

Frankfurt am Main, 2. August 2024

DB-Halbjahresbilanz

Erfolglos, ideenlos, desaströs

Das war ein Offenbarungseid: Die anlässlich der Halbjahresbilanz 2024 am 25. Juli 2024 in Berlin gemachten Ausführungen des DB-Vorstands lassen keinen Zweifel mehr daran, dass das Management über keinerlei Ideen zur Lösung der massiven Probleme des Staatskonzerns verfügt. Statt Verantwortung für den desaströsen Zustand der Deutschen Bahn zu übernehmen, suchen die Führungskräfte die Schuld wieder einmal bei Dritten und begründen so die geplante Einsparung von 30.000 Vollzeitkräften, vorwiegend in der Verwaltung. Sollte das ernstgemeint sein, würde es erstmalig einen Großteil der überflüssigen Führungskräfte im oberen Management betreffen und eine Reduzierung im betriebsfremden und oberen Overhead nach sich ziehen. Einen solchen Schritt müsste jeder unterstützen, der die Bahn als wichtigstes Ausbauziel im Auge hat. Aber ist es so gemeint?

Peinliche Schuldzuweisungen

Anlässlich der Halbjahresbilanz machte DB-Finanzvorstand Levin Holle überaus erwartbar die Arbeitskämpfmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) als Hauptursache für die verschärfte finanzielle Lage der DB aus. Unerwähnt ließ er dabei, dass die DB Termin- und Einigungsvorschläge der GDL in der Tarifrunde 2023/2024 regelmäßig zurückgewiesen und so die Verschärfung und Verlängerung des Tarifkonflikts vorsätzlich herbeigeführt hat.

Andere Arbeitgeber hingegen einigten sich zügig mit der GDL, ohne unnötig Geld zu verbrennen. Sie wenden auch nicht, wie in Deutschland ausschließlich die DB, das Tarifeinheitengesetz gegen die eigenen Mitarbeiter an. Vollends grotesk wird die peinliche Schuldzuweisung mit dem Hinweis auf „Extremwetterereignisse“ sowie die selbstverschuldete Sanierungsbedürftigkeit und den ebenfalls selbstverschuldeten Investitionsstau der Schieneninfrastruktur.

Den Eigentümer Bund beruhigen

Unter Druck geraten, versucht der Vorstand offenbar, den Eigentümer Bund mit dem Willen zur Reformbereitschaft zu beruhigen. Schließlich bedeutet der Abgang von 30.000 Mitarbeitern eine Reduzierung des Personalkostenbudgets um etwa 1,5 Milliarden Euro jährlich. Würde auf diese Weise die Produktion in den kommenden Jahren gestärkt und die überbordende vierstufige

Overheadstruktur entflochten, gäbe es seitens der GDL keine Einwände. Doch tatsächlich ist es in den letzten 30 Jahren Deutsche Bahn eben nicht zu einem notwendigen und konsequenten Konzernumbau mit wettbewerbstaughen Betriebsstrukturen gekommen.

Direktes Personal soll Kohlen aus dem Feuer holen

Wohin der fehlgeleitete Reformeifer des DB-Vorstands führt, lässt sich gut im Fern- und Güterverkehr beobachten. So sollen bei der DB Fernverkehr AG keine Stellen mehr in der Disposition besetzt werden – mithin in einem Bereich, der aufgrund der mangelnden Betriebsqualität und der gravierenden Personalunterdeckung ohnehin auf dem Zahnfleisch geht.

Auch die DB Cargo AG ist seit über einem Jahrzehnt in finanziellen Schwierigkeiten. Die Bahn hat ihren eigenen Angaben zufolge den Grund dafür erkannt: Der Einzelwagenverkehr ist so personal- und arbeitsaufwändig, dass er durchschnittlich mit mindestens 300 bis 450 Millionen Euro subventioniert werden muss. Hierfür holt man sich weitere Fördergelder, anstatt das Problem an der Wurzel zu packen. „Aus Sicht der GDL gehören die Zugbildungsanlagen und deren Personal zur Infrastruktur und sollten als Dienstleister für alle Güterbahnen agieren“, so der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky. „Mit einem solchen Schritt würde auch die DB Cargo Ganzzugverkehr leisten und müsste sich den Wettbewerbsbedingungen wie jedes andere Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen.“

Doch was geschieht? Statt zielgerichtet und vernünftig zu handeln, moniert Gütervorständin Sigrid Nikutta die „Privilegien“ der Lokomotivführer, verordnet Langfahren auf der Strecke und macht so vor, was der Konzern sich unter Sanierung vorstellt: Dort – und bald wohl im gesamten Unternehmen – soll wieder einmal ausschließlich das direkte Personal die Kohlen für einen planlosen Vorstand aus dem Feuer holen.

Ein Kahlschlag ohnegleichen

Am Ende, soviel ist sicher, wird das Programm „Mehr Bahn mit weniger Personal“ für weitere Berufsgruppen umgesetzt – es droht ein Kahlschlag ohnegleichen. Da wird es künftig nicht mehr „nur“ um überlastete Beschäftigte in der Infrastruktur, in den Werkstätten, den Bahnhöfen und in den Zügen gehen. Stattdessen wird die Reduzierung des aktuellen Personalbedarfs im gesamten operativen Bereich des Bahnbetriebs umgesetzt und die weiter steigende Arbeitsbelastung in der Kollegenschaft eiskalt in Kauf genommen. Wir kennen doch das Spiel“, so Weselsky. „Die Aussage `vor allem in der Verwaltung` ist bloße Augenwischerei und wird wie früher folgenlos bleiben, ebenso wie die Verbesserung von Verlässlichkeit und Betriebsqualität bei der DB“.

Doch die GDL wird einen konsequenten Weg für eine wirklich bessere Bahn verfolgen und unterstützt jeden, der endlich die Eisenbahn ertüchtigt. Wenn der Abbau einiger tausend nutzloser Führungskräfte dazu beitragen kann, dann bitte!