

Die Bahn auf Börsenfahrt ist entgleist Jetzt kommen die Aufräumarbeiten

Die zeitweilige Stilllegung von 70 ICE-Einheiten stellt einen qualitativen Einschnitt dar – Der Bahnvorstand hat das Thema ICE-Sicherheit systematisch vernachlässigt, um den Bahnbörsengang nicht zu gefährden – Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) fordert: Bahnchef Mehdorn muss abtreten

von Winfried Wolf

Hunderttausende Fahrgäste der Bahn erlebten bereits in den letzten Tagen täglich chaotische, kundenfeindliche Zustände, weil die ICE-3- und ICE-T-Garnituren zusätzlichen Ultraschallprüfungen unterzogen werden mussten. Laut offiziellen Angaben der Bahn war bisher bereits "rund jeder fünfte Fahrgast" von "den Einschränkungen betroffen". Ab dem heutigen Tag, seit der Ankündigung der DB AG, dass 70 ICE-Züge komplett aus dem Verkehr gezogen werden, wird rund jeder dritte Fahrgast im Fernverkehr massive Einschränkungen hinnehmen müssen. Das Chaos ist perfekt. Der Verweis von Hartmut Mehdorn, Schuld sei die Bahnindustrie, seien die Herstellerfirmen Siemens und Bombardier, zielt in die falsche Richtung. Die Verantwortung für den Mega-Image-GAU trägt allein der MCC, Mehdorns Chaos Club. Allein dieses Bahn-Top-Management zeichnet für die zu erwartenden katastrophalen Zustände in den Zügen und auf den Bahnhöfen verantwortlich.

Alle ICE-3- und ICE-T-Radsatzwellen sind voraussichtlich nicht dauerfest

Zunächst einmal ist festzustellen dass es nicht um einzelne Risse in einzelnen Radsatzwellen und nicht pauschal um ausbleibende Sicherheitsgarantien der Hersteller für die ICE-Radsatzwellen geht. Seit 2001 erwiesen sich mindestens ein halbes Dutzend Radsatzwellen als fehlerhaft. Vor allem sind seither mindestens zwei Radsatzwellen im laufenden Betrieb (in Gutenfürst am 2. Dezember 2002 und in Köln am 09.07.2008) gebrochen, was grundsätzlich nicht passieren darf und was jeweils mit der großen Gefahr eines schweren Unfalls verbunden war. Bereits nach dem Bruch vom Dezember 2002 hat die Bahn die Ursachen des Bruchs verschleiert, dann jedoch klammheimlich alle Radsatzwellen ausgebaut und durch neue, konstruktiv andere ersetzt. Doch es geht um weit mehr. Seit 2006 publizieren die anerkannten Experten Dr. Gerhard Fischer und Professor Vatroslav Grubisic in Fachzeitschriften Beiträge, nach denen bei den ICE-Radsatzwellen "die im realen Betrieb auftretenden Betriebsbelastungen und Beanspruchungen deutlich höher liegen als die nach den Normen EN 13103 und EN 13104 (= die für diese Radsätze entwickelten Normen; W.W.) ermittelten, sodass nach der Norm keine sichere Bemessung gewährleistet ist." Diese Radsätze verfügten nicht über eine "dauerfeste Auslegung". Im Klartext: Sie können brechen. Anstatt einer vom Hersteller, dem Bochumer Verein Verkehrstechnik, und von der DB AG unterstellten Lebenszeit von 25 bis 30 Jahren würde es bei diesen Radsatzwellen, so die von Professor Grubisic bis Anfang Juli 2008 vertretene Auffassung, wahrscheinlich nach 12 Jahren zu einem Ermüdungsbruch kommen. In dem Bruch einer ICE-Radsatzwelle am 9. Juli auf der Kölner Hohenzollernbrücke sieht Grubisic einerseits eine Bestätigung seiner Annahmen.

Gleichzeitig befürchtet er, dass er noch zu optimistisch war, da es den ICE-3 erst seit rund acht Jahren gibt und die gebrochene Radsatzwelle maximal acht Jahre im Einsatz war.

