



Reaktionen:

„Sie reden von etwas, was Sie wirklich nicht verstehen.“

Mehdorn und der Kontrast zwischen Glaube und Wahrheit

➤ *DB-Chef Hartmut Mehdorn weiß alles. Deshalb sind alle, die Kritik üben, nur daran interessiert, „die Bahn“ schlecht zu machen. Lesen Sie hier, was die Redakteure von Radio Berlin-Brandenburg für „Kontraste“ ermittelt haben – und was der DB-Chef dazu sagt. Einen Teil des Materials lieferte der **Fahrgast**.*

KONTRASTE®

Welch ein Triumph für den – noch – Chef der Deutschen Bahn, Hartmut Mehdorn. Endlich, endlich darf er verkünden: Die Bahn hat Gewinn gemacht und ist gerüstet für den Börsengang. Erfolg auf ganzer Linie? Mitnichten. Um das Zahlenwerk zu schönen, hat die Bahn getrickst. Denn wirtschaftlich arbeitet sie noch immer nicht. Das ist ärgerlich, teuer und vielleicht sogar gefährlich für die Fahrgäste. Ursel Sieber und Kristina Tschennett stellten den Bahnchef zur Rede.

Sein Verhältnis zu Frau Merkel sei gut, sagte Bahnchef Mehdorn gestern auf der

Bilanzpressekonferenz schon mal vorbeugend. Schließlich ist der Bund sein Arbeitgeber. Und der Kanzler könnte ab Herbst ein neuer, beziehungsweise eine Neue sein... Auch sonst verströmt Mehdorn Erfolg und Optimismus und verkündete prächtige Zahlen. Ursel Sieber und Christina Tschennett aber ziehen eine andere Bilanz, und die wurde gestern nicht veröffentlicht: auf verrottenden Gleisen, mit kriechenden Zügen und schimpfenden Kunden fährt die Bahn in die Zukunft.

Gestern Vormittag in Berlin: Ein großer Tag für Bahnchef Hartmut Mehdorn. Er präsentiert eine tolle Bilanz: zum erstenmal schwarze Zahlen.



HARTMUT MEHDORN, Deutsche Bahn AG: „Das Jahr 2004 war ein gutes Jahr für die DB AG“.

250 Millionen Euro Gewinn. Ein Meilenstein – denn Hartmut Mehdorn will mit der Bahn an die Börse. Um jeden Preis.

KONTRASTE®

Thüringen. Die andere Welt der Bahn: Züge schleichen immer öfter im Schneckentempo. Mit fünfzig, dreißig oder sogar nur zehn Kilometer pro Stunde. Und das über weite Strecken.

Der Grund: Die Bahn spart. Das Schienennetz verkommt. Wasser steht, Schwellen faulen, Gleise verlieren an Stabilität. Otto Mayer, Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen: Im Auftrag des Landes verhandelt er mit der Bahn über Zugverbindungen. Kaum einer kennt die Gleise hier so gut wie er.



Foto: DB

HARTMUT MEHDORN



Foto: Wiegner

OTTO MAYER



Foto: Rail4chem

MATTHIAS RAITH

Dieser Beitrag wurde am 26. Mai 2005 im Ersten Deutschen Fernsehen ausgestrahlt. Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Kontraste-Redaktion von Radio Berlin-Brandenburg. Über den Zustand der Bahnlinien in Thüringen berichtete der **Fahrgast** in Heft 1/2005 Seite 5ff ausführlich.



KONTRASTE: „Was ist denn hier nicht in Ordnung mit den Schienen?“

OTTO MAYER, Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen: „Also hier können Sie exemplarisch sehen, dass die Untergrundsanierung jetzt ansteht, weil man versäumt hat, die Bahngräben hier zu säubern, und damit tritt das Wasser in die Gleise rein, und die Züge müssen dann eben langsam fahren. Sogar an Hauptverbindungsstrecken wie hier zwischen Halle und Kassel stehen immer wieder solche Schilder: Die drei bedeutet: Hier beginnt eine Tempo 30-Zone. Der Zug muss abbremser. Schlecht für die Fahrgäste: Sechs neue Langsamfahrstellen gibt es hier seit Anfang des Jahres. Zehn weitere sollen noch dazu kommen.“

Ihm geht die Schleichfahrt der Züge gewaltig auf die Nerven: Peter Hellmuth pendelt jeden Tag 120 Kilometer von Thüringen nach Kassel und zurück. Über den Zustand der Gleise hat er sich mehrfach beschwert:

PETER HELLMUTH: „Die Folge für mich ist ganz einfach: Ich bin jetzt am Tag 40 Minuten länger unterwegs auf der Bahn, das ist nicht so besonders angenehm, auch mit Umsteigen und Wartezeiten. Und das Zweite: Es ärgert mich einfach, dass man so ignorant mit den Leuten, mit den Kunden der Bahn umgeht.“

Eigentlich absurd: Die Bahn hat Vorteile, wenn sie ihr Netz verkommen lässt. Der Trick dabei: Nur kleine Reparaturen, wie Schwellen auswechseln, Weichen pflegen muss die Bahn selber zahlen. Sind die Strecken erst einmal richtig kaputt gespart, muss der Bund die Neuinvestition tragen – mit Steuermitteln. So die Regelung.

Das nutzt die Bahn systematisch aus, seit sie an die Börse will, so der Vorwurf von Otto Mayer.

OTTO MAYER, Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen: „Für mich eine ganz klare Strategie, indem man also Eigenmittel einsparen will, um eine günstige Ausgangsbasis zu schaffen für den Börsengang, und diese Instandhaltungsarbeiten dann in die Zukunft zu schieben, damit dann irgend eines Tages die Strecken soweit heruntergefahren sind, dass der Bund die Investitionskosten, zumindest zu großen Teilen, übernehmen muss.“

Die Strategie geht auf: Hartmut Mehdorn sonnt sich im Erfolg. Die Bilanz ist end-

lich positiv – über den Preis will er nicht reden.



KONTRASTE: „Der Punkt ist ja: Sparen auf Kosten der Substanz, was man auch konkret zum Teil im Netz sehen kann...“

HARTMUT MEHDORN, Deutsche Bahn AG: „Also ich muss Sie da wirklich korrigieren, wir sparen niemals zu Lasten der Substanz, wir haben gleich bleibend ungefähr 250 Langsamfahrstellen, die werden nicht mehr und nicht weniger, da kommen welche dazu und da werden wieder welche weggemacht. Ich sag das mal ganz schlicht: Leute, die so etwas sagen, die machen da schlicht üble Nachrede und das ist absoluter Quatsch.“

Kontraste®

Alles nur üble Nachrede? Dieser Lokführer macht täglich andere Erfahrungen. Zum Beispiel, wenn er von Aschaffenburg nach Darmstadt fährt. Neben ihm eine Liste mit den Stellen, wo er abbremser muss – mal auf 50, mal auf 25 Stundenkilometer.

Er fährt einen Güterzug für die Firma Rail4Chem, ein Transportunternehmen – neu und erfolgreich im Markt. Geschäftsführer Matthias Raith fährt auf den Trassen der Bahn und bezahlt dafür.



MATTHIAS RAITH, RAIL4CHEM: „Also wir haben festgestellt, dass die Zahl der Langsamfahrstellen, beziehungsweise die Kilometer, die davon betroffen sind, wo die Langsamfahrstellen eingerichtet werden, aber nicht gebaut wird, innerhalb eines halben Jahres um 14% angestiegen sind und das ist eine sehr dramatische Entwicklung.“

Das hat Bahnkunde Rail4chem ermittelt: Auf den Strecken, die die Firma nutzt, gab es im Juni 2004 Langsamfahrstellen über 274 Kilometer. Im Januar 2005 waren es 312 Kilometer.



KONTRASTE: „Das war eine Zunahme um 14 %!“

HARTMUT MEHDORN, Deutsche Bahn AG: „Schlicht falsch. Ich kann Ihnen die

Foto: Rail4chem



Immer langsamer wegen Streckenschäden: Die Züge von Rail4chem.

Statistik zeigen, die wir hier wöchentlich uns angucken. Zeigen Sie mir den Wettbewerber, warum kommt der nicht zu uns und erzählt das uns, warum erzählt er Ihnen das? Wissen, Sie warum er das will? (...) Er möchte gerne die Stimmung gegen die Bahn schlecht machen, damit er irgendwo was anderes irgendwie kriegt. Lassen Sie sich nicht vor solche Sachen spannen, ich bin da ganz empfindlich.“

Zur Erinnerung: Matthias Raith ist Kunde der Bahn.

Kontraste®

Anderes Beispiel: Die Verbindung Berlin – Rostock. Die Fahrt an die Ostsee dauert heute gut drei Stunden. Eigentlich sollte die Verbindung längst ausgebaut und über eine Stunde schneller werden.

