

# Kaputte Bahn



FAZ, 15.03.2019, Wirtschaft

***Unser Autor ist seit dreißig Jahren Lokführer. Seit zwei Jahrzehnten gehe es mit seinem Konzern abwärts, findet er. Deshalb hat er einen verzweifelten Brief geschrieben und öffentlich gemacht. Wir dokumentieren ihn in Auszügen***

Von vornherein möchte ich unmissverständlich klarstellen, dass ich sehr gerne Lokführer bei der Deutschen Bahn bin. Es ist ein guter Beruf, vielseitig, abwechslungsreich mit großer Verantwortung. Ich bin ein stets pflichtbewusster und loyaler Beamter. Ohne zu zögern, würde ich jederzeit wieder Lokführer werden. Ich wurde bei meiner Einstellung mit dem Virus Eisenbahn infiziert, und den trage ich bis heute in mir. Nur leider wird es einem durch die widrigen Umstände heutzutage verdammt schwergemacht, seine Arbeit noch mit Freude auszuüben.

Wie wenig diese Probleme gesehen werden, zeigt ein Blick in die Mitarbeiterzeitung „DB Welt“. Über das, was in diesem Schönwetterblatt steht, kann ich nur müde lächeln. Beim Lesen vieler Artikel komme ich mir immer wie im Traum vor, bunte Bilder, heile Welt, rosarot gefärbt.

Ich bin Lokführer aus Leidenschaft seit fast dreißig Jahren, der schon sehr lange über den mittlerweile besorgniserregenden Zustand der Bahn entsetzt ist. Wie konnte es nur so weit kommen? Was ich in den vergangenen zwanzig Jahren mit ansehen musste, ist ein Albtraum, aus dem es offenbar kein Erwachen gibt. Man denkt sich immer: Schlimmer können es „die da oben“ doch nicht mehr machen – aber nein, weit gefehlt, unsere Manager können das mit Leichtigkeit.



*Warten auf Freigabe: Der Güterverkehr stockt, weil das Gleisnetz überlastet ist.*

Was haben wir nicht alles an Umstrukturierungen über uns ergehen lassen müssen. Sie haben es von Mal zu Mal verschlimmert. Externe Beraterfirmen wurden hinzugezogen, die von der Eisenbahn nicht den blassesten Schimmer haben. Deswegen habe ich immer mehr den Eindruck gewonnen, dass unsere „studierte Elite“ nicht mehr die Fähigkeiten besitzt, die anstehenden Probleme adäquat zu lösen. Sie kennen alles nur aus der Theorie. Es fehlt das praktische Wissen. Nach drei Jahren sind sie wieder weg, sie identifizieren sich nicht mit der Bahn. Der Scherbenhaufen, den sie aber hinterlassen haben, ist noch da. Dann kommt der Nächste mit einer anderen Wahnsinnsidee.

Ich fege seit zwanzig Jahren die Scherbenhaufen weg, den uns unsere BWLer hinterlassen. Kein Wunder, dass es bei der Bahn nicht vorwärtsgeht, keine vernünftige, wohlüberdachte Strategie ist erkennbar. Ganz im Gegenteil, ein hervorragend organisierter Betrieb wurde ohne Not überhastet geopfert. Die Praxis bei der Eisenbahn unterscheidet sich erheblich von der Theorie. Es gibt so viele unvorhersehbare Variablen im täglichen Betrieb.

Ich arbeite zurzeit bei DB-Cargo, war vorher bei DB-Regio, habe die Fahrberechtigung für dreißig verschiedene Baureihen, eine umfangreiche Streckenkenntnis und etwa 1,5 Millionen Kilometer hinter mir. Inzwischen habe ich viel zu oft eine Sechs-Tage-Woche mit bis zu 55 Stunden Arbeitszeit. Mehr als 400 Überstunden (andere haben bis zu 700), die ich vor mir herschiebe, sind das Ergebnis von chronischem Personalmangel – wegen jahrelanger verfehlter Personalpolitik. Ich fühle mich ausgequetscht wie eine Zitrone. Den Druck vom Arbeitgeber empfinde ich als erheblich, über Nacht kommen Schichten an Ruhetagen auf mich zu. Da heißt es: Es waren noch Schichten offen, du „musst“ fahren.