Grubisic war bis 1996 stellvertretender Direktor des Fraunhofer Instituts; er arbeitet seither als selbständig beratender Ingenieur. Dr.-Ing. Gerhard Fischer war ebenfalls sehr lange in führender Position am Fraunhofer Institut tätig, er ist seit 2002 unter anderem als Gutachter für das Eisenbahn-Bundesamt aktiv. Grubisic und Fischer waren maßgeblich daran beteiligt, dass 1998 die Ursache für das Eschede-ICE-Unglück entdeckt werden konnte.

Die Deutsche Bahn AG hat die gut begründeten Warnrufe von Grubisic/Fischer jahrelang souverän ignoriert. Das Eisenbahn-Bundesamt hat nach dem Radsatzwellenbruch am 9. Juli 2008 offensichtlich erkannt, dass es hier nicht um einen Einzelfall geht und deshalb, auch um sich abzusichern, für alle ICE-3-Radsatzwellen und für die Achsen der ICE-T-Garnituren (Neigetechnik-ICE) extrem kurze Ultraschall-Prüfintervalle von 30.000 km angeordnet. Offensichtlich kam es dabei zu neuen gravierenden Erkenntnissen, sodass nun Hartmut Mehdorn im Wortsinn die Notbremse ziehen muss.

Vier spezifische Management-Fehler

Die Problematik stellt sich jetzt auch aus vier spezifischen Gründen, die ebenfalls auf eindeutige Managementfehler zurückzuführen sind, besonders krass dar:

Erstens hat sich die Bahn in den frühen 1990er Jahren dafür entschieden, ihre neuen Hochgeschwindigkeitszüge vom Typ ICE auf Neubaustrecken *und* auf den alten konventionellen Strecken verkehren zu lassen. Gleichzeitig beschloss sie, auf den Neubaustrecken neben dem Einsatz von Personenzügen auch Güterverkehr durchzuführen. Dies führt zu vielfachen Mehrfachbelastungen einerseits der Trassen (Gleisanlagen) und andererseits der Züge, insbesondere der ICE-Einheiten. In den Trassen der Neubaustrecken kommt es beschleunigt zu Unebenheiten und Lageunstetigkeiten ("Schlaglöchern"), u.a. durch den Einsatz schwerer Güterzüge. Im konventionellen Netz kommt es zu einem beschleunigten Verschleiß, da dort die schweren ICE-Einheiten verkehren. Die ICE-Garnituren wiederum werden erheblichen zusätzlichen Belastungen ausgesetzt durch das Fahren im konventionellen Netz (z.B. auf engen Radien, auf konventionellen Weichen anstelle der Schnellfahrweichen) und durch das Befahren von beschädigten Neubaustrecken. Die Konzeption des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland steht in offensichtlichem Widerspruch zur Konzeption der Hochgeschwindigkeitsverkehre in allen anderen Ländern (Shinkansen/Japan, TGV/Frankreich, AVE/Spanien, Eurostar/Belgien-Frankreich-Großbritannien), wo auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken keine Güterzüge verkehren und wo die Hochgeschwindigkeitszüge überwiegend auf eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebauten Schnellfahrtrassen eingesetzt werden. Die Probleme mit den ICE-Radsatzwellen resultieren in erster Linie aus der Vielzahl der damit verbundenen spezifischen und sehr hohen Beanspruchungen.

