

Deutsche Bahn

Immer Ärger mit der Bahn



© Maecke

Mehdorn in Not: Defekte ICE-Achsen, satte Preiserhöhungen, geplatzter Börsengang und Ärger um die Millionen-Boni des Bahn-Vorstands. Die ganze Empörung über Mehdnorns "Millionen-Möhrchen".

Größtes Ärgernis - zumindest aus Sicht der Bahn-Benutzer: Wegen mangelhafter Radachsen fallen ausgerechnet die Vorzeige-Züge der Bahn - die ICE-T und die ICE 3 - weitgehend aus. Auslöser: Ein Achsbruch bei einem ICE 3, der sich am 9. Juli 2008 bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof ereignete und den theoretisch bis zu 330 km/h schnellen Super-Zug entgleisen ließ. Zum Glück bei niedriger Geschwindigkeit - sonst hätte eine Katastrophe wie 1998 in Eschede gedroht, wo ein ICE 1 wegen eines defekten Radreifens aus den Schienen sprang und 101 Menschen in den Tod riss. Nach dem Unfall von Köln ergab die Spurensuche grundsätzliche Zweifel an den Achsen der ICE 3, die ähnlich auch in den Neigetechnik-Züge ICE-T verbaut sind. Außerplanmäßige Überprüfungen ergaben inzwischen auch in zwei Fällen Risse in den Achsen der ICE-T - mit der Folge, dass derzeit rund 40 der 67 Züge dieser Baureihe nicht eingesetzt werden können, ebenso wie zahlreiche ICE 3. Die Folge: Die Bahn fährt im Fernverkehr nach Ersatzfahrplan, und das vermutlich noch bis Februar 2009. Das bedeutet für die Reisenden: gestrichene Verbindungen, längere Warte- und Reisezeiten, kürzere und damit überfüllte Züge. Betroffen sind vier Strecken, darunter Hamburg - Berlin - Leipzig - München sowie Wiesbaden - Frankfurt - Leipzig - Dresden.

Schwarzer Peter

Die Bahn sieht die Verantwortung beim Hersteller-Konsortium, bestehend aus Siemens, Alstom und Bombardier, drängt auf verbindliche Garantien, dass innerhalb der Wartungsintervalle keine Gefahr von den Achsen ausgeht. Noch ist unklar, ob es sich um einen Produktionsfehler handelt oder um einen Konstruktionsfehler. Der Grünen-Verkehrsexperte **Winfried Hermann** will jedenfalls Hinweise darauf haben, dass die fraglichen ICE-Achsen „bei den Geschwindigkeiten und den neuen Strecken“ höher belastet seien als von der Norm her vorgesehen. Vieles spreche dafür, „dass entweder das Achsmaterial härter oder die Achsen dicker werden müssen“. Ein Verdacht, den ein Bahn-Insider im Gespräch mit SUPERillu bestätigt. Man sei beim ICE 3 und beim ICE-T aus Gründen der Gewichtsersparnis „konstruktiv an die Grenze gegangen“, lautet die Einschätzung des erfahrenen Diplom-Ingenieurs. Der Image-Schaden für die Bahn ist auf jeden Fall enorm. Auch weil die Bahn unter Mehdnorns Führung konsequent auf Hochgeschwindigkeitszüge im Fernverkehr gesetzt hat (so wurde 2001 der günstige und bewährte Interregio einfach abgeschafft) und heute nicht mehr über genügend bewährte, konventionelle Lokomotiven und Waggons verfügt, um den Engpass zu überbrücken.

Preise rauf

Trotzdem beharrt die Bahn auf den zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember angekündigten Preiserhöhungen im Fernverkehr um durchschnittlich 3,9 Prozent. Die Betonung liegt auf »durchschnittlich« - gerade für ostdeutsche Bahnkunden fallen laut Untersuchung der »Berliner Morgenpost« die Aufschläge oft noch höher aus. Und es wäre die achte Fahrpreiserhöhung seit Mehdnorns Amtsantritt im Dezember 1999. Damals lag laut Fahrgastverband »pro bahn« der Normalpreis für eine einfache Fahrt von 101 Kilometer bei umgerechnet 13,80 Euro, heute bei 16,90 Euro - ein Anstieg binnen neun Jahren um mehr als 22 Prozent (und damit deutlich höher als die allgemeine Inflationsrate von rund 14 Prozent). Ganz zu schweigen von dem - gerade erst gestoppten - Vorhaben, für jedes am Schalter gekaufte Ticket einen Bedienzuschlag von 2,50 Euro einzuführen.



© Bahn (Am 14. Dezember 2008 werden wieder die Preise im Fernverkehr erhöht. Es ist die achte Fahrpreiserhöhung seit Mehdnorns Amtsantritt im Dezember 1999.)