Verantwortet ist das von unserer nicht fähigen Führung, angefangen 1994 mit dem Herrn Dürr (AEG Elektro), dann folgten Ludwig (Agrarier), Mehdorn (Heidelberger Druck), Grube (Auto- und Flugzeugindustrie). Keiner von ihnen war Eisenbahner, der irgendeine Ahnung vom Betrieb gehabt hätte. Die Gewerkschaften haben im Aufsichtsrat sämtliche eklatanten



Fehlentwicklungen seit 1994 klaglos mitgetragen. Solange wir nur die Symptome bekämpfen, wird sich nichts verändern. Mein letzter Krankentag war im Februar 2004, also vor 15 Jahren (dass der Krankenstand beim Fahrpersonal so hoch ist, sollte doch zu denken geben), seitdem komme ich brav jeden Tag auf die Arbeit. Ich bin frustriert, demotiviert, übermüdet, ich schlepe mich von Schicht zu Schicht.



*Aufwändige Bauarbeiten: Rund um Stuttgart werden die Fernverkehrsstrecken unter die Erde gelegt.*

Ich fühle mich als verbeamteter Lokführer bei der Deutschen Bahn behandelt wie der letzte Dreck. Unsere Pausen- und Aufenthaltsräume sehen manchmal aus wie unter aller Sau! Das Soziale hat sowieso stark nachgelassen. Früher war die Kantine im Frankfurter Hauptbahnhof die ganze Nacht offen. Man bekam selbst um Mitternacht noch eine vollständige, warme Mahlzeit. Unzählige Kantinen wurden geschlossen, die anderen haben Büro-Öffnungszeiten. An die Mitarbeiter, die im Schichtdienst arbeiten, denkt keiner, dabei haben die auch nach 16.00 Uhr Hunger und Durst.

Letztens fuhr ich mit einem DB-Regio als Gastfahrt von Stuttgart nach Karlsruhe. Kurz hinter Weingarten/Baden ging die Klimaanlage aus, Hauptschalter gefallen dachte ich mir. Wenig später kam die Durchsage des Zugführers: Wegen einer technischen Störung auf der Lok verschiebt sich unsere Weiterfahrt auf unbestimmte Zeit. Nach dreißig Minuten bin ich zum Lokführer gegangen, wir haben versucht, den Stromabnehmer zu heben – erfolglos. Zu zweit gelang es uns nicht, die Lok wieder zum Laufen zu bringen. Die Computerdisplays haben nicht einmal eine Störung angezeigt.

Wir sollten erst mal unsere Loks störungsfrei zum Laufen zu bringen, bevor wir digitalisieren. Die BR 147 ist Schrott und gehört auf den Müll. Warum kauft unsere Führung für viel Geld funktionsunfähige Züge? Warum konstruieren unsere Ingenieure solche fehlerhaften Lokomotiven? Nach achtzig Minuten haben wir uns von einer Lok vom Fernverkehr abschleppen lassen müssen. Das ist peinlich hoch drei! Da schämt man sich als Eisenbahner in Grund und Boden. Unser Zugpersonal kann einem leidtun, sie bekommen den aufgestauten Frust und Ärger der Fahrgäste zu spüren, obwohl sie für die Versäumnisse keine Schuld



tragen. Traurig, dass kaum eine Zugfahrt störungsfrei verläuft. Darüber lese ich nichts in der „DB Welt“. Eine Lok, die vollgestopft ist mit Computerchips, ist so störanfällig, kein Vergleich zu unseren analogen Loks von damals.



*Ärger auch im Regionalverkehr: Seit der Digitalisierung sind Loks komplexer und anfälliger geworden.*

Kürzlich sollte ich einen Güterzug von Offenburg nach Mannheim fahren. Es war der Feierabendzug, und da meine Schicht über elf Stunden ging, wollte ich den wenigstens pünktlich fahren. Meine erste Fahrt mit dem ICE zum Einsatzort war schon fünfzig Minuten zu spät. Diese Verspätung habe ich den ganzen Tag hinter mir hergezogen. Mein Zug war fertig. Anhängen, Bremsprobe, lief alles glatt, ich wollte mich abfahrbereit melden um 19.00 Uhr. Dann die Überraschung: Der Fahrdienstleiter teilte mir mit, dass mein Zug vom Rangierbahnhof Mannheim wegen Kapazitätsproblemen verweigert wird. Wie stellen Sie sich das vor, liebe Chefs? Soll ich auf der Lok übernachten und meine Hängematte oder Luftmatratze mitnehmen und darauf warten, bis der Bahnhof irgendwann einmal freie Gleise hat und so gnädig ist, meinen Zug abzurufen?