Zweitens entschied sich die Deutsche Bahn bei den Schnellbahnstrecken zum Einsatz der "festen Fahrbahn": Anstelle des Schotterbetts sind die Schienen fest mit Betonplatten verbunden, die abschnittsweise verlegt werden. Auch hier wird auf einen "deutschen Sonderweg" gesetzt; die Gleise für die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Japan und Frankreich sind im klassischen Schotterbett verlegt. Bisher wurde eine feste Fahrbahn nur bei langsameren Schienenfahrzeugen (z.B. bei U-Bahnen) oder im Tunnelbau (wo der Untergrund jedoch in der Regel aus festen Gestein besteht) eingesetzt. Der Einsatz einer "festen Fahrbahn" im Hochgeschwindigkeitsverkehr

ist jedoch mit zwei gravierenden Problemen verbunden: Zum einen hat die feste Fahrbahn so gut wie keine Elastizität; es existiert nur ein "minimaler, vernachlässigbarer Federweg". Eine Unebenheit usw. kann damit nicht wie beim Schotterbett gedämpft werden. Sie wirkt direkt auf den Zug und hier zuerst auf die Radsatzwelle zurück – mit entsprechend hoher Belastung.(1) Zum anderen muss eine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit fester Fahrbahn in Fall einer grundlegenden Sanierung komplett, für mehrere Wochen, wenn nicht Monate gesperrt werden. Bei Gleisanlagen im Schotterbett sind jedoch kontinuierliche Sanierungsarbeiten ("Stopfen") bei laufendem Betrieb möglich. Als die feste Fahrbahn Mitte der 1990er Jahre durchgesetzt wurde, erfolgte dies gegen den Widerstand vieler Fachleute. Unter anderem kritisierte der Bundesrechnungshof in einem Gutachten die Konzeption. Er hob dabei besonders auf den zweiten Aspekt (Streckensperrungen bei Sanierungsarbeiten) ab und unterstrich, dass damit spätestens nach 15 bis 20 Jahren gewaltige Sonderkosten auf denjenigen zukommen, dem das Netz gehört. Beim aktuell verfolgten Modell der Bahnteilprivatisierung heißt das: Diese Sonderkosten in Höhe vieler Milliarden Euro hat dann der Bund als indirekter 100-Prozent-Eigentümer der DB Netz / Infrastruktur zu tragen.

Drittens baute die DB AG die 2001 in Betrieb genommene Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt/M. - Köln von vornherein und ohne besondere Not mit einer Steigung auf einzelnen Abschnitten von bis zu vier Prozent (normal gilt eine Steigung von 3 bis 3,5 Prozent als Maximum). Damit war klar, dass auf dieser Strecke nur der modernste ICE, der ICE-3, verkehren könnte. Da es sich beim ICE-3 auch noch um eine Neuentwicklung handelte, bei dem jede zweite Radsatzwelle (Achse) angetrieben wird (und es demnach keinen Triebkopf gibt), ging man ein zusätzliches Risiko ein. Nachdem seit dem 9. Juli insbesondere die Radsatzwellen der ICE-3 unter verstärkter Beobachtung stehen, wird das selbst gewählte Dilemma offenkundig: Auf der Strecke Köln - Frankfurt/M. können nur diese Züge – und zum Beispiel keine ICE-1, keine ICE-2 – und offensichtlich auch keine ICE-T-Züge eingesetzt werden.

Viertens hat die DB AG in den letzten acht Jahren systematisch ihre Reserven abgebaut. Während in früheren Zeiten bis zu zehn Prozent Zugreserven (ICE-Garnituren oder Loks und Waggons) als erforderlich galten, um besonderen Situationen und den Spitzenbelastungen gerecht zu werden, gibt es heute nur noch minimale Reserven. Auf diese Weise konnte die Bahn – nicht zuletzt mit Blick auf den Börsengang – jährlich weit mehr als 100 Millionen Euro einsparen. Mit der Herausnahme von 70 ICE-Zügen gibt es nun keine Reserve, mit welcher ein Teil der betroffenen Zugverbindungen ersetzt und ein akzeptabler Notfahrplan realisiert werden könnte.

