

# Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular  
Ausgabe 3, Sommer 2010

**DIE LINKE.**  
I M B U N D E S T A G



In diesem Juli 2010 sind in mindestens 48 ICE-Zügen die Klimaanlage ausgefallen. Die Hintergründe für dieses neuerliche Bahn-Desaster werden hier ausführlich ausgeleuchtet. Dass die Deutsche Bahn AG auf ihrem Privatisierungskurs „kaputt gespart“ wurde, ist inzwischen Allgemeingut. Der Verkehrsminister sagte im ZDF: „Ein Sparzwang war die Folge, um betriebswirtschaftliche Zahlen zu erzeugen, die den Börsengang ermöglichen sollten.“ Was aber folgt aus

dieser Erkenntnis? Peter Ramsauer muss jetzt schwitzen, denn nicht mehr und nicht weniger steht auf der Tagesordnung, als den Kurs der Bahn grundlegend zu ändern!

**Andere Themen** Die geplante Flugticket-Abgabe // Kein Ende der Bahn-Bespitzelungsaffäre? (Anfragen und Antworten) // Die linke Autokonferenz // Maritime Konferenz

# Inhalt

<b>Vorwort</b> Sabine Leidig, Herbert Behrens, Thomas Lutze	<b>3</b>	<b>Dokumentation</b> Wartungsprotokoll ICE-2 vom Sommer 2008	25
<b>Interview mit einem Zugbegleiter</b>	<b>4</b>	Wartung-Doku 2003-2005 von 2006 zur Wartungs-Intervall-Spreizung	26
<b>Zwei Presseerklärungen</b> Sabine Leidig	<b>8</b>	Auszüge „Weisungen für die Mitarbeiter“	27
<b>Vorsätzliche Körperverletzung im Sauna-ICE</b> Winfried Wolf	<b>9</b>	<b>Bahn-Spitzelaffäre</b> Antwort Bundesregierung	29
<b>Forderungen</b> Sabine Leidig	<b>18</b>	Fragen, zweiter Teil	31
<b>„Ohne Klima reist sich ´s prima“ - für Pendler im RMV seit Jahren Normalität</b> Andreas Müller	<b>19</b>	<b>Flugverkehr</b> Tanja Girod	<b>41</b>
<b>Interviews</b> Winfried Hermann, Tagesschau/ARD	20	<b>Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b> Fraktion DIE LINKE	<b>42</b>
Sabine Leidig, Caren Lay	21		
Winfried Wolf, DeutschlandRadio	23		

# **DIE LINKE.**

**I M B U N D E S T A G**

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Telefon: 030/22751170, Fax: 030 / 22756128  
E-Mail: [fraktion@linksfraktion.de](mailto:fraktion@linksfraktion.de)  
V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, Stellvertretender Vorsitzender  
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Titelfoto: Ramsauer Montage von Marco Heinig

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen  
Initiativen finden Sie unter: [www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)**

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken  
verwendet werden!**

# Drama mit Schwerverletzten, oder Sommertheater mit Happy End?!



Sabine Leidig

Am 10.07.2010 endete die Fahrt des ICE 846 von Berlin nach Köln im Bahnhof Bielefeld. Der Grund: Klimaanlage und Lüftung waren ausgefallen, die Temperatur im Zug stark angestiegen - auf 50 °C (laut Frontal21 auf 70 °C). Hierdurch wurden 35 Personen leicht verletzt, die vor Ort behandelt werden konnten. Neun Personen wurden schwer verletzt in ein Krankenhaus eingeliefert. Das Eisenbahnbundesamt stellt bohrende Fragen, die Zweifel am „Instandhaltungsregime“ der Deutschen Bahn AG zum Ausdruck bringen und die nahelegen, dass da kein „bedauerlicher Ausnahmefall“ vorliegt, sondern dass solch fahrlässige Körperverletzung System hat.



Herbert Behrens

Herr Grube redet seit den desaströsen Pannen bei der Berliner S-Bahn gerne davon, dass vor einer (Teil)Privatisierung, das „Brot-und-Butter-Geschäft“ in Ordnung zu bringen sei. Das klingt nicht schlecht; lässt der Spruch doch hoffen, dass Infrastruktur, Wartung und Service der Bahn verbessert werden, dass die einst sprichwörtliche Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wiederkehrt ...



Thomas Lutze

Allerdings: Brot-und-Butter ist fast so karg wie Wasser-und-Brot. Die süßen Früchte hängen für den Bahnchef offenbar anderswo: zum Beispiel am europaweiten Fernbusverkehr - wofür der Kauf von Arriva steht. Und „haute cuisine“ genießt er, wenn der ICE dem französischen TGV Konkurrenz macht.

Die wirklichen Verhältnisse hinter der Kulisse zeigen, dass hierzulande Schmalhans Küchenmeister ist: „... Die Rede ist von der Flotte. Die Flotte wird jedoch von Tag zu Tag störanfälliger. Sie wird auch nicht größer, sondern eher kleiner. Da wird zusammengekratzt, was

noch da ist. ...“ (Zitat aus dem Interview mit einem Zugbegleiter, hier im Heft). Dass kaputte Toiletten oder Störungen am Triebfahrzeug ebenso zum DB-Alltag gehören wie Weichenstörungen oder sonstige Verzögerungen im Betriebsablauf, davon können VielfahrerInnen ein Lied singen. Da kann ich es nur begrüßen, dass im nachrichtenarmen Sommerloch nun die defekten Klimaanlagen öffentlichkeitswirksam wurden!

Immerhin mit bemerkenswerten Ergebnissen: der verkehrspolitische Sprecher der FDP, Patrick Döring, denkt laut darüber nach, dass der Alleineigentümer Bund dem Unternehmen eine andere Strategie vorgeben muss (was bis dato als unzulässige Einmischung abgekanzelt wurde) und Verkehrsminister Ramsauer stellt fest, dass die Bahn in Vorbereitung auf den geplanten Börsengang kaputtgespart worden sei.


Wenn diese späte Einsichten einen Sinn haben sollen, dann müssen jetzt endlich Konsequenzen gezogen werden! Noch gilt der Vorratsbeschluss für Teilprivatisierung aus dem Mai 2008 und im Koalitionsvertrag ist der Vollzug „so bald wie möglich“ vorgesehen. Regierung und Parlament müssen den Börsengang der Bahn endgültig absagen und endgültig auf die Bahnprivatisierung verzichten, so wie sich das 78% der Bevölkerung wünschen!

Aber das ist nicht alles. Der 100%ige Eigentümer Bundesrepublik Deutschland (vertreten durch den Verkehrsminister), muss dem Unternehmen neue, andere Ziele vorgeben: Sicherheit, Pünktlichkeit, Ertüchtigung der Infrastruktur, mehr und zufriedene Fahrgäste, Erweiterung des Angebots in der Fläche, CO2-Reduzierung, Lärmschutz usw. Und der Minister müsste dafür sorgen, dass im Vorstand und im Aufsichtsrat Führungskräfte mit unterschiedlichen Kompetenzen sitzen, die die Eisenbahn kennen und lieben, und die neben den unternehmerischen, auch ökologische, soziale und demokratische Entwicklungsperspektiven auf dem Schirm haben.

Reine Kapitalorientierung, Konkurrenz und Betriebswirtschaftlerei war gestern. Volkswirtschaftlicher Horizont, Kooperation und Gemeinwohlorientierung sind zeitgemäße Vorgaben (nicht nur) für öffentliche Unternehmen. Auf der Tagesordnung steht die Reform der Reform, mit der die Bahn 1994 als Aktiengesellschaft aufgestellt worden ist.

So könnte das immer wiederkehrende Pannentheater zu einem „happy end“ kommen.

  
Sabine Leidig

  
Herbert Behrens

  
Thomas Lutze

# »Herr Grube bleibt die Antwort schuldig, wo ein Ersatzzug herkommen soll«

## Interview mit einem Zugbegleiter

**Frage:** *Kamen die Vorfälle mit ausgefallenen Klimaanlage, die sich am Wochenende vom 9., 10. und 11. Juli gehäuft hatten, für Sie und für Ihre Kolleginnen und Kollegen überraschend?*

**Antwort:** Nein – keineswegs. Bei uns heißt es: Das musste ja so kommen. Zu behaupten, man sei – gar als Bahnchef – da "völlig überrascht" worden, ist wenig glaubwürdig. Mit den Klimaanlagen – und zwar mit denjenigen in allen Fernverkehrszügen – gibt es nicht erst seit heute Probleme. Das wird schon daran deutlich, dass sie ein zentraler Bestandteil der Schulungen zur Wagen- bzw. Bordtechnik sind. Die Störhinweise zur Bordtechnik, die die Zugbegleiter mit sich führen, beinhalten auch Hinweise zur Klimaanlage. Es gibt auch Weisungen zum Thema. Außerdem wurden nicht nur Wagen, sondern auch Züge schon vor den Ereignissen vom 9., 10. und 11. Juli vom Zugpersonal oder vom Bordtechniker wegen defekter Klimaanlage ausgesetzt. Natürlich auch im Winter. Denn die Klimaanlage hat ja zu jeder Jahreszeit ihre Aufgabe zu erfüllen. Schließlich dürfte es kaum einen elektronischen Zugbericht und kaum ein Bordbuch geben, die keinen Eintrag zur Klimaanlage enthalten. Es schien einmal Anfang 2010 kurzzeitig so, als hätte sich die Situation etwas stabilisiert. Aber dann traten die alten Probleme wieder auf. Und diese sind sehr verschiedenartig, da es bei Störungen an der Klimaanlage nicht unbedingt um die Anlage selbst gehen muss. Denken Sie nur an die verminderte ZS-Leistung<sup>1</sup> eines ICE (75 Prozent, 50 Prozent) – sofort wirkt sich das auf die Klimaanlage als einem der größten Energieverbraucher im Zug aus. Das Problem tritt auch beim IC auf, wenn es Probleme mit der Energieversorgung gibt. Und die Klimaanlagen selbst besitzen ebenfalls viele Bauteile, die störanfällig sind und deshalb regelmäßig gewartet oder erneuert werden müssen. Dazu gehören auch die Filter. Also hier greifen viele Dinge ineinander. Deshalb ist es auch nicht falsch zu sagen, dass die Orientierung auf den Börsengang mit ihren verheerenden Folgen für Wartung, Instandsetzung und Erneuerung letztlich doch der eigentliche Verursacher der Probleme ist. Einige Bauteile, die unter Mehdorn ausgebaut wurden, sind im IC bis heute noch nicht wieder eingebaut. Dass die Klimaanlagen unterdimensioniert sind, kommt hinzu und ist seit Jahren für Reisende und für uns ein offenes Geheimnis, das jetzt bei extremer Hitze zu besonderen Problemen führt. Sehen Sie, wenn es so wäre, wie Bahnchef Grube gegenüber der Presse kundtat (beispielsweise im "Stern") – nämlich, dass ihm davon beim ICE bisher gar nichts bekannt gewesen sei, dann fragt sich jeder Eisenbahner, was aus den ganzen Meldungen geworden ist, die im EZB (elektronischen Zugbericht) abgesetzt wurden. Wir fragen uns da auch, was denn die Testfahrer

<sup>1</sup> Zugsammelschiene – ein Kabel, das alle Wagen eines Zugs untereinander und mit der Lokomotive verbindet, um alle Einheiten von zentraler Stelle mit elektrischer Energie zu versorgen. Den Rückleiter der einpoligen Zugsammelschiene bilden die Gleise.

so melden, die ja auch schwitzen, und wie die Berichte von Exzellenzfahrten aussehen, die ja dazu eine konkrete Frage enthalten. Und Herr Grube ließ selbst verkünden, dass die ICE-Züge aufgrund der vielen Störhinweise des ZUB gründlich gewartet werden sollen.<sup>2</sup> Auch das Notfallwasser und das Hitzegetränk als Kulanzleistung der Bahn sind schon sehr lange Bestandteil des Krisenmanagements zur gestörten Klimaanlage. Warum bloß – wenn das alles "bisher völlig unauffällig" war?

