



Karikatur: Oliver Stenzel

Ausgabe 305 Politik

Sieben Todsünden des Herrn G.

Von Winfried Wolf

Datum: 01.02.2017

Kaum hat sich Rüdiger Grube vom Acker gemacht, wird er mit Elogen überhäuft. Der Aufsichtsratschef der Deutschen Bahn, Utz-Helmuth Felcht, spricht von "bleibenden Verdiensten" für die Zukunftssicherung des Konzerns. Unser Autor ist ganz anderer Meinung.

Halten wir fest: Würde ein Lokführer, ein Stellwerker oder irgendein Bahner, der Verantwortung trägt, auf vergleichbare Art und Weise – beim Poker um eine Vertragsverlängerung mit längerer Laufzeit beziehungsweise mit höherer Vergütung – die Brocken hinschmeißen, dann würde das zu Recht als verantwortungslos gebrandmarkt werden. Würde ein solches Verhalten im Bahnkonzern Schule machen, dann würde der Schienenverkehr schlicht kollabieren.

Es ist auch nicht zu erkennen, wofür Grube zu danken ist. Er hat nur das Zerstörungswerk der vorausgegangenen Konzernchefs der Deutschen Bahn, Heinz Dürr und Hartmut Mehdorn, fortgesetzt. Was einer gewissen Logik nicht

entbehr, stammen sie doch alle drei aus der Daimler-Kaderschmiede. Richtig ist, dass dies bei Grube meist mit einem Lächeln begleitet war, was ihn von seinem grimmgesichtigen Vorgänger unterschied. Grube war schlicht die bislang beste Bahn-Abrissbirne. Diese Bilanz lässt sich in den "Sieben Todsünden des Herrn G." wie folgt zusammenfassen.

1. Fortgesetzte Abkehr vom Brot-und-Buttergeschäft:

Unter Grube wurde das Auslandsgeschäft und das Engagement in bahnfremden Bereichen erheblich ausgeweitet. Insgesamt wurden hier seit 2009 rund 3,5 Milliarden Euro für Einkäufe ausgegeben – Geld, das im Inland bei der Schieneninfrastruktur bitter benötigt würde. Inzwischen entfällt die Hälfte des Umsatzes der Deutsche Bahn AG auf das Auslandsgeschäft. Die größten Brocken waren der Kauf von Arriva und die Ausweitung der Deutsche Bahn-Aktivitäten in Osteuropa. Beispielsweise rühmt sich Grube, 20 Prozent Marktanteil im tschechischen Busgeschäft zu haben. Diese Auslandsaktivitäten trugen entscheidend dazu bei, dass die Verschuldung der Deutsche Bahn AG auf knapp 19 Milliarden Euro anstieg. Sie liegt damit so hoch wie diejenige der Bundesbahn Anfang der 1990er Jahre.



Was von Grube bleibt. Fotos: Joachim E. Röttgers

2. Neubelebung des Projekts Bahnprivatisierung: Unter Grube wurde 2015/16 das Thema Teilprivatisierung wieder aufgelegt. Offiziell hieß das Projekt Teilverkauf der Tochtergesellschaften Arriva und Schenker Logistics. Tatsächlich wollte man Heuschrecken als Anteilseigner hereinnehmen. Da es allein diese zwei Deutsche Bahn AG-Töchter auf 50 Prozent des Gesamtumsatzes bringen, hätten private Anteilseigner dort zukünftig einen erheblichen Einfluss im Konzern gehabt. Dies wäre einem Einstieg in das Unternehmen gleichgekommen. Das Vorhaben wurde im Oktober 2016 aufgrund des Widerstands in der Politik gestoppt – gegen den Willen von Grube.

