

I. Vorwort

Die Idee, ein Buchprojekt zu realisieren, in dessen Mittelpunkt ausgewählte Vorträge, Reden und Veröffentlichungen von Wilhelm Pällmann stehen, hatte zwei Wurzeln. Eine entsprang der Überzeugung, dass auf diese Weise ein geeigneter Beitrag zur Würdigung einer herausragenden beruflichen Lebensleistung erbracht wird; die andere entsprang dem Wissen um das große Potenzial an Fakten, Informationen, Impulsen, Handlungen und Wirkungen, die in den Materialien dokumentiert sind. Ein Potenzial, das nicht nur ein reichhaltiger Fundus für einen Blick in die jüngere Geschichte des Verkehrs, der Telekommunikation, der Verkehrspolitik und des Infrastrukturmanagements umfasst, sondern in vieler Hinsicht auch Wege in die Zukunft weist – ganz im Sinne eines von Wilhelm Pällmann gern zitierten Satzes aus der Feder des deutschen Philosophen Odo Marquard: „Zukunft braucht Herkunft“. Er selbst hat sich in seiner beruflichen Tätigkeit vielfach daran orientiert; zahlreiche Beiträge legen davon Zeugnis ab.

Aus diesem Verständnis und dieser Überzeugung heraus sollte das „Projekt“ ausdrücklich nicht im Sinne einer „Festschrift“ angelegt und verstanden werden, sondern eher als Fach- bzw. Sachbuch und Orientierungshilfe für die gegenwärtig und in Zukunft mit den betreffenden Themenkomplexen Beschäftigten. Deshalb wurde als Zeitpunkt für die Veröffentlichung mit voller Absicht auch nicht ein spezielles Datum im Leben von Wilhelm Pällmann gewählt, das die Verfertigung einer Festschrift hätte nahe legen können. Stattdessen wurde der Tatbestand zum Anlass genommen, dass er sich gezielt und bewusst zunehmend „aus der Öffentlichkeit“ zurückzieht.

Die Realisierung eines solchen Vorhabens wäre ohne die finanzielle Unterstützung von Förderern nicht möglich gewesen. Nachdem schon die ersten Kontakte durchweg auf positive Resonanz gestoßen waren, konnte die Umsetzung des „Projekts“ in Angriff genommen und letztendlich in der vorliegenden Form realisiert werden. Den Förderern sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt.

Die hier zusammengestellten Reden, Vorträge und Veröffentlichungen wurden aus einem Fundus von über 150 Beiträgen ausgewählt. Dabei wurde versucht, sowohl die Breite des Spektrums der Aktivitäten möglichst repräsentativ abzubilden als auch den zeitlichen Bogen zu spannen. Die Kontinuität des Wirkens von Wilhelm Pällmann brachte es mit sich, dass sich gelegentlich Passagen in ähnlicher Form wiederholen. Das hätte im Rahmen einer redaktionellen Bearbeitung bereinigt werden können, wäre dann aber zu Lasten des sachlichen Zusammenhanges und der Abrundung von Einzelbeiträgen gegangen. Deshalb wurde darauf verzichtet.

Hinter den Fachbeiträgen sollte auch der „Mensch“ Wilhelm Pällmann erkennbar werden: Die originale Persönlichkeit, auf deren Grundlage das Spezifische seines Wirkens erst möglich war und die sich so sehr vom Typus des Managers unterscheidet, der in jüngster Zeit Überhand zu gewinnen droht. Deshalb wurden einige seiner engen Weggefährten um einen persönlichen Beitrag zu ihrer Sicht auf Wilhelm Pällmann gebeten. Auch ihnen sei sehr herzlich dafür gedankt, dass sie sich so bereitwillig dieser „Zumutung“ unterzogen haben.

Dr.-Ing. Andreas Kossak

II. Einleitung

Die klassische Formel „ceterum censeo“ („im Übrigen bin ich der Meinung“) bot sich als „Anker“ für den Titel dieses Buches geradezu an. Wilhelm Pällmann hat sie immer wieder benutzt – so z.B. in Verbindung mit einem Satz des preußischen Staatsrechtlers von Kirchmann aus dem Jahre 1847 „Drei berichtigende Worte des Gesetzgebers und ganze Bibliotheken werden Makulatur!“ Darin ist eine wesentliche Komponente seines Denkens und Handelns „auf den Punkt gebracht“ – nämlich Sensibilität für „Denkblockaden“ zu entwickeln, sich nicht im Gestrüpp zwischen „Ideologie und Wirklichkeit“ zu verlaufen, zu erkennen, wenn „Idee und Wirklichkeit“ auseinander fallen oder wenn Tatsachen durch Semantik verdrängt zu werden drohen.