Die entscheidende Frage ist doch: Wie sehen unsere Züge aus? Die Rede ist von der „Flotte“. Die Flotte wird jedoch von Tag zu Tag störanfälliger. Sie wird auch nicht größer, sondern eher kleiner. Da wird zusammengekratzt, was noch da ist. Der Wagen 8 im IC fehlt schon lange. ICE mussten auch ausgesetzt werden, weil die Klimaanlage beim Lokführer nicht funktionierte. Dann die Überbesetzung durch Verspätungen und Ausfall von Zügen – kurz: da wird es eng mit dem "Umsetzen von Reisenden", wie die grundlegende Abhilfemaßnahme beim Ausfall von Klimaanlagen zunächst lautet. Da helfen dann auch keine Hinweise zur Vermeidung von Überbesetzungen, wie wir sie im Februar dieses Jahres u. a. aufgrund eingeschränkter Fahrzeugverfügbarkeit erhielten. Da helfen nur intakte Fahrzeuge und mehr Fahrzeuge. Bedenken Sie bitte: Bei einem Besetzungsgrad über 200 Prozent dürfen Zugfahrten nicht mehr durchgeführt werden. Da muss man sich doch fragen, wie solche Zustände, die solche Grenzsetzungen erfordern, zustande kommen können. Doch sie gehören zu unserem Zugbegleiter-Alltag.

**Frage:** *Bahnchef Grube erklärte im Interview mit dem "Deutschlandfunk" vom 16. Juli, die Klimaanlage in den ICE-2-Garnituren sei "bisher nie auffällig" gewesen. Daher sei bisher nicht vorgesehen, bei der Generalüberholung dieser Züge, die noch 2010 beginnt, die Klimaanlage zu erneuern. Können Sie diese Erfahrung bestätigen – nicht auffällige Klimaanlagen im ICE-2?*

**Antwort:** Zunächst möchte ich sagen, dass sehr viele Kollegen im ZUB den ICE 2 für den schönsten ICE halten, den wir haben. Dass er überhaupt nicht auffällig war, kann ich nicht bestätigen. Vielleicht nicht ganz so auffällig wie der ICE-T oder der IC. Und da nunmehr enthüllt wurde, was doch schon lange bekannt ist – nämlich die Unterdimensionierung der Klimaanlage, die offenbar noch unter 30 Grad liegt, dürfte es sträflicher Leichtsinns sein, wenn die Klimaanlagen bei der Generalüberholung nicht ausgetauscht und nicht durch leistungsfähigere ersetzt werden.

<sup>2</sup> Testfahrer = gewissermaßen verdeckte Ermittler, die im Auftrag des Bahnmanagements die Arbeit der Kolleginnen und Kollegen kontrollieren und bewerten. Exzellenzfahrten = angemeldete sogenannte Exzellenzmanager, die insbesondere die Arbeit des Zugpersonals in der "S-Klasse" – in der Ersten Klasse im ICE – kontrollieren und bewerten. Unter anderem ist vorgeschrieben und wird von den Exzellenzmanagern kontrolliert, dass die in der Ersten Klasse zur Verfügung gestellten vier Zeitungen (Welt kompakt, Süddeutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine Zeitung und Bild) im Zeitungshalter in der vorgeschriebenen Reihenfolge aufgereiht sind. ZUB = Zugbegleitpersonal.

**Frage:** Eine Reihe von Kommentatoren und Bahnexperten sehen beim Ausfall der Klimaanlage einen Zusammenhang mit einem Abbau von Wartung und mit einem Sparkurs, den es vor allem seit dem Beschluss zum Bahnbörsengang – seit 2005 – gab. Der Vorstand der Bahn widerspricht dem strikt. Man habe nie bei der Wartung gespart. Im Gegenteil – es habe 2009 im Vergleich zu 2005 höhere Ausgaben für Wartung gegeben. Ist das auch Ihr Eindruck – sind die ICE-Garnituren, in denen Sie arbeiten, in der Regel in einem einwandfreien Zustand?

**Antwort:** Diese ICE-Garnituren sind in sehr unterschiedlichem Zustand. Überhaupt macht die ganze Bahn den Eindruck eines sich sehr ungleichmäßig entwickelnden Unternehmens. Das war jetzt liebevoll formuliert. Oft haben wir den Eindruck, dass es sich um ein Unternehmen handelt, das sich Stück um Stück oder Zug um Zug zerlegt bzw. das zerlegt wird. Für die Zugfahrt besonders nachteilig ist das Zerschlagen der Bahn im Zuge der Bahnreform in einzelne Bereiche, die nur noch schwer gemeinsam handeln können, denn nach der Konzernrichtlinie „Züge fahren und Rangieren“ steht die Zugfahrt im Mittelpunkt. Dann kommt es eben auch zu solchen Verspätungsgründen wie „hohe Streckenauslastung“ oder „Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf“, Gründe, über die die Reisenden wegen ihrer Allgemeinheit lächeln, die aber in Wahrheit sehr ernst zu nehmen sind, weil sie viele Probleme bündeln. Sehen Sie, wenn eine Transportleitung nicht allein in den Nachtstunden nur sehr stark eingeschränkt handlungsfähig ist, weil auf Bahnhöfen das Personal fehlt, das bestimmte Aufträge überhaupt erst ausführen kann, dann wird es ernst. Zur Zugfahrt gehört eine exakte Planung und ein reibungsloses Zusammenspiel aller Bereiche – besonders wichtig ist dabei das Netz: einerseits die Verantwortlichen im Bereich Netz, andererseits die Schieneninfrastruktur als solche, die sich nach unseren Erfahrungen und nach den Berichten des Bundesrechnungshofs in einem zunehmend kritischen Zustand befindet.

Doch zurück zum ICE. Es gab kurzzeitig Züge, die waren wirklich störungsfrei. Aber das ist Geschichte. Dass es 2009 höhere Ausgaben gegeben hat, ist doch ganz klar – z. B. hatten sich beim ICE sicherheitsgefährdende Probleme angestaut. Die Kosten sagen hier vor allem etwas über die fahrlässigen Versäumnisse aus. Nicht mehr. Regelmäßig treten als Mängel auf: defekte Toiletten, defekte Klimaanlage, Probleme mit Türen, Probleme mit der Kommunikation, gestörtes FIS (Fahrgastinformationssystem), Störungen an der Technik der Bordgastronomie, andere Zugbildung mit Auswirkung auf die Reservierung, Kupplungsprobleme von Teilzügen, defekte Bugklappen, EBULA-Störungen (elektronischer Buchfahrplan und Langsamfahrstellen – eine unabdingbare Voraussetzung für die Zugfahrt), ausgeschaltete Bremsen, verminderte ZS – Leistung bzw. verminderte Fahrleistung. Die ausgeschaltete GNT (bogenschnelles Fahren bei ICE-T) sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Aus den Werken hört man immer wieder, dass die Materialbevorratung unzureichend ist. Dass nach wie vor entscheidende Voraussetzungen – auch personelle – fehlen, um die Wartung ordnungsgemäß durchzuführen – zumal die Intervalle bedeutend verkürzt wurden, aber nicht mehr Fahrzeuge

– somit auch nicht mehr Zeit – zur Verfügung stehen. Sie müssen immer sehen, dass kein Mangel für sich allein steht, sondern im Zusammenhang mit anderen Mängeln und Folgen zu sehen ist. Wenn z. B. bestimmte Wagen im Zug nicht mehr vorhanden sind, weil sie ersatzlos ausgesetzt werden mussten, dann fehlt unter Umständen das behindertengerechte WC. In diesen Fällen werden Weisungen erlassen, wie nun zu handeln ist. Aber diese und andere Weisungen, die auf Störungen reagieren, lösen kein Problem, denn am Zustand der Fahrzeuge oder der „Flotte“ insgesamt ändert sich gar nichts. Der ist und bleibt miserabel. Und so werden den Kollegen immer mehr Verantwortlichkeiten hinsichtlich Meldungen, Bestellungen, Kenntnis von Weisungen usw. aufgebürdet. Damit aber wird alles immer unüberschaubarer, die Handlungsfähigkeit vor Ort wird immer mehr eingeschränkt anstatt gefördert zu werden. Wir haben immer weniger Zeit für Routineaktivitäten und Eigeninitiative. An den entscheidenden Problemen ändert sich nichts – außer, dass es nun vermeintlich „Schuldige“ gibt.

**Frage:** Herr Grube hat sich am 14. Juli – also am Mittwoch nach dem Ausfall der Klimaanlage in mehreren Zügen – in einem Brief an "alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter" gewandt. Dort heißt es: "Für die Dauer der Hitzeperiode werden wir für unsere Kunden zusätzlich verfügbare Mitarbeiter auf den Bahnhöfen und Service Points einsetzen. Selbstverständlich werden auch die Getränkevorräte an Bord der Züge erhöht." Hat das geklappt – gab es danach mehr Personal in den Bahnhöfen und ausreichend Getränkevorräte?