3. Verschärfung der Krise des Personenfernverkehrs: Unter Grube gab es keinen Wiederausbau des Fernverkehrs und keine Reduktion der Fahrgastverluste, die die Einstellung des Interregios 2001/2002 mit sich brachte. Der Anteil der Reisenden ohne Sitzplatz ("Steherquote") hat sich deutlich erhöht. Auf 2,5 Prozent im Durchschnitt, am Freitagnachmittag auf gefühlte 20. Die Zahl der Zugräumungen wegen Überfüllung nahm zu, allein am letzten Wochenende im Oktober 2016 waren es 33. In seiner Ära stiegen die Fernverkehrsticketpreise um 20 Prozent. Das Preissystem wurde am 11. Dezember 2016 "reformiert", also nochmals undurchschaubarer gemacht. Die Flexibilität wurde ein weiteres Mal reduziert: Die neuen "Flex-Tickets" unterliegen jetzt auch preislichen Schwankungen. Darüber hinaus muss die Fahrt stets am ersten Gültigkeitstag angetreten werden. Damit entwickelte sich die Bahn zunehmend zu einem Schnäppchenjäger-Transportmittel. Konsequenz: Die wichtige Stammkundschaft wandert ab. Das dokumentiert auch die Entwicklung der Zahl der BahnCard50-Inhaber: 2008 waren es noch 1,738 Millionen, 2015 nur noch 1,311 Millionen – ein Rückgang um fast ein Viertel.

4. Einstellung des Nachtzugverkehrs: In den vergangenen acht Jahren wurde die Nachtzugsparte der Deutsche Bahn AG systematisch auf Verschleiß gefahren und am 11. Dezember 2016 eingestellt. Nach einer Tradition von mehr als 120 Jahren. Die Nachbarbahn ÖBB übernahm die Hälfte der deutschen Nachtzugverbindungen. Sie expandiert in diesem Bereich seit mehr als einem Jahrzehnt. Das belegt: Das Nachtzuggeschäft kann profitabel betrieben werden; Grube konnte oder wollte dies nicht.



Die Bahn-Infrastruktur wurde sträflich vernachlässigt.

5. Fortgesetzter Niedergang der Schieneninfrastruktur: Der

Bundesrechnungshof hat dies in mehreren Prüfberichten dokumentiert. Die Zahl der Weichen wurde nochmals um 1759 (auf 67 552) und die Länge der Gleise um 3119 km (auf 60 795 km) reduziert (jeweils 2008-2015). Die Verschlechterung der Qualität der Infrastruktur mündete in einer extrem niedrigen Pünktlichkeitsquote, die 2015 gerade mal bei 75 Prozent im Fernverkehr lag.

6. Güterbahn kämpft ums Überleben: Unter

Grube geriet der Schienengüterverkehr der Deutsche Bahn AG in eine existenzielle Krise. Diese ist auch das Resultat eines fortgesetzten Rückzugs in der Fläche. In Grubes Amtszeit

wurde die Zahl der Privatgleisanschlüsse von 3732 auf 2359 abgebaut. Zum Vergleich: 1994 waren es noch 11 742. Im Herbst 2016 verkündete Herr G. die geplante de facto-Schließung von 173 Güterverkehrsstellen (Güterbahnhöfe), was 11,5 Prozent aller Güterverkehrsstellen entspricht, und einen Abbau der Beschäftigten in diesem Bereich um mehr als 2000 Personen. Kreativität entwickelte das Team um den Konzernchef lediglich beim wording: Die Güterverkehrssparte hieß früher Cargo. Mehdorn machte daraus Railion. Seit Herbst 2016 heißt sie wieder Cargo.

