

## Vorsätzliche Körperverletzung im Sauna-ICE

**Oder: Wie das Sparen auf Kosten von Fahrgästen und Beschäftigten eine logische Einheit mit Milliarden-Investitionen für die Global Player-Politik und den Börsengang bildet**

von Winfried Wolf

Im Zeitraum 9. bis 16. Juli 2010 mussten binnen weniger Tage mehr als ein Dutzend IC- und ICE-Züge wegen nicht funktionierender Klimaanlage die fahrplanmäßige Fahrt abbrechen. 48 Fernverkehrszüge meldeten binnen einer knappen Woche ernsthafte Störungen bei den Klimaanlage. In vielen Reisezugwagen erreichten die Temperaturen 50 Grad Celsius und mehr.<sup>1</sup> Mehrere Fahrgäste erlitten einen Zusammenbruch und mussten von Notärzten behandelt werden. Neun Fahrgäste werden in einem Bericht des Bundesverkehrsministers als "schwer verletzt" eingestuft; sie wurden in Krankenhäuser eingeliefert. Hunderte Bahnreisende hatten traumatische Erlebnisse in extrem heißen Reisezugwagen und auf Unterwegsbahnhöfen, nachdem ihre Züge gestrandet waren. Einige Krankenkassen kündigten Klagen gegen die Bahn an.<sup>2</sup>

Der negative PR-Effekt der Sauna-Züge und des Klima-GAUs vom Sommer 2010 ist enorm. Er ist nur noch vergleichbar mit der Kakophonie der Bahnpreisreform "PEP" aus den Jahren 2001/2002, als unter anderem die BahnCard50 abgeschafft wurde. Damals kehrten mehrere Hunderttausend Fahrgäste der Bahn den Rücken. Der Bahnvorstand kapitulierte; er kippte große Teile der Bahnpreisreform und führte die BahnCard50 wieder ein.

Im neuen Bahn-Drama reagierte der Bahn-Chef und das Top-Management der Deutschen Bahn AG mit Rüdiger Grube an der Spitze ähnlich wie zunächst das vorausgegangene Führungsteam unter Hartmut Mehdorn im PEP-Skandal und in vergleichbaren Fällen (nicht dauerfeste ICE-Achsen und Bahnspitzelaffäre): *Erstens* gibt man sich angesichts der heftigen Reaktionen von Fahrgästen und Öffentlichkeit "völlig überrascht" und "zutiefst betroffen". *Zweitens* werden Schuldige präsentiert, die sich außerhalb des Top-Managements befinden. *Drittens* wird abgestritten, dass die skandalösen Vorkommnisse in einem Zusammenhang mit der Orientierung auf Gewinnmaximierung und auf einen Börsengang stehen könnten.

Der Skandal mit den Sauna-ICE und die verheerenden Reaktionen von Bahnvorstand und Bahnchef auf denselben haben eine enorme innere Sprengkraft. Es geht nicht um "Komfortverluste". Es geht um die körperliche Unversehrtheit der Fahrgäste. Es geht darum, dass die Bahn als Resultat einer brutalen Orientierung auf Sparen auf Teufel komm raus und auf eine Bahnprivatisierung ihre Fernreisezüge mit offenkundig unzureichend dimensionierten Klimaanlage ausstattet oder diese unzureichend wartet. Denkbar ist auch, dass die immer wieder auftretenden Abfälle in der Stromversorgung zu Ausfällen oder auch zu einem bewussten Abschalten von Klimaanlage führten. Spätestens seit den Ereignissen in den Sauna-ICE-Zügen vom Sommer 2010 wurde deutlich, dass man hier von fahrlässig, wenn nicht gar vorsätzlich begangener Körperverletzung ausgehen muss. Im diesem Sinn argumentierte auch die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in einem ersten Schreiben an die Deutsche Bahn AG vom 14. Juli 2010. Nachdem die DB AG darauf nicht überzeugend reagierte, forderte das EBA bereits am 15. Juli in ultimativem Ton Antworten auf neun hochnotpeinliche Fragen.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>In einem der ICE, in dem am 10. Juli 2010 die Klimaanlage ausgefallen war und mehrere Fahrgäste einen Hitzeschock erlitten, entwickelte sich einer internen Störfallanalyse der Deutschen Bahn AG zufolge Temperaturen von mehr als 70 Grad Celsius. Bericht von Frontal21, ZDF-Magazin, vom 20. Juli 2010.

<sup>2</sup>"Die DAK kündigte gestern an, Regressansprüche gegen das Unternehmen (die DB AG; W.W.) zu stellen, wenn Versicherte in Folge der Hitze und der ausgefallenen Klimaanlage in ICE-Zügen kostspielige Behandlungen in Kliniken in Anspruch nehmen müssen." In: Berliner Zeitung vom 16. Juli 2010. Ein Bericht des Bundesverkehrsministers vom 20. 7. 2010 nennt allein für die Ereignisse mit dem ICE 846 am 10.7.2010 35 leicht Verletzte und neun schwer verletzte Personen".

<sup>3</sup>In dem Brief des Eisenbahn-Bundesamtes an die DB Fernverkehr AG, datiert auf den 14. Juli 2010, heißt es: "Die Vorfälle geben hinreichenden Anlass zu der Annahme, dass (...) nicht gewährleistet werden konnte, dass die Risiken bzw. die potentiellen Gesundheitsgefahren für die Fahrgäste auf ein verantwortbares und rechtlich zulässiges Maß

In dem Skandal mit den Sauna- ICE bündeln sich *zehn Aspekte*, die für den seit einem Jahrzehnt beschrittenen Kurs der Bahn weg von den Fahrgästen und hin zur Börse charakteristisch sind. Das vorläufige Scheitern der Bahnprivatisierung 2007/2008, die inzwischen größere Sensibilisierung der Bevölkerung für Themen wie Klimawandel und für die notwendige Verteidigung von öffentlichem Eigentum bieten Rahmenbedingungen, bei denen die Krise zur Chance werden kann – zur Chance, endlich die erforderliche strategische Neuorientierung der Bahn zugunsten von Fahrgästen, Klima und Umwelt auf die Tagesordnung zu setzen.

Die folgende Untersuchung der Hintergründe des Skandals um die Sauna-ICE-Züge wird dies verdeutlichen.

### ***1. War wirklich niemand vorgewarnt?***

***Oder: Die Protokolle der Instandhaltung belegen, dass der Bahnvorstand schon immer über die regelmäßigen Ausfälle der Klimaanlage informiert war***

Auch eine Woche *nach* dem GAU mit den Sauna-ICE-Zügen unterstrich Grube gegenüber dem "Spiegel", er sei "völlig überrascht" worden "von den Problemen mit den Klimaanlage in den ICE-2-Zügen".<sup>4</sup>

Es war allerdings der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, der kurz zuvor eingeräumt hatte: "Wir kennen die Themen mit dem ICE-1 und ICE-2 schon seit etwas längerem." Das betreffe "nicht nur die Klimaanlage, sondern oftmals die gesamte Bordelektronik, die häufiger mal ausfällt aufgrund von oft nicht erklärlichen Gründen." Kurz darauf dementierte das Ministerium diese Aussage; es handle sich "um ein Missverständnis". Doch es handelte sich um ein im Wortlaut wiedergegebenes Interview des zuständigen Staatssekretärs, das im Berliner rbb-Inforadio gesendet und von diesem Sender auch „verschriftet“ wurde.<sup>5</sup>

Angesichts der doch recht klaren Aussagen spricht viel dafür, dass der Herr Staatssekretär hier schlicht Klartext redete. Jeder, der regelmäßig Bahn fährt, kennt die Problematik: Bei allen ICE-Zügen und in besonders starkem Maß in den Intercity- und Eurocity (IC/EC-) Zügen fallen immer wieder Klimaanlage aus. Besonders oft im übrigen im Speisewagen – neudeutsch: Bordrestaurant. So zitierte denn die "Süddeutsche Zeitung" zur selben Zeit einen Zugbegleiter mit den Worten: "In Wirklichkeit hatten wir diese Probleme *jeden* Sommer. Es ist nur nie an die Öffentlichkeit gelangt."<sup>6</sup>

Um es kurz zu machen: Die Deutsche Bahn AG dokumentiert ziemlich präzise, welche Hochgeschwindigkeitszüge mit welchen Ausfallquoten verkehren – bzw. dann auch mal nicht mehr verkehren. Wir veröffentlichen im Dokumentationsteil das Faksimile des Original-Protokolls zum Zustand der ICE-2-Flotte in den Monaten Juni, Juli und August 2008. Danach ist der Ausfall der Klimaanlage der zweithäufigste von fünf erfassten Defekten. Er wird nur noch übertroffen vom Defekt "gestörte WC".

