

Bahnverspätungen sind nicht Pech, sondern Gier! ***(Daily Dueck 288, März 2017)***

Gunter Dueck, www.omnisophie.com

Die Bahn bedauerte jüngst, ihr selbstgestecktes Ziel knapp verfehlt zu haben, nämlich achtzig Prozent der Züge im Fernverkehr pünktlich abfahren zu lassen.

Als Mathematiker stelle ich mir da einige Fragen: Welches Pünktlichkeitsziel ist denn ein gutes Ziel? Ich meine: Welches Pünktlichkeitsmaß ist denn ökonomisch oder aus Kundenseite optimal? Ist das bekannt? Die Kunden möchten natürlich hundert Prozent, klar. Die sind ökonomisch gesehen „zu teuer“ – und „Personen im Gleis“ gibt es ja auch immer einmal. Wenn aber Unpünktlichkeiten überhandnehmen, muss der Betreiber ziemlich viel Katastrophenmanagement betreiben („heute auf Gleis 7, leider ist der ICE länger als dieser Ausnahmehahnsteig, laufen Sie deshalb bis zum Bistro im Zug vor und steigen Sie dort aus“), was dann die Verspätungen immer größer werden lässt („das Aussteigen über das Bistro hat uns sieben Minuten Mehrverspätung gebracht, jetzt verlangsamen wir auch den Verkehr der hinter uns fahrenden Züge“). Wir haben alle das Gefühl, dass das heutige tatsächliche Maß der Verspätungen ökonomisch absolut nicht optimal ist, also zu viel kostet, daher schlechtes Management oder schlichte Inkompetenz vermuten lässt. Achtzig Prozent? Die sind wohl aus der Luft gegriffen. Man hatte wohl schon einmal größere Verspätungen und setzt den nächsten Zehnersprung als Ziel. Fertig. Was aber ist ökonomisch am besten? Der Nahverkehr ist doch viel pünktlicher?!

Wann spricht man eigentlich von einer Verspätung? Die Bahn nennt „mehr als sechs Minuten“. Wenn also der Zug nur sechs Minuten Verspätung hat und ich den Anschluss verpasse, weil der verdammte Weiterfahrezug zufällig echt pünktlich ist, dann verliere ich eine Stunde meines Lebens, aber die Bahn zählt es unter „pünktlich“. Ist das in anderen Ländern auch so? Nein, die messen härter. In der Schweiz entschuldigt man sich schon bei zwei Minuten Verspätung, in Japan nach einer (!), aber sie entschuldigen sich trotz dieses härteren Maßstabs viel seltener. Wenn man Personal darauf anspricht, zucken sie die Achseln und verweisen auf sehr viel schmeichelhafter ausfallende Vergleiche mit chaotischen Verhältnissen „im Süden“.

Ich verstehe es nicht.

Wenn sich ein Zug von Klagenfurt so langsam über München bis nach Dortmund aufmacht, startet er doch (hoffentlich) in Klagenfurt pünktlich und hält an fast allen Stellen nur (!!!) zwei Minuten (schauen Sie im Zugbegleiter). Der Fahrplan ist darüber hinaus so eng getaktet, dass der Zug selten Verspätungen einholen kann – das ist beim ICE öfter einmal der Fall, bei den IC/EC nach empirischer Evidenz eigentlich nie. Wenn man aber die Verspätungen nicht aufholen kann, muss doch in den zwölf Stunden von Klagenfurt bis Dortmund jede Baustelle und jedes Zucken einer Weiche, jedes Warten auf „Passagiere verspäteter Züge“ oder eine Verzögerung beim Personalwechsel irgendwann einmal „zuschlagen“. Und ab dann vergrößert sich die Verspätung.

In der Schweiz halten die Züge ganz planmäßig oft vier oder mehr Minuten. Sie stehen regelmäßig für einige Zeit am Bahnsteig, sie fahren nicht gleich ab. Sie haben damit einen Zeitpuffer, der Verspätungen aufholen lässt. Warum ist das in Deutschland nicht so, zu einer Zeit, in der wegen der maroden Schienennetze zahlreiche Baustellen behindern müssen? Warum plant man nicht zehn Minuten Übergang im Fahrplan ein, wenn man doch noch mit der Sechs-Minuten-Pünktlichkeit nicht zurechtkommt? Dann fahren die Züge eben ein paar Minuten länger, für uns Kunden ist das besser. Aber die Bahn muss dann ein paar Minuten länger für die gleiche Beförderungsleistung arbeiten – das wollen sie wohl nicht? Gier! Kosten! Und dabei senken sie ja nicht die Kosten, weil sie das ökonomische Optimum gar nicht anstreben, vielleicht nicht einmal kennen.

Ich fühle mich als Geschädigter. Ich fahre sehr oft Bahn und ich muss als Redner ja unbedingt pünktlich sein. Ich muss absolute 100 Prozent liefern (ist auch noch nichts passiert, toi, toi, toi). Ich schätze, dass ich fünfzig Mal im Jahr meine 100-Prozent-Pünktlichkeit durch früheres Abfahren erkaufen

muss. Ich verliere also locker eine ganze Arbeitswoche im Jahr, dazu kommt durchschnittlich noch eine halbe Erkältung. Alles nur, weil die Bahn mal an die Börse gehen sollte?

Ich kenne das Argument vieler Bahner: „Fahr doch Auto, da sind die Verspätungen viel schlimmer!“ Leute, ich bezahle aber für die Bahn und bekomme eine zugesicherte Dienstleistung. Wo ist die Verantwortung, mir die zu liefern? Darf sich ein Frisör damit brüsten, sich bei achtzig Prozent aller Haarschnitte nicht verschnitten zu haben oder die richtige Farbe beim Färben getroffen zu haben? Darf ein Barbier sich rühmen, dass bei weniger als zwanzig Prozent der Rasuren Blut floss? Was passiert, wenn ein Imbiss nur zu achtzig Prozent frischen Salat in die Hamburger legt?

War nicht mein Schwiegervater als Eisenbahner so inbrünstig stolz auf „pünktlich wie die Bahn“?