

18.02.2018 - Auf unsicheren Gleisen

Bahnindustrie und Kunden leiden unter der Verkehrspolitik der Deutschen Bahn

von Paul Michel

Es sollte ein Paukenschlag werden und wurde ein Rohrkrepiere: Auf der ICE-Rennstrecke zwischen München und Berlin waren in der Woche nach der Inbetriebnahme am 9. Dezember zwei Drittel aller Züge verspätet. Da hilft die ausgefeilteste Technik nichts, wenn die Bahn keine Verkehrspolitik macht, sondern nur Geschwindigkeitsrekorde aufstellen will.

Der nachstehende Artikel fußt auf einem Interview, das die SoZ mit Johannes Hauber führte. Hauber war lange Jahre Betriebsratsvorsitzender bei Bombardier am Standort Mannheim und Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats von Bombardier. Paul Michel sprach mit ihm über die Probleme in der Bahnindustrie.

Kein Hersteller von Zügen ist in der Lage, Neubestellungen der Deutschen Bahn fristgerecht zu liefern. Das liegt daran, dass Projekte nicht fristgerecht abgewickelt werden. Am Beispiel Bombardier sieht das folgendermaßen aus:

Bombardier ist ein kanadisches Unternehmen und hat in Europa neben der Fertigung für den Bahnbereich noch eine sehr große Fabrik zur Herstellung von Mittelstreckenflugzeugen, z.B. Firmenflugzeuge. Der Bahnbereich ist mit 33000 Beschäftigten bedeutend größer und ist in Europa in 15 Ländern vertreten.

Bombardier hat im Jahr 2001 Adtranz von Daimler übernommen. 2004 wurde beschlossen sechs Betriebe in verschiedenen europäischen Ländern zu schließen. 2007 fasste die Bombardier-Zentrale eine folgenschwere Entscheidung: Es sollte ein neues Flugzeug gebaut werden, ein 150-Sitzer, eine Konkurrenz für den Airbus A-320. Das Management war von 2 Mrd. US-Dollar Entwicklungskosten für dieses Flugzeug ausgegangen. Dann stellte sich heraus, dass es 5 Mrd. Dollar kosten würde. Neben öffentlichen Subventionen und Bürgschaften des kanadischen und des britischen Staates wurde das Geld dafür aus dem Geschäftsbereich Bahn-industrie genommen.

Entsprechend wurde von nun an im Bahnbereich nur noch sehr wenig investiert ? nicht in

moderne Technik und vor allem auch nicht in qualifiziertes Personal, das in der Lage wäre, die Projekte qualitätskonform und fristgerecht abzuwickeln. Und es ist ja klar: Wenn ein Projekt nicht sauber geplant ist, kann auch die Produktion nicht gut gehen. Entsprechend erlebte Bombardier 2012 ein Desaster bei der Herstellung des Regionalzuges mit dem schönen Namen «Talent».

Es kommt hinzu, dass die Bahn einen hohen Druck auf die Preise ausübt. Das hängt sicher auch mit der Privatisierung der Bahn zusammen. Bis 1994 wurden Projekte in enger Kooperation der Bahnindustrie mit der Bundesbahn abgewickelt. Die Systemführerschaft lag immer bei der Bahn. Es gab damals von beiden Seiten eine hohe systemische Kompetenz. Das wurde allerdings im Rahmen der Privatisierung «gesprengt». Mitte der 90er Jahre hatte das eine ganze Reihe von Desastern zur Folge.

Vor 1994 gab es Probleme in diesem Ausmaß nicht, wie jetzt erneut mit der ETCS-Signaltechnik* auf der ICE-Rennstrecke zwischen München und Berlin. ETCS wurde schon Ende der 90er Jahre in der Schweiz eingesetzt.

Bei der Probestrecke durch den Simplon-Tunnel gab es am Anfang auch Probleme. Aber da wurde dann auf das alte System zurückgeschaltet, das parallel noch betriebsfähig war. Die aktuellen Probleme auf der ICE-Strecke München?Berlin liegen nicht grundsätzlich an der Technik an sich. Ich kann mir die Ausfälle nur mit mangelhafter Vorbereitung erklären. Die Bahn behauptet ja, sie hätte die Lokomotivführer im Vorfeld auf ETCS geschult. Aber wie hat die Bahn die Lokomotivführer geschult? Am Tablet! Also nicht im Realbetrieb.