Verschleiern mit Methode

Mehdorn suggeriert in seiner Erklärung zur Stilllegung von 70 ICE-Einheiten, es sei ein aktuelles, unerwartetes Ereignis eingetreten, das zu dem drastischen Schritt Anlass geben würde. Das Herstellerkonsortium gebe "keine ausreichende Garantieerklärung" für die ICE-T-Radsatzwellen ab. Auch das ist falsch. Der Bahnchef ist mindestens seit gut einem Vierteljahr darüber informiert, dass Gefahr im Verzug ist. Gegen ihn wurde auch wegen seiner Nicht-Reaktion auf diese Situation Strafanzeige gestellt (siehe unten). Mehdorn hat das angemessene Reagieren auf die Gefährdung der ICE-Sicherheit um mindestens ein Vierteljahr hinausgezögert, ganz offensichtlich mit Blick auf den bis vor kurzem für den 27. Oktober vorgesehenen Bahnbörsengang, der von keinerlei Negativ-Nachrichten beeinflusst werden sollte.

Seit dem 9. Juli 2008 – dem Tag, an dem die ICE-3-Achse in Köln brach – erleben wir systematische Aktionen, um die tatsächliche Gefährdung elementarer Sicherheitsstandards im Schienenfernverkehr zu vertuschen. Verantwortlich dafür sind der Vorstand der Deutschen Bahn AG, die Justiz und ein Teil der großen Medien. Ein wesentlicher Grund für dieses Verhalten ist im geplanten Börsengang der Bahn zu sehen.

Es begann bereits am 9. Juli. Trotz des Bruchs der ICE-Radsatzwelle ließ die Bahn ihre ICE-3-Züge noch rund 40 Stunden lang mit Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h fahren – obgleich das Eisenbahnbundesamt (EBA) sofortige Ultraschall-Untersuchungen aller Radsatzwellen verlangt hatte. Als das EBA sodann eine Stilllegung der ICE-3-Flotte mit Verweis auf "Gefahr im Verzug" anordnete, behauptete die Bahn, zu keinem Zeitpunkt habe es eine größere Gefahr für die Fahrgäste gegeben. Dabei hatte das EBA schriftlich auf das Vorliegen einer "Gefahr eines Unglücks wie in Eschede" verwiesen.

Am 19. 7. 2008 reichten Professor Heiner Monheim, Professor Karl-Dieter Bodack, Andreas Kleber und ich eine Strafanzeige gegen Hartmut Mehdorn und andere Bahnmanager ein wegen des "Verdachts auf (einen) gefährlichen Eingriff in den Bahnverkehr" (§ 315 Strafgesetzbuch). Die dafür zuständige Staatsanwaltschaft Köln ("Tatort-Prinzip") weigerte sich zunächst wochenlang, die Strafanzeige zur Kenntnis zu nehmen. Als sie darauf verwies, die Berliner Staatsanwaltschaft sei zuständig (Firmensitz DB AG) und die gleiche Strafanzeige im August dort eingereicht wurde, erklärte die Berliner Behörde, sie habe den Schriftsatz der Kölner Staatsanwaltschaft zuständigkeitshalber zugeleitet. Bis zum 26. September blieb die Kölner Staatsanwaltschaft weiter auf Tauchstation und teilte für den Vorgang nicht einmal ein Aktenzeichen mit. Am 26. September führten Bahn für Alle und die NRW-Fraktion der Grünen in Düsseldorf eine gut besuchte Pressekonferenz durch, auf der u.a. auf diesen Skandal verwiesen wurde. Drei Stunden später (!) übermittelte die Staatsanwaltschaft telefonisch (!!) das Aktenzeichen. Es lautet auf: 10 U Js 181/08.

