



WESTEND

ARNO LUIK

SCHADEN IN DER OBERLEITUNG

Das geplante Desaster
der Deutschen Bahn

W E S T E N D

ARNO LUIK

SCHADEN IN DER OBERLEITUNG

**Das geplante Desaster
der Deutschen Bahn**

WESTEND

Mehr über unsere Autoren und Bücher:

www.westendverlag.de

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.



ISBN 978-3-86489-267-7

© Westend Verlag GmbH, Frankfurt/Main 2019

Umschlaggestaltung: Buchgut, Berlin

Satz: Publikations Atelier, Dreieich

Druck und Bindung: CPI – Clausen & Bosse, Leck

Printed in Germany

Inhalt

Der kleine Bahnhof	7
1 Das Symbol für den Niedergang: Stuttgart 21	13
2 Mehdorns Weltmachtphantasien	98
3 Die Kunst der Selbstbereicherung	118
4 Die Botschaft von Eschede	124
5 Ohren zu im Weltkulturerbe	146
6 Der wichtigste Strippenzieher	169
7 Die Pofalla-Wende	172
8 Von wegen Güter auf die Schiene	198
9 Der Mythos vom Öko-Champion	209
10 Das Teuerste muss es sein	229
11 Protz in Metropolen, Bahnhofs-Ruinen auf dem Land	249
12 Unfähige Verkehrsminister	256
13 Die Einflussagenten	264
14 Endlich ein Eisenbahner	268
15 Neue Mitspieler und die Folgen	275
16 Verkehrswende? Nicht mit diesen Leuten	281
Ausblick: Ist diese Bahn noch zu retten? Und wenn ja: wie?	291

Bonus: Die Leiden der Deutschen Bahn

Monologe von Bahndirektor a.D. Klaus-Dieter Bodack (87,100),
Eisenbahnunternehmer Armin Götz (103, 197, 206),
Lokführer Karl (129, 237) und Lärmopfer Frank Gross (158)

*»Sie haben es wahrscheinlich schon gemerkt, dass alle unsere Klos defekt sind. Ich weiß auch nicht, warum das so ist. Aber auf Gleis 3 steht ein Zug, dort funktionieren die Klos. Wenn Sie also unbedingt müssen – gehen Sie durch die Unterführung rüber, wir warten auf Sie!«**

Der kleine Bahnhof

Ich bin schon immer gerne Zug gefahren, schon als Kind und auch als Jugendlicher. Manchmal habe ich spöttisch gelacht über die Bahnhöfe bei uns auf der Schwäbischen Alb, damals in den 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts, etwa über den Bahnhof in Königsbronn, wo ich losfuhr, erst in die Schule, später zum Studium – wie diese Bahnhöfe rausgeputzt waren, mit Rosen, die an Wänden hochkletterten, mit Geranien, die aus alten Schubkarren blühten, mit Blumengebinden, die an Zäunen hingen oder an der Bahnhofsuhr. Und habe auch gegrinst über die Beamten mit ihren roten Mützen und ihren blauen Uniformen, die mit Trillerpfeife und grünen Täfelchen die Züge abfahren ließen – und danach persönlich die Blumen gossen. Ich fand das spießig.

Mein Vater war übrigens Bahnhofsvorsteher von Königsbronn. Er hatte die rote Mütze auf, und er hatte die Geranien gepflanzt. Die Vorhänge in seinem Bahnhofsvorsteherzimmer hatte meine Mutter genäht und gewaschen, sie hängen noch immer dort, nach über 50 Jahren – jetzt wehen sie über Trümmern im total ramponierten Bahnhof, der kein Bahnhof mehr ist.

Heute, im Blick zurück, erinnert all das daran, dass für viele Eisenbahner damals ihr Beruf mehr war als bloß ein Job – es war ein Zeichen dafür, dass sie ihre Bahn liebten. Und die Reisenden spürten

* Die den Kapiteln vorangestellten Zitate (so nicht anders vermerkt) sind Durchsagen in Zügen, die der Autor während der Arbeit an diesem Buch erlebte.

das. Wenn der Zug drei Minuten zu spät kam, dann schämte sich der Schaffner. So habe ich das erlebt.

Die nach 1980 Geborenen wissen gar nicht mehr, was noch vor knapp 30, 40, 50 Jahren selbstverständlich war in jeder Stadt, in fast jedem Dorf auch auf dem Land. Dass die Bahnhöfe wirklich noch Bahnhöfe waren – mit Wartesälen (im Winter beheizt und jedem zugänglich), mit ordentlichen Sitzbänken, mit Fahrkartenschaltern und echten Menschen, bei denen man spontan Fahrkarten selbst zu Zeiten des Kalten Kriegs bis nach Wladiwostok kaufen konnte, falls man das wollte. Probieren Sie das heute mal im Netz oder an einem Service-Point in den wenigen Bahnhöfen, in denen Sie als Reisender noch persönlich bedient werden!