**Antwort:** Diese Maßnahmen laufen jetzt erst an, wie es in der Information für den Bordservice 41/2010 vom 16. 07. heißt. Nach meiner Erfahrung wird das auch umgesetzt. Problematisch ist eben immer wieder, dass alles erst passiert, wenn es zum Krach kommt. Sie wissen – im Zusammenhang mit Verspätungen gab es eine ganze Weile den ständig eingesetzten MBS (Mobilen Bahnsteigservice). Also man greift hier nur auf vorher schon Vorhandenes zurück. Doch der Bereich Station und Service (das Personal auf den Bahnhöfen; W.W.) kann eine personelle Stärkung unbedingt vertragen. Diese Kollegen erleichtern wesentlich die Durchführung der Zugfahrt, indem sie bereits auf dem Bahnhof Voraussetzungen für die Lenkung der Reisenden schaffen. Der Servicepoint ist in der Regel der einzige Rettungsanker für die Reisenden und auch für das ZUB, das die Reisenden dorthin verweist.

**Frage:** In der Richtlinie 680.0050 ff. "Unregelmäßigkeiten im Betriebsverlauf – Fahrgastbetreuung" ist das Verteilen von Freigetränken geregelt. In neuen Weisungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB Fernverkehrs AG heißt es jetzt, das Zugpersonal solle im Fall des "Ausfalls der Klimaanlage" und bei "starken Komforteinschränkungen" für die Reisenden "kulant" vorgehen bei der "Verteilung von Freigetränken"? Ist das realistisch?

**Antwort:** Hinsichtlich der Kulanz ist es unbedingt realistisch. Das war schon früher so. Die Fürsorgepflicht für die Reisenden umfasst hier auch die Fürsorgepflicht für das Zugpersonal, das jetzt ebenfalls kostenlos Mineral-

wasser erhält. Es wird auch gewährleistet, dass ausreichend Notfallwasser auf den Zügen vorhanden ist – die nichtbewirtschafteten Züge sind da besonders wichtig. Eine ganz andere Frage ist es, ob die Besetzung der Logistikstandorte mit Logistikpersonal ausreichend ist, um alle Anforderungen der Belieferung der Züge erfüllen zu können. Da darf man sicher sein, dass auch hier eine Aufstockung mit Personal und Technik notwendig ist. Ebenfalls eine andere Frage ist es, welche personellen Voraussetzungen hinsichtlich des ZUB im Zug bestehen, um alle diese Weisungen und Regelungen umzusetzen. Sehen Sie – das klingt alles sehr gut: „Mitarbeiter gleichmäßig entlang des Zuges verteilen“ – insbesondere dort, wo Störungen auftreten. Aber die Besetzung der Züge mit Zugbegleitern ist in der Regel völlig unzureichend. Wenn ich 1:1<sup>3</sup> fahre, kann ich diese Regelung vergessen, zumal die Zugaufsicht besondere Anforderungen mit sich bringt. Selbst bei 1:2<sup>4</sup> ist die Umsetzung dieser Anforderung so gut wie unmöglich. Und sie benötigen die Kollegen auch zur Verteilung der Hitzegetränke im Zug. Also – man kann sich durch so einen Zug, zumal in der Hauptreisezeit, nur schrittweise vorarbeiten. Mich wundert immer wieder, dass kein Testfahrerbericht jemals die Frage nach dem „Warum?“ (warum geschieht etwas nicht?) auslöst. Es fehlt nicht an Regelungen. Es fehlt schlicht an Personal und Technik.

**Frage:** *Fahrgäste im Katastrophen-ICE, der an dem besagten Wochenende in Bielefeld strandete, sagten, man habe auf dem Bahnhof selbst "ganz schön lange auf die Rettungskräfte gewartet". Und: "Es stimmt auch nicht, dass da Notärzte schon da gewesen wären." Wie sieht die Lage hinsichtlich Ärzten und Rettungskräften in der Regel aus, wenn ein Zug außerplanmäßig zum Halten gebracht wird?*

**Antwort:** Das ist von der Bahn klar geregelt. Zunächst muss man sagen, dass sich ja im ICE und auch im IC Notarztkoffer befinden, die immer aktuell bestückt sind. Für den Fall, wo sich bereits im Zug nach dem Ausrufen ein Arzt findet (und es wird immer sofort ausgerufen), der das ZUB unterstützt – und diese Hilfe gibt es häufig. Ansonsten ist der Meldeweg eindeutig: Bei Bedarf eines Notarztes wird der Zugchef das dem Lokführer übermitteln und dieser meldet weiter an den Fahrdienstleiter und die Kette wird vervollständigt. Es erfolgt die Rückmeldung, wo der Halt durchgeführt wird. Dort ist dann auch der Notarzt vor Ort bzw. er kommt an den Zug. Ob weitere Rettungskräfte erforderlich werden, hängt vom Ereignis ab; das ergibt sich also aus der Vormeldung, den Umständen usw. Natürlich wird der Zugchef auch mit der Transportleitung sprechen. Aber der Meldeweg ist aus gutem Grund eindeutig festgelegt. Zur Lage in Bielefeld habe ich keine Informationen. Bekannt ist aber, dass die Bahn mit dem Technischen Hilfswerk Verträge zur Mitwirkung abgeschlossen hat. Das hat allerdings vor allem damit zu tun, dass wir zuwenig Personal haben, dass Leistungen ausgelagert wurden, um Personal der Bahn, das sich immer noch besser vor Ort auskennt und

ständig präsent sein kann, einzusparen. Die Servicemitarbeiter müssen mittlerweile unter Umständen zwischen mehreren Bahnhöfen hin und her pendeln in einer Schicht. In diesem Zusammenhang sei erwähnt: Es ist seitens der Bahn unverantwortlich, die Trennung der Aufgabenverteilung im Zug so zu straffen, dass nur noch der Zugchef und der 1. Betreuer, der auch zugchefberechtigt ist, eine Ersthelferausbildung zu absolvieren hat und für betriebliche und bestimmte wagentechnische Handlungen geschult wird. Das ist ein eindeutiger Rückschritt, der sich nur durch Einsparung erklärt. Das wäre früher undenkbar gewesen.

**Frage:** *Wie ist allgemein die Lage der Zugbegleiter in diesen Tagen und bei solchen Ausfällen der Klimaanlage? Der Bahn-Vorstandschef sagt: "Es gibt da klare Richtlinien, nach denen müssen sich die Lokführer und unser Zugpersonal verhalten. Wenn bestimmte Werte überschritten werden, dann müssen sie selbst entscheiden, dass dieser Zug auch dann im nächsten Bahnhof zum Stillstand kommt." Wie lautet denn der "bestimmte Wert"? Und was heißt dann da "selbst entscheiden"?*

**Antwort:** Die Störung wird vor Ort wahrgenommen. Die Lage muss zunächst vor Ort eingeschätzt werden. Ist ein ganzer Zug von dem unverantwortbaren Zustand – in unserem Fall der ausgefallenen Klimaanlage – betroffen, das heißt alle Wagen – und dies ist aus dem elektronischen Zugbericht oder auch einer fernmündlichen Meldung allen ersichtlich, die mit der Zugüberwachung befasst sind, dann wird der Zug am nächsten geeigneten Bahnhof anhalten bzw. der Zugchef und der Lokführer dazu den Auftrag erhalten – schon durch ein „Halt“ zeigendes Signal, natürlich parallel zum Gespräch. Sind einzelne Wagen betroffen, wird das ebenfalls geschehen, wenn der Zugchef dies fordert – in der Regel gibt es Rückfragen z. B. von der Bordtechnik, die der Zugchef auch selbst mit dem Absetzen der Meldung einfordern kann. Ich kenne keinen Lokführer oder Zugchef, der sich vor einem unvorhergesehenen Halt oder einer Forderung nach einem Halt fürchten würde. Der Halt ist nicht das eigentliche Problem – auch bei anderen technischen Störungen: offene Tür, Geräusche am Fahrwerk etc. sind unvorhergesehene Halte nötig: da wird informiert und abgestimmt mit dem Fahrdienstleiter und der Transportleitung, aber nicht lange beantragt. Zieht jemand die Notbremse, hält der Zug auch. Viel wichtiger ist der Halteplatz bzw. der Ort, an dem gehalten wird. Denn das muss dort möglich sein – auch hinsichtlich der Sicherung der Reisenden. Da müssen dann schon andere mitwirken. Und im Falle von Hilfemaßnahmen, ist der Halt natürlich nur dort sinnvoll, wo die Hilfe am schnellsten eintrifft und am effektivsten gewährleistet ist. Also es gibt verschiedene Störungen, die einen Halt am nächsten geeigneten Bahnhof oder einen sofortigen Halt erzwingen – ein Zug kann aus technischem Grund auch liegen bleiben. Richtwerte gibt es da in den entsprechenden Konzernrichtlinien – je nach Art der Störung oder nach Art der Situation. Vereinfacht: Es geht um die Frage, wann ein Wagen oder ein Zug auszusetzen sind. Allerdings eine Richtlinie hinsichtlich der Klimaanlage, bei soundsoviel Grad haben Sie das und das zu veranlassen, gibt es nicht.

<sup>3</sup> Ein Zugchef und ein Zugbegleiter.

<sup>4</sup> Ein Zugchef und zwei Zugbegleiter. Fahrten 1:0 sind im "Unternehmen Zukunft" allerdings auch Teil der ZUB-Praxis: nur ein Zugbegleiter, der oder die Mädchen für alles und unter anderem Zugchef oder Zugchefin ist.

**Frage:** In den "Weisungen für die Mitarbeiter/innen im Bordservice der DB Fernverkehr AG" vom 12. Juli 2010 – das war ein Tag nach dem erwähnten Wochenende – heißt es: "Falls nach einem starken Temperaturanstieg in einzelnen Wagen die Umplatzierung von Reisenden in Wagen mit funktionierender Klimaanlage nicht möglich ist oder die Klimaanlage in mehreren Wagen oder im ganzen Zug ausgefallen sind, informieren Sie telefonisch umgehend die Transportleitung und stimmen mit ihr das weitere Vorgehen ab. Dabei kommt insbesondere die Unterbrechung der Fahrt an einem Bahnsteig in Betracht, so dass die Reisenden ins Freie gelangen können." Wer entscheidet da letzten Endes – die Transportleitung? Der Zugchef?