Die Kölner Staatsanwaltschaft ließ nach dem 9. Juli mitteilen, sie habe bei der TU Aachen ein Gutachten hinsichtlich der Art des Radsatzwellenbruchs angefordert. Erst nach Vorliegen dieses Gutachtens könnten weiteren Untersuchungen hinsichtlich der ICE-Entgleisung durchgeführt werden. Bald stellte sich heraus, dass niemand wusste, wo sich die gebrochene Radsatzwelle befand. Die Deutsche Bahn AG teilte dann Mitte Juli mit, die Radsatzwelle sei inzwischen nach Berlin verbracht worden. Darauf gab die Kölner Staatsanwaltschaft bekannt, man habe nun die in Berlin ansässige Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) damit beauftragt, das erforderliche Gutachten zu erstellen. Seit Mitte Juli oder seit mehr als einem Vierteljahr befindet sich die Radsatzwelle bei der BAM, mehrmals wurde mitgeteilt, das Gutachten würde in Kürze (Ende August, Anfang September usw.) vorgelegt werden. Bis heute liegt es nicht vor. Es geht um die relativ einfache, aber entscheidende Frage: Liegt im Fall der gebrochenen Radsatzwelle ein "Gewaltbruch", also ein einmaliges Ereignis, vor, oder handelte es sich um einen "Ermüdungsbruch". In den ersten Wochen nach dem 9.7. lancierte die Bahn Meldungen, es gebe Anzeichen für einen Gewaltbruch. Doch dafür spricht rein gar nichts. Um eine rund 18 Zentimeter starke Radsatzwelle aus hochfestem Stahl mit Gewalt so zu beschädigen, dass sie bricht, bedarf es eines gewaltigen Stoßes, z. B. eines Aufpralls. Ein solcher ist für den fraglichen ICE nirgendwo dokumentiert. In jüngerer Zeit lässt die DB AG durchsickern, ein "Materialfehler" könne für den Bruch ursächlich sein. Aber auch das ist angesichts der vielfältigen Kontrolluntersuchungen, die vor dem Einsatz einer Radsatzwelle stattfinden, weitgehend ausgeschlossen. Für einen Ermüdungsbruch sprechen nicht nur die zitierten wissenschaftlichen Veröffentlichungen und die bisher entdeckten Schädigungen und Brüche. Ein Indiz dafür ist auch die unverantwortliche Hinhaltetaktik der Kölner Staatsanwaltschaft und der Bundesanstalt für Materialprüfung.

Am 17. Oktober gab es in Köln eine weitere Pressekonferenz zum Thema ICE-Sicherheit, diesmal durchgeführt von Bahn für Alle und von Horst Becker, dem verkehrspolitischen Sprecher der Grünen im NRW-Landtag. Auf dieser Pressekonferenz präsentierte Professor Vatroslav Grubisic erstmals vor einem breiteren Medien-Publikum seine Erkenntnisse im Detail. Im Anschluss an die Pressekonferenz gab es noch eine Begehung des "Tatorts", der Kölner Hohenzollernbrücke. Professor Grubisic gab dabei eine Reihe Rundfunk- und Fernsehinterviews und untermauerte seine Aussagen.

Auf der Pressekonferenz wurde gefordert, dass die Radsatzwelle bei der Bundesanstalt für Materialprüfung nicht unter Verschluss gehalten werden darf und dass sie für neutrale Experten zugänglich sein muss. Just so wurde 1998 im Fall des Eschede-Unglücks seitens des EBA und des Fraunhofer Instituts vorgegangen. Die Bahn AG hatte damals noch in der Unglücksnacht einen Kranwagen nach Eschede entsandt und – zusammen mit einem Mitglied des Bahnvorstands – versucht, den fraglichen ICE-1-Unglückswagen, unter dem der Radreifen eines Rades abgebrochen war, mit dem Verweis in Gewahrsam zu nehmen, es handle sich schließlich um das "Eigentum" der Deutschen Bahn AG. Damals war es Vertretern des Eisenbahn-Bundesamtes und des Bundesgrenzschutz (BGS) gelungen, dieses Vorhaben zu vereiteln, die Unfallstelle zu sichern bzw. später den geborstenen Radreifen und das Rad mit der zerschlagenen Gummieinlage im Fraunhofer Institut für unterschiedliche Experten und Gutachten zu präsentieren.