Kurz: Es war ein heute unfassbarer Komfort, der aus dem kollektiven Gedächtnis der Bevölkerung nahezu komplett verschwunden (worden) ist.

Heute bietet der Bahnhof in Königsbronn, ein wuchtiger, stolzer Bau aus dem 19. Jahrhundert, der Aufbruchzeit der Bahn, einen traurig-trostlosen Anblick: Der Warteraum – geschlossen. Die Schalterhalle – verrammelt. Viele Scheiben – eingeschlagen. Die Eingangstür – mit einem »Baufreigabeschein« von 2011 versehen, der für recht befindet, dass aus diesem Bahnhof ein Spielcasino werden soll. Aber das ist auch schon wieder Geschichte.

2005 versprach der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn in einer Sonderausgabe »Eisenbahn-Atlas Deutschland«: »In den nächsten Jahren liegt besonderes Augenmerk auf der Verschönerung der kleineren Stationen«, dafür stelle der Bund (also nicht die Bahn) in den kommenden Jahren 50 Millionen Euro zur Verfügung.

Und was ist dabei herausgekommen? Zum Beispiel in der kleinen Station in Königsbronn? Alles ist hier nur noch trist, versifft, mit Graffiti besprüht, der Bahnsteig ist vollgespuckt, verdreckt, überall Zigarettenskippen. Der Fahrkartenautomat ist in einem zugigen Glaserschlag, bei Sonnenschein erkennt man kaum die Tasten, im Winter muss man das Bedienfeld von Eis freikratzen, wenn es regnet, wird man nass, oft funktioniert der Apparat nicht.

Vor ein paar Jahren traf ich den Bahnchef Hartmut Mehdorn zu einem Gespräch, und ich sagte ihm, dass meine 80-jährige Mutter nicht mehr mit dem Zug von Königsbronn in die nahe Kreisstadt fah-

ren kann, weil sie den Automaten nicht beherrscht und sich nicht traut, schwarzzufahren. »Muss sie auch nicht«, knurrte der Bahnchef, »sie kann doch ihre Fahrkarte im Internet bestellen!«

Dieser verkommene Halt, inzwischen gibt es Tausende seiner Art in Deutschland – ist nicht bloß ein verkommener Bahnhof. Er ist ein Symbol. Er steht, Pars pro Toto, für den Zustand des gesamten Landes.

Dafür, dass sich der Staat von seiner Fürsorgepflicht zurückzieht. Es verschwinden der Bahnhof, die Post – Orte der Begegnung, an denen man lebende Menschen traf, die miteinander redeten. Vorbei. Diese staatlich verordnete Vernachlässigung sagt viel aus über dieses Land. Wie die Verantwortlichen in Berlin mit ihren Bürgern, im Politjargon »den Menschen draußen auf dem Land«, umspringen. Roh. Kalt.

Wer an einem so rohen Ort im Winter auf einen Zug wartet, der muss abgehärtet sein und duldsam, wer an einem so kalten Ort, wo alles schäbig und verkommen ist, auf einen Zug wartet, der häufig gar nicht kommt, der spürt sehr konkret, was die Regierenden bei der Bahn und der Politik in Berlin von ihm halten. Erschreckend wenig.

Der weiß: Ich bin ein Abgehängter und soll dies ruhig fühlen.

Von diesem Gefühl der Unbehaustheit ist es nur ein kurzer Schritt zur Politikverdrossenheit. Nur ein kleiner Sprung zur AfD und dem Ruf: Ihr kotzt mich an, ihr alle, ihr Politiker dort in Berlin, aber wirklich alle!

Dieser kleine Bahnhof, er sagt auch, dass die Bahn gar nicht wirklich will, dass Sie Zug fahren. Zwei Gleise hat es heute in Königsbronn, früher waren es acht, als es den Güterbahnhof samt Industriegleisen noch gab.

