

Die Misere der Deutschen Bahn: „Die sparen bei Arbeitern statt bei Managern“

Zwischen allen Gleisen

Noch nie stand das Unternehmen so in der Kritik – welche Pannen auf der Fahrt in die Zukunft man zum Beispiel am Augsburger Hauptbahnhof sieht

Von Corinna Emunds
Augsburg, 11. Dezember – Pünktlich nach Augsburg zu kommen, ist nicht leicht in diesen Tagen. Mit der Deutschen Bahn ist es unmöglich. Am Montag waren es zwölf Minuten, am Dienstag 16, am Mittwoch 14. Das ist wenig, gemessen an den Minutenzahlen, die von den Bildschirmen im Bahnhof Augsburg vermeldet werden, am späten Montagmorgen sind gleich 14 Züge in Folge zu spät dran, 20, 30 Minuten, gar mehr als einer Stunde nach ihrer geplanten Ankunft. Die Pünktlichkeitstabelle zeigt 56 Prozent für den Augsburger Fernverkehr, jeder zweite Zug also zu spät. Der Bahnhof Augsburg ist ein Verkehrsknotenpunkt, etwa 65 ICE-Stops gibt es hier jeden Tag.

Montags läßt bereits die S-Bahn zum Münchner Hauptbahnhof auf sich warten, wegen „Personenschaden am Hauptbahnhof“, wie später der Sprecher erklärt („das passiert fast jeden Tag“), dann verkünden die Lautsprecher der Bahnhofshalle: „Wir bitten um Verständnis – der Eurocity Bavaria aus Zürich hat voraussichtlich zehn Minuten Verspätung“, der ICE 786 Karl Adam nach Hamburg-Altona „wird voraussichtlich fünf Minuten später losfahren“ (es wurden zehn), weil er auf einen verspäteten Zug aus Rosenheim warten mußte. Im ICE kommt die Durchsage: „Das Bord-Restaurant ist leider geschlossen.“ Der Schaffner kann das nicht erklären, sagt aber resigniert, man könne zum Thema Verspätung wirklich viel schreiben.

„Der Streß wird mehr“

Anfang des Monats hat der Vorstandschef der Deutschen Bahn, Johannes Ludwig, ein „10-Punkte-Programm“ angekündigt, das eine „Pünktlichkeitsmaßnahme“ vorsieht, unter anderem durch den Einsatz von 150 „Pünktlichkeitsmanagern“. Im neuen Jahr sollen 18 000 der rund 255 000 Arbeitsplätze gekürzt werden, heißt es gleichzeitig. „Das ist es her, daß der neue Bahnvorstand Joachim Nawrocki seine Mitarbeiter als „zu unflexibel“ kritisiert hatte.

Der Augsburger Bahnhof, ein Gebäude aus der Mitte der letzten Jahrhundert, empfängt zur Stadt hin die Menschen freundlich, die beiden Seitenflügel mit den Arkaden öffnen sich wie ausgebreitete Arme. Doch in der Barock des Gleislagers reden sich drei Männer in Rage. „Was soll ich mit Pünktlichkeitsmanagern, was soll überhaupt ein Manager“, sagt der Gleisarbeiter, „ich reiße mir hier den Arsch auf, und der Streß wird immer mehr.“ Nur kurz wärmt er sich auf, der Schnee steckt noch in den aufgekremelten Beinen der blauen Cordulathose, über der eine Lammfelljacke und eine Sicherheitsweste in Signalorange trägt. „Gestern mußte ich mittags los zu einer Baustelle nach Würzburg, habe die ganze Nacht durchgearbeitet und war mittags wieder zu Hause, das waren fünfzwanzigminütige Stunden am Stück.“ Der Meister sagt, daß immer mehr Arbeitsunfälle aus Hektik passieren, „weil die bei den Arbeitern sparen statt bei den Managern.“ Wie das gehen solle, pünktlicher zu werden, wenn Lokführer und Rangierer fehlten? Der Personalrat wirft ein: „Wenn die von oben nix taugen, wie soll es dann unten sein?“