Medien, ICE und der 27. Oktober

Bereits eine Woche nach dem Radsatzwellenbruch in Köln am 9. Juli warf das Bündnis Bahn für Alle in einer Presseerklärung das Thema ICE-Sicherheit auf und brachte dieses in einen Zusammenhang mit dem für den 27. Oktober 2008 geplanten Bahnbörsengang. Ende Juli konnten wir bereits auf die Erkenntnisse von Grubisic/Fischer verweisen. Doch alle maßgeblichen Print- und elektronischen Medien mauerten; Veröffentlichungen zu diesem Thema erschienen nur in der Tageszeitung "junge Welt". Darauf unternahmen wir einen ungewöhnlichen Schritt: Wir erstellten bis Anfang August in einem kleinen Team acht Seiten mit Analysen, Interviews und Dokumentationen zum Thema ICE-3 und Bahnsicherheit. Wir konnten in den Texten u.a. belegen, dass die Bahn seit Anfang 2003, also seit dem Beschluss zu einem Bahnbörsengang, die Fristen bei den Wartungsintervallen systematisch heraufgesetzt, also an der Sicherheit gespart hat. Diesen Text veröffentlichten wir in der Tageszeitung / taz am 5. August in Form einer bezahlten Beilage. Wir mussten dabei eine beträchtliche Summe vorstrecken und uns "ins Risiko" begeben. Eine gleichzeitig angestoßene Spendensammlung speziell für dieses Projekt war jedoch außerordentlich erfolgreich und erbrachte ziemlich exakt Kostendeckung.

Nach Veröffentlichung dieser Bahn für Alle-Beilage in der taz gab es in einigen Printmedien kurze Berichte. Vor allem brachte "Monitor" am 14. August einen guten Bericht zu dem Thema – einschließlich eines kurzen Interviews mit Professor Grubisic (Autor: Markus Schmid).

In den letzten zwei Wochen gibt es in den Print-Medien nun viele Artikel zum Thema Bahn und ICE-Sicherheit. Die Absage (oder Verschiebung) der Bahnprivatisierung mag zu dieser kritischeren Berichterstattung beigetragen haben. Die entscheidenden Fakten aber werden aber auch in den jüngsten Berichten nicht genannt.

Es muss wiederholt werden: Es geht schlicht und einfach um die folgende Tatsache: Nach vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen spricht sehr viel dafür, dass *alle* ICE-3-Radsatzwellen und *alle* Radsatzwellen der ICE-T-Garnituren (die denjenigen der ICE-3 weitgehend entsprechen) den extrem großen Belastungen des ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehrs *nicht* standhalten. Ein Eingeständnis der DB AG, dass dies zutrifft, hätte weitreichende Folgen – für das Image der Bahn, für die Finanzen des Unternehmens und für den Bahnbörsengang. Daher wird auch in diesen Tagen alles getan, um diese Wahrheit zu unterdrücken – wobei sich auf diese Weise die Problematik von Tag zu Tag verschärft. Auch die sehr kurzen – und für die DB AG extrem teuren – Intervalle mit Ultraschallprüfungen bringen keine vollständige Sicherheit. Professor Grubisic wies auf der Pressekonferenz am 17. Oktober überzeugend darauf hin, dass Ultraschallprüfungen mögliche Rissbildungen bei ICE-Radsatzwellen nicht in jedem Fall rechtzeitig aufzeigen können. Er betonte erneut, dass nur eine grundsätzliche – durchaus mögliche – konstruktive Änderung bei den Radsatzwellen die erforderliche Sicherheit bringt.

Bahn & Börse

Auch die aktuelle Politik des Bahnvorstands muss vor dem Hintergrund der geplanten Bahnprivatisierung gesehen werden.