„Denkblockaden wider den schöpferischen Geist“ war dann auch folgerichtig der Titel und Gegenstand seines Festvortrags anlässlich der Verleihung der Würde eines Dr.-Ing. Ehren halber. Für einen „gelernten“ Juristen war das eine nicht gerade nahe liegende Ehrung, für das Wirken von Wilhelm Pällmann aber eine sehr bezeichnende. Dem Vortrag wurde später nicht von ungefähr gelegentlich der Status eines Regelbuchs für Top-Manager zugesprochen.

„Ceterum censeo“ ist die viel zitierte Formulierung, mit der der römische Staatsmann Marcus Porcius Cato (Cato „der Ältere“) jede seiner Reden im Senat beendete – gleichgültig welches Thema sie zum Gegenstand hatten. Sein Votum galt der Zerstörung der mit Rom seinerzeit konkurrierenden Großmacht Karthago („...Carthaginem esse delendam“ – „...Karthago muss zerstört werden“). Wilhelm Pällmann geht es allerdings nie um die „Zerstörung“ von Kontrahenten; ihm geht es immer allein um die Überwindung von Hindernissen, die als sinnvoll und notwendig erachteten Entwicklungen entgegenstehen oder als solche gelten – welcher Art sie auch immer sein mögen.

In seiner ersten beruflichen Führungsposition in der Welt des Verkehrswesens – als Vorstandsvorsitzender der Hannoverschen Nahverkehrsgesellschaft üstra – setzte er sich vehement und erfolgreich für die Weiterentwicklung der „guten alten“ Straßenbahn zu einem modernen (im Vergleich zu den U-Bahnen wesentlich kostengünstigeren) Schienennahverkehrssystem ein. Damit stand er in deutlichem Widerspruch zu der seinerzeit in der Nahverkehrswirtschaft weit verbreiteten Ideologie der völligen Trennung des Automobilverkehrs und der städtischen Bahnssysteme.

Heute wird er deshalb zu Recht als einer der „Väter“ der modernen Stadtbahnen und damit der Renaissance der Straßenbahnen in Deutschland und weltweit eingeordnet. Dabei hat er die städtischen Bahnen nie ausschließlich in ihrer Funktion als öffentliche Verkehrsmittel gesehen und behandelt; er hat sie immer auch und im Besonderen als strukturbildende und strukturstabilisierende Instrumente einer aktiven Stadt- und Regionalentwicklungspolitik sowie als wichtige stadt- und stadtidentitätsprägende Komponenten eingeordnet; das Design der Fahrzeuge, Bauwerke und Anlagen der üstra legen beredtes Zeugnis davon ab.

Nicht nur mit der „Stadtbahn“ stand er im Widerspruch zur in der deutschen Nahverkehrswirtschaft damals herrschenden „Weltsicht“. Als er in seiner Eigenschaft als Präsident des Verbandes öffentlicher Verkehrsunternehmen (VÖV) anlässlich der Eröffnung des Symposiums zur internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in Hamburg in 1979, den „Paratransit“ – die so genannten „unkonventionellen Betriebsformen von Pkw, Taxi und Bus“ – als „dritte Säule“ des Nahverkehrs neben die Busse und Bahnen stellte, wurde das von vielen Kollegen gleichsam als „Nestbeschmutzung“ empfunden. Heute ist das längst kein Streitpunkt mehr; Bedarfsbusse, Sammeltaxen, Car-Sharing, Disco-Busse und vieles mehr sind selbstverständliche Bestandteile des ÖPNV. Vor dem Hintergrund des sich vollziehenden soziographischen Wandels und seiner Konsequenzen für die Nachfragestrukturen im ÖPNV wird die Bedeutung der betreffenden Betriebsformen in Zukunft noch erheblich zunehmen.