Wenn Ihr Zug heute in Königsbronn auf Gleis 1 abfährt, haben Sie Pech. Sie müssen durch eine verdreckte Unterführung, um auf Gleis 2 am Automaten eine Fahrkarte zu lösen. Sind Sie behindert und auf einen Rollstuhl angewiesen, dann wird der Kauf der Fahrkarte zum Projekt: Sie müssen erst 200 Meter zur Ortsmitte mit dem Rollstuhl fahren, dort über den Bahnübergang, dann 200 Meter zurück nach Gleis 2 rollen, dort Ihre Fahrkarte lösen, dann wieder 200 Meter zurück zum Bahnübergang in der Dorfmitte, dann die 200 Meter wieder zurück zum Gleis 1 – übrigens über einen holprigen Schotterpfad, eine Tortur.

Was da geschieht, man kann es nicht anders sagen, ist ein staatlich toleriertes, ein staatlich gefördertes Umerziehungsprogramm mit der klaren Botschaft: Fahren Sie Auto, ist doch viel bequemer.

Ein Auslöser, dieses Buch zu schreiben, war ein Lachanfall.

Es war im Januar 2018 auf der Fahrt von Königsbronn nach Ulm, auf der Brenztalstrecke. Beim Halt in der Kreisstadt Heidenheim krächzte es aus den Lautsprechern, der Zugchef meldete sich, um im breiten Schwäbisch dies zu sagen: »Sie haben es wahrscheinlich schon gemerkt, dass unsere Klos defekt sind. Ich weiß auch nicht, warum das so ist. Aber auf Gleis 3 steht ein Zug, dort funktionieren die Klos. Wenn Sie also unbedingt müssen – gehen Sie durch die Unterführung rüber, wir warten auf Sie!«

Es ist ja ein Volkssport geworden, über die Bahn zu spötteln, zu höhnen, zu lachen. Früher in der DDR spotteten die Bürger über ihre runtergekommene Reichsbahn so: Vier Feinde hat sie – Frühling, Sommer, Herbst und Winter. Und das, genau das, gilt seit einigen Jahren auch für die Bahn AG.

Sie fährt – wie die DDR-Reichsbahn damals – heute auf Verschleiß. Und sie hat noch einen weiteren, einen überaus mächtigen Feind: die Bahnchefs. Aber dazu später.

Laut Grundgesetz ist die Bahn ein besonderer Betrieb – sie hat einen klaren, einen grundgesetzlich vorgeschriebenen Auftrag: den Bürger mit einem günstigen Transportmittel zu versorgen. Jeden Bürger, egal wo. Die Bahn soll agieren »zum Wohl der Allgemeinheit«, so steht es im Paragraf 87 des Grundgesetzes. Und sie soll – auch aus ökologischen Gründen – dafür sorgen, dass mehr Personen- und vor allem auch mehr Güterverkehr auf die Schienen kommt und runter von der Straße. So sagen es die Politiker seit Jahrzehnten.

Beides funktioniert nicht. Bei beidem versagt die Bahn. Es ist absurd, konstatierte die »Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung«, »wenn ein Konzern, der zu 100 Prozent im Staatsbesitz ist, sich nicht um die Gesetze des Staats kümmert«.

Die Deutsche Bahn hat sich verselbstständigt. Sie ist – auch unter tätiger Mithilfe vieler Politiker – zu einem Staat im Staate geworden. Die Bahn macht, was sie will.

Nein, übrigens: Das ist keine Polemik.

Es stellen sich viele Fragen: Wie konnte es passieren, dass dieser Staatskonzern dermaßen aus dem Ruder läuft? Der jährlich weit über zehn Milliarden Euro an Steuergeldern bekommt – aber seinen Bürgern, den tatsächlichen Besitzern dieser Bahn, immer weniger bietet, schlimmer noch: sogar rücksichtslos ihnen gegenüber ist? Der aus Kostengründen an Bahnstrahlen spart – und so Tote in Kauf nimmt. Der aus Kostengründen auf Bahnsteigen Durchsagen einspart – und so Tote in Kauf nimmt.

Der, wie der Bundesrechnungshof im Januar 2019 scharf kritisierte, keines, aber auch wirklich keines der Ziele verwirklicht hat, die mit der Bahnreform 1993/94 (also mit der Abschaffung der Deutschen Bundesbahn) hätten verwirklicht werden sollen: etwa Ausbau und Erhalt des Schienennetzes, finanzielle Konsolidierung.

Der stattdessen in über 140 Ländern agiert, einfach so, keine Regierung hat ihn dazu beauftragt, aber dieser imperiale Größenwahn bringt den Bürgern hierzulande nichts – außer Zerfall und Ärger. Der ökonomisch so mies wirtschaftet, dass er, um den Verkehr irgendwie noch aufrechtzuerhalten, ständig nach mehr staatlichen Mitteln ruft. Und sie auch bekommt – ohne an der desaströsen Strategie etwas ändern zu müssen, die dazu geführt hat, dass der Konzern heute mit über 20 Milliarden Euro verschuldet ist. Im Grunde pleite ist.