Doch bisher tut sich nichts. Schon 2002 hatte der Bund 475 Millionen Euro für den Ausbau bereitgestellt, die EU zusätzlich 200 Millionen. Die Bahn müsste nur noch 25 Millionen aus ihrer Kasse beisteuern. Doch daran hakt es.

Das bringt sogar den Bundestagsabgeordneten Peter Dankert von der SPD in Rage – einer, der der Bahn und ihrem Chef eigentlich sehr wohl gesonnen ist.



PETER DANKERT (SPD), Bundestagsabgeordneter: „Ich vermute, dass die Bahn

ihre Eigenmittel hier nicht zur Verfügung stellt, (...) um ihre Bilanz sozusagen besser darzustellen, als sie dann wäre, wenn die Eigenmittel ausgegeben werden würden, hier (...) die Eigenmittel zurückhält, und damit sozusagen die Bilanz verschönt. Wenn das Geld nämlich ausgegeben ist, kann man es nämlich in der Bilanz nicht mehr zeigen.“



HARTMUT MEHDORN, Deutsche Bahn AG: „Dass wir die die Maßnahme strecken mussten auf das Jahr 2010, also nicht so schnell wie wir das ursprünglich gerne gekonnt hatten, das trifft bei 66 anderen Maßnahmen in Deutschland genauso zu, weil die Mittel gekürzt wurden und die Maßnahmen, die wir hatten, die mussten wir verlängern.“

KONTRASTE: „Aber in dem Fall wurden die Mittel ja nicht gekürzt? Die Mittel des Bundes standen zur Verfügung, auch die Mittel der EU, da wurde kein Pfennig gekürzt.“

HARTMUT MEHDORN, Deutsche Bahn AG: „Und wir bauen, und wir bauen...“

KONTRASTE: „Sie bauen drei Jahre später als geplant!“

HARTMUT MEHDORN, Deutsche Bahn AG: „Also Sie reden von etwas, was Sie wirklich nicht verstehen.“

Kontraste®

Der Bundestagsabgeordnete Peter Dankert versteht sehr wohl.

PETER DANKERT (SPD), Bundestagsabgeordneter: „Ja, die versuchen da natürlich immer dann den Schwarzen Peter jemand anders zuzuschieben, aber das ist in diesem Fall einfach unzutreffend, weil das Geld auf unserer Seite da ist.“

Kurzfristig Sparen für eine schöne Bilanz – ist doch egal, ob Schienenwege verrotten. Den zunehmenden Verschleiß kritisiert selbst dieser interne Kontrollbericht der Bahn, der KONTRASTE vorliegt: Die Beseitigung von Schäden werde (Zitat): „vielerorts nicht zeitgerecht realisiert, womit eine Verschlechterung des Gleiszustandes (...) in Kauf genommen wird“.

Auf diesen internen Bericht angesprochen, reagiert Mehdorn erst recht empfindlich.



HARTMUT MEHDORN, Deutsche Bahn AG: „Wenn wir Qualitätsbefunde machen, dass Sie sagen „Kassandra, Kassandra“, das ist ein starkes Stück. Wir sind stolz darauf, diese Berichte zu haben und wissen, was da Sache ist, und das lassen wir uns auch nicht von solchen Kommentaren wie Sie kaputt reden, dass wir das heimlich machen und denen sagen: Vertuscht was! Nein!!!“

Dieser Mann will Geschichte schreiben: Er will es sein, der die Bahn an die Börse führt. Fatal ist nur: Sein Konzept führt die Bahn in die Irre.

KOMMENTAR

Planerfüllung und Pressefreiheit

Warum ist DB-Chef Hartmut Mehdorn derart ausgeplatzt? Wenige Tage später konnte man es in den ICE-Zügen nachvollziehen. Eine sehr dicke und teure Broschüre mit dem Titel „Die Bahn auf Kurs“ will Stimmung machen für den Börsengang mit Netz. „Was wäre die Bahn in Deutschland ohne Gleise und Weichen, ohne Brücken und Stellwerke, ohne Signale und – dies vor allem – ohne all die Menschen des Betriebspersonals?“ fragt die DB darin – so, als ob die Eisenbahner abgeschafft werden sollen. Damit legt die DB-Führung selbst die emotionale Grundlage für einen politischen Streik, gegen eine Regierung, die noch gar nicht gewählt ist. Und dann kommen ein paar Journalisten daher, die wieder einmal sagen, dass das Netz im DB-Konzern in schlechten Händen ist.

