



Bahnchaos – Kein Ausweichen möglich

Überfüllte Züge, Verspätungen, defekte Klimaanlage, geschlossene Bordbistros und gesperrte Toiletten – die Deutsche Bahn steht in diesem Jahr wieder einmal stark in der Kritik. Dabei ist die Krise hausgemacht. Das 9-Euro-Ticket lässt die Verfehlungen der Vergangenheit noch einmal deutlich zu Tage treten. Die Krise bei der Deutschen Bahn AG ist durch eine, seit der Privatisierung 1994, verfehlte Politik zu erklären. Die Täter sind im Bund, der 100%iger Eigentümer der Bahn ist, im Bundesverkehrsministerium und unter den „Top-Managern“ der Deutschen Bahn AG zu finden. Sie haben alles dafür getan, das System Schiene, ohne Ausweichmöglichkeit, vor die Wand zu fahren.

Autor: Tobias Augenbraun

ehemaliger Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Fahrweg (Fahrdienstleiter). Er war auf dem Stellwerk für eine sichere Durchführung des Zugverkehrs zuständig.

 Erstveröffentlichung Free21. Lizenz: Tobias Augenbraun, Free21, CC BY-NC-ND 4.0

Mit der Wiedervereinigung gab es in Deutschland bis 1993 zwei Bahnen, die Reichsbahn der DDR und die Deutsche Bundesbahn. Zum Stichtag 01.01.1994 wurden diese beiden Bahnen zum privatrechtlichen Konzern: Deutsche Bahn AG. Dieser Konzern blieb zu 100% in der Hand des Bundes, und der erste Vorstandsvorsitzende wurde Heinz Dürr.

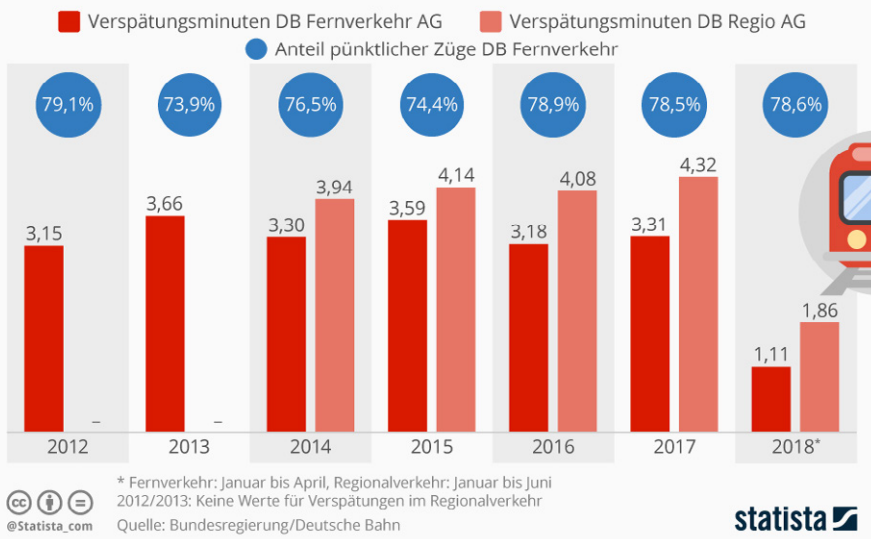
Im Autoland Deutschland sollte es wohl kaum verwundern, dass Heinz Dürr eng mit der Automobil-Industrie verbunden war. Er war bis zu seiner Ernennung als Bahnchef im Vorstand der Daimler AG. [1] Hartmut Mehdorn, Bahnchef von

1999-2009, kam aus der Luftfahrt und hatte für die Etablierung von Airbus gesorgt. Sein Nachfolger Rüdiger Grube arbeitete 20 Jahre vor seinem Amtsantritt mit Mehdorn bei Airbus zusammen und war bis zu seiner Ernennung zum Bahnchef ebenfalls im Vorstand der Daimler AG. War dies wirklich das richtige Personal, um die Weichen für eine bessere Zukunft der Bahn zu stellen?

Matthias Wissman, 1994 Verkehrsminister, hatte zumindest Großes vor mit der Bahn: „Wir können vor allem den Menschen die Hoffnung vermitteln, dass sich ein modernes Dienstleistungsunterneh-

Entschuldigen Sie die Verspätung!

Verspätungsminuten bei der Deutschen Bahn (in Mio.)



men immer mehr entwickeln wird. Das eben befreit ist von den Fesseln der Behördenstruktur. Und daher auch mehr Verkehr auf die Schiene ziehen kann. Ein verkehrspolitisches Jahrhundertwerk hat mal jemand gesagt.“ [2]

Dieses verkehrspolitische Jahrhundertwerk kostete zunächst etwa der Hälfte aller Beschäftigten ihren Job. Anfang 1994 hatte die Bahn laut eigenen Angaben 350.000 Mitarbeiter. Heute gibt es in Deutschland ca. 190.000 Vollzeitbeschäftigte bei der Bahn und ca. 125.000 Mitarbeiter im Ausland [3].