Einer der Gleisbauer bläst den Rauch seines Zigarettes und seines Atmens in die Winterluft. „Wenn Sie mal 22 Jahre auf dem Bauzug sind, dann ist das Kreuz kaputt.“ Er arbeitet nun im Gleislager, wo Schwellen unter freiem Himmel instand gesetzt und verladen werden. „Bei uns nimmt der Druck auch zu, 900 Schwellen soll ich schaffen am Tag, aber das geht nicht bei dem Schnee.“ Von Kollegen bekomme er mit, daß die 15 bis 17 Stunden durcharbeiteten, vor allem über Nacht, was zur Zeit heißt, bei minus 15 Grad Celsius. „Die Baustelle soll ja fertig werden,



„WENN DIE VON OBEN nichts taugen, wie soll es dann unten sein.“ Im Augsburger Hauptbahnhof zeigen sich alle Probleme, mit denen die Deutsche Bahn heute zu kämpfen hat. Photo: Martin Pengel

die Bahnkunden wollen wieder fahren.“

Flexibel sollten sie also sein. Der Personalrat berollt von Gleisarbeitern mit 900 Überstunden. Ein 50-jähriger wortkarger Schweißer, der in den letzten Monaten 200 Überstunden verbuchte, zuckt mit den Achseln. „Mei, Freunde?“ fragt er in die Luft und schweigt in seinen grauen Bart – daß heißt soviel wie: Für Freunde bleibt keine Zeit. Schwellen und Weichen, alles was anfällt, schweift er zusammen, bei Wind und Wetter. Er sagt, „am liebsten wäre denen, daß ich 24 Stunden am Tag ohne Brotzeit arbeite“. Sein Kollege, Mitarbeiter der Führungsgesellschaft DB Netz, der wie alle nicht namentlich zitiert werden möchte, sagt, während er ein Rangierfahrzeug abkuppelt: „Wir machen unsere Arbeit so gut wie früher, aber an manche Stellen kommt man eben nicht mehr so hin.“

Es ist nicht leicht in diesen Tagen, etwas Gutes über die Deutsche Bahn von den Angestellten zu erfahren. Die Stimmung ist desolat. Das berichten nicht nur der Augsburger Personalrat, der Gleisbauer oder Otto Kriener, der Sekretär der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Augsburg, bei der 80 Prozent der Augsburger Eisenbahner organisiert sind. „Der Betrieb funktioniert nur deswegen noch so gut, weil die Eisenbahner ein besonderer Schlag sind und zusammenhalten.“

Der Augsburger Bahnhof wirkt ein bil-

chen, als sei er zwischen die alte und die neue Zeit geraten. Es geht eng zu, die Treppen und Durchgänge zu den Gleisen sind den Passagiermengen nicht gewachsen. Augsburg zählt zu den 25 frequentesten Bahnhöfen Deutschlands, mit einem Einzugsgebiet von einer halben Million Menschen und der Nähe zum Millionen-Großraum München. Über schmalen Bahnsteigen hängen altmodische Anzeigtafeln, die Blechschildchen blättern, wenn ein Zug angekündigt wird. Im Bahnhofsgebäude hängen kleine Bildschirme wie auf Flughäfen. Am modernsten sind die Toiletten – im neuen „WC-Center“, das die Bahn an eine private Schweizer Firma namens McClean vermietet hat. Die Kartenschalter heißen „Counter“, der Fernverkehr firmiert als „Reise und Touristik“, der Schalterbeamte ist Reiseberater. Doch vor den Bahnen zuhört, bekommt den Eindruck, daß die staatliche Bundesbahn auf ihrem Weg zu dem gewünschten modern geführten, privatisierten Unternehmen Deutsche Bahn AG aus dem Gleis geraten ist.