Zu den Highlights der IVA'79 gehörten die „Neuen Nahverkehrstechnologien“, insbesondere die automatischen Kabinenbahnen. Nach der Überzeugung ihrer Entwickler und Förderer sollten sie bereits binnen kurzer Frist die Welt des städtischen Nahverkehrs revolutionieren und die traditionellen Systeme in beträchtlichem Umfang überflüssig machen. Wilhelm Pällmann sah das nüchterner und realistischer. Er hat die Entwicklungen zwar fördernd begleitet, dämpfte aber auch damals bereits die Euphorie der Verfechter, indem er seine Überzeugung zum Ausdruck brachte, dass sie die gewachsenen Systeme in erster Linie punktuell ergänzen bzw. Komponenten für deren Weiterentwicklung liefern würden. Er sollte Recht behalten.

Nach seinem Wechsel in den Vorstand der Bundesbahn Anfang der 1980er Jahre setzte er sich von vornherein mit großer Energie dafür ein, dass die Eisenbahn in Deutschland schnellstmöglich Anschluss an die weltweiten Entwicklungen im Schienenschnellverkehr findet. Der in den 1970er Jahren eingeleitete Prozess einer eher moderaten Beschleunigung war nach seiner Überzeugung unzureichend und würde bedeuten, dass die Schiene gegenüber der Straße noch mehr an Boden verliert, als das aufgrund des in den Jahrzehnten vorher erfolgten „Umbaus der Republik“ nach den Maßstäben des Automobilverkehrs ohnehin nicht mehr zu verhindern war. Er drängte darauf, schnellst möglich den wichtigen Schritt weiterzugehen, den die Japaner zehn Jahre vorher mit der Inbetriebnahme des Shinkansen gegangen waren und dem die Franzosen mit dem TGV (Train à Grand Vitesse) gerade folgten – während die DB in ihren seinerzeit aktuellen Zielplanungen immer noch einen Schritt hinter dem Status zurückgeblieben war, der mit dem „Fliegenden Hamburger“ 50 Jahre vorher in Deutschland bereits in Anfängen erreicht war.

Prof. Kracke – damals Ordinarius für Eisenbahnwesen an der Universität Hannover – verbürgt sich in seinem persönlichen Beitrag im Kapitel „Weggefährten“ als „Zeitzeuge“ dafür, dass die Inbetriebnahme des ICE in Deutschland ohne das pragmatische – im Widerspruch zu dem bis dahin fest gefügten Selbstverständnis der „klassischen Eisenbahner“ stehenden – Handeln von Wilhelm Pällmann erst wesentlich später als 1991 Realität geworden wäre. Und sein Blick ging von vornherein weiter. Der landesweite schnelle Schienenpersonen- und Güterverkehr war für ihn das Instrument für eine „Verschweigerung der Bundesrepublik“, der ICE die „Stadtbahn Deutschland“. Sein Ziel war von Anfang an die „Schnellbahn-Europa“, die horizontale Integration der Bahnen auf europäischer Ebene auf höchstem technischem und infrastrukturellem Niveau; dass deren Realisierung bis heute immer noch erst in den Anfängen steckt, ist ein von ihm immer wieder angesprochenes („ceterum censeo“) und bedauertes Manko.

Ebenfalls schon kurz nach dem Wechsel zur Bundesbahn setzte er sich für ein „neues Eisenbahnverständnis“ ein. Er thematisierte die Probleme der Positionierung der Bahn bzw. der öffentlichen Verkehrsunternehmen im „Spannungsfeld zwischen Staat und unternehmerischem Handeln“ unter den mit der stürmischen Entwicklung des Automobilverkehrs und dem politischen Handeln in diesem Zusammenhang drastisch veränderten Rahmenbedingungen. Als Lösungsansatz propagierte er die „Trennungsrechnung“ – also die Unterscheidung in „eigenwirtschaftliche“, „gemeinwirtschaftliche“ sowie „staatliche“ Aufgaben und forderte darüber hinaus auch die Berücksichtigung der „volkswirtschaftlichen“ Bedeutung / Leistung der Bahnen für Gesellschaft, Wirtschaft, Siedlung und Umwelt.