Um einen Tag herauszugreifen: Am 5. August 2008 waren laut Protokoll der Instandhaltung der Deutschen Bahn AG morgens um 6 Uhr, also *nach* den nächtlichen Wartungsarbeiten, bei der gesamten ICE-2-Flotte, von der es 44 Garnituren gibt, der folgende ICE-2-Flottenzustand registriert: Es gab *einen* Ausfall der "Traktion" - der ICE-2 blieb schlicht liegen. Es gab *vier* Defekte mit der Charakterisierung "Bremsen abgeschaltet". *Fünf* mal lautete die Bilanz: "gestörte Bugklappe". Gemeldet wurden *vierundzwanzig* "gestörte WC". Schließlich gab es *sieben* Mal die Eintragung

beschränkt geblieben sind." Im EBA-Brief an die DB AG vom darauf folgenden Tag (15. 7. 2010) heißt es in einem (berechtigt) ultimativem Ton: "Wie sind die Klimaanlage (...) dimensioniert? Welche Anforderungen haben Sie an die Verfügbarkeit dieser Klimaanlage und liegen Ihnen Daten vor, ob diese Anforderungen in Verbindung mit ihrem Instandhaltungsregime erfüllt werden?" Gefragt wird dort auch: "Gibt es (...) Kriterien, wann (...) ein starker Temperaturanstieg vorliegt, der Anlass zur Unterbrechung der -Fahrt des Zuges an einem Bahnsteig sein kann..."

<sup>4</sup>In: Spiegel, hier zitiert nach der Agentur AFP, Meldung vom 17. Juli 2010.

<sup>5</sup>Inforadio des RBB vom 14.7.2010, hier nach: Tagesspiegel vom 15. Juli 2010.

<sup>6</sup>Süddeutsche Zeitung vom 17. Juli 2010.

"Klima(anlage) defekt".<sup>7</sup>

Der Befund vom Sommer 2008 – es war der letzte Sommer mit Bahnchef Mehdorn - ist eindeutig. Es gab seit Jahren und regelmäßig gerade auch beim ICE-2 defekte Klimaanlage. Rüdiger Grube, der ein gutes halbes Jahr später den Bahnchefposten einnahm, muss davon Kenntnis gehabt haben. Ausfallende Klimaanlage waren damals bereits in den ICE-Zügen bei hohen Temperaturen die Regel – und keineswegs "bedauerliche Ausnahmen". Eine für die Person Grube freundlichere und für die Managerqualitäten des Bahnchefs eher kritische Interpretation lautet: Der Mann kennt sein Unternehmen nicht.

*Bilanz (1): Die Bahn-Spitze und das Bundesverkehrsministerium kennen die Misere bei der Bahn. Doch sie versuchen seit langer Zeit, grundlegende Fakten zum Zustand der Bahn zu verbergen. Gefordert werden muss Offenheit und Transparenz.*

## **2. Ist doch logisch: Klimawandel macht Klimaanlage kaputt Oder: "Für wie blöde hält der Typ eigentlich die Leute"**

Es ist bemerkenswert, wenn der Topmanager eines großen Konzerns eingesteht, dass es eine Klimaerwärmung gibt. Es ist allerdings befremdend, wenn dies dafür herhalten soll, den Zusammenbruch eines zentralen Bestandteils eines Hightech-Produkts zu begründen. Just dies tat Rüdiger Grube, als er gegenüber der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung" äußerte: "Wir haben eine deutliche Klimaveränderung. Wir müssen uns jetzt auf häufigere extreme Wetterlagen einstellen." Weiter Grube: Was "vor zwanzig Jahren ungewöhnlich war, wird nun gewöhnlich."<sup>8</sup> Auch die Bahn habe "den Klimawandel schlicht unterschätzt."<sup>9</sup>

Nun ist die Klimaerwärmung eine Tatsache. Doch sie wirkt sich in den Zeitspannen, um die es bei den ICE-Garnituren geht, nicht ernsthaft aus. Jedenfalls nicht so, dass man deshalb falsch ausgelegte Klimaanlage eingesetzt haben könnte.

Der hier im wesentlichen debattierte ICE-2 mit seiner nur für 32 Grad Celsius ausgelegten Klimaanlage, kam erstmals 1995 zum Einsatz. Im Zeitraum 1980 bis 2009 gab es jedoch Dutzende Tage, in denen in Deutschland die Temperatur bei mehr als 35 Grad Celsius lag.<sup>10</sup>

Es ist schlicht nur peinlich zu behaupten, Hitzerekorde von mehr als 32 Grad Celsius seien bei Inbetriebnahme des ICE-2 nicht zu erwarten gewesen. Die Menschen, denen der Bahnchef mit dieser Art Verdummung kommt, reagieren entsprechend empört.<sup>11</sup>

In Wirklichkeit sind die Klimanlagen aller bisher in Einsatz befindlichen deutschen Hochgeschwindigkeitszüge schlicht zu schwach ausgelegt – weil man damit, wie bei anderen strategisch wichtigen ICE-Bestandteilen, so bei den ICE-Radsatzwellen - sparen wollte. Diese Politik

<sup>7</sup> Siehe "Information P.T-0-B 62" im Dokumentationsteil. Es dürfte sich dabei um Defekte handeln, von denen auch mehrere auf eine an dem betreffenden Tag in Einsatz befindliche Garnitur zutreffen können (also z. B. ein ICE-2 mit zwei nicht funktionierenden Toiletten und einem Wagen mit nicht funktionierender Klimaanlage). Da festgehalten wird "Stand 06.00 Uhr" sind Mehrfachzählungen – zwei Fahrten desgleichen ICE an einem Tag – ausgeschlossen. Es lässt sich grob geschätzt sagen, dass an einem heißen Tag sieben von 44 ICE-2-Einheiten oder gut 15 Prozent der verkehrenden ICE-2 einen Ausfall der Klimaanlage - zumindest bei einzelnen Reisezugwagen – zu verzeichnen hatten. Zumindest ein Teil dieser ICE-Garnituren wurde dann mit diesen Defekten eingesetzt.

<sup>8</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16. Juli 2010; AFP-Meldung vom 17. Juli 2010.

<sup>9</sup> faz.net vom 17. Juni 2010.

<sup>10</sup> So wurden am 27. Juli 1983 bei Amberg und in Ingolstadt 40 Grad, am 9. August 1992 in Teterow (Mecklenburg-Vorpommern) 38,7 Grad und 38,6 Grad in Potsdam, am 5. August 1994 in Gera 39,6 Grad und am 4. August 2003 in Mannheim 38,9 Grad gemessen. Seit 2003 gab es in jedem zweiten Jahr Hitzewerte von mehr als 35 Grad Celsius. 2009, im ersten Sommer mit Grube als Bahnchef, wurden in Freiburg/Breisgau und Karlsruhe – übrigens Städte mit ICE-Haltestellen - sogar zwei Mal Hitzerekorde mit mehr als 40 Grad Celsius registriert.