7. Grube als Stuttgart-21-Vollstrecker: Zwar ließ er zuletzt im trauten Kreis verlauten, er hätte Stuttgart 21 "nicht gemacht". Doch das ist die Unwahrheit. Unmittelbar nach seinem Amtsantritt am 1. Mai 2009 war Baubeginn – mit ihm als Frontmann und Scharfmacher. Ende 2010 verkündete er: "Das Ding muss durchgezogen werden. Und ich ziehe das durch. Wenn wir in Stuttgart auch nur einen Millimeter nachgeben, dann fliegen uns in Deutschland alle Infrastrukturprojekte um die Ohren." (Hamburger Abendblatt vom 15. November 2010). Als im Dezember 2012 die Gesamtkosten von 4,5 auf 6,8 Milliarden explodierten, trommelte er gemeinsam mit Ronald Pofalla und Volker Kefer dafür, dass der Aufsichtsrat im März 2013 Ja zum Weiterbau sagte. Im Herbst 2016 legte der Bundesrechnungshof einen neuen Prüfbericht zu Stuttgart 21 vor. In diesem steht, dass sich die Kosten des Projekts auf zehn Milliarden Euro erhöhen. Und dass "es offen bleibt, ob es gelingt" für den Tiefbahnhof am Ende "eine Betriebsgenehmigung zu erhalten". Die Reaktion von Grube: Er erklärte, den Prüfbericht nicht zu kennen. Und verklagte Ende 2016 das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart auf die anteilmäßige Übernahme der Mehrkosten für das Milliardengrab.

Nein, dem Herrn G. soll keine Träne nachgeweint werden. Der Mann macht sich aus dem gleichen Grund vom Acker, aus dem im Juni 2016 bereits Vorstand Volker Kefer verschwunden ist: Stuttgart 21 gerät immer mehr in Schieflage. Wenn die Berichte des Bundesrechnungshofs und das an den Aufsichtsrat adressierte KPMG-Gutachten in Gänze an die Öffentlichkeit gelangen, dann wird allen deutlich: Das Großprojekt ist ein Fass ohne Boden. Damit aber bedeutet ein Weiterbetreiben von S 21 Untreue: Das Aktiengesetz verbietet den Vorstandsmitgliedern und den Aufsichtsräten, wissentlich ein unwirtschaftliches Projekt durchzuziehen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Utz-Helmuth Felcht, ließ am 31. Januar bereits zum dritten Mal den Punkt "Stuttgart 21" von der Tagesordnung nehmen. Wenn es zutrifft, dass auch Felcht in Bälde seinen Hut nimmt, dann hätten alle DB-Hauptverantwortlichen für das Milliardengrab rechtzeitig den Konzern verlassen.



Oh heilige Barbara, der Bagger kommt.

Was die Bahn, was die Bahnbeschäftigten und was die Fahrgäste jetzt dringend brauchen, ist ein Mensch an der Bahnspitze, der selbst Eisenbahner ist, der Schiene kann und die Eisenbahn liebt, der professionell ist und der mit Menschen im Team umgehen kann. Entsprechend dieser Kriterien wären - in alphabetischer Reihenfolge - vorstellbar: Gerald Hörster, der aktuelle Chef des Eisenbahn-Bundesamtes, ein engagierter und fachkundiger Beamter. Hans Leister, ehemals für die Deutsche Bahn AG, dann für verschiedene Privatbahnen aktiv, aktuell Präsident der Zukunftswerkstatt Schienenverkehr, Berlin. Gunter Mackinger, ein österreichischer Eisenbahner von der Pike auf, lange Zeit in führender Position bei der Salzburger Lokalbahn. Heiner Monheim, ein international anerkannter Verkehrswissenschaftler, der Menschen für die Eisenbahn begeistern kann. Benedikt Weibel, der ehemalige, enorm erfolgreiche Chef der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Claus Weselsky, GDL-Chef und Parteifreund der Kanzlerin, mit hohem Durchsetzungsvermögen. Oder schließlich Bernhard Wewers, der Geschäftsführer des Nahverkehrsverbands Schleswig-Holstein.

Mit das Schlimmste, was jetzt bei der Bahn passieren könnte, wäre ein Chef Pofalla. Also jemand, der wie Dürr, Mehdorn und Grube von Eisenbahn keine Ahnung hat, der, anders die drei Genannten, von Unternehmensführung keinen Schimmer hat, und der sich als CDU-Hardliner und Brüller aufführte (zu MdB-Bosbach: "Ich kann Deine Fresse nicht mehr sehen!"). Einer, der sich als Bundestagsabgeordneter außer Stande sah, der Versuchung zu widerstehen, aus Mitteln für den MdB-Bürobedarf Montblanc-Luxusschreibgeräte im Wert von 14 722,32 Euro zu ordern.