

Zugverkehr in Berlin und Brandenburg gefährdet Deutsche Bahn hat vier große Probleme

Wegen massiver Probleme am Mainzer Hauptbahnhof treffen sich am Dienstag Vertreter von Bahn, Gewerkschaft und Politik zu einem Gespräch. Seit mehr als einer Woche fallen Züge in Mainz wegen kranker und urlaubender Bahnmitarbeiter im Stellwerk aus. Probleme könnten auch in Berlin und Brandenburg auftreten.

Artikel veröffentlicht: Dienstag, 13.08.2013 11:02 Uhr , Dienstag, 13.08.2013 15:37 Uhr - MAZ

In der Region Berlin-Brandenburg müssen bisher keine Züge wegen fehlender Fahrdienstleiter umgeleitet werden. „Alle Stellwerke in der Region sind arbeitsfähig“, sagte Bahnsprecher Burkhard Ahlert. Die Bahngewerkschaften glauben aber nicht, dass die Region dauerhaft verschont bleibt. „Man muss sich darauf einstellen, dass so etwas künftig öfter passiert, auch in unserer Region“, sagte Frank Nachtigall, Bezirksleiter der Lokführergewerkschaft GDL für Berlin, Brandenburg und Sachsen. Bei steigendem Alter der Beschäftigten und vollen Überstundenkonten sei es nur eine Frage der Zeit, bis auch an anderen Stellen der Betrieb zusammenbreche. „Es gibt keine Puffer mehr“, klagte Uta Trusch, Geschäftsstellenleiterin der Bahngewerkschaft EVG in Cottbus. Auch in den Brandenburger Stellwerken sei die Personaldecke dünn. Kritik am Stellenabbau bei der Bahn kommt auch vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. „Ich hoffe, dass wir die Probleme von Mainz hier nicht kriegen“, sagte Geschäftsführer Hans-Werner Franz der MAZ. Kurzzeitige Stellwerksausfälle wegen Personalknappheit habe es schon bei der Berliner S-Bahn gegeben. Im Geschäftsbereich Netz sei in den letzten zwölf Jahren die Hälfte des Personals abgebaut worden, kritisierte Franz. Der Personalbestand der Bahn sank in Brandenburg von 11 300 Mitarbeitern im Jahr 2001 auf aktuell noch 7800 Beschäftigte. Der Bahnkundenverband Berlin-Brandenburg fürchtet, dass es inzwischen für die Bahn zum Umsteuern zu spät sein könnte. Die Bahn müsste jetzt massiv ausbilden, so der Vorsitzende Frank Böhnke. Aber dafür habe sie angesichts der sinkenden Schulabgängerzahlen kaum noch genügend Bewerber.

Die größten Probleme:

Die Struktur: Die Bundesbahn ist tot, die Reichsbahn ebenfalls. Im Dezember 1993 beschloss der Bundestag die Bahnreform, im Januar 1994 gründete sich die Deutsche Bahn AG (DB). „Aber die Bahn weiß bis heute nicht, was sie ist – die gute alte Behörde oder ein moderner Dienstleister“, urteilt Matthias Oomen vom Fahrgastverband „Pro Bahn“. Ging der Kurs unter Bahnchef Hartmut Mehdorn noch stramm Richtung Börse, versucht sein Nachfolger Rüdiger Grube die Bahn wieder zum bürgernahen Dienstleister zu machen. Die strukturellen Probleme aber sind bis heute nicht beseitigt. „Die Bahn ist für einen eventuellen Börsengang kaputt gespart worden“, sagte Grünen-Spitzenkandidat Jürgen Trittin am Montag. Zwar ist die DB immer noch ein Riese: 300.000 Mitarbeiter arbeiten im Konzern, der knapp 40 Milliarden Umsatz im Jahr macht. Dennoch fehlt es an allen Ecken und Enden. Das liegt auch am Eigentümer, dem Staat. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) trage die politische Verantwortung für die Misere, sagte Trittin. „Er hat vergessen, dass wenn Züge fahren sollen, es auch Menschen braucht, die sie bewegen.“

Die Politik : 525 Millionen Euro zahlte das Staatsunternehmen Deutsche Bahn dieses Jahr an den Bund, die Ausschüttung soll in den nächsten Jahren auf 700 Millionen Euro steigen. Zwar soll das Geld im Bundeshaushalt für die Schienen-Infrastruktur verwendet werden. Matthias Oomen vergleicht den Bund dennoch mit einer „Heuschrecke, die feste Renditevorgaben macht“.

Die Infrastruktur: Die DB bräuchte eine Milliarde Euro pro Jahr mehr, um ihre Strecken und Bahnhöfe instand zu halten, sagt Oomen. Der DB-Aufsichtsrat, in dem Politiker und Gewerkschaftsvertreter sitzen, fordere das aber nicht entschieden genug. Der im Juni degradierte Technik-Vorstand Volker Kefer habe politisch gewollte Großprojekte wie Stuttgart 21 einseitig gegenüber kleineren Bauprojekten bedacht, kritisiert der „Pro-Bahn“-Sprecher. Die Folge: Ein Instandhaltungstau.

Die Züge: „Die Bahn fährt jetzt Skoda“, titelte die FAZ vergangene Woche. Gemeint war die Bestellung von sechs Doppelstockzügen beim tschechischen Hersteller Skoda Transportation. Die Bestellung war ein Warnschuss. Denn mit ihren Stamm-Lieferanten Siemens und Bombardier hat die Bahn jede Menge Ärger: Bestellte Züge werden viel zu spät ausgeliefert oder bekommen keine Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes. Die neueste ICE-Generation der Baureihe 407, der Siemens-Zug Velaro D, wird nicht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 zur Verfügung stehen.