<sup>11</sup> "Es ist eine Frechheit und Unverschämtheit, was da Herr Grube als Entschuldigung vorbringt. Klimawandel? Für wie blöd hält der Typ eigentlich die Leute. JEDER Sommer seit vielen Jahren hat regelmäßig höhere Temperaturen als 32 Grad." Torlin Monger, Kommentar auf faz.net vom 17. Juli 2010.

wurde von den Bahnchefs Heinz Dürr, Johannes Ludewig und Hartmut Mehdorn betrieben. Rüdiger Grube setzt diese Politik fort.

*Bilanz (2): Der Bahnchef verdummt Fahrgäste und Öffentlichkeit. Verschwiegen wird, dass man Klimaanlage einbaute, die unzureichend dimensioniert sind bzw. die unzureichend gewartet werden.*

### **3. Die immerbösen Buben von der Bahnindustrie Oder: geliefert wie bestellt**

Wie im Fall des Dramas mit den nicht ausreichend belastbaren Radsatzwellen (Achsen) der ICE-Züge gab das Bahnmanagement im Fall des Ausfalls der Klimaanlage die Schuld den Herstellern. Grube polterte sogar, man müsse über die Frage, ob im Fall des Ausfalls der Klimaanlage "die Industrie mithaftet muss" reden, "wenn wir die Probleme im Griff haben".<sup>12</sup> Das konnte er solange sagen, wie nicht durchgedrungen war, dass alle in den ICE-Zügen der ersten zwei Generationen eingesetzten Klimaanlage *nur für Spitzenwerte von 32 Grad Celsius* ausgelegt waren und sind.

Dann ist aber auch klar: Klimaanlage, die ausdrücklich "nur" bis zu Temperaturen von 32 Grad zufriedenstellend arbeiten, sind dann nicht mehr ausreichend funktionstüchtig, wenn das Quecksilber-Pegel deutlich über diesen Wert steigt. Das ist verstärkt der Fall, wenn andere Faktoren wie unzureichende Wartung und/oder wiederkehrender Stromabfall hinzukommen. Es stellt sich schließlich die Frage, inwieweit Klimaanlage nicht nach zehn Jahren Einsatz unter harten Bedingungen komplett erneuert werden müssen. Diejenigen der ICE-2 sind inzwischen 14 Jahre im Dauereinsatz.

Tatsachen sind: Die Bahn bestellte eher preiswerte und wenig leistungsfähige Klimaanlage. Man ging davon aus, dass man sich damit über die heißen Tage hinweg mogeln könne. Die Industrie lieferte wie bestellt. Die Obergrenze der Belastbarkeit stand und steht im Lastenheft, das der Bestellung zugrunde liegt. Die Klimaanlage auch der ICE-2 hatten spätestens seit Sommer 2008 regelmäßig erhebliche Ausfälle. Die Bahn ließ weiterfahren. Die Bahn beabsichtigt auch bisher nicht definitiv, die Anlagen beim "Redesign" der ICE-2 ab Herbst 2010 auszutauschen.

Es ist vor diesem Hintergrund unernst zu behaupten, "die Industrie" trage Verantwortung für das Desaster. Ebenfalls wenig überzeugend und eher hilflos ist der Verweis, man habe Klimaanlage "nach Norm" bestellt. Es sei der internationale Eisenbahnverband, die Union International des Chemins de Fer (UIC), die eine Art Obergrenze hinsichtlich der Belastbarkeit von Klimaanlage festlege. Bahnchef Grube wörtlich: "Die Auslegung einer Klimaanlage ist nicht die Angelegenheit des Betreibers, also der Deutschen Bahn, sondern da gibt es eine internationale Eisenbahnnorm, die sogenannte UIC, und auch das Eisenbahn-Bundesamt, und dort werden die Normen festgelegt, wie eine Klimaanlage für einen Zug, der in Deutschland eingesetzt wird, ausgelegt wird. Das ist nicht in den Händen der Deutschen Bahn."<sup>13</sup>

Das ist sachlich unzutreffend. Es ist ausschließlich die Deutsche Bahn AG, die über die eingekaufte Technik und deren Qualität entscheidet – auch darüber, bis zu welchen Tiefst- und Höchsttemperaturen eine konkret eingesetzte ICE-Klimaanlage ausgelegt ist. Bei den zitierten UIC-Normen handelt es sich um Richtwerte und um Mindestanforderungen, die zwischen Bahnindustrie und Bahnbetreibern vereinbart wurden.

Es geht auch keineswegs nur um Entscheidungen, die vor 15 oder zwanzig Jahren getroffen wurden. Bei der ICE-1-Flotte gab es 2008/2009 eine Generalüberholung mit einem sogenannten Redesign. Doch die bisher eingesetzten Klimaanlage wurden nicht durch leistungsfähigere ersetzt. Beginnend ab Herbst 2010 wird die ICE-2-Flotte Zug um Zug generalüberholt. Dazu äußerte Grube am 16. Juli

<sup>12</sup>Süddeutsche Zeitung vom 17. Juli 2010.

<sup>13</sup>Interview in DeutschlandRadio vom 16. Juli 2010; siehe Dokumentationsteil.

2010: "Bisher war die Klimaanlage nicht vorgesehen, weil sie nicht auffällig war (!). Jetzt zur Zeit analysieren wir, ob es nicht besser ist, dass wir auch die Klimaanlage entsprechend überarbeiten."<sup>14</sup>

*Bilanz (3): Allein die Deutsche Bahn AG und ihr Eigentümer, der Bund, sind verantwortlich für die Qualität der Züge. Damit sind sie auch verantwortlich für die unzureichende Dimensionierung der Klimaanlage. Sie ist allein verantwortlich für die Wartung der Anlagen oder für einen zu spät erfolgenden Ersatz derselben.*

#### **4. Suboptimale Mitarbeiter?**

##### **Oder: Die Ersatzzüge des Rüdiger Grube tragen den Namen "Fata Morgana"**

In der Öffentlichkeit standen beim GAU mit den Sauna-ICE oft die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn im Zentrum der Kritik. Bahnchef Grube stellte sich zwar mehrmals pauschal hinter die Bahnbeschäftigten, die "einen sehr guten Job machen" und seine "volle Unterstützung genießen" würden. Gleichzeitig kritisierte er jedoch "das Krisenmanagement" von Mitarbeitern und behauptete: "Es gibt klare Richtlinien", wie das Zugpersonal reagieren müsse, wenn die Klimaanlage ausfällt. Grube: "Den Wagen schnellstmöglich zum Stillstand bringen und versuchen, die Klimaanlage wieder in Gang zu kriegen." Falls diese total ausfalle, dürfe man "nicht weiterfahren", sondern müsse "einen Ersatzzug organisieren". Das habe "leider in den bekannten Fällen ein paar Mal nicht geklappt. Hier müssen wir besser werden, keine Frage."<sup>15</sup>

Tatsächlich sind die Richtlinien so klar nicht. Auch das Eisenbahn-Bundesamt will wissen, wann – bei welchen Temperaturen - denn nun konkret ein Fernverkehrsreisezug wegen Überhitzung zu stoppen ist.<sup>16</sup> In jedem Fall müssen einige Menschen und verantwortliche Stellen zusammenspielen und einige elementare Umstände gegeben sein, um diese Richtlinien auch umsetzen zu können. Wahrscheinlich meinte der Bahnchef auch, dass der Zug und nicht nur "der Wagen" zum Stillstand gebracht werden müsse. Grube dürfte auch gemeint haben, dass der Zug nicht "schnellstmöglich", also gegebenenfalls auf freier Strecke, sondern an einem dafür geeigneten Bahnhof zum Halten gebracht werden muss. Grubes Unterstellung, dass es in solchen Fällen dann immer einen bereit stehenden oder leicht bereit zu stellenden Ersatzzug geben würde, ist bahnweltfremd. Das wird in dem Interview mit einem Zugbegleiter dokumentiert, das begleitend geführt wurde und das in dieser Publikation veröffentlicht wird.