Man muß nur die 23-jährige „Reiseberaterin“ mit dem sorgfältig gebundenen DB-Halstuch am „Counter“ der Augsburger Hauptbahnhofs fragen, ob sie gerne zur Arbeit geht. Sie überlegt kurz und sagt: „Nein.“ Ihre Kunden läßt sie das nicht spüren, zu denen bleibt sie zuvorkommend. Sie erzählt aber von der Wut vieler Kunden über die Verspätungen,

die sie täglich abbekomme. Sie habe sich eigentlich nicht vorgestellt, nach ihrer Ausbildung zur Bahnkaufrfrau am Schalter zu sitzen, „ich dachte eher, ich kann mal etwas hier beim Reiseverkehr managen“. Aber es gebe „Null“ Aufstiegschancen. Statt dessen finde sie Papiere vom Vorstand der Bahn AG in ihrer Ablage, in denen es heißt, die Mitarbeiter seien schuld an der Misere. „Aber ich sag‘ Ihnen was, bei den Managern läuft auch einiges falsch“, sagt die junge Frau. Wie sollten die Züge denn pünktlich sein, wenn in München 100 Lokführer fehlen?

Ewald Schenk, 57, dessen Funktion seit neuestem „Verkaufsstellenleiter Augsburg des Geschäftsbereiches Fernverkehr der Deutsche Bahn AG“ heißt, umgibt der Charme eines echten Eisenbahners, andererseits ist er schon profitorientierter Ökonom. Er sagt, er würde lieber mit eigenem Budget wirtschaften, damit er seinen Mitarbeitern Leistungsprämien zahlen könne. „Das ist motivierender als die Kritik aus dem Management, die hier für viel Unmut gesorgt hat.“ Und der junge Kollege am „Counter“ sagt, daß „alle jungen Leute, die noch Ziele haben im Leben, schauen, daß sie wegkommen von der Bahn. Mit dem ganzen Stellenabbau, was soll man da erwarten?“ Die Eisenbahner stellen viele solche Fragen. Wo denn die 18 000 Stellen übrig sein sollen, deren Kürzung Bahnhelf Ludwig angekündigt hat.

„Schauen Sie doch, das Reisezentrum ist voll, hier läuft der Laden, hier sollte man lieber noch einen Schalter aufmachen“, sagt die Reiseberaterin.

Die meisten ihrer Mitarbeiter zweifeln, daß die Bahn derzeit pünktlicher werden kann. Wenn jeder Zug so pünktlich wie möglich fährt, heißt das nicht, daß der Reisende pünktlich ankommt. Denn das bedeutet, daß Anschlußzüge, nicht mehr unbedingt auf verspätete Züge warten. So können die Wartezeiten für Umsteigende länger werden. Alte Eisenbahner sprechen gern vom „Verbindungssystem Bahn“, in dem Verbindungen ineinandergreifen wie bei einem Uhrwerk. Nun sieht es so aus, als griffen immer weniger Rädchen ineinander. Witterung, Technik, Materialschaden können Verspätungen bewirken, und ein verspäteter Zug läßt weitere Züge warten. Eine ICE-Verspätung in Augsburg, eine halbe Zugstunde von München entfernt, kann sich auf Nahverkehrszüge in alle Richtungen und bis ins Münchner S-Bahnnetz auswirken. Fragt man Mitarbeiter der Bahn, nennensie als Ursachen vor allem den Personalmangel, aber auch die neue Unternehmensstruktur, die Aufspaltung in viele, getrennte Geschäftsbereiche.

Der Rangierer in Augsburg sagt: „Früher gab es den Bahnhofsvorstand, der hat alles gewußt.“ Aber heute: „Jeder schiebt die Schuld dem anderen zu.“ Bis man bei Störungen den Richtigen finde, vergehe viel Zeit. Auch das verursacht Verspätungen. Weil er als Rangierer viel am Bahnsteig beim Aus- und Einhängen der Loks und Waggons beschäftigt ist, kriege er die geballte Wut der Reisenden ab. Bei Störungen beobachte er zwei überforderte Servicemitarbeiter, die an neun Gleisen gleichzeitig alle Fragen beantworten müßten.