Dann verlange ich aber, dass der Pizzadienst kostenlos ist. Zu Bundesbahn-Zeiten wäre das unvorstellbar gewesen. Dann wollte ich ja auch wieder nach Hause, am Bahnsteig stand ein Personenzug, der hätte längst abfahren sollen. Der ist ausgefallen, weil kein Personal vorhanden war. Ich als Cargo darf keinen Zug von Regio- und Fernverkehr fahren. Bei der Bundesbahn hätte ich ihn fahren können, denn da war ja noch alles unter einem Dach. Effektiv habe ich in meiner Schicht von 10 Stunden und 41 Minuten einen Zug sechzig Kilometer von Freiburg nach Offenburg gefahren – wirklich sehr wirtschaftlich!

Schon Bismarck hat gewusst, dass die Eisenbahn nicht rentabel geführt werden kann und ein Staatsunternehmen bleiben muss. Auch die EU ist mit der Einstellung, dass es mehr Wettbewerb auf der Schiene geben müsste, auf einem völlig falschen Pfad. Die Privatisierung wurde einfach abgenickt und durchgewinkt, ein grundlegender schwerwiegender Fehler, der sich bitter rächt, wie wir heute sehen können. Aber Politiker sind nicht allein schuld an der

Misere, jeder Wahlberechtigte sollte sich an die eigene Nase fassen. Wir als Wähler sind alle mitschuldig am heutigen Zustand der Bahn.



***Tunnelhavarie bei Rastatt: Die Gleise über dem Tunnel senkten sich ab, die Röhre musste teilweise mit Beton befüllt werden.***

Wenn das Netz privatisiert und aus dem Konzern herausgelöst wird, wie es Herr Hofreiter von den Grünen und andere Unwissende fordern, werden wir ein blaues Wunder erleben. Die Eisenbahn ist ein Verbundsystem, wo ein Rädchen in das andere greift. Es funktioniert nur reibungslos, wenn alles zusammenbleibt. Staatssekretär Ferlemann hat es erfasst, nur leider zu spät. Kürzlich schrieb er, in der Lehmschicht des mittleren Managements bleibe alles stecken, was eine effektive Führung des gesamten Konzerns verhindere. Wir haben 10 000 Häuptlinge und 100 Indianer, es müsste umgekehrt sein.

Der Konzern Deutsche Bahn ist in zahllose unübersichtliche Gesellschaften aufgespalten. Vorne weiß nicht, was Hinten macht, Oben nicht, was Unten, Links nicht, was Rechts. Daraus ist ein Zuständigkeitswirrwarr entstanden. Die Bundesbahn war ein über lange Zeit gewachsenes Unternehmen, wohl strukturiert, hat größtenteils funktioniert und wurde von Praktikern geführt. Damals fuhren unsere Züge relativ pünktlich und zuverlässig, ich kann mich nicht daran erinnern, dass je ein Zug ausgefallen wäre. Es gab Reserven an Personal, an Wagen, an Loks. Heute verwalten wir nur den Mangel.

Warum die Bahn in Deutschland nicht vorankommt, liegt auch zum großen Teil an der hiesigen übermächtigen Auto- und Lastwagenindustrie. Der Einfluss dieser Lobby darf keinesfalls unterschätzt werden. Gegenüber dieser Macht knicken unsere Politiker sofort ein. Dabei könnten die Arbeitsplätze, die vielleicht durch eine Verkehrswende wegfallen würden, neu im Eisenbahnsektor entstehen. Seit 1994 hat es einen radikalen infrastrukturellen Kahlschlag bei der Bahn gegeben. Wenn wir ausschließlich auf die digitale Karte setzen, werden wir uns noch wundern. Ich möchte mir nicht ausmalen, wenn es Hacker jemals



schaffen, sich in so ein IT-System einzuloggen, dann fahren eines Tages zwei Züge ungebremst aufeinander zu.

Zu Bundesbahn-Zeiten wär der Super-GAU von Rastatt nicht passiert. Da wäre vorher eine Hilfsbrücke eingezogen worden, und dann hätten sie untendrunter tun können, was sie wollen. Auf alle Fälle wären die Gleise nicht abgesackt. Auch Stuttgart 21 ist eine Fehlentscheidung der Verantwortlichen. Geld wird verschwendet, wo man nur hinschaut – Geld, das an anderer Stelle dringend fehlt und vernünftiger angelegt wäre als bei solchen unsinnigen Prestigeprojekten.