Die „gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ gehörten im Bundesbahnvorstand lange Jahre zu seinen Aufgabenschwerpunkten: so der damals längst hochdefizitäre Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Da er vom „öffentlichen Straßenpersonenverkehr“ (ÖSPV) kam, war sein Einsatz für den SPNV nahe liegend. Wer den SPNV sowie das Selbstverständnis der Bundesbahner davon zu Beginn der 1980er Jahre noch erleben konnte und den Wandel bis Anfang der 1990er Jahre verfolgt hat, erkennt deutlich die Handschrift Wilhelm Pällmanns. Für vieles, was heute die Qualität des seit der „Regionalisierung“ für die Deutsche Bahn so lukrativen SPNV ausmacht, wurden seinerzeit die Grundsteine gelegt. Genannt seien beispielsweise die ausgeprägte Produktdifferenzierung,

der integrale Taktfahrplan, moderne Triebzüge (dann auch Leichttriebwagen) für Nebenstrecken, die Sanierung von Bahnhöfen, die Neugestaltung ihres Umfeldes als Verknüpfungspunkte zu den anderen Teilsystemen des Verkehrs und ihrer städtebaulichen / stadtgestalterischen Einbindung, das Durchforsten nicht mehr zeitgemäßer Vorschriften etc.

Mit dem von Wilhelm Pällmann betriebenen Abschluss von „Ländervereinbarungen“ öffnete sich die Bundesbahn den Länderverwaltungen und nahm sie gleichzeitig in die Pflicht zur Kooperation. Mit der Abgabe erster Nebenstrecken an Nichtbundeseigene Bahnen (NE) erfolgten die ersten Schritte auf dem Weg zu einer faktischen Regionalisierung des SPNV, die er für geboten hielt; damit verbunden war das Anerkenntnis, dass auch andere Unternehmen qualifiziert „Eisenbahn spielen“ können – ein Brocken, den zu schlucken für gestandene Bundesbahner zunächst alles andere als einfach war. Auch hier ging es um die Überwindung von „Denkblockaden“.

Als Wilhelm Pällmann die Verantwortung für den Geschäftsbereich Güterverkehr der Bundesbahn übernahm, veranlasste er zuallererst eine systematische Analyse der Entwicklung des Güterverkehrs, der Güterstrukturen, der Produktionsstrukturen und der Positionierung der Bahn im Güterverkehr sowie der Rahmenbedingungen, die dazu geführt hatten; das war/ist typisch für sein Handeln und findet sich in jeder neuen Aufgabe/Herausforderung wieder („Zukunft braucht Herkunft“). Daraus zog er nicht nur den Schluss, wo und wie die Bahn besser werden könne und müsse (Systemzüge, schneller Güterverkehr – Nachtsprung); vielmehr rückte er die Kooperation der Verkehrsträger in den Vordergrund (Kombinierter Verkehr, „nicht gegeneinander, sondern miteinander“).

Mit dem Fall der Mauer und der nachfolgenden Wiedervereinigung veränderten sich die Rahmenbedingungen auch für die Bahnen erneut drastisch. Die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahn im Osten des Landes war noch erheblich kritischer als die der Deutschen Bundesbahn im Westen ohnehin schon. Noch vor der Entscheidung für eine Zusammenführung beider Staatsbahnen zur „Deutschen Bahn“ setzte die Bundesregierung deshalb eine „Regierungskommission Bundesbahn“ ein. Sie legte 1991 – inzwischen war die Zusammenlegung erfolgt – ihre Empfehlungen für eine Bahnstrukturreform vor; eine wichtige Komponente davon war die „Regionalisierung“ des SPNV. Wer die Vorträge und Veröffentlichungen von Wilhelm Pällmann aus der Zeitspanne bis zu diesem Zeitpunkt nachliest, wird unschwer erkennen können, dass die Kommission in vieler Hinsicht auf seiner „Denke“ bzw. seinen Weichenstellungen aufbauen konnte und tatsächlich aufgebaut hat – zumindest weitgehend dieselben Schlussfolgerungen gezogen und darauf ihre Vorschläge / Empfehlungen gegründet hat.

Mit seinem Wechsel zur Deutschen Telekom in 1991 übernahm Wilhelm Pällmann eine wahre Herkulesaufgabe. Als Verantwortlicher für den „Aufbau Ost“ sollte er binnen kürzester Zeit ein marodes, völlig überaltertes Telekommunikationssystem mit vergleichsweise sehr geringer Versorgungsdichte auf den modernsten Stand bringen und mit der Telekommunikationsinfrastruktur im Westen des Landes integrieren. Zu Recht war von der Politik erkannt worden, dass dies eine der wichtigsten Voraussetzungen für die tatsächliche Wiedervereinigung auf allen Ebenen von Gesellschaft und Wirtschaft war.