Der aber seinen Chefs, Vorständen (und Aufsichtsräten) hohe Millionengehälter bezahlt, obwohl die seit Jahrzehnten unverantwortlich handeln und gegen das Aktienrecht verstoßen – eigentlich ein Fall für Gerichte.

Stattdessen darf dieser Konzern weiterhin – ungerührt und ungestraft – Milliarden Euro in so gigantische wie unnötige Großprojekte verschleudern, etwa in Stuttgart 21, in Münchens zweite Stammstrecke, in Hamburg-Diebstech – alles unfassbar teure Megaprojekte, die den Verkehr behindern, die Reisenden ärgern, aber die Beton-, Stahlindustrie- und die Tunnelbohrmaschinenunternehmen erfreuen.

Ein Staatskonzern, der so konsequent wie frech das politisch-offizielle Mantra des Staats konterkariert, nach dem mehr Verkehr auf die Schiene soll – der seit Jahrzehnten Schienen rausreißt, Weichen abbaut, Bahnhöfe stilllegt, die Infrastruktur sträflich verkommen lässt,

der, so muss man es leider sagen, sich im Autoland Deutschland, offenkundig sehr anstrengt, den Bahnverkehr zu behindern, nein, ihn auf Dauer zu zerstören.

Ist das in diesem Autoland ein Zufall?

Vielleicht.

Vielleicht aber auch nicht?

Und so muss dieses Buch mit Stuttgart beginnen, mit dem dortigen Bahn- und Immobilienprojekt Stuttgart 21. Einem milliarden schweren Mega-Unterfangen.

S21 ist längst zur Chiffre geworden für den strukturellen Irrsinn der Bahn: wie überehrgeizige Bahnmanager und ignorante Politiker sich ein unfassbar teures Denkmal setzen wollen. Auf Kosten des Bahnverkehrs. Auf Kosten der Bürger. Auf Kosten der Sicherheit. Auf Kosten der Umwelt.

Bei S21 findet sich alles, was den Bahnverkehr zerstört. S21 ist der Meilenstein im Niedergang der Bahn.

Wie konnte das alles bloß geschehen? Wie konnte die Bahn, Deutschlands größter Staatskonzern, bloß so verkommen?

Für dieses Bahndesaster gibt es Verantwortliche, gibt es Täter. Es ist Zeit, sich mit den Tätern anzulegen.



Toter Bahnhof im Heimatort des Autoren: Kein Wartesaal mehr, kein Schalter, kein Mensch, der einen berät, Foto: Markus Brandhuber

*»Ich weiß nicht, ob ich es zu euch zum Abendessen noch schaffe.
Ich glaube nicht, dass ich heute noch nach Hamburg komme.
Irgendwas ist an der Lok kaputt, heißt es. Wir ruckeln jetzt
rückwärts nach Göppingen.«*

1 Das Symbol für den Niedergang: Stuttgart 21

»Eine Katastrophe mit Ansage!«

Sind Sie Vater oder Mutter und haben kleine Kinder? Sind Sie behindert und auf den Rollstuhl angewiesen? Sind Sie gebrechlich, nicht mehr schnell zu Fuß? Oder jung und gut trainiert, aber Sie haben sich beim Sport den Fuß verstaucht?

Dann lesen Sie weiter. Es geht hier um Sie. Konkret geht es um Stuttgart 21, dieses Mega-Tiefbahnhofprojekt in der baden-württembergischen Landeshauptstadt, das unendlich teuer wird. Schlimmer noch: Es wird gefährlich. Aber die Bauherren behaupten: Es wird gut.

Das wird es nicht. Dies ist der eindeutige Befund nach Gesprächen mit gut einem Dutzend Fachleuten, mit Ingenieuren, mit Feuerwehrleuten und Spezialisten für Rauchentwicklung in Tunneln und Fluchtwegen über das Ende März 2018 vorgelegte Brandschutzkonzept zu S21. Manche wollen ihre Namen in dieser Geschichte nicht sehen, weil die Bahn ein mächtiger Auftraggeber ist, aber ihr Urteil ist eindeutig: »Es ist Wahnsinn, was die da machen! Das darf man nicht bauen!«

Einer sagte: »Es ist ein Staatsverbrechen, was hier geschieht.«

Hans-Joachim Keim war das. Er ist ein international renommierter Brandschutzexperte, der gerufen wird, wenn passiert ist, was eigentlich nie hätte geschehen dürfen – etwa die Tunnelkatastrophe von