

Chaos mit Ansage

Rückblick 2010. Heute: Die Bahn. Das staatseigene Unternehmen steht vor den Trümmern seiner Pläne für einen Börsengang. Besserung ist nicht in Sicht

Von Rainer Balcerowiak

Das Jahr 2010 endet für die Deutsche Bahn AG und ihre Kunden so, wie es begann. Stundenlange Verspätungen und ausgefallene Züge prägen das »Angebot«. In Teilen des Regionalverkehrs und bei der Berliner S-Bahn gibt es nur noch einen Rumpfbetrieb. Das technisch und personell ausgezehrt Unternehmen ist bei winterlichen Temperaturen und Schneefall offensichtlich nicht mehr in der Lage, den Betrieb in angemessenem Umfang aufrechtzuerhalten. Doch auch im Hochsommer mußten Bahn-Kunden einiges ertragen. In ICE-Zügen fielen reihenweise die Klimaanlage aus, etliche Reisende wurden mit Kreislaufzusammenbrüchen in Krankenhäuser eingeliefert.

Bei seinem Amtsantritt im Juli 2009 hatte der neue Bahn-Chef Rüdiger Grube noch vollmundig versprochen: »Wir wollen den besten Service der Welt bieten«. Doch jetzt steht er immer noch anscheinend hilflos vor dem Trümmerhaufen, den sein Vorgänger Hartmut Mehdorn hinterlassen hat. Dieser hatte die Unternehmensentwicklung – unterstützt von seiner Hausgewerkschaft Transnet – dem einzigen Ziel untergeordnet, das bundeseigene Unternehmen an die Börse zu bringen. Der damit einhergehende Sparkurs beinhaltete nicht nur rigorosen Personalabbau; vielmehr wurde im gesamten System auf Verschleiß gefahren. Durch vernachlässigte Wartung häuften sich Ausfälle, teilweise wurde minderwertiges Material verwendet, dringend notwendige Investitionen in die Infrastruktur und in den Fuhrpark unterblieben. Zudem wurde die Fahrzeugreserve aus Kostengründen fast vollständig abgeschmolzen, so daß Ausfälle nicht mehr kompensiert werden können.

Dank der weltweiten Finanzkrise wurde der Börsengang mittlerweile auf Eis gelegt, und selbst Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) räumt einen Zusammenhang zwischen der Kapitalmarktorientierung und dem maroden Zustand des staatseigenen Unternehmens ein. Eine Umkehr ist dennoch nicht zu erkennen. Die DB AG sieht sich weiterhin auf dem Weg zum führenden Global Player in der Logistikbranche. Fast drei Milliarden Euro ließ man sich die Übernahme des europaweit agierenden Verkehrskonzerns Arriva kosten – Geld, welches der DB in ihrem Kerngeschäft natürlich fehlt. Zu dieser Linie gehört auch das Festhalten an unsinnigen, aber teuren Großprojekten wie »Stuttgart 21« oder vereinzelt »Rennstrecken«. Auf der anderen Seite hat der Bund sein Unternehmen im Zuge des »Sparpakets« zu einer jährlichen Zwangsdividende von 500 Millionen Euro verpflichtet und die Programme zum dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur zeitlich gestreckt und

zusammengestrichen. Ohne eine radikale Wende in der Bahnpolitik ist jedenfalls davon auszugehen, daß sich die Zustände im Schienenverkehr im kommenden und den folgenden Jahren eher weiter verschlechtern als verbessern werden.

Verglichen mit den spektakulären Arbeitskämpfen und den vielen Skandalen in den vorangegangenen Jahren herrschte 2010 innerbetrieblich eine gewisse Ruhe. Die kämpferische Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) konnte ihre Position bei den Betriebs- und Aufsichtsratswahlen ausbauen und strebt weiterhin an, nicht nur wie bisher alle Lokführer, sondern auch die Zugbegleiter tariflich zu vertreten. Die durch die Eskapaden ihres Exvorsitzenden Norbert Hansen und den strammen Kurs Richtung Börse schwer gebeutelte Transnet versucht mittels einer Fusion mit ihrem Anhängsel GDBA zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) neuen Schwung zu bekommen. EVG und GDL befinden sich derzeit in einem Tarifkonflikt von herausragender Bedeutung. Sie fordern neben Gehaltserhöhungen im Bahn-Konzern auch Branchen- bzw. Spartentarifverträge, um die einheitliche Bezahlung bei allen Eisenbahnunternehmen durchzusetzen und Lohndumping bei Ausschreibungen einen Riegel vorzuschieben. Die privaten Konkurrenten der DB zahlen ihren Mitarbeitern bis zu 30 Prozent weniger, auch die Arbeitsbedingungen differieren erheblich. Und die Bahn AG agiert längst mit eigenen Billiglohntöchtern auf dem Markt. Doch auch in dieser Auseinandersetzung haben die konkurrierenden Gewerkschaften keinen gemeinsamen Nenner gefunden. Die EVG strebt eine Branchenlösung für den Schienennahverkehr an, während die GDL einen Bundesrahmen-Lokführertarifvertrag für alle Verkehrssparten durchsetzen will. Bislang sind die Privatbahnen nicht bereit, eine Vergütung auf dem Niveau der DB zu akzeptieren.

Während die EVG nach einem Warnstreik im Oktober einem Schlichtungsverfahren unter Leitung des früheren Verteidigungsministers und SPD-Fraktionsvorsitzenden Peter Struck zustimmte, sieht die GDL dafür derzeit keinen Anlaß. Die Verhandlungen mit der DB und den Privatbahnen seien »auf gutem Weg«, und man habe sich in einigen Punkten bereits geeinigt, erklärte der Bundesvorsitzende Claus Weselsky Anfang Dezember. Bei der Frage der einheitlichen Entlohnung gibt es bislang allerdings keine Annäherung. Die Verhandlungen sollen im Januar fortgesetzt werden. Die GDL hat bereits klargestellt, daß ihre Geduld bald am Ende sei. Auch das »Angebot« der Deutschen Bahn, erfolgsabhängige Einmahlzahlungen auf mögliche Tarifierhöhungen anzurechnen, wurde von der Gewerkschaft zurückgewiesen. So ist nicht auszuschließen, daß die Lokführer Ende Januar zu ersten Warnstreiks aufgerufen werden. Doch dafür sollte man auch als leidgeprüfter Bahn-Kunde wesentlich mehr Verständnis aufbringen als für das alltägliche Chaos, welches der Konzern regelmäßig und besonders im Winter produziert. <https://www.jungewelt.de/artikel/156797.chaos-mit-ansage.html>