Nach der am 10. Oktober erfolgten Absage des Bahnbörsengangs zum 27. Oktober und nach dem jüngsten Desaster mit den ICE-Zügen sind die Möglichkeiten für einen Börsengang durch die Hintertür gering. Zunächst dürfte es die innere Zeitgrenze "April 2009" geben. Wenn bis zu diesem Termin der Bahnbörsengang nicht erfolgt ist, ist dieser aus politischen Gründen bis Anfang 2010 kaum mehr realisierbar. Vor allem das Top-Personal von CDU/CSU und SPD weiß, dass eine Bahnprivatisierung als Wahlkampfthema Stimmen kostet. Das gilt ganz besonders in der aktuellen Situation der Finanz- und Wirtschaftskrise, wo allerorten das Versagen der privaten Wirtschaft deutlich wird und wo große Teile des Finanzsektors und demnächst wohl auch des produktiven Sektors ihre Zuflucht beim Staat suchen. Eine Entstaatlichung, eine Privatisierung eines gewaltigen, seit rund 100 Jahren existierenden "Volksvermögens" passt hier nun wirklich überhaupt nicht in die politische und ökonomische Landschaft.

Die Möglichkeit, dass es in den nächsten Wochen einen Börsengang in der bisher geplanten Form (Verkauf von 24,9 % an der DB ML = Fern-, Nah-, Güterverkehr und Logistik) geben wird, kann ausgeschlossen werden. Als am 10. Oktober das Projekt Bahnprivatisierung abgebrochen wurde, sickerte durch, der maximale erzielbare Erlös im Fall des angepeilten Bahnbörsengangs am 27. Oktober habe bei 3,5 bis 4 Milliarden Euro gelegen. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hatte im Mai 2008 noch davon gesprochen, man könne bei diesem Bahnprivatisierungsmodell "bis zu acht Milliarden Euro" Erlösen. Inzwischen sind die Kurse an allen Börsen der Welt weiter eingebrochen. Die Bahn erleidet in diesen Tagen mit dem ICE-Desaster einen massiven Imageschaden. Die Rendite der DB ML-Tochter DB Fernverkehr dürfte in den Jahren 2008 und 2009 auf Null sinken. Die Perspektiven für den Bereich weltweite Logistik, der im Rahmen der DB ML AG ein besonderes Gewicht hat, sind angesichts der sich abzeichnenden weltweiten Wirtschaftskrise ausgesprochen düster.

Damit aber liegt der im Fall eines Bahnbörsengangs erzielbare Erlös nochmals niedriger – bei 3 oder maximal 3,5 Milliarden Euro. Er würde gerade mal ein Fünftel dessen ausmachen, was der Bund beziehungsweise die Steuerzahlenden auch nach einer Bahnteilprivatisierung für das System Schienen zu zahlen haben. Wobei es sich bei den erwähnten möglichen 3,5 Milliarden Euro um

einen *einmaligen* Betrag handelt, während 15 Milliarden Euro *pro Jahr* für den Schienenverkehr – gleichgültig ob in öffentlichem Eigentum oder teilprivatisiert – bezahlt werden müssen. Dabei ist es an dieser Stelle wichtig darauf hinzuweisen, dass die Subventionierung des Straßenverkehrs und des Luftverkehrs – auch gemessen an der jeweiligen Verkehrsleistung – deutlich größer ist als die staatliche Unterstützung des Schienenverkehrs.

Nun wurde bereits im Juli 2008 bahntern kommuniziert, es gebe für einen neuen Anlauf "in den Tagen nach dem 5. Februar 2009" noch ein zweites Zeitfenster. Hier geht es darum, dass der vorliegende (der Öffentlichkeit nicht zugängliche) Börsenprospekt bis zu diesem Zeitpunkt Grundlage eines neuerlichen Anlaufs für eine Bahnprivatisierung – ggf. ergänzt um das Testat für die vorläufige 2008er Bilanz – sein könnte. Eine spätere Privatisierung würde einen weitgehend neu zu erstellenden Prospekt erfordern, wofür mit einem zusätzlichen Zeitaufwand von rund einem Vierteljahr kalkuliert werden muss. Doch dann wäre man tatsächlich inmitten des Bundestagswahlkampfes 2009.

Ein Sonderweg zur Rettung des Bahnprivatisierungsprojekts könnte schließlich darin bestehen, kurzfristig Teile der Bahn, etwa die Logistik, auszugliedern und dann an dieser Investoren (z. B. die Russische Staatsbahn) direkt zu beteiligen.