**Antwort:** Beide im Zusammenwirken. Wobei es in einer Weisung vom 16. Juli 2010 ausdrücklich heißt: „Sie als Zugchef entscheiden darüber, ob die Fahrt ggf. beendet wird. Teilen Sie der TP Ihre Entscheidung mit und stimmen Sie das weitere Vorgehen ab.“ Doch es soll ja realistisch zugehen. Und da muss man sagen, dass die Situation der Bahn – Verspätungen, Zeitdruck, weniger Fahrzeuge usw. – also der Druck, Druck zu machen, bislang nicht dazu beigetragen hat, das Selbstbewusstsein bzw. die Entscheidungssicherheit und Entscheidungsfreudigkeit der Transportleitung (die wieder unter dem Druck des Netzes steht) oder des Zugchefs zu stärken. Und wenn dann noch umfangreiche Stellungnahmen verlangt werden, ist das Maß voll. Sie müssen auch sehen, wer da alles auf dem Zug das Personal kontrolliert. Da kommt der RIX-Prüfer, der überprüft, ob die Ansagen dem Standard auch zeitlich entsprechen. Fünf Minuten Abweichung können hier schwerer wiegen als der Umstand, dass der Zugchef in dieser Zeit gerade notwendige Maßnahmen nach dem Prinzip der Dringlichkeit mit der Transportleitung abgestimmt hat. Da interessieren sich die Testreisenden<sup>5</sup> dafür, wie lange es dauert, bis die Fahrscheinkontrolle beginnt usw. Also eine solche Situation fördert nicht gerade das eigenverantwortliche Handeln.

**Frage:** Im Fall des am Ende in Bielefeld gestrandeten ICE-2 wurde kritisiert, dass der ICE nicht früher zum Halten gebracht wurde. Auf die Frage an Bahnchef Grube, warum "die Zugbegleiter" sich nicht für einen solchen früheren Halt entschieden hätten, antwortete Herr Grube: "Das kann ich Ihnen jetzt im Einzelnen nicht sagen, warum der Mitarbeiter sich nicht dafür entschieden hat." Ist das so unklar oder sollte ein Bahnchef wissen, warum das Zugpersonal sich so verhält, wie es sich verhält?

**Antwort:** Vielleicht hat sich ja der Zugchef für einen früheren Halt entschieden. Und das war nicht realisierbar oder wurde von anderer Verantwortlicher Stelle abgelehnt. Wir wissen es bislang nicht. Eine solche Frage kann erst beantwortet werden, nachdem die Situation bzw. der Sachverhalt aufgeklärt sind. Es steht aber die Frage: Wie stark besetzt war der Zug? Wann gelang es dem ZUB überhaupt zu den Reisenden vorzudringen? Wie viel ZUB stand eigentlich zur Verfügung? Welche Meldungen hat der Zugchef abgesetzt? An welchen Bahnsteig passt der Zug? Wo wurde die Hilfe organisiert, das heißt

wo war sie am ehesten möglich? Seit wann war der Ausfall der Klimaanlage der Transportleitung bekannt? Wurde der Zugchef unter Druck gesetzt? Es gibt also viele Fragen. Die Gespräche mit der Transportleitung werden aufgezeichnet. Das könnte Aufschluss geben. Der Halt an sich ist noch keine Hilfe.

**Frage:** Die Staatsanwaltschaft Bielefeld hat angekündigt, dass sie "wegen Körperverletzung und unterlassener Hilfeleistung gegen den Zugchef des ICE aus Berlin nach Köln ermitteln" würde. Oberstaatsanwalt Reinhard Baumgart sagte dazu: "Nach der ersten Durchsicht der Vorgänge wurde das Verfahren gegen den Zugchef eingeleitet." Es bestehe "ein Anfangsverdacht, dass er die Zugfahrt fortgesetzt habe, obwohl ihm bekannt war, dass die Klimaanlage ausgefallen war." (DAPD-Meldung vom 15. Juli 2010). Wie fühlt man sich da als Zugbegleiter? Ist das Vorgehen der Staatsanwaltschaft nachvollziehbar?

**Antwort:** Das Vorgehen der Staatsanwaltschaft ist nicht nachvollziehbar. Dass die Klimaanlage ausgefallen war, ist offenbar auch anderen Entscheidern bekannt gewesen, die auch von sich aus hätten handeln können und handeln müssen – schon vor der Abfahrt in Hannover. Und der Halt allein hätte nach den vorliegenden Meldungen offenbar noch keine wirkliche Hilfe bedeutet. Also da musste schon vieles zusammengehen. Ja – und als Zugbegleiter fühlt man sich hier der Willkür ausgeliefert. Denn auch aus der von mir bereits zitierten Weisung zum Halten eines Zuges geht ja hervor, dass der Zugchef seine Entscheidung abstimmen muss, weil eben nicht an beliebigen Stellen gehalten werden kann. Das zeigt auch, dass der Zugchef letztlich die Weisungen der Betriebsleitung auszuführen hat. Ein Halt auf freier Strecke kann in einem solchen Fall wohl gänzlich ausgeschlossen werden. Es sei denn, es wird die Evakuierung organisiert, was aber viel länger gedauert hätte. Ich halte es nicht für ausgeschlossen, dass sich Personale künftig dienstunfähig melden wegen überhitzter Züge. Ich darf noch ergänzen, dass der Bahnchef der Presse gegenüber äußerte, dass der Zugchef einen Ersatzzug anfordern soll. Eine zündende Idee! Das wird er machen und das hat er schon immer gemacht. Herr Grube wird uns allerdings die Antwort schuldig bleiben, wo dieser Zug herkommen soll.

**Frage:** Wir führen dieses Interview mit Ihnen anonymisiert. Wir benutzen dabei auf Ihre Bitte hin auch bewusst nicht Ihren E-Mail-account als Bahnbeschäftigter und auch nicht eine Telefonverbindung mit Ihrem Dienst-Handy. Warum diese Vorsicht? Bahnchef Grube hat erklärt, dass der Bespitzelungsskandal vollständig aufgeklärt worden sei und dass es Überwachungsmaßnahmen, wie es sie unter Bahnchef Hartmut Mehdorn gab, "nie mehr geben" würde. Sind Ihre Vorsichtsmaßnahmen nicht einigermaßen übertrieben?

**Antwort:** Diese Maßnahmen sind angemessen. Unter den Eisenbahnern heißt es locker: Die Bespitzelung der Mitarbeiter durch den Konzern übertrifft diejenige der DDR-Staatssicherheit bei weitem.

**Das Interview für VZ führte Winfried Wolf.**

<sup>5</sup> Testreisende = Testfahrer; verdeckte Ermittler der Bahn. Siehe Anmerkung (1).

## Presseerklärungen



### **Auch Bundesregierung trägt Verantwortung für die Pannenserie bei der Bahn**

„Während mit Akribie der Kauf der britischen Arriva für 2,5 Milliarden Euro eingefädelt wurde, ist die Bahn offenkundig nicht in der Lage, die Klimaanlage in den Zügen richtig zu warten“, so Sabine Leidig zu neuesten Meldungen, wonach die Hitzepannen bei der Bahn offenbar weitaus größer sind als bekannt. Dem Fahrgastverband Pro Bahn liegen über 100 Eingaben über defekte Klimaanlage vor. Die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE weiter:

„Die Fahrgäste sind die ständigen Ausreden ‚Im Winter ist es zu kalt, im Sommer zu heiß, und im Herbst zu nass‘ mehr als satt. Die fast schon manische Fixierung auf die Börsenfähigkeit hat doch erst dazu geführt, dass unter Ex-Bahn-Chef Mehdorn jahrelang bei Infrastruktur, Personal und Wartung gespart wurde, um hohe Gewinne für potentielle Investoren auszuweisen, wofür exemplarisch die Berliner S-Bahn steht. Diesen Kurs hat auch Bahn-Chef Grube nicht verlassen und die Regierungsparteien haben ihn im Koalitionsvertrag bekräftigt, in dem sie einem Börsengang zugestimmt haben, sobald es die Kapitalmärkte zulassen. Nicht nur die im ‚Sparpaket‘ beschlossene Dividendenzahlung der Bahn an den Bund von 500 Millionen Euro im Jahr muss weg, die ganze Kapitalfixierung muss endlich ad acta gelegt werden. Die Bundesregierung muss diesem Spuk ein Ende bereiten und der Bahn andere Entwicklungsziele diktieren: Pünktlichkeit, Sicherheit, Service, Umweltschutz und bessere Angebote in der Fläche.“

**vom 14.07.2010 – Sabine Leidig**

### **Grube verheißt Bahn-Mitarbeiter**

„Dass Bahn-Vorstandsvorsitzender Grube von Problemen mit den Klimaanlage nichts gewusst haben will, lässt nur den Schluss zu, dass er die Bahn nicht im Griff hat. Meldungen über defekte Klimaanlage sind bei der Bahn an der Tagesordnung. Ein internes Wartungsprotokoll belegt, dass im August 2008 im Durchschnitt in sieben ICE-2-Zügen täglich Klimaanlage ausgefallen waren“, so Sabine Leidig anlässlich der anhaltenden Hitze-Pannenserie der Deutschen Bahn. Die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE weiter:

„Es ist ein Skandal, dass Bahn-Chef Grube immer noch nicht zugesichert hat, die Klimaanlage in den ICE-2-Zügen auszutauschen. Bahnchef Grube gesteht inzwischen ein, dass diese nur bis 32 Grad funktionieren. Es reicht nicht aus, lediglich für die neuen Züge Klimaanlage, die bis 45 Grad funktionieren, zu planen.“

Jetzt auch noch einzelnen Mitarbeitern die Schuld am Chaos zuzuschieben und ihnen die Reaktion auf die zu Recht verärgerten Fahrgäste zu überlassen, setzt dem Ganzen noch die Krone auf. Personal fehlt an allen Ecken und Enden. Personalausstattung, Technik und Zugreserve wurden so weit runter reduziert, dass ein ordentlicher Bahnbetrieb die Ausnahme und nicht die Regel ist. Und das alles, um die Bahn fit für den Börsengang zu machen.

Ich fordere Herrn Grube auf, endlich die volle Verantwortung für das Chaos zu übernehmen und gemeinsam mit der Bundesregierung umgehend die nötige Konsequenz zu ziehen: den Börsengang nicht nur auf absehbare Zeit auszuschließen, sondern die ganze Börsenfixierung endlich zu stoppen.“

**19.07.2010 – Sabine Leidig**

# Vorsätzliche Körperverletzung im Sauna-ICE

## **Oder: Wie das Sparen auf Kosten von Fahrgästen und Beschäftigten eine logische Einheit mit Milliarden-Investitionen für die Global Player-Politik und den Bahnbörsengang bildet**

Im Zeitraum 9. bis 16. Juli 2010 mussten binnen weniger Tage mehr als ein Dutzend IC- und ICE-Züge wegen nicht funktionierender Klimaanlage die fahrplanmäßige Fahrt abbrechen. 48 Fernverkehrszüge meldeten binnen einer knappen Woche ernsthafte Störungen bei den Klimaanlage. In vielen Reisezugwagen erreichten die Temperaturen 50 Grad Celsius und mehr.<sup>1</sup> Mehrere Fahrgäste erlitten einen Zusammenbruch und mussten von Notärzten behandelt werden. Neun Fahrgäste werden in einem Bericht des Bundesverkehrsministers als "schwer verletzt" eingestuft; sie wurden in Krankenhäuser eingeliefert. Hunderte Bahnreisende hatten traumatische Erlebnisse in extrem heißen Reisezugwagen und auf Unterwegsbahnhöfen, nachdem ihre Züge gestrandet waren. Einige Krankenkassen kündigten Klagen gegen die Bahn an.<sup>2</sup>

Der negative PR-Effekt der Sauna-Züge und des Klimagaus vom Sommer 2010 ist enorm. Er ist nur noch vergleichbar mit der Kakophonie der Bahnpreisreform "PEP" aus den Jahren 2001/2002, als unter anderem die BahnCard50 abgeschafft wurde. Damals kehrten mehrere Hunderttausend Fahrgäste der Bahn den Rücken. Der Bahnvorstand kapitulierte; er kippte große Teile der Bahnpreisreform und führte die BahnCard50 wieder ein.