Verlauf und Erfolg des Programms sind mit Fug und Recht als Paradebeispiel für das erfolgreiche Management sehr großer Infrastrukturprojekte unter erschwerten Bedingungen einzuordnen. Das gilt für die finanzielle, technische und organisatorische Seite; es gilt aber ebenso auch für die gerade in diesem Zusammenhang überaus wichtige Komponente der Menschenführung. Ohne die Bereitschaft und das Engagement der Beteiligten in Ost und West, lange gelebtes/eingefahrenes Verhalten und fest gefügte Selbstverständnisse zum Wohl der gemeinsamen Sache in Frage zu stellen und ggf. aufzugeben, wäre der Erfolg nicht zu erzielen gewesen. Der persönliche Umgang von Wilhelm Pällmann mit seinen Mitarbeitern war einer der ausschlaggebenden Gründe dafür.

Wilhelm Pällmann hat den Wechsel von der Bahn zur Telekom niemals als Bruch in seiner beruflichen Laufbahn gesehen. Physische und nicht-physische Kommunikation und Mobilität sind für ihn „zwei Seiten derselben Medaille“; auch hier geht es ihm nicht um Konkurrenz, sondern um Kooperation, um Ergänzung und um sinnvolle Aufgabenteilung. Frühzeitig hat er sich für die Förderung der Verkehrsstelemtik eingesetzt. Die Unterstützung der elektronischen Gebührenerhebung im Straßenverkehr, die Nutzung der Gebührenerhebung als Instrument der Steuerung des Straßenverkehrs sowie die immer wieder angemahnte („ceterum censeo“) Einordnung der flächendeckenden Einführung des elektronischen Ticketing als „vierte Innovationsphase“ im öffentlichen Personenverkehr seit dem Kriege ist eine logische Fortführung diese Linie.

Die Zeit nach seinem selbst bestimmten Ausscheiden aus der Deutschen Telekom und damit aus dem „aktiven Berufsleben“ gestaltete sich vor diesem Hintergrund erwartungsgemäß eher als „Unruhestand“. Wie gefragt sein Rat und seine Sicht der Dinge blieben, lässt sich unschwer an den zahlreichen Vorträgen und Veröffentlichungen in der Zeit von 1995 bis 2007 ablesen. Sie zeichnen sich durch eine nahtlose Kontinuität in der Sache und in den Positionen aus.

Die Wertschätzung seines Rates durch die Politik fand ihren deutlichsten Niederschlag in der Berufung zum Vorsitzenden der „Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ im Herbst 1999 – später in der Regel kurz als „Pällmann-Kommission“ bezeichnet. Der Schlussbericht der Kommission vom 5. September 2000 trägt unverkennbar die Handschrift von Wilhelm Pällmann. Im Kern empfiehlt die Kommission einen systematischen Paradigmenwechsel von der traditionellen Budget-Finanzierung zur Nutzer-/ Veranlasser- / Verursacherfinanzierung – mit der wichtigen Einschränkung: „soweit das unter den jeweiligen Rahmenbedingungen der einzelnen Verkehrsträger möglich ist“; im Straßensektor hält die Kommission in ihrer Gesamtheit und Wilhelm Pällmann persönlich einen völligen Wechsel für möglich und geboten. Der Formulierung der Empfehlungen ging auch in diesem Fall eine sorgfältige Analyse der Entwicklungen seit dem zweiten Weltkrieg voraus („Zukunft braucht Herkunft“); das Aussprechen von unbeliebten bzw. politisch nicht opportunen Wahrheiten gehörte ebenso dazu: Bereits latente „Instandhaltungskrise bei allen Verkehrsträgern“, politische Szenarien als „Lebenslügen der deutschen Verkehrspolitik“.

Der Bericht der Kommission gilt seither auch über die Bundesrepublik hinaus als „Lehrbuch für Verkehrspolitik“. Vertreter des Bundesverkehrsministeriums machen geltend, dass man sich nach wie vor in vollem Umfang im Gedankengebäude der „Pällmann-Kommission“ bewege. Die Wirklichkeit des politischen Handelns seither steht damit nur teilweise in Einklang; weder die Kommission noch Wilhelm Pällmann hatten sich allerdings der Hoffnung hingegeben, dass ihre Empfehlungen kurzfristig umfassend umgesetzt würden; dazu sind sie zu einschneidend und zu weit reichend.