Seit ein paar Jahren versucht die DB AG zudem vermehrt auszubilden, da man dies 20 Jahre versäumt hat und die Mitarbeiter nun in Rente gehen. Somit gehen dem Konzern eine Menge erfahrener Kollegen und Know How verloren. Die normale Ausbildung dauert 2,5 Jahre. Aufgrund des akuten Personalmangels, erfolgen aber auch Ausbildungen in 90 Tagen. In 90 Tagen zum Triebfahrzeugführer oder zum Fahrdienstleiter. Ob das wirklich der Qualität zuträglich ist, möge jeder für sich selbst beurteilen. Ich als ausgebildeter Fahrdienstleiter hatte einige erschreckende Erlebnisse.

Auf dem Weg zur Aktiengesellschaft wurden 1999 eigenständige Aktiengesellschaften unter dem Dach der Holding Bahn AG gegründet. Zum Beispiel entstand im Personenverkehr die DB Regio

und DB Fernverkehr, im Güterverkehr entstand DB Cargo, für das Netz ist DB Netz zuständig.

Im Ausland agiert der Konzern über DB Schenker und DB Arriva, die etwa die Hälfte des Umsatzes des gesamten Konzerns ausmachen. 2008 sollte die Deutsche Bahn an die Börse gehen. Aufgrund der Finanzkrise wurde der Börsengang allerdings abgesagt.

Folgen des geplanten Börsengangs

Um die Deutsche Bahn fit zu machen für den geplanten Börsengang, wollte man den Konzern möglichst profitabel erscheinen lassen. Dazu versuchte man, unter Mithilfe der schwarz-roten Regierung, die DB AG möglichst schlank darzustellen und griff auf kreative Buchführung zurück. Der damalige Bundesverkehrsminister beschrieb das Ganze folgendermaßen:

„Für dieses politische Ziel haben der frühere Bahnchef Hartmut Mehdorn und sein Aufsichtsratsvorsitzender Werner Müller die Bilanz der Braut fürs Börsenparkett geschmückt.“

Man ließ, aus Kostengründen die Infrastruktur verrotten. All das ist eng

verbunden mit dem Namen Hartmut Mehdorn. Auch als der Börsengang scheiterte, ging dieses Treiben unter Rüdiger Grube und seit 2017 unter Rüdiger Lutz weiter. [4]

Die Bahn hat, um Personal einzusparen und so die Kosten zu senken, die Infrastruktur abgebaut. Dabei erfolgte der größte Abbau der Infrastruktur bis zum Jahr 2008, in dem der Börsengang erfolgen sollte.

Das Streckennetz wurde von etwas mehr als 41.000 km 1994 bis heute auf rund 33.000 km abgebaut. Hatte man 1994 noch rund 130.000 Weichen, so sind es heute noch ungefähr 66.000. Gleisanschlüsse wurden von 11.000 auf ca. 2.500 abgebaut.

Mit diesen Maßnahmen wollte man Personal einsparen – sie haben allerdings zur Folge, dass nicht genügend Kapazitäten für Überholfahrten und Ausweichfahrten z. B. bei Baustellen, zur Verfügung stehen. Daraus ergibt sich eine gesteigerte Verspätungsanfälligkeit, denn wo keine Weichen, da auch keine Überholmöglichkeiten. Das macht es schwierig, den Regelbetrieb ohne Verspätungen und Verzögerungen aufrechtzuerhalten.

Nicht nur bei der Infrastruktur hat man Einspar-Potential gesehen, auch bei nötigen Reparaturen hat man gespart. Von den Weichen bis zu den Zügen. Bereits 2018 geriet der Vorstand für den Personenverkehr Berthold Huber in die Kritik. Im August 2018 hatten 16,3% aller Züge eine Störung und insgesamt fielen 118 Züge aus. Der Spiegel schrieb dazu [5]: „In der Hauptkritik steht Berthold Huber, der im Vorstand für den Personenverkehr verantwortlich ist. Er muss die Wartung in den Reparaturwerken der Bahn besser in den Griff bekommen. Von dort gehen zu viele Züge auf die Strecke, ohne dass sie ausreichend gewartet und repariert sind. Folge sind nicht nur die den Bahnkunden vertrauten Ansagen, wonach im Bordrestaurant etwas nicht funktioniere. Viele Züge müssen technisch bedingt ihre Geschwindigkeit reduzieren oder bleiben ganz liegen. Nur 20 Ersatzzüge stehen für diesen Fall bereit.“

Zudem werden die Arbeitszeiten der Mitarbeiter voll ausgereizt, was dazu führen kann, dass bei geringsten Verspätungen andernorts Personal fehlt. Ich habe selbst häufig mitbekommen, dass Mitarbeiter von einem zum anderen Einsatzort mit dem Taxi hin und her gefahren wurden. Andernorts setzte man gar Flugzeuge ein.