Die Gäubahn von Stuttgart über Tuttlingen nach Singen hätte längst zweigleisig ausgebaut gehört als Entlastung zur Rheintalbahn. Die Schweiz hat geliefert, der Gotthard ist untertunnelt, die Rheintalbahn führt einen Dornröschenschlaf. Eine weitere Trasse von Koblenz über Limburg nach Frankfurt und dann nach Süden hätte elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut gehört. Oder von Troisdorf über Limburg nach Frankfurt: Da wären die verschwendeten Milliarden besser angelegt gewesen. Der Seehafenverkehr von Genua und Rotterdam über die Rheinschiene wird bald nicht mehr zu bewältigen sein. Lastwagenhersteller reiben sich die Hände.



Doch im Ausland ist auch nicht alles besser: Die Gesellschaft, die Kultur und vor allem die Mentalität der Bevölkerung etwa in China und Japan sind auch mit Blick auf die Eisenbahn anders. Wir werden es hier niemals erleben, dass sich jemand für fünf Sekunden Verspätung entschuldigt. In China werden ganze Dörfer für Großprojekte plattgemacht. Die sind rücksichtslos und rigoros. Das würde hier niemandem gefallen. Es gibt Vorüberlegungen, eine Entlastungsstrecke von Graben-Neudorf in Richtung Karlsruhe entlang der Autobahn 5 zu bauen. Schon in diesem frühen Stadium regt sich unter den Betroffenen Widerstand.

Japan ist eine Demokratie. Aber auch da ist die Mentalität anders. Japaner sind diszipliniert, anders als Deutsche. Ein Beispiel: Ein ICE fährt in den Bahnhof ein, Wagenreihung und Beschilderung stimmen zufällig mal überein, trotzdem setzt eine Wanderungsbewegung auf dem Bahnsteig ein. Türen gehen auf, einige drängen sofort in den Zug, schon das führt zu Verzögerungen. Viele Aussteigende bleiben unvermittelt stehen und ziehen den Griff ihres

Trollys heraus, das führt ebenfalls zu Verzögerungen. Bis die Ersten ungehindert einsteigen können, ist viel Zeit vergangen. Da fängt die Verspätung an. Jeder von uns sollte sich fragen, was er gegen Verspätungen tun kann. Ich war noch nie in Japan, aber ich glaube, Japaner bewältigen den Fahrgastwechsel disziplinierter.

Wo liegt die Lösung des Problems? Ich habe leider keine Patentlösung parat, nur Ansätze. Veränderungen fangen im Kleinen an. Des Deutschen liebstes Kind ist das Auto. Wir brauchten einen gesellschaftlichen Konsens darüber, dass der Bahn absoluter Vorrang eingeräumt wird. Nur die Mehrheit kann in der Demokratie etwas erreichen. Da ein Volksbegehren schlechte Chancen hat, geht es nur über unsere Abgeordneten. Die Mehrheit von uns müsste zum Wahlkreisabgeordneten gehen und Dampf machen. Dann ändert sich vielleicht etwas, denn der Herr oder die Frau Abgeordnete will garantiert wiedergewählt werden. Wenn es eines Tages heißen würde, des Deutschen liebstes Kind ist die Eisenbahn und nicht das Auto, würde sich vielleicht etwas ändern. Geld ist genug da, es müsste nur richtig ausgegeben werden. Wir hätten die beste Eisenbahn der Welt, davon bin ich überzeugt.

<https://edition.faz.net/faz-edition/wirtschaft/2019-03-15/7b40449c32807ec4a2d7ce1af69d4551/>

In meinen sozialen Netzwerken verwende ich einen Spruch: „Willst du mit Verspätung reisen, nimm die Deutsche Bahn aus Eisen.“ Ich wünschte mir nichts sehnlicher, als diesen eines Tages auszutauschen gegen: „Wir entschuldigen uns für fünf Sekunden Verspätung.“ Und an unsere Führungskräfte: Wenn Sie wissen wollen, wo unsere Verspätungen und ausgefallenen Züge herkommen, empfehle ich Ihnen, je zwei Wochen bei einem Lokführer vom Fernverkehr/Regio und Cargo mitzufahren, danach noch je zwei Wochen beim Zugpersonal und den Fahrdienstleitern vorbeizuschauen, dann haben Sie einen ersten Eindruck erhalten. Gehen Sie nicht über die Lehmschicht, sondern begeben Sie sich auf direktem Weg an die Basis.

Der Lokführer hat die vollständige Version seines Briefs an die interne Zeitschrift „DB Welt“, verschiedene Rundfunk- und Printmedien und den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags geschickt. Die Linken-Abgeordnete Sabine Leidig hat sich angemeldet, um ihn bei seiner Arbeit zu begleiten. Sein Vorgesetzter hat ihm versichert, dass das Schreiben eine freie Meinungsäußerung sei und ihm keine disziplinarischen Konsequenzen drohten.