Die Regel ist nicht der "Ersatzzug", sondern dass andere fahrplanmäßig verkehrende Fernverkehrszüge derart gestrandete Reisende aufnehmen müssen – was dann in diesen zu einem erheblichen Komfortverlust für alle Fahrgäste und gelegentlich auch gerade dort zu neuen dramatischen Situationen führt. Einer der ICE-Züge vom Chaos-Wochenende, bei dem am Ende die Klimaanlage komplett ausfiel, war qualvoll überfüllt, weil er zuvor Reisende aus einem liegen gebliebenen ICE hatte aufnehmen müssen.

Vor allem fehlt in fast allen Stellungnahmen aus dem Topmanagement der Bahn die Einsicht, dass es *das Zugpersonal* ist, das in den Fernverkehrszügen der Bahn unter den häufig untragbaren Verhältnissen leidet: Die Lokführer arbeiten im Lokstand oder im Triebkopf-Cockpit oft bei Temperaturen von mehr als 40 Grad. Das Zugbegleitpersonal arbeitet mit einer offiziellen 39-Stunden-Woche zuzüglich vieler Überstunden in vielfach vollgepackten Zügen mit oft nicht funktionierenden Klimaanlage. Der gesamte Schienenverkehr befindet sich nicht selten in einer chaotischen Situation. Diese ist Resultat von technisch unzureichendem, zu altem, fast immer unzureichend gewarteten Wagenmaterial in Verbindung mit einem Schienennetz und einer Bahnhofsstuktur, in die seit vielen Jahren zu wenig investiert wird und die sich oft – so auch die Bilanz des Bundesrechnungshofs – in einem katastrophalen Zustand befindet. Die

<sup>14</sup>Interview DeutschlandRadio vom 16. Juli 2010; siehe Dokumentation.

<sup>15</sup>Der Spiegel 29/2010 vom 19. Juli 2010.

<sup>16</sup>Siehe den bereits zitierten Brief des Eisenbahn-Bundesamt an die DB Fernverkehr AG vom 15. Juli 2010.

Bahnbeschäftigten, die für diese Zustände nicht verantwortlich sind, können inzwischen auch kaum noch etwas unternehmen, um die schlechte Performance der Bahn zu verbessern. Entsprechend verbreitet sind oft Frust und Resignation.

Die Selbstdarstellung des Bahnchefs als jemand, der auch "am Sonntag mindestens 50 Beschwerde-E-Mails persönlich beantwortet" und der den Beschäftigten in "Bild am Sonntag" zeigt, wie man den Schaltschrank für die Klimaanlage in einem ICE-2 an heißen Tagen "richtig bedient", kommt bei den Bahnbeschäftigten nicht gut an. Die "Vermutung", bei den betroffenen Zügen habe das Zugbegleitpersonal "die Temperatur zu niedrig eingestellt", daher hätten "die Klimageräte auf Höchstleistung" gearbeitet und sich so "selbsttätig abgeschaltet", wird vor Ort und an Bord als dreist empfunden. Seit Jahr und Tag kennen die Zugbegleiter dieses Problem und stellen von sich aus die Klimaanlage an Tagen mit hohen Temperaturen auf "warm" ein, um eine Überlastung und einen Totalausfall möglichst zu vermeiden.<sup>17</sup>

Und alle Bahnbeschäftigten vor Ort kennen die maßgeblichen Ursachen für die Misere: Die Bahn vernachlässigt bewusst, gezielt und seit Jahren das, was sie verbal noch ihr Kerngeschäft nennt.

*Bilanz (4): Im Fall der fatalen Ereignisse in den Sauna-ICE-Zügen werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn erneut - wie bei der Eschede-Katastrophe 1998 und wie beim Brühl-Unglück 2000 - als die Hauptschuldigen präsentiert. Tatsächlich saßen damals die Schuldigen allein in der Chefetage der Bahn und beim Bahn-Eigentümer Bund. Dort sitzen sie auch heute.*

## **5. Reserve Null**

### **Oder: Ein Großauftrag als Wanderdüne**

"Moderne Züge sind anfällig. Das ist Hightech". Diese Erkenntnis äußerte Bahnchef Rüdiger Grube bereits im Juni 2010 in einem Interview mit dem Berliner "Tagesspiegel". Damals stand die Pannenserie der Bahn im Winter 2009/2010 im Zentrum der Kritik.<sup>18</sup>

Würde diese Qualifizierung von Hightech zutreffen, wäre von deren Einsatz generell abzuraten.

Doch das Problem der Bahn besteht nicht in Hightech als solcher. Zu kritisieren sind der – unzulängliche - Umgang mit derselben und der – unzureichende - Umfang derselben. Im Klartext: Die Züge werden – oft aus purer Zeitknappheit – unzureichend gewartet. Und es gibt zu wenige Hightech-Züge.<sup>19</sup>

Am 2. Dezember 2009 fand im Verkehrsausschuss des Bundestags eine Anhörung zum Thema "Sicherheit im Eisenbahnverkehr" statt. Das für den Personenverkehr verantwortliche Vorstandsmitglied Ulrich Homburg führte dort aus: "Wir fahren im Moment mit den gesamten Reservezügen unseres Betriebs. Das heißt, jeder Zug fährt soviel Stunden wie irgendwie geht. Da ist dann logischerweise jede technische Störung in ihrer Auswirkung im Fahrplanangebot deutlich gravierender, als wenn sie noch ihre volle Reserve zur Verfügung haben und dann dort kurzfristig einschreiten können."<sup>20</sup>

An dieser Situation hat sich bis heute kaum etwas geändert. Die Bahn hat in den vergangenen 15 Jahren und verstärkt seit dem Jahr 2000, seit sich die Orientierung auf einen Bahnbörsengang

<sup>17</sup>Bild am Sonntag vom 18. Juli 2010. Im Spiegel vom 19. Juli 2010 sagte Grube zu diesem Thema: "Wir haben Anfang der Woche (der vergangenen Woche, W.W.) mehrere Testfahrten gemacht und dabei ein paar Möglichkeiten entdeckt, wie die Anlagen auch bei höheren Temperaturen weiter arbeiten können." Man hätte sich diese Testfahrten sparen können. Jeder Zugchef und jede Zugchefin kennt diese "paar Möglichkeiten" - und praktiziert sie längst.

<sup>18</sup>Zitiert bei Spiegel-online vom 15. Juli 2010.

<sup>19</sup>Im übrigen äußert sich Rüdiger Grube nicht zu jeder Art Hightech derart kritisch. Aus einem Interview: "Grube: Wir sollten daher die Krise nutzen und die zusätzlichen Mittel in neue Technologien investieren. Süddeutsche Zeitung: Sie meinen: in Flugzeuge, Hubschrauber und Satelliten Ihres Konzerns? Grube: Natürlich nicht nur. Die Deutschen nehmen gar nicht so richtig wahr, über welche hervorragenden Hightech-Produkte wir verfügen." In: Süddeutsche Zeitung vom 23. März 2009. Damals war Grube noch Verwaltungsratschef des Rüstungs- und Luftfahrtkonzerns EADS.

<sup>20</sup>Kurz- und Wortprotokoll, 2. Sitzung, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vom 2. Dezember 2009, S. 22.

konkretisierte, ihre Reserven beim Wagenmaterial auf fast Null reduziert. Die Lage hat sich seit Sommer 2008 verschärft, weil nach dem Radsatzwellenbruch in Köln ein großer Teil der ICE-Flotte deutlich öfter in die Werkstätten muss, um Ultraschallkontrollen an den Achsen durchzuführen. Die Bestellung neuen Wagenmaterials wurde mehrfach hinausgezögert. Gleichzeitig gibt es seit vielen Jahren eine Unterinvestition bei der Infrastruktur.

