

Aktion Storno

Neuer Sparplan bei der Bahn:
Nach einem Geheimpapier aus der
Vorstandsetage sollen die
Investitionen in den Nahverkehr
drastisch gestrichen werden.

Die deutschen Eisenbahner haben sich viel vorgenommen. 80 Milliarden Mark wolle die Bahn in den nächsten fünf Jahren in neue Züge und Gleise investieren, versprach Vorstandschef Johannes Ludewig. Denn nur „attraktive Angebote“ würden mehr Verkehr auf die Schiene lenken.

Daraus wird wohl nichts. Im „Unternehmen Zukunft“ (Eigenwerbung) ist jetzt Sparsamkeit angesagt. Längst eingeplante Anschaffungen für den Nahverkehr werden rigoros zusammengestrichen.

Laut einem internen Papier des Vorstands („Kürzungen im Investitionsplan von 1999 – 2003“) sollen geplante Bestellungen von insgesamt 600 Lokomotiven, Waggonen, S-Bahnen und Neigezügen storniert werden. Der Bahnvorstand will damit 2,3 Milliarden Mark einsparen.

Das Fünf-Seiten-Papier birgt Sprengstoff. Gerade im Nahverkehr, in dem die Bahn seit langem Kunden verliert, sind dringend neue Züge erforderlich. Der Streichplan gefährdet auch die verkehrspolitischen Ziele der neuen Bundesregierung, die mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto in die Bahn bewegen will.

Einen schweren Schlag würde die Bahn auch der Bahnindustrie versetzen, die in Deutschland rund 32000 Mitarbeiter beschäftigt: Mehrere tausend Arbeitsplätze wären bedroht, möglicherweise müßten gar Fabriken geschlossen werden.

In der langen Sparliste stehen fast 100 S-Bahnen und Regionalzüge der Baureihen ET 425-445 (Einsparung: 644 Millionen Mark) und mehr als 100 Diesellokomotiven aus den Bauserien VT 642-650 (419 Millionen). Hinzu kommen 16 Nahverkehrsloks (80 Millionen) und 126 Doppelstockwagen (246,8 Millionen), die seit der Wende aus dem deutschen Osten bezogen werden.

Auch etliche Prototypen sollen nicht mehr bestellt werden, etwa für den geplanten „Light Regionalexpress“. Wegen „der dringenden Notwendigkeit von Einsparungen“, so das Papier, muß die Bahn

zudem auf die vorgesehenen, speziell für jugendliche Fahrgäste gestylten Wagen namens „Deiner“ verzichten.

Der dickste Brocken in der Aktion Storno ist der Neigetechnikzug (VT 612), bei der Bahn „Regio-Swinger“ genannt. Weil schon das Vorgängermodell des deutschen Pendolinos kaum funktioniert, will die Bahn ihre Orders für den neuen Zug nun „komplett“ streichen: 154 feste Bestellungen sowie 46 Optionen im Wert von 876 Millionen Mark werden obsolet.

Die Bahn steht unter Druck. Vorstandschef Ludewig will zwar in diesem Jahr „eine schwarze Null“ vorweisen. Erreichen kann er dies nach Einschätzung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands aber nur durch den Verkauf der Beteiligung am Telekommunikationsunternehmen Arcor an Mannesmann für 1,2 Milliarden Mark.

Das gesteckte Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu ziehen, wurde bislang ver-

S-Bahnen, die sich ohnehin bereits in einer schweren Krise befinden, bedeutet er ein Desaster.

Der Weltmarktführer Adtranz (Verlust: 380 Millionen Mark) und die Siemens Verkehrstechnik (Verlust: 759 Millionen) sind ohnehin schon Sanierungsfälle. Adtranz hat bereits beschlossen, in Deutschland 1400 Stellen zu streichen und das erst vor einem Jahr eröffnete Werk in Pankow zu schließen.

Für einen Teil ihrer Probleme sind die Hersteller selbst verantwortlich. Um Aufträge von der Bahn, von Städten und Gemeinden zu bekommen, haben sie sich gegenseitig unterboten. Später stellten sie dann fest, daß sie ihre Kosten nicht so schnell senken konnten wie erwartet und die Aufträge nur mit Verlust ausführen können.

Mehr als peinlich sind zudem schwere Qualitätsmängel. So mußten die Firmen neue Neigezüge, S-Bahnen und Lokomotiven, die gerade erst ausgeliefert waren, mehrfach wegen technischer Pannen in die Werkstätten zurückrufen. Crashprogramme sollen Adtranz und Siemens Verkehrstechnik jetzt wieder wettbewerbsfähig machen. Aber wenn die Bahn nun auch noch die fest eingeplanten Aufträge streicht, sind noch mehr Arbeitsplätze und Standorte bedroht.

Es kann sogar noch schlimmer kommen. Die Hersteller warten nämlich noch immer auf die vorgesehenen Bestellungen von 50 Zügen vom Typ ICE 3 und 40 Hochgeschwindigkeits-Neigezügen (ICT) für zusammen 2,5 Milliarden Mark.

Mit ihrem Milliarden-Streichplan für den Nahverkehr wird sich die Bahn jede Menge Ärger mit der Industrie einhandeln. Viele Züge sind bei den Firmen bereits fest geordert. Tritt die Bahn jetzt von ihren Bestellungen zurück, drohen ihr Schadensersatzklagen.

„Die Kündigungsfrist für 104 Triebwagen lief Anfang 1998 aus“, heißt es in dem Papier zur Beschaffung der neuen Neigezüge, „ohne daß diese seitens der DB AG wahrgenommen wurde.“

Klaus Daubertshäuser, im Bahn-Vorstand für den Nahverkehr verantwortlich, begründet

den Sparplan auch mit schweren Versäumnissen der Industrie. Die Hersteller hätten Fahrzeuge geliefert, „die nicht einsatzfähig sind, folglich nicht kundenfreundlich und das Geld nicht wert, das wir dafür bezahlen“.

Die Züge seien, so Daubertshäuser, „doch permanent kaputt, bleiben stehen – und wir haben den Ärger“.

WOLFGANG BITTNER, DIETMAR HAWRANEK



Neue ICE-Generation: Der Bahnindustrie droht ein Desaster

fehlt. Im Personenverkehr mußte die Bahn, so die internen „Informationen für die Führungskräfte“, in den ersten neun Monaten einen Rückgang um 3,5 Prozent hinnehmen. Besonders stark waren die Einbrüche im Nahverkehr (minus 4,3 Prozent).

Der neue Sparplan wird das Bahnfahren nicht gerade attraktiver machen. Für die Hersteller von Lokomotiven, Waggonen und