Im neuen Bahn-Drama reagierte der Bahn-Chef und das Top-Management der Deutschen Bahn AG mit Rüdiger Grube an der Spitze ähnlich wie zunächst das vorausgegangene Führungsteam unter Hartmut Mehdorn im PEP-Skandal und in vergleichbaren Fällen (nicht dauerfeste ICE-Achsen und Bahnspitzelaffäre): Erstens gibt man sich angesichts der heftigen Reaktionen von Fahrgästen und Öffentlichkeit "völlig überrascht" und "zutiefst betroffen". Zweitens werden Schuldige präsentiert, die sich außerhalb des Top-Managements befinden. Drittens wird abgestritten, dass die skandalösen Vorkommnisse in einem Zusammenhang mit der Orientierung auf Gewinnmaximierung und auf einen Bahnbörsengang stehen könnten.

<sup>1</sup> In einem der ICE, in dem am 10. Juli 2010 die Klimaanlage ausgefallen war und mehrere Fahrgäste einen Hitzeschock erlitten, entwickelte sich einer internen Störfallanalyse der Deutschen Bahn AG zufolge Temperaturen von mehr als 70 Grad Celsius. Bericht von Frontal21, ZDF-Magazin, vom 20. Juli 2010.

<sup>2</sup> Die DAK kündigte gestern an, Regressansprüche gegen das Unternehmen (die DB AG; W.W.) zu stellen, wenn Versicherte in Folge der Hitze und der ausgefallenen Klimaanlage in ICE-Zügen kostspielige Behandlungen in Kliniken in Anspruch nehmen müssen. "In: Berliner Zeitung vom 16. Juli 2010. ein Bericht des Bundesverkehrsministers vom 20. Juli 2010 nennt allein für die Ereignisse mit dem ICE 846 am 10. Juli 2010, 35 leicht Verletzte und neun schwer verletzte Personen".

Der Skandal mit den Sauna-ICE und die verheerenden Reaktionen von Bahnvorstand und Bahnchef auf denselben haben eine enorme innere Sprengkraft. Es geht nicht um "Komfortverluste". Es geht um die körperliche Unversehrtheit der Fahrgäste. Es geht darum, dass die Bahn als Resultat einer brutalen Orientierung auf Sparen auf Teufel komm raus und auf eine Bahnprivatisierung ihre Fernreisezüge mit offenkundig unzureichend dimensionierten Klimaanlage ausstattet oder diese unzureichend wartet. Denkbar ist auch, dass die immer wieder auftretenden Abfälle in der Stromversorgung zu Ausfällen oder auch zu einem bewussten Abschalten von Klimaanlage führten. Spätestens seit den Ereignissen in den Sauna-ICE-Zügen vom Sommer 2010 wurde deutlich, dass man hier von fahrlässig, wenn nicht gar vorsätzlich begangener Körperverletzung ausgehen muss. Im diesem Sinn argumentierte auch die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in einem ersten Schreiben an die Deutsche Bahn AG vom 14. Juli 2010. Nachdem die DB AG darauf nicht überzeugend reagierte, forderte das EBA bereits am 15. Juli in ultimativem Ton Antworten auf neun hochnotpeinliche Fragen.<sup>3</sup>

In dem Skandal mit den Sauna-ICE bündeln sich zehn Aspekte, die für den seit einem Jahrzehnt beschrittenen Kurs der Bahn weg von den Fahrgästen und hin zur Börse charakteristisch sind. Das vorläufige Scheitern der Bahnprivatisierung 2007/2008, die inzwischen größere Sensibilisierung der Bevölkerung für Themen wie Klimawandel und für die notwendige Verteidigung von öffentlichem Eigentum bieten Rahmenbedingungen, bei denen die Krise zur Chance werden kann – zur Chance, endlich die erforderliche strategische Neuorientierung der Bahn zugunsten von Fahrgästen, Klima und Umwelt auf die Tagesordnung zu setzen.

Die folgende Untersuchung der Hintergründe des Skandals um die Sauna-ICE-Züge wird dies verdeutlichen.

<sup>3</sup> In dem Brief des Eisenbahn-Bundesamtes an die DB Fernverkehr AG, datiert auf den 14. Juli 2010, heißt es: "Die Vorfälle geben hinreichenden Anlass zu der Annahme, dass (...) nicht gewährleistet werden konnte, dass die Risiken bzw. die potentiellen Gesundheitsgefahren für die Fahrgäste auf ein verantwortbares und rechtlich zulässiges Maß beschränkt geblieben sind." Im EBA-Brief an die DB AG vom darauf folgenden Tag (15. Juli 2010) heißt es in einem (berechtigt) ultimativem Ton: "Wie sind die Klimaanlage (...) dimensioniert? Welche Anforderungen haben Sie an die Verfügbarkeit dieser Klimaanlage und liegen Ihnen Daten vor, ob diese Anforderungen in Verbindung mit ihrem Instandhaltungsregime erfüllt werden?" Gefragt wird dort auch: "Gibt es (...) Kriterien, wann (...) ein starker Temperaturanstieg vorliegt, der Anlass zur Unterbrechung der -Fahrt des Zuges an einem Bahnsteig sein kann..."

## **1. War wirklich niemand vorgewarnt?**

### **Oder: Die Protokolle der Instandhaltung belegen, dass der Bahnvorstand schon immer über die regelmäßigen Ausfälle der Klimaanlage informiert war**

Auch eine Woche nach dem GAU mit den Sauna-ICE-Zügen unterstrich Grube gegenüber dem "Spiegel", er sei "völlig überrascht" worden "von den Problemen mit den Klimaanlage in den ICE-2-Zügen".<sup>4</sup>

Es war allerdings der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, der kurz zuvor eingeräumt hatte: "Wir kennen die Themen mit dem ICE-1 und ICE-2 schon seit etwas längerem." Das betreffe "nicht nur die Klimaanlage, sondern oftmals die gesamte Bordelektronik, die häufiger mal ausfällt aufgrund von oft nicht erklärlichen Gründen." Kurz darauf dementierte das Ministerium diese Aussage; es handle sich "um ein Missverständnis". Doch es handelte sich um ein im Wortlaut wiedergegebenes Interview des zuständigen Staatssekretärs, das im Berliner rbb-Inforadio gesendet und von diesem Sender auch „verschriftet“ wurde.<sup>5</sup>

Angesichts der doch recht klaren Aussagen spricht viel dafür, dass der Herr Staatssekretär hier schlicht Klartext redete. Jeder, der regelmäßig Bahn fährt, kennt die Problematik: Bei allen ICE-Zügen und in besonders starkem Maß in den Intercity- und Eurocity (IC/EC-) Zügen fallen immer wieder Klimaanlage aus. Besonders oft im übrigen im Speisewagen – neudeutsch: Bordrestaurant. So zitierte denn die "Süddeutsche Zeitung" zur selben Zeit einen Zugbegleiter mit den Worten: "In Wirklichkeit hatten wir diese Probleme jeden Sommer. Es ist nur nie an die Öffentlichkeit gelangt."<sup>6</sup>

Um es kurz zu machen: Die Deutsche Bahn AG dokumentiert ziemlich präzise, welche Hochgeschwindigkeitszüge mit welchen Ausfallquoten verkehren – bzw. dann auch mal nicht mehr verkehren. Wir veröffentlichen im Dokumentationsteil das Faksimile des Original-Protokolls zum Zustand der ICE-2-Flotte in den Monaten Juni, Juli und August 2008. Danach ist der Ausfall der Klimaanlage der zweithäufigste von fünf erfassten Defekten. Er wird nur noch übertroffen vom Defekt "gestörte WC".

Um einen Tag herauszugreifen: Am 5. August 2008 waren laut Protokoll der Instandhaltung der Deutschen Bahn AG morgens um 6 Uhr, also nach den nächtlichen Wartungsarbeiten, bei der gesamten ICE-2-Flotte, von der es 44 Garnituren gibt, der folgende ICE-2-Flottenzustand registriert: Es gab einen Ausfall der "Traktion" - der ICE-2 blieb schlicht liegen. Es gab vier Defekte mit der Charakterisierung "Bremsen abge-

schaltet". Fünf mal lautete die Bilanz: "gestörte Bugklappe". Gemeldet wurden vierundzwanzig "gestörte WC". Schließlich gab es sieben Mal die Eintragung "Klima(anlage) defekt".<sup>7</sup>

Der Befund vom Sommer 2008 – es war der letzte Sommer mit Bahnchef Mehdorn – ist eindeutig. Es gab seit Jahren und regelmäßig gerade auch beim ICE-2 defekte Klimaanlage. Rüdiger Grube, der ein gutes halbes Jahr später den Bahnchefposten einnahm, muss davon Kenntnis gehabt haben. Ausfallende Klimaanlage waren damals bereits in den ICE-Zügen bei hohen Temperaturen die Regel – und keineswegs "bedauerliche Ausnahmen". Eine für die Person Grube freundlichere und für die Managerqualitäten des Bahnchefs eher kritische Interpretation lautet: Der Mann kennt sein Unternehmen nicht.

**Bilanz (1):** Die Bahn-Spitze und das Bundesverkehrsministerium kennen die Misere bei der Bahn. Doch sie versuchen seit langer Zeit, grundlegende Fakten zum Zustand der Bahn zu verbergen. Gefordert werden muss Offenheit und Transparenz.