Bilanz-Kosmetik

Kritiker halten der Bahn-Führung vor, sie erhöhe ständig die Preise, um die Bilanz für den Börsengang aufzupolieren. Fakt ist: Die Bahn hat in den letzten Jahren einen Gewinn-Rekord nach dem anderen gebrochen - mit fast 2,5 Milliarden Euro im Jahr 2006 und rund 5,7 Milliarden Euro im vergangenen Jahr. Und gerade erst meldete Bahn-Finanzvorstand Diethelm Sack für die ersten drei Quartale 2008 eine erneute Gewinnsteigerung um rund zehn Prozent. Zahlen, die Anleger in aller Welt überzeugen sollen, der Bundesrepublik 24,9 Prozent der Bahn abzukaufen (wobei das Netz zu 100 Prozent im Staatsbesitz bleiben soll). Doch der Börsengang wurde von der Bundesregierung wegen der Finanzkrise auf unbestimmte Zeit verschoben, weil die erhofften 4,5 bis 5 Milliarden Euro derzeit kaum zu erzielen wären.

Höhenflüge

Hartmut Mehdorn hatte immer schon zu den eifrigsten Verfechtern des Börsengangs gehört, wollte ursprünglich sogar 49,9 Prozent der Bahn inklusive Schienennetz privatisieren - bis die Politik ihn ausbremste. Sein Motiv: Er will die Bahn mit der Finanzspritze der Investoren zu einem »europäischen Champion« machen, der nach Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa bis zum Jahr 2010 auch auf fremden Schienen Marktanteile einfahren soll, der darüber hinaus als global operierender Logistiker (über die Tochter Schenker) am weltweit wachsenden Güterverkehr teilhaben soll. Wobei - kleiner Schönheitsfehler - Schenker den Löwenanteil seines Geschäfts nicht auf der umweltfreundlichen Schiene, sondern per Lkw abwickelt ...

»Möhrchen«

Inzwischen wurde aber auch ein ganz und gar eigennütziger Grund dafür bekannt, dass der Bahnchef so eifrig die Privatisierungs-Trommel rührt. Er und seine Vorstands-Kollegen hatten sich bereits im Juni vom Aufsichtsrat satte Bonus-Zahlungen für den Börsengang zusichern lassen - je nach Erlös sollte allein Mehdorn zwischen 150000 und 1,4 Millionen Euro kassieren. Für Mehdorn sind das lediglich leistungsfördernde »Möhrchen«. Aber es sollte nicht bei den umstrittenen Boni bleiben. Für 2009 ließ sich Mehdorn gleich noch eine Erhöhung seines Grundgehalts von derzeit 750000 Euro auf 900000 Euro vom Aufsichtsrat genehmigen. Und die maximal erreichbare Leistungszulage soll von 2,99 Millionen Euro auf 3,51 Millionen steigen. Laut Bahn eine Vergütung „im unteren marktüblichen Bereich“. Dennoch ist die Empörung groß, gerade in Zeiten der Finanzkrise - und weil es sich um ein Unternehmen im Staatsbesitz handelt. Zum Vergleich: Das Jahresgehalt der Kanzlerin beträgt rund 180000 Euro. Ist da alles mit rechten Dingen zugegangen? Formal ja. Der Aufsichtsratsbeschluss bezüglich der Boni ist nicht mehr anzufechten. Auch das Bundesverkehrsministerium hatte, vertreten durch Staatssekretär **Matthias von Randow**, zugestimmt. Dieser hielt es allerdings nicht für nötig, seinen Chef zu informieren. Verkehrsminister **Wolfgang Tiefensee** (SPD) erfuhr nach eigenem Bekunden erst Mitte September davon, hielt aber zunächst still - angeblich, um den Börsengang nicht zu gefährden. Erst als die Bonus-Zusagen öffentlich wurden, äußerte er Kritik daran und versuchte sie - bisher vergeblich - wieder rückgängig zu machen. Nun steht Tiefensee selber in der Kritik, sieht sich mit Rücktrittsforderungen konfrontiert.



© Maecke/SUPERillu (Zweierelei Maß: Die Lokführer wurden von Mehdorn als Buhmann hingestellt, weil sie 11% mehr Lohn erkämpften. Er selbst ließ sich jetzt sein Gehalt um 20% erhöhen)

Immerhin:

Vielleicht erledigt sich das Thema Boni von selbst. Tiefensee rechnet inzwischen nicht mehr vor 2009 mit dem Börsengang. Dann aber ist Wahljahr - und die Bereitschaft der Politik, das unpopuläre Vorhaben in die Tat umzusetzen, dürfte weiter sinken. Rund zwei Drittel der Bundesbürger sind gegen diese »Verschleuderung von Volksvermögen«. Und tatsächlich hat die Vorstellung einer teilprivatisierten Bahn, die Großinvestoren aus Asien oder Russland satte Dividenden ausschüttet, einen schalen Beigeschmack: Denn trotz der Rekord-Gewinne in der Bilanz ist und bleibt die Bahn für den Steuerzahler ein Zuschuss-Betrieb. Jedes Jahr überweist der Bund rund 2,5 Milliarden Euro Zuschuss für die Unterhaltung des Schienennetzes. Und die Länder zahlen jährlich fast sieben Milliarden Euro für die »Bestellung« des Regionalverkehrs, der ohne Subventionen nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte. Zusammen über 9 Milliarden Euro im Jahr! Da verblasst die vermeintliche »Erfolgs-Story« Mehdorns ganz von alleine ...

Letztes Update: 08.11.2008 10:13