunktion zur U-Bahn vernachlässigte -

*- die politischen Kompetenzen liegen zwischen den Kommissionen doch noch etwas auseinander! -*

- und zweitens müssen doch die Busse dort sein, wo die U-Bahn abfahren soll! Und wenn das nun Schwierigkeiten beim Wagenumlauf der Busse hervorruft? Das dürfte eher ein technisches Problem sein, das die Setzungen nicht berührt!

*Wie begründen Sie denn diese Setzungen gegenüber den Fahrgästen?*

Wie bitte?

*Wodurch werden den Betroffenen die Gründe für Ihre Setzungen verständlich gemacht?*

Da liegt ein Missverständnis vor! Eine politische Setzung ist eine Willensentscheidung der politischen Mehrheit. Diese wird ja durch demokratische Wahlen legitimiert. Es wäre ein Verrat an der demokratischen Freiheit unserer Wähler, wenn wir uns bei grundlegenden politischen Setzungen in den äußeren Zwang von Begründungspflichten und Legitimationen gegenüber demokratisch nicht legitimierten Personenkreisen zu begeben hätten. Das widerspricht unserem freiheitlichem System und der Gewissensfreiheit des Politikers.

*Und die Logik einer Sachentscheidung?*

Was hat Politik mit Logik und Sachentscheidungen zu tun?

*Und wenn Sie, Herr Minister, persönlich nach den Gründen für diese Reform der Reform gefragt werden, wie würden Sie diese gegenüber Ihren Wählern vertreten?*

Ja, das ist doch sehr komplex! Sagen wir doch einfach: Die Reform entspricht dem Zeitgeist. Wir müssen doch auch im Fahrplanbereich endlich wahrnehmen, dass sich die Zeiten gewandelt haben und dass mit der Wende endlich ernst gemacht werden muss!

*Woher nehmen Sie, Herr Minister, den Mut zu Ihrem Vorhaben?*

Das Vorbild meines geschätzten Kollegen, des Herrn Kultusministers, gibt mir das Vertrauen, jede, aber auch jede Wende in meinem Ressort reibungslos durchsetzen zu können, wie es unser Wählerauftrag ist.

*Gerhard Voigt*