## **2. Ist doch logisch: Klimawandel macht Klimaanlage kaputt**

### **Oder: "Für wie blöde hält der Typ eigentlich die Leute"**

Es ist bemerkenswert, wenn der Topmanager eines großen Konzerns eingesteht, dass es eine Klimaerwärmung gibt. Es ist allerdings befremdend, wenn dies dafür herhalten soll, den Zusammenbruch eines zentralen Bestandteils eines Hightech-Produkts zu begründen. Just dies tat Rüdiger Grube, als er gegenüber der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung" äußerte: "Wir haben eine deutliche Klimaveränderung. Wir müssen uns jetzt auf häufigere extreme Wetterlagen einstellen." Weiter Grube: Was "vor zwanzig Jahren ungewöhnlich war, wird nun gewöhnlich."<sup>8</sup> Auch die Bahn habe "den Klimawandel schlicht unterschätzt."<sup>9</sup>

Nun ist die Klimaerwärmung eine Tatsache. Doch sie wirkt sich in den Zeitspannen, um die es bei den ICE-Garnituren geht, nicht ernsthaft aus. Jedenfalls nicht so, dass man deshalb falsch ausgelegte Klimaanlage eingesetzt haben könnte.

<sup>7</sup> Siehe "Information P.T-0-B 62" im Dokumentationsteil. Es dürfte sich dabei um Defekte handeln, von denen auch mehrere auf eine an dem betreffenden Tag in Einsatz befindliche Garnitur zutreffen können (also z. B. ein ICE-2 mit zwei nicht funktionierenden Toiletten und einem Wagen mit nicht funktionierender Klimaanlage). Da festgehalten wird "Stand 06.00 Uhr" sind Mehrfachzählungen – zwei Fahrten desgleichen ICE an einem Tag – ausgeschlossen. Es lässt sich grob geschätzt sagen, dass an einem heißen Tag sieben von 44 ICE-2-Einheiten oder gut 15 Prozent der verkehrenden ICE-2 einen Ausfall der Klimaanlage – zumindest bei einzelnen Reisezugwagen – zu verzeichnen hatten. Zumindest ein Teil dieser ICE-Garnituren wurde dann mit diesen Defekten eingesetzt.

<sup>8</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16. Juli 2010; AFP-Meldung vom 17. Juli 2010.

<sup>9</sup> Faz.net vom 17. Juni 2010.

<sup>4</sup> In: Spiegel, hier zitiert nach der Agentur AFP, Meldung vom 17. Juli 2010

<sup>5</sup> Inforadio des RBB vom 14.7.2010, hier nach: Tagesspiegel vom 15. Juli 2010.

<sup>6</sup> Süddeutsche Zeitung vom 17. Juli 2010.

Der hier im wesentlichen debattierte ICE-2 mit seiner nur für 32 Grad Celsius ausgelegten Klimaanlage, kam erstmals 1995 zum Einsatz. Im Zeitraum 1980 bis 2009 gab es jedoch Dutzende Tage, in denen in Deutschland die Temperatur bei mehr als 35 Grad Celsius lag.<sup>10</sup>

Es ist schlicht nur peinlich zu behaupten, Hitzerekorde von mehr als 32 Grad Celsius seien bei Inbetriebnahme des ICE-2 nicht zu erwarten gewesen. Die Menschen, denen der Bahnchef mit dieser Art Verdummung kommt, reagieren entsprechend empört.<sup>11</sup>

In Wirklichkeit sind die Klimanlagen aller bisher in Einsatz befindlichen deutschen Hochgeschwindigkeitszüge schlicht zu schwach ausgelegt – weil man damit, wie bei anderen strategisch wichtigen ICE-Bestandteilen, so bei den ICE-Radsatzwellen – sparen wollte. Diese Politik wurde von den Bahnchefs Heinz Dürr, Johannes Ludewig und Hartmut Mehdorn betrieben. Rüdiger Grube setzt diese Politik fort.

**Bilanz (2):** Der Bahnchef verdummt Fahrgäste und Öffentlichkeit. Verschwiegen wird, dass man Klimanlagen einbaute, die unzureichend dimensioniert sind bzw. die unzureichend gewartet werden.

### **3. Die immerbösen Buben von der Bahnindustrie**

#### **Oder: geliefert wie bestellt**

Wie im Fall des Dramas mit den nicht ausreichend belastbaren Radsatzwellen (Achsen) der ICE-Züge gab das Bahnmanagement im Fall des Ausfalls der Klimanlagen die Schuld den Herstellern. Grube polterte sogar, man müsse über die Frage, ob im Fall des Ausfalls der Klimanlagen "die Industrie mithaftet muss" reden, "wenn wir die Probleme im Griff haben".<sup>12</sup>

Das konnte er solange sagen, wie nicht durchgedrungen war, dass alle in den ICE-Zügen der ersten zwei Generationen eingesetzten Klimanlagen nur für Spitzenwerte von 32 Grad Celsius ausgelegt waren und sind.

Dann ist aber auch klar: Klimanlagen, die ausdrücklich ?nur? bis zu Temperaturen von 32 Grad zufriedenstellend arbeiten, sind dann nicht mehr ausreichend funk-

<sup>10</sup> So wurden am 27. Juli 1983 bei Amberg und in Ingolstadt 40 Grad, am 9. August 1992 in Teterow (Mecklenburg-Vorpommern) 38,7 Grad und 38,6 Grad in Potsdam, am 5. August 1994 in Gera 39,6 Grad und am 4. August 2003 in Mannheim 38,9 Grad gemessen. Seit 2003 gab es in jedem zweiten Jahr Hitzewerte von mehr als 35 Grad Celsius. 2009, im ersten Sommer mit Grube als Bahnchef, wurden in Freiburg/Breisgau und Karlsruhe – übrigens Städte mit ICE-Haltestellen – sogar zwei Mal Hitzerekorde mit mehr als 40 Grad Celsius registriert.

<sup>11</sup> "Es ist eine Frechheit und Unverschämtheit, was da Herr Grube als Entschuldigung vorbringt. Klimawandel? Für wie blöd hält der Typ eigentlich die Leute. JEDER Sommer seit vielen Jahren hat regelmäßig höhere Temperaturen als 32 Grad." Torlin Monger, Kommentar auf faz.net vom 17. Juli 2010.

<sup>12</sup> Süddeutsche Zeitung vom 17. Juli 2010.

tionstüchtig, wenn das Quecksilber-Pegel deutlich über diesen Wert steigt. Das ist verstärkt der Fall, wenn andere Faktoren wie unzureichende Wartung und/oder wiederkehrender Stromabfall hinzukommen. Es stellt sich schließlich die Frage, inwieweit Klimanlagen nicht nach zehn Jahren Einsatz unter harten Bedingungen komplett erneuert werden müssen. Diejenigen der ICE-2 sind inzwischen 14 Jahre im Dauereinsatz.

Tatsachen sind: Die Bahn bestellte eher preiswerte und wenig leistungsfähige Klimanlagen. Man ging davon aus, dass man sich damit über die heißen Tage hinweg mogeln könne. Die Industrie lieferte wie bestellt. Die Obergrenze der Belastbarkeit stand und steht im Lastenheft, das der Bestellung zugrunde liegt. Die Klimanlagen auch der ICE-2 hatten spätestens seit Sommer 2008 regelmäßig erhebliche Ausfälle. Die Bahn ließ weiterfahren. Die Bahn beabsichtigt auch bisher nicht definitiv, die Anlagen beim "Redesign" der ICE-2 ab Herbst 2010 auszutauschen.

Es ist vor diesem Hintergrund unernst zu behaupten, "die Industrie" trage Verantwortung für das Desaster. Ebenfalls wenig überzeugend und eher hilflos ist der Verweis, man habe Klimanlagen "nach Norm" bestellt. Es sei der internationale Eisenbahnverband, die Union International des Chemins de Fer (UIC), die eine Art Obergrenze hinsichtlich der Belastbarkeit von Klimanlagen festlege. Bahnchef Grube wörtlich: "Die Auslegung einer Klimaanlage ist nicht die Angelegenheit des Betreibers, also der Deutschen Bahn, sondern da gibt es eine internationale Eisenbahnnorm, die sogenannte UIC, und auch das Eisenbahnbundesamt, und dort werden die Normen festgelegt, wie eine Klimanlage für einen Zug, der in Deutschland eingesetzt wird, ausgelegt wird. Das ist nicht in den Händen der Deutschen Bahn."<sup>13</sup>

Das ist sachlich unzutreffend. Es ist ausschließlich die Deutsche Bahn AG, die über die eingekaufte Technik und deren Qualität entscheidet – auch darüber, bis zu welchen Tiefst- und Höchsttemperaturen eine konkret eingesetzte ICE-Klimaanlage ausgelegt ist. Bei den zitierten UIC-Normen handelt es sich um Richtwerte und um Mindestanforderungen, die zwischen Bahnindustrie und Bahnbetreibern vereinbart wurden.

Es geht auch keineswegs nur um Entscheidungen, die vor 15 oder zwanzig Jahren getroffen wurden. Bei der ICE-1-Flotte gab es 2008/2009 eine Generalüberholung mit einem sogenannten Redesign. Doch die bisher eingesetzten Klimanlagen wurden nicht durch leistungsfähigere ersetzt. Beginnend ab Herbst 2010 wird die ICE-2-Flotte Zug um Zug generalüberholt. Dazu äußerte Grube am 16. Juli 2010: "Bisher war die Klimaanlage nicht vorgesehen, weil sie nicht auffällig war(!). Jetzt zur Zeit analysieren wir, ob es nicht besser ist, dass wir auch die Klimaanlage entsprechend überarbeiten."<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Interview in DeutschlandRadio vom 16. Juli 2010; siehe Dokumentationsteil.

<sup>14</sup> Interview DeutschlandRadio vom 16. Juli 2010; siehe Dokumentation.

**Bilanz (3):** Allein die Deutsche Bahn AG und ihr Eigentümer, der Bund, sind verantwortlich für die Qualität der Züge. Damit sind sie auch verantwortlich für die unzureichende Dimensionierung der Klimaanlage. Sie ist allein verantwortlich für die Wartung der Anlagen oder für einen zu spät erfolgenden Ersatz derselben.