Beim Vergleich von Positionen zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, die Wilhelm Pällmann in den 1980er Jahren formuliert hat und den Feststellungen der von ihm geleiteten Regierungskommission im Jahr 2000, mag der flüchtige Leser einen Widerspruch zu erkennen glauben. In den 1980er Jahren prangerte er eine „Vernachlässigung“ der Schieneninfrastruktur gegenüber der Straßeninfrastruktur an. Im Bericht der „Pällmann-Kommission“ wird dieses Argument als nicht mehr gültig bezeichnet; zwischenzeitlich sei das Gegenteil der Fall. In den 1980er Jahren wurde damit der Politik zu Recht vorgehalten, durch eine unproportionale Konzentration auf die Förderung der Straßeninfrastruktur einem Auto-orientierten „Umbau der Republik“ und damit einer Verschlechterung der Position der Eisenbahn Vorschub geleistet zu haben. Bis in die 1990er Jahre waren jedoch längst veränderte Tatsachen geschaffen worden; ein Rückdrehen der Entwicklung war nicht mehr möglich.

Unter den nunmehr geltenden Bedingungen war die These von der fortdauernden Vernachlässigung nicht mehr haltbar; die Wirklichkeit hatte eine Feststellung, die einmal richtig und eine Forderung, die einmal gerechtfertigt war, überholt. Ein Festhalten daran wäre nur noch ideologisch zu begründen gewesen. Es war an der Zeit, offen auszusprechen, dass seit vielen Jahren die Relation von Investiti-

onen zu Verkehrsleistungen zu einem Paradoxon geführt hatte. Investitionen in die Schiene (also die Infrastruktur des „Massenverkehr“) erzielten nur noch einen Bruchteil der Wirkung von Investitionen in die Straße (also die Infrastruktur des „Individualverkehrs“); „Idee und Wirklichkeit“ hatten sich voneinander entfernt.

Daraus leitete die Kommission eine simple aber entscheidende Aufforderung an die Verkehrspolitik ab: „Es muss endlich Klarheit über die Fragen geschaffen werden:

- Wie viel Bahn will sich die Bundesrepublik leisten?
- Wie muss die Bahn aussehen, die sie sich leisten will?
- Wie müssen die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen aussehen, damit sie sich die Bahn, die sie sich leisten will auch leisten kann?“

Das ist prinzipiell auf alle Verkehrsträger übertragbar. Überzeugende Antworten darauf zu suchen ist ein Petitem, das das berufliche Wirken von Wilhelm Pällmann ständig begleitet hat.

Manche Ideologen, Lobbyisten und „Bundesbahner“ haben die von Wilhelm Pällmann zu diesem Thema in der jüngsten Vergangenheit geäußerten Positionen als Beweis für eine Wandlung vom Paulus zum Saulus ausgelegt und entsprechend kritisiert. Tatsächlich ist er immer ein glühender Verfechter und Unterstützer der Bahn gewesen und geblieben – allerdings der Bahn als Verkehrssystem mit den Komponenten „Weg“ (Originalton: „Das Netz ist die Bahn“ – Verantwortung des Staats) und dem Wettbewerb konkurrierender Wegenutzer und nicht in der Ausprägung eines einzelnen Unternehmens. Deshalb mahnte und mahnt er bis heute die schnellstmögliche und vollständige Umsetzung der politisch beschlossenen Bahnreform an und wendet sich gegen faule politische Kompromisse, durch die die volle Entfaltung des Potenzials der „Eisenbahn“ Gefahr läuft, verhindert zu werden; auch das ist ein typisches „ceterum censeo“ von Wilhelm Pällmann.

Alles in Allem ist Wilhelm Pällmann mit seinem Berufsweg nicht unzufrieden. Hätte er Studium und Beruf noch einmal zu wählen, würde er sich möglicherweise den angewandten Naturwissenschaften oder der Ingenieurdisziplin zuwenden, mit deren Vertretern er sich während seines gesamten Berufsweges in Diskussionen, in Abstimmungen und als „Blockadebrecher“ auseinandergesetzt hat.

Dr.-Ing. Andreas Kossak