

Reaktionen:

Bahn-Beirat – Simulationssoftware – Einfluss der DB auf Universitäten

> Stellvertretend für zahlreiche Zuschriften zu der **Fahrgast** Heft 4/2005 veröffentlichen wir die Zuschrift von Professor Dr. Ing. Siegmann, Berlin:

„Zunächst geben Sie einen Pressebericht zum Bahn-Beirat wieder, der sich für einen Börsengang der DB AG ausgesprochen hat. Ich bin Mitglied dieses Beirates und möchte Sie unterrichten, dass diese Meinung aus dem sog. Strategieausschuss des Bahn-Beirates stammt, dem ich nicht annehöre. Wir sonstigen Mitglieder des Beirates haben zwar einen Entwurf erhalten, der jedoch die relativ klare Formulierung zum Thema der Endfassung nicht enthielt. Insofern bin ich selbst davon überrascht worden, vor allem auch von der intensiven Vermarktung dieses Beiratsbeschlusses durch die DB AG.

Die auch im Bahn-Beirat vorgebrachte intensive kritische Diskussion wird sicherlich nicht so intensiv verbreitet: Ich bin zwar für eine integrierte Bahn, weil die aus Wettbewerbsgründen wünschenswerte Trennung von Netz und Transport viel Überwachung, Koordinierung und lähmende Normierung erfordert, so dass das System Bahn gefährdet werden könnte. Ich bin aber gegen einen übereilten Börsengang, solange die Verfahrensweise, wie rechtlich sauber weiterhin Staatsgeld in das System Bahn fließen und entsprechend wie der Staatseinfluss in das weitgehend mit Steuergeld aufgebaute System Bahn erhalten werden kann, ungelöst ist. Natürlich sind Ihnen diese Interna nicht bekannt gewesen, insoweit sind Sie nicht allein mit diesem Bericht.

Ihre Berichte zur Notsituation der Eisenbahn-Universitäts-Institute kann ich nicht gutheißen. Wir haben unsere Unabhängigkeit nicht verloren! Ich selbst hatte fünf Jahre eine Stiftungsprofessur der DB AG inne, ohne jemals das Gefühl zu haben, dass die DB AG auf mich Einfluss ausübt. Ohne diese Stiftungsprofessur wäre in Berlin meine Professur erst später oder nicht besetzt worden.

Selbst in dieser Zeit lag der Anteil der Projektmittel von der DB AG an meinen Drittmit-

tel-Projekten kaum über 10 %. Heute fördert die DB AG ergebnisoffen eine Promotionsstelle an meinem Fachgebiet – eine von zehn Stellen für Drittmittelbeschäftigte.

Die Unterstützung der DB AG für die Studenten ist gut, zusammen mit dem Hochschulmarketing werden Praktika vergeben, Diplom- und Studienarbeiten werden gemeinsam vergeben, wobei natürlich die alleinige Themenstellung und Beurteilung bei uns liegt.

Ihr Bericht über 'Open Track' ist sehr einseitig. Wir benutzen 'Open Track' und andere Simulationsprogramme wie 'RailSys' in der Lehre. Zu diesem Thema haben die Kollegen sich in diversen E-Mails schon an Sie gewendet, dem ist nichts hinzuzufügen. Wenn allerdings Ihre tendenzielle Berichterstattung auf den Frust über Stuttgart 21 zurückzuführen ist, bedauere ich Sie. Bei einer umfassenden und regelmäßigen Lektüre der Fachzeitschriften wie die Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) wären Sie besser informiert gewesen, welchen wertvollen Beitrag die Simulationen zur stabilen Fahrplanerstellung und adäquaten Infrastrukturplanung leisten.

Ihre Bemerkung, dass in diesen Fachpublikationen wie der ETR nur Lobeshymnen gesungen werden, kann ich als Mitherausgeber natürlich überhaupt nicht teilen. Wir sind durchaus kritisch in der Auswahl und setzen vor allem auf systemorientierte Autoren und Themen, die 'über den Zaun' ihres jeweiligen Wirkungsbereiches blicken können. Dieses ist uns in den letzten Jahren durchaus gelungen.“

*Professor Dr.-Ing. Jürgen Siegmann,
Technische Universität Berlin,
Fachgebiet Schienenfahrwege und
Bahnbetrieb*



Anmerkung der Redaktion:

Dass Simulationen auch bei der DB zur Fahrplanstabilität beitragen, wollen wir nicht in Abrede stellen. Aber die nachprüfbaren Beispiele fehlen weitgehend. Der Fahrgast draußen auf den Bahnsteigen merkt davon wenig: Der Pünktlichkeitsgrad des DB-Fernverkehrs betrug im ersten Halbjahr 2005 nur 85 %. Denen, die nicht täglich auf der Strecke sind, mag dieser tägliche Frust tendenziös erscheinen. Wir vertreten die Interessen der Verbraucher, und das sagen wir offen. Unsere Unabhängigkeit dokumentieren wir auch damit, dass wir uns mit der Rechtschreibung nach dem Duden richten und das Titelblatt der Redaktion „gehört“. Genauso dürfen wir aber auch nach der äußeren und inneren Unabhängigkeit von Beiträgen fragen, die in Zeitschriften stehen, deren Rechtschreibung von Marketingabteilungen übernommen wird (typisches Beispiel „BahnCard“ mit großem C), oder bei denen bezahlte Werbung bis auf das Titelblatt gelangt.