Seit rund einem Jahrzehnt steht die Erneuerung der Intercity- und Eurocity-Flotte auf der Tagesordnung. Es handelt sich um 140 Züge, mit denen auch heute noch rund 35 Prozent der Verkehrsleistung im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG erbracht wird. Die Intercity-Züge wurden Mitte der 1970er Jahre in Betrieb genommen. Ein großer Teil der Flotte ist mehr als 30 Jahre alt. Doch die Ausschreibung zur Anschaffung neuer Züge wurde mehrfach verschoben. 2004 stoppte die Bahn die bereits angelaufene Ausschreibung; damals erfolgte dies im Zusammenhang mit dem Börsengang.<sup>21</sup> 2008 erfolgte dann die erweiterte Ausschreibung, nunmehr als Projekt ICx bezeichnet. Inzwischen handelt es sich um einen Auftrag im Wert von fünf bis sechs Milliarden Euro und damit um die größte Ausschreibung in der deutschen Bahngeschichte. Der neue Zug soll neben den IC/EC-Garnituren auch die ICE-Züge der ersten und der zweiten Generation – die ICE-1 und ICE-2 - ersetzen. Doch es gab erneut Verzögerungen.<sup>22</sup> Mitte 2010 steht nur fest, dass Siemens "beste Chancen hat, die neue Generation von Schnellzügen für die Deutsche Bahn zu liefern."<sup>23</sup> Die anderen potentiellen Anbieter waren aus dem Bieterverfahren ausgestiegen, da die DB AG für sie nicht nachvollziehbare Vorstellungen hinsichtlich des Preises und hinsichtlich anderer Rahmenbedingungen hat. Sicher ist inzwischen eigentlich nur, dass die ersten neuen Züge erst deutlich nach 2015 eingesetzt werden können und dass dann das IC-EC-Wagenmaterial teilweise vier Jahrzehnte alt ist.

Damit zeichnen sich drei Probleme ab. *Erstens: Das rollende Material der Deutschen Bahn AG wird von Jahr zu Jahr älter.* Die Bahn verweist seit fast zehn Jahren auf Großaufträge zur Erneuerung des Wagenmaterials. Sie tut dies bevorzugt, wenn es Kritik am bestehenden rollenden Material gibt. Tatsächlich findet das Gegenteil des Gesagten statt – die Erneuerung des rollenden Materials wird hinausgeschoben; der real existierende Bestand an Reisezugwagen und Lokomotiven respektive an Triebfahrzeugen wird immer älter. *Zweitens* ist unter diesen Bedingungen leicht nachvollziehbar, dass *die Störanfälligkeit der Züge immer größer wird* – nicht nur hinsichtlich der Klimaanlage. *Drittens* zielt die DB AG auf *Niedrigstpreise bei den Neuanschaffungen, was erneut Gefahren hinsichtlich der Zuverlässigkeit der neuen Züge birgt.* Die Bahn nutzt die Tatsache, dass es sich beim Projekt ICx um einen Großauftrag handelt, dazu aus, die Bahntechnik-Hersteller zu de-facto-Dumpingpreis-Angeboten zu nötigen. Dabei spielt auch die Frage eine Rolle, wer die Kosten für den erforderlichen Austausch eines großen Teils der ICE-Radsatzwellen trägt bzw. ob es zu einem Deal mit dem Achslieferanten und dem – möglicherweise damit identischen - ICx-Auftragnehmer kommt. Diese Vorgehensweise wirkt sich latent negativ auf die Qualität der bestellten neuen Zug-Garnituren aus.

*Bilanz (5): Die ständigen Behauptungen, man investiere Milliarden-Summen in die Erneuerung von Zügen sind Nebelwerfer. Tatsächlich wird das rollende Material ausweislich der offiziellen Statistik – so nach "Verkehr in Zahlen" - seit einem Jahrzehnt immer älter. Absolut vordringlich sind die Schaffung von ausreichenden Ersatzkapazitäten und die umfassende Erneuerung des rollenden Materials. Der Großauftrag "ICx" muss beschleunigt abgearbeitet werden.*

## **6. Es gibt steigende Wartungsausgaben – aufgrund massenhafter Ultraschall-Kontrollen**

<sup>21</sup>Die "Süddeutsche Zeitung" (vom 14. Januar 2004) schrieb unter der Überschrift "Bahn verschiebt Kauf neuer Züge": "Der Kauf moderner Wagen für 140 Intercitys wird einstweilen verschoben. Vorstandschef Mehdorn will mit einem Börsengang in den kommenden Jahren andere Finanzquellen erschließen."

<sup>22</sup>Nach der Ausschreibung Mitte 2008 im Europäischen Amtsblatt hieß es, dass für Sommer 2009 eine Entscheidung erwartet wird und dass "die neuen Züge spätestens 2012 ihre Testfahrten beginnen müssen". Ulli Gericke, "Bahn vor Multi-Milliarden-Aufträgen", in: Börsenzeitung vom 5. August 2008.

<sup>23</sup>Carsten Brönstrup, "Die Bahn setzt auf Siemens", in: Süddeutsche Zeitung vom 26. 1. 2010.

## Oder: Peter Ramsauer versus Rüdiger Grube

Bahnchef Grube argumentierte nach den Klimaanlagen-Pannen, dass dies keinesfalls auf Sparmaßnahmen im Bereich der Wartung zurückzuführen sei. Als Beleg nannte er dafür auch Zahlen. Danach sei der "Materialaufwand für die Fernverkehrsflotte" im Zeitraum 2004 bis 2009 von 298 auf 405 Millionen Euro angestiegen, der Personalaufwand im gleichen Zeitraum und für Wartung von 84 Millionen auf 96 Millionen Euro.<sup>24</sup>

Die Belege sind eher dürftig. Tatsächlich wurde – wie wir im Dokumentationsteil belegen - zunächst im Zeitraum 2003 bis 2005 der Materialaufwand bei der Wartung der Fernverkehrsflotte deutlich reduziert. Beispielsweise wurden nach dieser Unterlage aus dem Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG die Fristen der Wartungsintervalle um 100 Prozent vergrößert ("Intervallspreizung"). Auch die Fristen der großen Revisionen wurden hochgesetzt. Während sie früher nach einer Laufleistung von 1,4 Millionen Kilometer zu erfolgen hatten, waren es jetzt 1,65 Millionen Kilometer. Was einer "Spreizung" von 18 Prozent entspricht.<sup>25</sup>

Der (rund 36 Prozent) höhere Materialaufwand, den Grube anführt, ist fast ausschließlich auf die seit 2008 enorm angestiegenen Kosten für die deutlich verkürzten Intervalle bei den Ultraschallkontrollen von ICE-Radsätze zurückzuführen. Nicht verschwiegen werden soll, dass es nach meiner Kenntnis – und nach Gesprächen mit Kollegen im Wartungsbereich – in den letzten eineinhalb Jahren auch einige Verbesserungen gab. So hinsichtlich der Lagerhaltung. 2007/2008 war beispielsweise die Vorhaltung von Ersatzteilen für Klimaanlagen derart knapp, dass bei gehäuft auftretenden Schäden diese in der vorgegebenen Wartungszeit nicht immer behoben werden konnten und auch ICE-Garnituren mit kaputten Klimaanlagen auf die Reise geschickt wurden. Inzwischen wurde die Bevorratung wieder verbessert. Allerdings reicht manchmal die Zeit, die die Züge nachts in der Wartung verbringen können, nicht, um beispielsweise den Austausch eines nicht funktionstüchtigen Kälteverdichters (was rund acht Stunden Arbeitsaufwand abverlangt) abwickeln zu können. Dann rächt sich wieder, dass es so gut wie keine Ersatzzüge mehr gibt.