#### 4. Suboptimale Mitarbeiter?

##### **Oder: Die Ersatzzüge des Rüdiger Grube tragen den Namen "Fata Morgana"**

In der Öffentlichkeit standen beim GAU mit den Sauna-ICE oft die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn im Zentrum der Kritik. Bahnchef Grube stellte sich zwar mehrmals pauschal hinter die Bahnbeschäftigten, die "einen sehr guten Job machen" und seine "volle Unterstützung genießen" würden. Gleichzeitig kritisierte er jedoch "das Krisenmanagement" von Mitarbeitern und behauptete: "Es gibt klare Richtlinien", wie das Zugpersonal reagieren müsse, wenn die Klimaanlage ausfällt. Grube: "Den Wagen schnellstmöglich zum Stillstand bringen und versuchen, die Klimaanlage wieder in Gang zu kriegen." Falls diese total ausfalle, dürfe man "nicht weiterfahren", sondern müsse "einen Ersatzzug organisieren". Das habe "leider in den bekannten Fällen ein paar Mal nicht geklappt. Hier müssen wir besser werden, keine Frage."<sup>15</sup>

Tatsächlich sind die Richtlinien so klar nicht. Auch das Eisenbahn-Bundesamt will wissen, wann – bei welchen Temperaturen – denn nun konkret ein Fernverkehrsreisenzug wegen Überhitzung zu stoppen ist.<sup>16</sup> In jedem Fall müssen einige Menschen und verantwortliche Stellen zusammenspielen und einige elementare Umstände gegeben sein, um diese Richtlinien auch umsetzen zu können. Wahrscheinlich meinte der Bahnchef auch, dass der Zug und nicht nur "der Wagen" zum Stillstand gebracht werden müsse. Grube dürfte auch gemeint haben, dass der Zug nicht "schnellstmöglich", also gegebenenfalls auf freier Strecke, sondern an einem dafür geeigneten Bahnhof zum Halten gebracht werden muss. Grubes Unterstellung, dass es in solchen Fällen dann immer einen bereit stehenden oder leicht bereit zu stellenden Ersatzzug geben würde, ist bahnweltfremd. Das wird in dem Interview mit einem Zugbegleiter dokumentiert, das begleitend geführt wurde und das in dieser Publikation veröffentlicht wird.

Die Regel ist nicht der "Ersatzzug", sondern dass andere fahrplanmäßig verkehrende Fernverkehrszüge derart gestrandete Reisende aufnehmen müssen – was dann in diesen zu einem erheblichen Komfortverlust für alle Fahrgäste und gelegentlich auch gerade dort zu neuen dramatischen Situationen führt. Einer der ICE-Züge vom Chaos-Wochenende, bei dem am

Ende die Klimaanlage komplett ausfiel, war qualvoll überfüllt, weil er zuvor Reisende aus einem liegen gebliebenen ICE aufnehmen musste.

Vor allem fehlt in fast allen Stellungnahmen aus dem Topmanagement der Bahn die Einsicht, dass es das Zugpersonal ist, das in den Fernverkehrszügen der Bahn unter den häufig untragbaren Verhältnissen leidet: Die Lokführer arbeiten im Lokstand oder im Triebkopf-Cockpit oft bei Temperaturen von mehr als 40 Grad. Das Zugbegleitpersonal arbeitet mit einer offiziellen 39-Stunden-Woche zuzüglich vieler Überstunden in vielfach vollgepackten Zügen mit oft nicht funktionierenden Klimaanlage. Der gesamte Schienenverkehr befindet sich nicht selten in einer chaotischen Situation. Diese ist Resultat von technisch unzureichendem, zu altem, fast immer unzureichend gewarteten Wagenmaterial in Verbindung mit einem Schienennetz und einer Bahnstrukturalter, in die seit vielen Jahren zu wenig investiert wird und die sich oft – so auch die Bilanz des Bundesrechnungshofs – in einem katastrophalen Zustand befindet. Die Bahnbeschäftigten, die für diese Zustände nicht verantwortlich sind, können inzwischen auch kaum noch etwas unternehmen, um die schlechte Performance der Bahn zu verbessern. Entsprechend verbreitet sind oft Frust und Resignation.

Die Selbstdarstellung des Bahnchefs als jemand, der auch "am Sonntag mindestens 50 Beschwerde-E-Mails persönlich beantwortet" und der den Beschäftigten in "Bild am Sonntag" zeigt, wie man den Schaltschrank für die Klimaanlage in einem ICE-2 an heißen Tagen "richtig bedient", kommt bei den Bahnbeschäftigten nicht gut an. Die "Vermutung", bei den betroffenen Zügen habe das Zugbegleitpersonal "die Temperatur zu niedrig eingestellt", daher hätten "die Klimageräte auf Höchstleistung" gearbeitet und sich so "selbsttätig abgeschaltet", wird vor Ort und an Bord als dreist empfunden. Seit Jahr und Tag kennen die Zugbegleiter dieses Problem und stellen von sich aus die Klimaanlage an Tagen mit hohen Temperaturen auf "warm" ein, um eine Überlastung und einen Totalausfall möglichst zu vermeiden.<sup>17</sup>

Und alle Bahnbeschäftigten vor Ort kennen die maßgeblichen Ursachen für die Misere: Die Bahn vernachlässigt bewusst, gezielt und seit Jahren das, was sie verbal noch ihr Kerngeschäft nennt.

**Bilanz (4):** Im Fall der fatalen Ereignisse in den Sauna-ICE-Zügen werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn erneut – wie bei der Eschede-Katastrophe 1998 und wie beim Brühl-Unglück 2000 – als die Hauptschuldigen präsentiert. Tatsächlich saßen damals die Schuldigen allein in der Chefetage der Bahn und beim Bahn-Eigentümer Bund. Dort sitzen sie auch heute.

<sup>15</sup> Der Spiegel 29/2010 vom 19. Juli 2010.

<sup>16</sup> Siehe den bereits zitierten Brief des Eisenbahn-Bundesamt an die DB Fernverkehr AG vom 15. Juli 2010.

<sup>17</sup> Bild am Sonntag vom 18. Juli 2010. Im Spiegel vom 19. Juli 2010 sagte Grube zu diesem Thema: "Wir haben Anfang der Woche (der vergangenen Woche, W.W.) mehrere Testfahrten gemacht und dabei ein paar Möglichkeiten entdeckt, wie die Anlagen auch bei höheren Temperaturen weiter arbeiten können." Man hätte sich diese Testfahrten sparen können. Jeder Zugchef und jede Zugchefin kennt diese "paar Möglichkeiten" – und praktiziert sie längst.

## 5. Reserve Null

### Oder: "Ein Großauftrag als Wanderdüne"

"Moderne Züge sind anfällig. Das ist Hightech". Diese Erkenntnis äußerte Bahnchef Rüdiger Grube bereits im Juni 2010 in einem Interview mit dem Berliner "Tagesspiegel". Damals stand die Pannenserie der Bahn im Winter 2009/2010 im Zentrum der Kritik.<sup>18</sup> Würde diese Qualifizierung von Hightech zutreffen, wäre von deren Einsatz generell abzuraten. Doch das Problem der Bahn besteht nicht in Hightech als solcher. Zu kritisieren sind der – unzulängliche – Umgang mit derselben und der – unzureichende – Umfang derselben. Im Klartext: Die Züge werden – oft aus purer Zeitknappheit – unzureichend gewartet. Und es gibt zu wenige Hightech-Züge.<sup>19</sup>

Am 2. Dezember 2009 fand im Verkehrsausschuss des Bundestags eine Anhörung zum Thema "Sicherheit im Eisenbahnverkehr" statt. Das für den Personenverkehr verantwortliche Vorstandsmitglied Ulrich Homburg führte dort aus: "Wir fahren im Moment mit den gesamten Reservezügen unseres Betriebs. Das heißt, jeder Zug fährt soviel Stunden wie irgendwie geht. Da ist dann logischerweise jede technische Störung in ihrer Auswirkung im Fahrplanangebot deutlich gravierender, als wenn sie noch ihre volle Reserve zur Verfügung haben und dann dort kurzfristig einschreiten können."<sup>20</sup>

An dieser Situation hat sich bis heute kaum etwas geändert. Die Bahn hat in den vergangenen 15 Jahren und verstärkt seit dem Jahr 2000, seit sich die Orientierung auf einen Börsengang konkretisierte, ihre Reserven beim Wagenmaterial auf fast Null reduziert. Die Lage hat sich seit Sommer 2008 verschärft, weil nach dem Radsatzwellenbruch in Köln ein großer Teil der ICE-Flotte deutlich öfter in die Werkstätten muss, um Ultraschallkontrollen an den Achsen durchzuführen.

Die Bestellung neuen Wagenmaterials wurde mehrfach hinausgezögert. Gleichzeitig gibt es seit vielen Jahren eine Unterinvestition bei der Infrastruktur.

Seit rund einem Jahrzehnt steht die Erneuerung der Intercity- und Eurocity-Flotte auf der Tagesordnung. Es handelt sich um 140 Züge, mit denen auch heute noch rund 35 Prozent der Verkehrsleistung im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG erbracht wird. Die Intercity-Züge wurden Mitte der 1970er Jahre

in Betrieb genommen. Ein großer Teil der Flotte ist mehr als 30 Jahre alt. Doch die Ausschreibung zur Anschaffung neuer Züge wurde mehrfach verschoben. 2004 stoppte die Bahn die bereits angelaufene Ausschreibung; damals erfolgte dies im Zusammenhang mit dem Börsengang.<sup>21</sup> 2008 erfolgte dann die erweiterte Ausschreibung, nunmehr als Projekt ICx bezeichnet. Inzwischen handelt es sich um einen Auftrag im Wert von fünf bis sechs Milliarden Euro und damit um die größte Ausschreibung in der deutschen Bahngeschichte. Der neue Zug soll neben den IC/EC-Garnituren auch die ICE-Züge der ersten und der zweiten Generation – die ICE-1 und ICE-2 – ersetzen. Doch es gab erneut Verzögerungen.<sup>22</sup> Mitte 2010 steht nur fest, dass Siemens "beste Chancen hat, die neue Generation von Schnellzügen für die Deutsche Bahn zu liefern."<sup>23</sup> Die anderen potentiellen Anbieter waren aus dem Bieterverfahren ausgestiegen, da die DB AG für sie nicht nachvollziehbare Vorstellungen hinsichtlich des Preises und hinsichtlich anderer Rahmenbedingungen hat. Sicher ist inzwischen eigentlich nur, dass die ersten neuen Züge erst deutlich nach 2015 eingesetzt werden können und dass dann das IC-EC-Wagenmaterial teilweise vier Jahrzehnte alt ist.

Damit zeichnen sich drei Probleme ab. Erstens: Das rollende Material der Deutschen Bahn AG wird von Jahr zu Jahr älter. Die Bahn verweist seit fast zehn Jahren auf Großaufträge zur Erneuerung des Wagenmaterials. Sie tut dies bevorzugt, wenn es Kritik am bestehenden rollenden Material gibt. Tatsächlich findet das Gegenteil des Gesagten statt – die Erneuerung des rollenden Materials wird hinausgeschoben; der real existierende Bestand an Reisezugwagen und Lokomotiven respektive an Triebfahrzeugen wird immer älter. Zweitens ist unter diesen Bedingungen leicht nachvollziehbar, dass die Störanfälligkeit der Züge immer größer wird – nicht nur hinsichtlich der Klimaanlage. Drittens zielt die DB AG auf Niedrigstpreise bei den Neuanschaffungen, was erneut Gefahren hinsichtlich der Zuverlässigkeit der neuen Züge birgt. Die Bahn nutzt die Tatsache, dass es sich beim Projekt ICx um einen Großauftrag handelt, dazu aus, die Bahntechnik-Hersteller zu de-facto-Dumpingpreis-Angeboten zu nötigen. Dabei spielt auch die Frage eine Rolle, wer die Kosten für den erforderlichen Austausch eines großen Teils der ICE-Radsatzwellen trägt bzw. ob es zu einem Deal mit dem Achslieferanten und dem – möglicherweise damit identischen – ICx-Auftragnehmer kommt. Diese Vorgehensweise wirkt sich latent negativ auf die Qualität der bestellten neuen Zug-Garnituren aus.