Tatsächlich hat die DB zur Strecke Rostock – Berlin jetzt endlich ein erstes Teilstück bei Lalendorf zum Ausbau ausgeschrieben. Aber das Ausbauprojekt ist schon jahrelang im Gespräch, und die Zeitverzögerung ist erklärungsbedürftig.

Genauso erklärungsbedürftig sind die Streckenschäden, über die „Kontraste“ in Wort und Bild berichtete.

Dass Mehdorn den Statistiken seiner Leute glaubt, ist nicht verwunderlich. Die Statistiken sind sicher nicht falsch – aber nur die halbe Wahrheit.

Die Gesamtzahl der Langsamfahrstellen ist im DB-Netz nicht gestiegen – wohl aber hat sich ihre Qualität verändert. Das weist die Statistik nicht aus. Langsamfahrstellen gibt es vor allem dort, wo vornehmlich Güterzüge unterwegs sind – denn dort merkt man es nicht in der Pünktlichkeitsstatistik des ICE. Die Hauptbahn von Halle nach Kassel ist eine solche Strecke, und auch auf der erwähnten Bahnlinie von Aschaffenburg nach Darmstadt sind vornehmlich Güterzüge unterwegs. Die Lokführer der Regionalzüge, die über diese Streckenabschnitte fahren, gehören zur Deutschen Bahn AG – sie müssen den Mund halten.

Dass die Aufgabenträger des Nahverkehrs zur ständig abnehmenden Qualität des Netzes relativ wenig Stellung nehmen, hat viele Gründe:

- Ihnen fehlt oft die Fachkunde. Es ist schon ein Glücksfall, wenn ein Aufgabenträger einen Chef hat, der, wie Otto Mayer, bei der

Bahn von der Pike auf gelernt hat und schon vom Augenschein her einschätzen kann, ob eine Strecke in Ordnung ist und welche Ursache die Mängel haben. Eigentlich sollte ein Aufgabenträger einen Fachmann im Hause haben, der immer wieder einmal die Strecken auf dem Führerstand abfährt.

- Den Aufgabenträgern fehlt die Information. Erst wenn die Langsamfahrstellen die Reserven im Fahrplan aufgefressen haben und die Pünktlichkeit massiv abnimmt, erfahren sie über Fahrgastbeschwerden davon. Nur dort, wo Lokführer unterwegs sind, die nicht dem Schweigegebot des DB-Konzerns unterliegen, weisen sie frühzeitig auf kommende Probleme hin. DB-Netz weiß das sehr wohl und stellt hier Mängel schnell ab.
- Oft fehlt den Aufgabenträgern die Erlaubnis, Klartext zu reden. Wo die Landesregierung von der DB Großprojekte bewilligt haben möchte, ist es politisch nicht opportun, kleinlich von ein paar Langsamfahrstellen auf vermeintlich untergeordneten Strecken zu reden.

Das alles könnte man sachlich erörtern.

Dass das nicht möglich ist, dafür sorgt Hartmut Mehdorn selbst. Wer als Ziel „Börsenfähigkeit“ vorgibt und zugleich ein drastisches Sparprogramm mit Haushaltssperre verordnet, der darf sich eigentlich nicht wundern, dass die Mitarbeiter nicht anders reagieren als in der verflossenen Planwirtschaft der DDR. Dort gelang es, vierzig Jahre lang den Verschleiß der langlebigen Infrastruktur mit Erfolgsmeldungen der gleichgeschalteten Parteipresse zu vertuschen. Die Pläne wurden erfüllt – bis die Infrastruktur zusammenbrach. Wer bei der Reichsbahn Dienst getan hat, weiß das. Nur: Hartmut Mehdorn hat dort nicht gearbeitet, und als er die DB-Führung übernahm, waren die schlimmsten Schäden schon beseitigt – und die meisten Reichsbahner gegangen, die es ihm hätten berichten können.

Der Unterschied zu den Zuständen in der DDR ist eine freie Presse und ein unabhängiger Rundfunk mit Journalisten, die kritisch nachfragen. Deshalb halten sich die „Erfolgsmeldungen“ zur Stimmungsmache nicht ganz so lange.

Rainer Engel



Foto: Engel

Immer noch nicht schneller: Regionalexpress von Rostock nach Berlin beim Zwischenhalt in Neustrelitz.