Fremdvergabe und die Folgen

Die Probleme hängen auch damit zusammen, dass mehr fremd vergeben wird, um Kosten zu sparen. Bombardier und deren Vorgängerfirmen ABB und Adtranz haben die EU-Osterweiterung von Anfang an zum Erschließen von Niedriglohnstandorten genutzt. Wenn man aber Produktion oder gar Entwicklung an einen anderen Standort verlagert, entstehen Transaktionskosten. Die wurden und werden vom Management immer unterschätzt.

Bei der Fertigung vom «Talent 2» gab es Probleme mit der Fertigung beim Wagenkasten,

das ist die Kiste, in der man als Passagier sitzt. Diese wurde, aus Kostengründen, von Hennigsdorf nach Česká Lípa in der Tschechischen Republik verlagert. Dort hatten sie bis dahin nie Wagenkasten gebaut. Entsprechend war auch das Ergebnis: Die ersten drei Wagenkasten mussten komplett verschrottet werden.

Bombardier hat auf Teufel komm raus «low-cost sourcing» betrieben und sich damit immer wieder Probleme eingehandelt. Die Fertigung bestimmter Teile wird oft ausgeschrieben. Die Buden werden dann zertifiziert und nach außen sieht alles ganz toll aus. Aber dann stellt sich heraus, dass die das Produkt gar nicht serienmäßig fertigen können.

Wenn man ein Produkt, das bisher im eigenen Hause gefertigt wurde, als Auftragsfertigung fremdvergift, dann ist damit ein hoher Transaktionsaufwand verbunden. Die Auftragsfertiger können das nicht aus dem Stand heraus. Bombardier musste da oft einen sehr großen Aufwand betreiben, um eine andere Firma zu befähigen, das Produkt zu fertigen. Das dauert manchmal sogar Jahre. Vielleicht lässt sich später damit Profit erwirtschaften. Aber in der Zwischenzeit wird auch einiges Geld in den Sand gesetzt. Und es gibt Zeitverzug und Qualitätsprobleme bei laufenden Aufträgen.

Die Arbeit in der Bahnindustrie ist ja ganz anders als in der Autoindustrie. Zwar wurde auch in der Bahn-industrie die Fertigungstiefe reduziert, aber die Fertigungstakte sind immer noch ganz anders als in der Auto-industrie. Für die Fertigung von Stromrichtermodulen für Straßenbahnen braucht man sechs Stunden, für einen Stromrichter für eine Lokomotive braucht man eine Woche. Das abgeforderte Qualifikationsniveau der Beschäftigten in der Bahnindustrie ist auch deutlich höher als in der Autoindustrie, die Leute machen da viel mehr verschiedene Tätigkeiten. In der Bahnindustrie sind fast ausschließlich Facharbeiter beschäftigt und arbeiten auch als solche.

Mobilitätswende? Fehlanzeige

Die Privatisierung der Bahn und der damit einhergehende Rückbau des Schienennetzes hat natürlich auch Folgen für die Aufträge in der Bahnindustrie gehabt. Die Arbeitsplätze in der Bahnindustrie hängen davon ab, dass der Schienenverkehr weiter ausgebaut wird. Das ist nicht geschehen. Die Deutsche Bahn macht ja keine Verkehrspolitik. Man sieht

das sehr deutlich an der Strecke München?Berlin. Da wird eine Rennstrecke gebaut, auf der man 300 km/h fährt. Dann macht man einen Umweg über Erfurt mit erheblichem Zeitverlust. Das ist alles extrem teuer.

Hätte man sich für die Strecke über Hof statt über Erfurt entschieden, hätte man sich viele Tunnel sparen können und das Projekt wäre deutlich billiger geworden. Aber zu dem Zeitpunkt, als darüber entschieden wurde, hat der damalige Ministerpräsident von Thüringen, Bernhard Vogel, darauf bestanden, dass die Strecke über seine Hauptstadt Erfurt führen musste.