Die von Grube angeführten höheren Personalkosten bei der Wartung sind eher ein Indiz dafür, dass *insgesamt* weiterhin deutlich zu wenig Wartungspersonal eingesetzt wird. Im genannten Zeitraum stiegen nach Grubes eigenen Angaben die Ausgaben für Wartungspersonal um 14 Prozent (von 84 auf 96 Millionen Euro). Das ist eine jährliche Wachstumsrate von rund 2,5 Prozent. Rund die Hälfte dieses Wachstums dürfte auf Tarifierhöhungen zurückzuführen sein und nicht einmal die Inflation ausgleichen. Der darüber hinausgehende Anstieg ist auf den deutlich höheren Personalaufwand für die Ultraschall-Kontrollen der Radsätze zurückzuführen. Von einem Mehraufwand für Instandhaltung und Wartung bleibt damit kaum etwas übrig. All dies ist, wohlgermerkt, vor dem Hintergrund zu sehen, dass – wie dokumentiert - *zuvor* Wartungskapazitäten mit Blick auf den Bahnbörsengang deutlich reduziert wurden.

Zumindest für Teilbereiche der Bahn – so für die Berliner S-Bahn - wurde dokumentiert, dass es gerade in jüngerer Zeit einen *massiven Abbau* im Bereich Instandhaltung und Wartung gab. Für die Bereiche Netz (Infrastruktur) und Station und Service (Bahnhöfe) hat der Bundesrechnungshof einen deutlichen Rückgang der Instandhaltung und eine dauerhafte Unterinvestition festgestellt.<sup>26</sup>

Vieles spricht dafür, dass es Vergleichbares auch beim rollenden Material gibt. Eine aktuelle Sendung im ZDF-Magazin "Frontal21" vom 20. Juli 2010 berichtete von Rekordwerten von Störungen im Fernverkehr der Bahn. So sieht es auch der Bundesverkehrsminister, der eine Art flucht

<sup>24</sup>Interview DeutschlandRadio vom 16. Juli 2010. Die selben Zahlen wiederholte Grube in den folgenden Tagen mehrmals, so im "Spiegel" 29/2010 vom 18. Juli 2010.

<sup>25</sup>Dies geht aus internen Unterlagen des Bereichs Fernverkehr hervor, überschrieben mit "Voraussetzungen im Instandhaltungsbereich für Spreizung von Inspektionsintervallen und Revisionen grundlegend umgesetzt", Mitte 2006.

<sup>26</sup>Bundesrechnungshof, Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags über die Instandhaltung der Bundesschienenwege, Bonn 2007. Dort heißt es u. a.: "Der Bundesrechnungshof stellt fest, dass die Instandhaltungsaufwendungen der DB Netz AG den einvernehmlich festgestellten Bedarf in den Jahren 2001 bis 2005 um mindestens 1,5 Milliarden Euro unterschritten. Auch die Aufwendungen der DB Station & Service AG für Verkehrsstationen waren zu niedrig und führten zu einem Instandhaltungsrückstau von 265 Millionen Euro."

nach vorn antritt. Peter Ramsauer identifizierte als Ursache der Klimaanlage-Defekte das Sparen bei der Wartung: "Ramsauer sagte, möglicherweise sei zu viel Wartungspersonal abgebaut worden. 'Dazu gibt es jedenfalls genügend Hinweise aus dem Konzern.'" <sup>27</sup>

*Bilanz (6): Die Instandhaltung des rollenden Materials hat sich vor allem in den Jahren des Beschlusses zum Bahnbörsengang, 2003 bis 2005, deutlich verschlechtert. Die seit 2006 höheren Ausgaben für die Instandhaltung sind vor allem Resultat unzureichender Investitionen und unzureichender Wartung (Ultraschallkontrollen).*

## **7. Vier Jahreszeiten – vier Feinde**

### **Oder: Bahnvorstand kündigt vorsorglich nächsten Fahrplan-GAU an**

So sicher, wie auf den GAU mit den "Schotterflug"-ICE-Zügen im Winter 2009/2010 der GAU mit den "Sauna-ICE-Zügen" im Sommer 2010 folgte, so sicher wird es zu einer anderen Jahreszeit den nächsten GAU im Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG geben. Der Spott aus DDR-Zeiten (Frage: "Was sind die vier Feinde der Reichsbahn?" -Antwort: "Frühling, Sommer, Herbst und Winter") trifft inzwischen weitgehend auf die Deutsche Bahn AG zu. Wobei sich dies heute insbesondere auch in den neuen Kommunikationsformen reflektiert. <sup>28</sup>

Rund eine Dekade des Fahrens auf Verschleiß, des Sparens an allen Ecken und Enden, des Abbaus aller Reserven und der Demotivierung der Bahnbeschäftigten durch flächendeckende Bespitzelung legen eine solche fatalistische Sicht nahe.

Es ist schließlich die Bahn selbst, die spätestens für den Winter 2010/2011 einen weiteren Einbruch im fahrplanmäßigen Schienenverkehrsangebot ankündigte. "Wir gehen nicht davon aus, dass es uns gelingt, schnell zusätzliche Kapazitäten herbeizuzaubern. Eine ähnliche Situation wie im letzten Winter (2009/2010; W.W.) ist nicht auszuschließen." Derart weitsichtig äußerte sich der Bahn-Technik-Vorstand Volker Kefer bereits im Februar 2010. Ausdrücklich betonte Kefer, man sei sich "nicht zu fein", im kommenden Winter "auch im Ausland Züge anzufragen, um "einen einigermaßen normalen Betrieb sicherzustellen." <sup>29</sup>

Konkret ging es damals um Hilfeersuchen an die schweizerische SBB und die französische SNCF. Beide Nachbar-Bahnen hatten Anfang 2010 mit eigenem Zugmaterial die Deutsche Bahn AG unterstützt; auf der Prestige-Strecke Frankfurt – Paris rollten mehrere Wochen lang jeweils von Montags bis Donnerstag anstelle der eingeplanten ICE-Züge fast nur noch TGV-Garnituren. Dadurch wurde die Krise beim Fahrplanangebot der DB AG erkennbar gemildert.

Ein knappes halbes Jahr später kann man sich fragen, ob insbesondere die SNCF geneigt sein wird, der Deutschen Bahn AG bei einem neuerlichen GAU im Winter 2010/2011 beizuspringen. Denn Bahnchef Grube, Aufsichtsratschef Felcht und die Führungsriege der Deutschen Bahn AG haben mit der Entscheidung zum Kauf des Bus- und Bahnbetreibers Arriva deutlich gemacht: Sie orientieren auf einen erbitterten Konkurrenzkampf in Europa. Dieser richtet sich vor allem gegen die französische Staatsbahn SNCF.

*Bilanz (7): Ramsauer und Grube wissen, dass nicht nur der nächste Winter, sondern mit diesem der nächste Bahn-GAU kommt.*

<sup>27</sup>Bericht in der ARD-"Tagesschau" vom 17. Juli 2010; tagesschau.de vom selben Tag.

<sup>28</sup>"Das Desaster in der öffentlichen Wahrnehmung ist so groß, dass man es bereits für bemerkenswert hält, wenn etwas funktioniert: 'Also mein Zug ist pünktlich und klimatisiert! ICE 1514 Leipzig – Berlin', notierte ein Twitterer aus Chemnitz. Ein Hamburger hebt das Chaos ins Philosophische und twittert: 'Der Alltag ist meist doch sehr langweilig. Zum Ausgleich gibt es die Bahn.' Angesichts solcher Äußerungen rät der PR-Profi Peter Hübner der Bahn, die Kunden an ihren geänderten Kommunikationsformen abzuholen. (...) Dazu erklärt die Bahn: 'Im gesamten Konzern beobachten wir die Entwicklung von Twitter und anderen Social Media genau.' Twitter sei aber 'kein originäres Instrument der Unternehmens-PR'" In: Süddeutsche Zeitung vom 16.7.2010.

<sup>29</sup>In: Financial Times Deutschland vom 19. Februar 2010.