Das 9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket hat all das, was oben beschrieben wurde, nochmals deutlich hervortreten lassen. Die Mitarbeiter und das Material kommen an die absolute Belastungsgrenze. Durch den Ansturm, ausgelöst durch das 9-Euro-Ticket, kommen nicht nur die Mitarbeiter an ihre Belastungsgrenze, auch die hochfrequentierten Toiletten, Aufzüge und Züge werden schneller kaputt gehen.

Claus Weselsky, Chef der Lokführergewerkschaft GDL sagte der Welt am Sonntag: „Ich habe so ein Chaos wie im Sommer 2022 noch nie erlebt bei der Deutschen Bahn. Das ist der absolute Super-GAU. [...] In den Köpfen der Menschen brennt sich ein, dass das System Eisenbahn in einem katastrophalen Zustand ist. Das ist fatal.“ [6]

Auch Martin Burkert der Vizechef der EVG zeigte sich besorgt über den Krankenstand: „Viele Kolleginnen und Kollegen sind bereits an der Belastungsgrenze, weil es die Beschäftigten sind, die den Laden irgendwie am Laufen halten. Aber die Krankenstände sind hoch und steigen. Wir merken: Das 9-Euro-Ticket macht krank.“ [6]

Wie man es besser macht

Die Schweiz hat in den 1990er Jahren ebenfalls eine Bahnreform durchgeführt. Das Vorbild dafür war Deutschland. Die Schweizer Bahn wurde also auch zu einer AG im Staatsbesitz. Heute hat die Schweiz eines der dichtesten Verkehrsnetze. Der Unterschied ist, dass es sehr gut funktioniert.

Warum funktionierte die Privatisierung in der Schweiz viel besser? Dazu sagte



Peter Füglistaler, Direktor des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr:

„Wir hatten nie die Diskussion, dass man die Bahn an die Börse bringen könnte. In Deutschland hat das ja lange Zeit das Verhalten der Deutschen Bahn geprägt. Hat auch gewisse Management-Entscheidungen beeinflusst. In der Schweiz war jedoch immer klar, dass die Bahn in Staatsbesitz bleibt. Das stand nie zur Diskussion. Insofern wurde die unternehmerische Entwicklung nie so weit getrieben und dann später wieder korrigiert wie in Deutschland.“ [2]

Das Erfolgsrezept benennt er wie folgt:

„Geld, Geld und nochmals Geld. Beim Bahnsystem, generell beim öffentlichen Verkehr, ist es entscheidend, wie viel Geld investiert wird, und ein ganz großer Teil kommt halt von der öffentlichen Hand und somit vom Steuerzahler. Und da haben wir in der Schweiz eine große Bereitschaft, die hohen Investitionen auch bereitzustellen.“ [2]

Dem kann ich nur zustimmen. Was wir brauchen sind Investitionen in die Infrastruktur und in neue Mitarbeiter. Ständige Billigangebote können nicht darüber hinwegtäuschen, dass man das System Schiene mutwillig an die Wand gefahren hat.

Quellen:

- [1] Winfried Wolf, „Deutschland, deine Bahnchefs (1990-2018)“, am 25.08.2019, <<https://winfried-wolf.de/?p=326>>
- [2] Deutschlandfunk, Dieter Nürnberger, „Die Privatisierung der Bahn 1994“, am 01.01.2019, <<https://www.deutschlandfunk.de/erfolgreiche-weichenstellung-die-privatisierung-der-bahn-100.html>>
- [3] Deutsche Bahn, „Mitarbeiter in Zahlen“, <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/zahlen_fakten/mitarbeiter-6878558>
- [4] bahn-fuer-alle.de, Bündnis Bah für Alle, „Deutsche Bahn – Alternativer Bericht 2020/21“, <<https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2021/03/Alternativer-Geschäftsbericht-DB-AG-2020-21.pdf>>
- [5] Spiegel, Gerald Traufetter, „Chaostage bei der Bahn“, am 10.09.2018, <<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-brandbrief-von-richard-lutz-an-den-vorstand-a-1227262.html>>
- [6] Welt, Philipp Vetter, „Gewerkschafter Weselsky kritisiert den „Saftladen“ Bahn“, am 16.07.2022, <<https://www.welt.de/wirtschaft/article239944433/So-ein-Chaos-noch-nie-erlebt-Gewerkschafter-Weselsky-kritisiert-den-Saftladen-Bahn.html>>