Kommt man in Berlin an, muss man schauen, ob man einen Anschluss bekommt. Verkehrspolitik wird nicht systemisch gedacht und geplant. Es wird nicht die Gesamtzeit berechnet, die man zwischen A und B braucht. Sondern man fährt ein Stück irrsinnig schnell und dann steht man wieder in der Prarie und wartet. Zudem wurden in der Ära Mehdorn sehr viele Überholgleise herausgerissen. Um den Börsengang der DBAG vorzubereiten, wurde ein rigoroses Kostensenkungsprogramm durchgezogen. So wurden 80 Prozent aller Betriebsgleisanschlüsse herausgerissen, weil die Pflege der Weichen Geld kostet. Der Einzelwagenverkehr wurde eingestellt, dabei wurde einer Firma ein Wagon zur Verfügung gestellt, der dann abgeholt wurde. Heute fahren fast ausschließlich Ganzzüge.

In der Zeit nach der Bahnprivatisierung 1994 haben die Aufträge für den Regionalverkehr für uns bei Bombardier zugenommen. Die Erfolge der Regionalisierung hängen allerdings nicht mit der Umwandlung der Deutschen Bahn in eine Aktiengesellschaft zusammen, sondern sind Ergebnis einer Dezentralisierung der Entscheidungsebenen. So war die Dürener Kreisbahn unter kommunaler Verwaltung vor 1994 bereits erfolgreich.

Es hat Mitte der 90er Jahre in der Bahnindustrie eine gewisse Aufteilung der Bereiche gegeben. Siemens hatte beim ICE im Fernverkehr den Hut auf, während beim Regionalverkehr eher Bombardier im Geschäft war. Beispiele dafür sind die S-Bahnen mit den Seriennummern 420 bis 426.

In diesem Zusammenhang ist natürlich auch das Thema Elektrifizierung zu nennen. In Deutschland sind 60 Prozent der Bahnstrecken elektrifiziert, in der Schweiz sind es 100 Prozent. Auch andere europäische Länder liegen in Sachen Elektrifizierung deutlich vor Deutschland. Wenn bei uns die Elektrifizierung auf 100 Prozent hochgefahren würde, würde das sehr wohl Arbeit bringen: zunächst beim Ausbau der Schienen, aber viel

wesentlicher bei der Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs und der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, beim Personenverkehr wie beim Güterverkehr. Und natürlich wäre eine Elektrifizierung energieeffizienter und umweltfreundlicher.

Eine andere fatale Entscheidung der DBAG war jetzt aktuell die Einstellung des Nachtzugverkehrs mit falschen betriebswirtschaftlichen Zahlen.

Güterverkehr: Geht's nicht leiser?

Der Güterverkehr hat in absoluten Zahlen zugenommen, aber in Relation zum Gesamtverkehr nachgelassen. Auch hier hängt es wieder an den Investitionen. Der Einzelwagenverkehr wurde ja eingestellt, längst überfällige technische Neuerungen werden nur sehr schleppend durchgeführt. Die Einführung von automatischen Kupplungen und von Bremsen mit Kunststoffsohlen zieht sich ewig hin. Die alten Güterwagen sind brutal laut. Ich habe 15 Jahre direkt an der Bahnstrecke Mannheim-Frankfurt gewohnt. Wenn man im Garten saß und es fuhr ein ICE oder Nahverkehrszug vorbei, hat man sich ganz normal weiter unterhalten. Wenn ein Güterzug vorbei fuhr, musste man die Unterhaltung einstellen, weil man kein Wort mehr verstand.

Natürlich kann man leisere Güterwagens bauen. Aber das ist offenbar zu teuer, denn dann muss man die Wagons auswechseln. Die alten Wagons hingegen sind schon abgeschrieben und man kann mit ihnen noch leichtes Geld verdienen.

Leider fordern viele Bürgerinitiativen, die sich gegen den Lärm der Güterzüge wehren, keine technischen Neuerungen, die den Güterverkehr leiser machen würden. Eine Grundsanierung der Güterwagen könnte erfolgreich sein, dafür gibt es technische Vorschläge ? z.B. radial einstellbare Drehgestelle, Scheibenbremsen, automatische Kupplungen. Machbar wäre das alles, auch mit einem überschaubaren finanziellen Aufwand.

** ETCS ? Das European Train Control System ist die im Aufbau einheitliche europäische Signaltechnik (Zugbeeinflussungssystem).*



Sozialistische Zeitung

Regentenstr. 57-59 · D-51063 Köln
Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97
redaktion@soz-verlag.de · www.sozone.de