## **8. ICE mit perfekten Klimaanlage – für's Ausland** **Oder: Sparen auf Kosten von Fahrgästen und Bahnbeschäftigten**

Bahnchef Grube hatte in der ersten Woche nach dem GAU mit den Sauna-ICE-Zügen in seinen Reden und Interviews fast immer einen Satzbaustein, wonach man "jetzt überlegt, ob es nicht besser ist, dass wir (beim Redesign des ICE-2; W.W.) auch die Klimaanlage entsprechend überarbeiten."<sup>30</sup>

Was hier als neue Nachdenklichkeit präsentiert wird, wirkt bei genauem Hinsehen eher wie Nachtrabpolitik. Der ICE-1 wurde bereits 1993 in den USA wochenlang Zehntausenden Interessierten präsentiert. Bereits damals war klar, dass der deutsche Hochgeschwindigkeitszug im Fall des erhofften – und dann ausgebliebenen - Exportauftrags mit weit stärker dimensionierten Klimaanlage ausgestattet werden würde. Im August 2009 erklärten Siemens und die Deutsche Bahn AG, sich an Ausschreibungen zum Bau und Betrieb neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken in den USA beteiligen zu wollen – unter anderem soll dabei eine Weiterentwicklung des ICE-3 angeboten werden. Auch hier ist die Ausstattung dieser Züge mit im Vergleich zu den im deutschen Netz verkehrenden Zügen deutlich leistungsfähigeren Klimaanlage vorgesehen.<sup>31</sup> Im März 2010 weilten Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube in den Vereinigten Arabischen Emiraten, um eine Absichtserklärung über Planung, Bau und Betrieb eines Schienennetzes zu unterzeichnen. Auch bei dem hier zur Debatte stehende Export von ICE-Garnituren sind aus naheliegenden Gründen deutlich leistungstärkere Klimaanlage als im Fall der in Deutschland eingesetzten ICE-Züge vorgesehen.

Es gibt demnach keinerlei technische Probleme, ausreichend dimensionierte Klimaanlage in ICE-Züge einzubauen – jedenfalls dann nicht, wenn diese Züge ins Ausland exportiert werden.<sup>32</sup> Anders ausgedrückt: Wenn ICE-Züge im deutschen Schienennetz mit unzureichend dimensionierten Klimaanlage unterwegs sind, dann ist dies ausschließlich Resultat von Sparmaßnahmen. Auch eine Woche nach dem GAU mit Sauna-ICE-Einheiten erklärt der Bahnchef, man "überlegt", man "prüft", es "lässt sich vorstellen"... Doch eine klare Entscheidung zum Austausch der störanfälligen Klimaanlage fehlt noch immer. Und selbst wenn die Bahn sich durchringen sollte, beim Redesign des ICE-2 leistungstärkere Klimaanlage einzubauen, so sollen doch die ICE-1 und alle Intercity-Züge noch mindestens ein Jahrzehnt mit den völlig unzureichend dimensionierten Klimaanlage eingesetzt werde. Klimawandel hin oder her.

*Bilanz (8): Rein technisch gesehen könnten alle Fernverkehrszüge der DB AG über optimale Klimaanlage verfügen. Derart ausgestattet verkehren deutsche Hochgeschwindigkeitszüge auch im Ausland. Überspitzt formuliert: Zukünftig sollte man deutsche Hightech-Züge im Ausland bestellen – und sie "reimportieren".*

## **9. Großeinkauf Arriva und Kontinuität bei Großmannsucht** **Oder: Grube setzt Mehdorns global player-Politik fort**

Die Sparpolitik zu Lasten der Fahrgäste im Fall der Klimaanlage kontrastiert mit einer großzügigen Investitionspolitik der Deutschen Bahn AG in Auslandsmärkten und bei Investitionen in anderen Ländern. Besonders deutlich wird dies beim Kauf des britischen Bus- und Bahnbetreibers Arriva, der sinnigerweise fast zur selben Zeit gefeiert wird wie die Vorfälle in den deutschen Sauna-ICEs betrauert werden. Die DB AG investiert für den Arriva-Erwerb rund 2,7 Milliarden Euro. Sie geht

<sup>30</sup> Hier zitiert nach Spiegel-online vom 16. Juli 2010.

<sup>31</sup> Berichte zu den USA nach Spiegel online vom 22. August 2009 (ICE-3) und Eisenbahn-Kurier, Heft 1/1994 (zu ICE-1).

<sup>32</sup> Siehe „Deutsche Bahn baut Schienennetz in Abu Dhabi“, in. Welt online vom 28. März 2010.

dabei ein ausgesprochen hohes Risiko ein und handelt, so das Magazin „Der Spiegel“, nach dem Motto „Blindes Vertrauen statt eingehender Prüfung“.<sup>33</sup>

Damit wird unter Bahnchef Rüdiger Grube – bisher durchaus flankiert von der Politik der Bundesregierung – die Orientierung der Bahn als Global Player fortgesetzt, wie sie zuvor unter Hartmut Mehdorn praktiziert worden war. Um die Dimensionen deutlich zu machen: Allein der Arriva-Kauf wird rund das Zehnfache dessen kosten, was eine Ausstattung der ICE-Garnituren mit ausreichend dimensionierten Klimaanlagekosten würde.

Dabei sind die Klimaanlageanlagen nur ein Sparpolitik-Beispiel von mehreren. Die unzureichend dimensionierten und nicht dauerfesten Radsatzwellen spielen in diesem Zusammenhang eine noch wichtigere Rolle, weil damit elementare Sicherheitsfragen verbunden sind. Der Vorstand der Deutschen Bahn AG leugnete jahrelang, dass die ICE-Achsen nicht dauerfest sind und ignorierte damit Fachpublikationen. Es war auch nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes ein Glücksfall, dass am 9. Juli 2008 die Radsatzwelle eines ICE den endgültigen Bruch erst bei einer Langsamfahrt in Köln erlebte und dass kein großes Eisenbahnunglück stattfand. Auch der gegenwärtige Bahnvorstand unter Rüdiger Grube will den Austausch der kritischen Radsatzwellen nicht auf schnellstem Weg, sondern erst bis Ende 2012 oder gar bis Mitte 2013 realisieren. Gleichzeitig werden jedoch neue ICE-3 mit deutlich verbesserten, stärker belastbaren Radsatzwellen nach China, Russland und Spanien exportiert.

Man muss noch einen Schritt weiter gehen. Die Deutsche Bahn AG betreibt im Inland im Schienenverkehr nicht nur eine Politik der Deinvestition und des Fahrens auf Verschleiß. Dort wo investiert wird, wird das Geld in Milliarden-Euro-Höhe oft in Projekte gesteckt, die verkehrspolitisch kontraproduktiv und teilweise für den Schienenverkehr schädlich sind. Dies trifft auf Projekte wie Y-Trasse, Fehmarn-Belt-Querung (und deren Anschluss ans deutsche Schienennetz), Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm und auf das besonders absurde und zerstörerische Bahnhofprojekt Stuttgart 21 zu.<sup>34</sup>

*Bilanz (9): Die Bahn will auch unter Bahnchef Grube im arabischen Raum, in Osteuropa oder in Großbritannien wachsen. Sie finanziert diese aggressive Expansion mit einem fortgesetzten Sparkurs im Inland – zu Lasten von Fahrgästen und Sicherheit.*

### **10. Das Totschlagargument "Die Politik muss sich bei der Bahn heraushalten" ist erschüttert Oder: Der Eigentümer Bund muss eine strategische Neuorientierung herbeiführen**