Pendler im Pech

Inbegriff des Eisenbahners ist der Lokführer, dieser hier sagt: „Für mich ist keiner mehr zuständig.“ Er verbreitet eine Stimmung, als fahre er mit seinem Zug zu einer Beerdigung. Seine rechte Hand ruht am Schalthelb, Mittel- und Zeigefinger etwas gespreizt, auch wenn er keine Zigarette zwischen ihnen glüht. Draußen zieht die Winterlandschaft vorbei, ab und zu hebt er die linke Hand, grüßt er einen vorbeifahrenden Kollegen. Er erfahre oft später als die Reisenden von Verspätungen. „Sicher funktioniert der Betrieb, wenn alles mitspielt“, aber die kleinste Kleinigkeit bringe alles durcheinander.“ Die „Wartung sei schlecht, das wissen die da oben.“ Zwar gehe das nicht zu Lasten der Sicherheit, aber immer mehr gebe kaputt. Die Kritik von Bahnvorstand Nawrocki könne er nur mit Humor ertragen. Hatte er als kleiner Junge geäußert, „Lokführer zu werden? Ach“, sagt der Mittvierziger, „mit der Romantik ist es vorbei.“ Heute würde er den Job nicht mehr haben wollen.

Am frühen Mittwochmorgen liest Susanne Lindner im Stehen die Zeitungen. An der halben Stunde braucht die Bankkauffrau von Tür zu Tür zu ihrem Arbeitsplatz in München-Giesing. Heute, sagt die Augsburgerin, die sich als ICE-Pendler-Monatskarte leistet, habe sie Pech gehabt, weil sie nicht direkt vor der Waggontür stand. Da gebraucht jeder seine Ellbogen, um einen Sitzplatz zu ergattern. Für sie sind die Verspätungen inzwischen so normal, daß sie vor neun keine Kundentermine mehr ausmacht. „Das wäre alles nicht so schlimm, wenn man informiert würde, aber die Schaffner wissen meistens von nichts.“ In der Pendlerei, Qualitäts-Manager einer Bank, sagt, daß sein Unternehmen es sich niemals leisten könnte, Kunden zu behandeln wie die Bahn. „Die wären gleich bei der Konkurrenz.“

In der Schaltstube des Augsburger Bahnhofs, dem Stellwerk, blinken Miniaturgleisanlagen auf einer Breite von zwei Schultafeln an der Wand, was putzig wirkt und abends ein gemildertes Licht erzeugt. Die Schaltanlage, die alle Weichen nach Eingabe des Fahrdienstleiters am Pult stellt und die Zugläufe durch den Bahnhof bestimmt, ist von 1960 und funktioniert noch mit Relais-Technik. Auf teure elektronische Stellwerke sind die wenigsten Bahnhöfe umgerüstet.

„Stressig wird es hier am Wochenende, wenn man alleine ist, wenn dann noch Unregelmäßigkeiten dazukommen, dann kann es schon mal eng werden“, sagt Christian Römer, der Fahrdienstleiter. Früher waren sie am Wochenende zu zweit. Nun muß er bei einer Störung aus Sicherheitsgründen den gesteuerten Lichtverlauf per Hand an der Wand schalten, dann müssen alle anderen Züge, die er noch vom Pult aus schalten muß, warten. „Wir haben hier für zu viele Züge zu wenig Gleise.“ Gerät der Fahrplan aus dem Takt, muß Römer alle Züge durch ein Nadelöhr im Süden schleusen. Auch hier fehlen Informationen, „da klingeln dann fünf Telefone gleichzeitig“ und die übergeordnete Bezirksleitung in München hat auch keine Zeit. Gerade, wenn man sie am dringendsten braucht.“

Halb fünf Uhr nachmittags. Hinter dem Fahrdienstleiter gerät die Ansagerin in Hektik, blickt suchend auf die Gleise. „Wo laßt ihr den Zug aus Ulm denn einfahren?“ Es ist eine Rush-Hour im Winter, Römer sagt, die Verspätungen seien überschaubar, weil die Züge regelmäßig einfahren und sich nichts staut. Und doch muß die Ansagerin mit eiligen Fingern über das komplizierte Schaubild auf ihrem Pult fahren, als taste sie Blindenschrift ab, um Reisenden die Anschlußzüge zu nennen. Ihre Stimme schwingt von den Gleisen wie ein Echo herauf, bei fast jeder Ansage schickt sie die Worte „ausnahmeweise“ und „voraussichtlich“ in die Lautsprecher.