Alle diese Szenarien existieren ohne Zweifel weiter. Und zweifellos ist Wachsamkeit weiter angesagt und eine Tugend. Vieles spricht allerdings dafür, dass es mit der zumindest zeitweiligen Stilllegung von 70 ICE-Zügen einen qualitativen Einschnitt gab. Die in diesem Beitrag zusammengestellten Fakten müssten dazu führen, dass die Medien nun das Thema breit aufgreifen und dass der Bahnbörsengang auf längere Zeit vom Tisch. Hartmut Mehdorns aktuelles Lebensgefühl scheint dies zu unterstreichen. *"Ich komme mir vor wie ein Turmspringer, der jahrelang geübt hat und dann auf den Zehn-Meter-Turm klettert und den schönsten Sprung seines Lebens machen möchte - und der, als er oben steht, feststellt, dass jemand das Wasser abgelassen hat."*(2)

Die Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) – eine der Bündnisorganisationen von Bahn für Alle - erhebt vor dem Hintergrund des ICE-Desasters und der aktuellen Enthüllungen über die Boni-Zahlungen an Mitglieder des Bahnvorstands (3) die Forderung: Der Eigentümer der Bahn muss nun auch personelle Konsequenzen ziehen – Bahnchef Mehdorn muss gehen.

Anmerkungen

(1) Dazu die folgenden Feststellungen von Dipl. Ing. Eberhard Happe: "Fahrweg und Fahrzeug bilden ein über die Laufflächen verbundenes Federsystem. Dabei sind die Federwege des Schottergleises und des Fahrzeuges in etwa gleich. Die feste Fahrbahn hat im Gegensatz dazu nur einen minimalen, vernachlässigbaren Federweg. Eine Lageunstetigkeit der festen Fahrbahn kann also nicht durch das Einfedern der Fahrbahn gedämpft werden, sondern wirkt sich als Stoß auf den Radsatz aus. Daraus resultiert, daß die Stoßintensität, die auf den Radsatz wirkt, um ein mehrfaches größer ist, als beim Schotteroberbau. Erschwerend kommt hinzu, daß Lagefehler der festen Fahrbahn nicht mal einfach durch Wartungsarbeiten zu korrigieren sind, wie es beim klassischen Schotteroberbau durch Routinestopfungen der Fall ist.

Facit: Es war ein Kardinalfehler, die feste Fahrbahn für Hochgeschwindigkeitsstrecken einzusetzen. Die damit verbundenen Sicherheitsprobleme sind so grundsätzlicher Art, daß sie durch Herumbasteln an den Fahrzeugen nicht gelöst werden können."

(2) In: Kölner Stadt-Anzeiger (Rhein-Sieg) vom 25. Oktober 2008.

(3) Danach erhalten die Mitglieder des Bahnvorstandes Bonus-Zahlungen in Millionenhöhe, wenn es zu einer Teilprivatisierung der Bahn kommt. Solche Zahlungen soll es auch dann geben, wenn mit dem Bahnbörsengang nur drei Milliarden Euro erzielt werden können. (Der Spiegel vom 27. Oktober 2008). Das ist zweifellos ein Skandal und verdeutlicht, warum dieses Herren-Gruppenbild mit Dame mit dieser Vehemenz den Bahnbörsengang betreibt. Ergänzend sei allerdings darauf verwiesen, dass sich

die Bahnaufsichtsräte bereits 2006 eine Verdopplung ihrer Aufsichtsratsbezüge genehmigten – mit dem expliziten Hinweis darauf, dass dies erfolge in Vorwegnahme der Bahnprivatisierung. Bahnchef Mehdorn hat Anfang Oktober auf die Frage des Magazins "Stern" "Stimmt es, dass Sie eine Prämie für den Börsengang bekommen?", wie folgt geantwortet: "Es ist allgemein üblich, dass es einen Anreiz für das Management und für die Führungskräfte gibt."

Winfried Wolf - 25. Oktober 2008 / Tel. 0177 – 672 44 37