Natürlich ist es erfreulich, wenn aus Kreisen der Bundesregierung und der Koalitionsparteien im Zusammenhang mit dem Klima-GAU der DB AG in diesem Sommer eine Abkehr von der Global-Player-Politik und ein Abrücken von einem Bahnbörsengang ins Gespräch gebracht wird. So äußerte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer ein weiteres Mal, dass „der Börsengang derzeit kein Thema“ sei.<sup>35</sup> Patrick Döring, verkehrspolitischer Sprecher der FDP im Bundestag und zugleich Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, stellte in Aussicht, dass der Eigentümer Bund bei der DB AG eine grundlegend andere strategische Ausrichtung durchsetzen könne. Döring in einem Interview im Deutschlandfunk: „Wir haben den Anteilseigner Bund, und der Eigentümer kann einen

<sup>33</sup> „Vertrauliche Aufsichtsratspapiere zum Arriva-Deal (...) legen den Schluss nahe, dass die Wertermittlung mehr auf Gutgläubigkeit und Phantasie beruht denn auf Wissen. (...) Was bei Transaktionen dieser Größenordnung zu erwarten wäre, fehlt offenkundig. 'Die Unternehmensbewertung', heißt es in der Unterlage, 'basiert weitestgehend auf den öffentlich verfügbaren Unternehmensinformationen sowie Annahmen von Brokern.' Zwar ist in dem Papier von einer 'Due Diligence' die Rede, also einer eingehenden Prüfung. Einschränkend heißt es aber gleich darauf: 'Der Business-Plan des Arriva-Managements wurde im Rahmen der Due Diligence nicht bereit gestellt.'“ Nach: Spiegel online vom 16. Mai 2010. Der Bundestagabgeordnete und Aufsichtsrat der DB AG, Patrick Döring, der im folgenden noch zu zitieren ist, kennt die zitierten Papiere und hat dem Arriva-Kauf im Aufsichtsrat zugestimmt.

<sup>34</sup> Die angeführten vier zerstörerischen Verkehrsprojekten haben ein Volumen von rund zehn Milliarden Euro. Würde man auf die Realisierung dieser Projekte verzichten, dann entspräche dies bereits einem erheblichen Teil des unsozialen Sparvolumens, das die Bundesregierung im Mai 2010 beschloss.

<sup>35</sup> In: ARD-Tagesschau vom 17. Juli 2010.

Strategiewechsel transportieren. (...) Es kann schon sein, dass der Eigentümer sagt – und ich wäre sehr dafür, dass wir darüber diskutieren – dass der Schwerpunkt des Unternehmens dann eben nicht mehr in der internationalen Logistik, sondern zum Beispiel im Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr liegt.“<sup>36</sup>

Zunächst sind dies nur Worte. Teilweise werden mit ihnen neue Hintertüren geöffnet. Dörings Vorschlag für eine auf den ersten Blick interessante Schwerpunktsetzung Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr kann auf eine Teilprivatisierung hinauslaufen: auf den Verkauf der Schenker AG, an der ja nicht nur die weltweite Logistik, sondern mit Railion auch der gesamte Schienengüterverkehr – im In- und Ausland - hängt. Auf die weltweite Logistik kann eine Deutsche Bahn AG gut und gern verzichten. Auf den Schienengüterverkehr sollte sie nicht verzichten. Insbesondere darf die Politik, der Bund als Eigentümer der DB AG, diesen Sektor mit seinen großen Möglichkeiten zur Verkehrsgestaltung nicht zugunsten der Dominanz des privatwirtschaftlichen Profitprinzips aufgeben. Schließlich ist der zitierte Hinweis des Bundesverkehrsministers, wonach ein Bahnbörsengang kein Thema sei, ein weiteres Mal mit dem Wörtchen „derzeit“ verbunden.

Dennoch ist die Debatte, die hier angestoßen wurde, zu unterstützen. Denn bisher wurde die grundsätzliche Infragestellung des Bahnbörsengangs als vorgestriges Denken abgestempelt. Auch gab es seitens der Bundesregierung und aus den Koalitionsparteien dutzendfach die Argumentation, über die Politik der Deutschen Bahn AG werde ausschließlich in deren Leitungsstrukturen entschieden. Das sei nun mal mit der Bahnreform von 1994 so beschlossen worden. Diese Totschlagargumente treten zunehmend in den Hintergrund.

#### *Bilanz (1)-(10):*

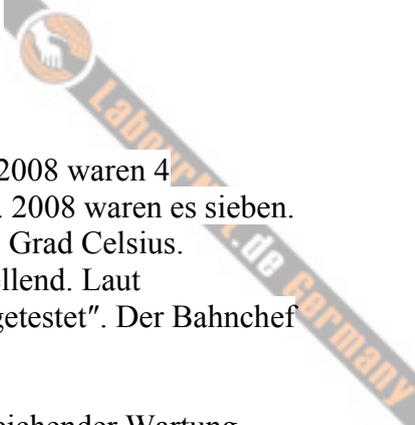
Tatsächlich ist spätestens nach den Ereignissen mit den Sauna-ICE bei der Bahn die Politik gefordert. Die Orientierung auf eine Börsenbahn muss unzweideutig aufgegeben werden. Der von CDU/CSU und SPD gefasste Vorratsbeschluss vom Mai 2008 zur Bahnteilprivatisierung muss zurückgenommen werden. Der Satz im Koalitionsvertrag, wonach die Bahn bei verbesserter Börsen- und Finanzmarktlage privatisiert werde, ist von der politischen Agenda zu streichen.

Erforderlich ist eine strategische Neuausrichtung der Deutschen Bahn AG. In deren Zentrum müssen eine Bürgerbahn, eine Flächenbahn, eine soziale Bahn und eine nachhaltige Bahn stehen. Notwendig sind also Bürgernähe und demokratische Kontrolle, eine umfassende Verkehrsverlagerung auf die Schiene, eine Erweiterung des Angebots und die Perspektive einer Bahn, die ausschließlich mit erneuerbarer Energie – überwiegend mit Solarstrom – betrieben wird.

#### **Nachtrag: Behauptungen & Fakten**

1. Der Bahnchef behauptet, der Zugchef könne allein entscheiden, ob ein ICE gestoppt wird. Er müsse so entscheiden, wenn es im Zug zu heiß ist. Richtig ist: Es gibt keinen klaren Wert, ab wann es im Zug zu heiß sein soll. Der Zugchef kann nicht allein entscheiden. Er muss "das weitere Vorgehen mit der Transportleitung abstimmen." Siehe die neue Weisung vom 12.7.2010, S. 27, unten letzter Spiegelstrich.
2. Der Bahnchef sagt, die Klimaanlage der ICE-2 seien "zuvor niemals auffällig gewesen." Siehe die exakte Statistik für Sommer 2008 S. 25. Wiedergegeben ist dort der Stand der

<sup>36</sup> Interview in: Deutschlandfunk vom 15. Juli 2010.

- 
- ICE-2-Flotte um 6 h früh, also nach der Wartung. Im Mittelwert Juni 2008 waren 4 Klimaanlagen (bei 44 ICE-2-Einheiten) nicht funktionsfähig. Am 5. 8. 2008 waren es sieben.
3. Der Bahnchef behauptet, die ICE-2-Klimaanlagen arbeiten nur bis 32 Grad Celsius. Tatsächlich arbeiten die Anlagen nur bis 32 Grad Celsius zufriedenstellend. Laut Bahnindustrie wurden sie "bis 42 Grad Außentemperatur erfolgreich getestet". Der Bahnchef hat dies im Verkehrsausschuss am 22. 7.2010 bestätigt.

Wenn die Anlagen dennoch vielfach abschalten, dürfte dies liegen an: Unzureichender Wartung (vorgeschrieben sind mindestens alle 144.000 km = alle 3-4 Monate). Abfall bei der Stromzufuhr (siehe Interview S. 4 zu "verminderte ZS-Leistung". Zu hohes Alter der Anlagen angesichts hoher Belastungen und unzureichender Wartung.

*Erstmals erschienen in: besser verkehren – Verkehrspolitisches Zirkular Heft 03, Juli 2010, herausgegeben vom MdB-Büro Sabine Leidig.*