<sup>18</sup> Zitiert bei Spiegel-online vom 15. Juli 2010.

<sup>19</sup> Im übrigen äußert sich Rüdiger Grube nicht zu jeder Art Hightech derart kritisch. Aus einem Interview: "Grube: Wir sollten daher die Krise nutzen und die zusätzlichen Mittel in neue Technologien investieren. Süddeutsche Zeitung: Sie meinen: in Flugzeuge, Hubschrauber und Satelliten Ihres Konzerns" Grube: Natürlich nicht nur. Die Deutschen nehmen gar nicht so richtig wahr, über welche hervorragenden Hightech-Produkte wir verfügen. In: Süddeutsche Zeitung vom 23. März 2009. Damals war Grube noch Verwaltungsratschef des Rüstungs- und Luftfahrtkonzerns EADS.

<sup>20</sup> Kurz- und Wortprotokoll, 2. Sitzung, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vom 2. Dezember 2009, S. 22.

<sup>21</sup> Die "Süddeutsche Zeitung" (vom 14. Januar 2004) schrieb unter der Überschrift "Bahn verschiebt Kauf neuer Züge": "Der Kauf moderner Wagen für 140 Intercitys wird einstweilen verschoben. Vorstandschef Mehdorn will mit einem Börsengang in den kommenden Jahren andere Finanzquellen erschließen."

<sup>22</sup> Nach der Ausschreibung Mitte 2008 im Europäischen Amtsblatt hieß es, dass für Sommer 2009 eine Entscheidung erwartet wird und dass "die neuen Züge spätestens 2012 ihre Testfahrten beginnen müssen". Ulli Gericke, "Bahn vor Multi-Milliarden-Aufträgen", in: Börsenzeitung vom 5. August 2008.

<sup>23</sup> Carsten Brönstrup, "Die Bahn setzt auf Siemens", in: Süddeutsche Zeitung vom 26. Januar 2010.

**Bilanz (5):** Die ständigen Behauptungen, man investiere Milliarden-Summen in die Erneuerung von Zügen sind Nebelwerfer. Tatsächlich wird das rollende Material ausweislich der offiziellen Statistik – so nach "Verkehr in Zahlen" – seit einem Jahrzehnt immer älter. Absolut vordringlich sind die Schaffung von ausreichenden Ersatzkapazitäten und die umfassende Erneuerung des rollenden Materials. Der Großauftrag "ICx" muss beschleunigt abgearbeitet werden.

## **6. Es gibt steigende Wartungsausgaben – aufgrund massenhafter Ultraschall-Kontrollen**

### **Oder: Peter Ramsauer versus Rüdiger Grube**

Bahnchef Grube argumentierte nach den Klimaanlagen-Pannen, dass dies keinesfalls auf Sparmaßnahmen im Bereich der Wartung zurückzuführen sei. Als Beleg nannte er dafür auch Zahlen. Danach sei der "Materialaufwand für die Fernverkehrsflotte" im Zeitraum 2004 bis 2009 von 298 auf 405 Millionen Euro angestiegen, der Personalaufwand im gleichen Zeitraum und für Wartung von 84 Millionen auf 96 Millionen Euro.<sup>24</sup>

Die Belege sind eher dürftig. Tatsächlich wurde – wie wir im Dokumentationsteil belegen – zunächst im Zeitraum 2003 bis 2005 der Materialaufwand bei der Wartung der Fernverkehrsflotte deutlich reduziert. Beispielsweise wurden nach dieser Unterlage aus dem Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG die Fristen der Wartungsintervalle um 100 Prozent vergrößert ("Intervallspreizung"). Auch die Fristen der großen Revisionen wurden hochgesetzt. Während sie früher nach einer Laufleistung von 1,4 Millionen Kilometer zu erfolgen hatten, waren es jetzt 1,65 Millionen Kilometer. Was einer "Spreizung" von 18 Prozent entspricht.<sup>25</sup>

Der (rund 36 Prozent) höhere Materialaufwand, den Grube anführt, ist fast ausschließlich auf die seit 2008 enorm angestiegenen Kosten für die deutlich verkürzten Intervalle bei den Ultraschallkontrollen von ICE-Radsätze zurückzuführen. Nicht verschwiegen werden soll, dass es nach meiner Kenntnis – und nach Gesprächen mit Kollegen im Wartungsbereich – in den letzten eineinhalb Jahren auch einige Verbesserungen gab. So hinsichtlich der Lagerhaltung. 2007/2008 war beispielsweise die Vorhaltung von Ersatzteilen für Klimaanlagen derart knapp, dass bei gehäuft auftretenden Schäden diese in der vorgegebenen Wartungszeit nicht immer behoben werden konnten und auch ICE-Garnituren mit kaputten Klimaanlagen auf die Reise geschickt wurden. Inzwischen wurde die Bevorratung wieder verbessert. Allerdings reicht manchmal

die Zeit, die die Züge nachts in der Wartung verbringen können, nicht, um beispielsweise den Austausch eines nicht funktionstüchtigen Kälteverdichters (was rund acht Stunden Arbeitsaufwand abverlangt) abwickeln zu können. Dann rächt sich wieder, dass es so gut wie keine Ersatzzüge mehr gibt.

Die von Grube angeführten höheren Personalkosten bei der Wartung sind eher ein Indiz dafür, dass insgesamt weiterhin deutlich zu wenig Wartungspersonal eingesetzt wird. Im genannten Zeitraum stiegen nach Grubes eigenen Angaben die Ausgaben für Wartungspersonal um 14 Prozent (von 84 auf 96 Millionen Euro). Das ist eine jährliche Wachstumsrate von rund 2,5 Prozent. Rund die Hälfte dieses Wachstums dürfte auf Tariferhöhungen zurückzuführen sein und nicht einmal die Inflation ausgleichen. Der darüber hinausgehende Anstieg ist auf den deutlich höheren Personalaufwand für die Ultraschall-Kontrollen der Radsätze zurückzuführen. Von einem Mehraufwand für Instandhaltung und Wartung bleibt damit kaum etwas übrig. All dies ist, wohlgemerkt, vor dem Hintergrund zu sehen, dass – wie dokumentiert – zuvor Wartungskapazitäten mit Blick auf den Bahnbörsengang deutlich reduziert wurden.

Zumindest für Teilbereiche der Bahn – so für die Berliner S-Bahn – wurde dokumentiert, dass es gerade in jüngerer Zeit einen massiven Abbau im Bereich Instandhaltung und Wartung gab. Für die Bereiche Netz (Infrastruktur) und Station und Service (Bahnhöfe) hat der Bundesrechnungshof einen deutlichen Rückgang der Instandhaltung und eine dauerhafte Unterinvestition festgestellt.<sup>26</sup>

Vieles spricht dafür, dass es Vergleichbares auch beim rollenden Material gibt. Eine aktuelle Sendung im ZDF-Magazin "Frontal21" vom 20. Juli 2010 berichtete von Rekordwerten von Störungen im Fernverkehr der Bahn. So sieht es auch der Bundesverkehrsminister, der eine Art flucht nach vorn antritt. Peter Ramsauer identifizierte als Ursache der Klimaanlagen-Defekte das Sparen bei der Wartung: "Ramsauer sagte, möglicherweise sei zu viel Wartungspersonal abgebaut worden. 'Dazu gibt es jedenfalls genügend Hinweise aus dem Konzern.'"<sup>27</sup>

**Bilanz (6):** Die Instandhaltung des rollenden Materials hat sich vor allem in den Jahren des Beschlusses zum Bahnbörsengang, 2003 bis 2005, deutlich verschlechtert. Die seit 2006 höheren Ausgaben für die Instandhaltung sind vor allem Resultat unzureichender Investitionen und unzureichender Wartung (Ultraschallkontrollen).

<sup>24</sup> Interview DeutschlandRadio vom 16. Juli 2010. Die selben Zahlen wiederholte Grube in den folgenden Tagen mehrmals, so im "Spiegel" 29/2010 vom 18. Juli 2010.

<sup>25</sup> Dies geht aus internen Unterlagen des Bereichs Fernverkehr hervor, überschrieben mit "Voraussetzungen im Instandhaltungsbereich für Spreizung von Inspektionsintervallen und Revisionen grundlegend umgesetzt", Mitte 2006.

<sup>26</sup> Bundesrechnungshof, Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags über die Instandhaltung der Bundesschiennenwege, Bonn 2007. Dort heißt es u. a.: "Der Bundesrechnungshof stellt fest, dass die Instandhaltungsaufwendungen der DB Netz AG den einvernehmlich festgestellten Bedarf in den Jahren 2001 bis 2005 um mindestens 1,5 Milliarden Euro unterschritten. Auch die Aufwendungen der DB Station & Service AG für Verkehrsstationen waren zu niedrig und führten zu einem Instandhaltungsrückstau von 265 Millionen Euro."

<sup>27</sup> Bericht in der ARD-"Tagesschau" vom 17. Juli 2010; tagesschau.de vom selben Tag.

## 7. Vier Jahreszeiten – vier Feinde

### **Oder: Bahnvorstand kündigt vorsorglich nächsten Fahrplan-GAU an**

So sicher, wie auf den GAU mit den "Schotterflug"-ICE-Zügen im Winter 2009/2010 der GAU mit den "Sauna-ICE-Zügen" im Sommer 2010 folgte, so sicher wird es zu einer anderen Jahreszeit den nächsten GAU im Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG geben. Der Spott aus DDR-Zeiten (Frage: "Was sind die vier Feinde der Reichsbahn?" -Antwort: "Frühling, Sommer, Herbst und Winter") trifft inzwischen weitgehend auf die Deutsche Bahn AG zu. Wobei sich dies heute insbesondere auch in den neuen Kommunikationsformen reflektiert.<sup>28</sup>

Rund eine Dekade des Fahrens auf Verschleiß, des Sparens an allen Ecken und Enden, des Abbaus aller Reserven und der Demotivierung der Bahnbeschäftigten durch flächendeckende Bespitzelung legen eine solche fatalistische Sicht nahe.

Es ist schließlich die Bahn selbst, die spätestens für den Winter 2010/2011 einen weiteren Einbruch im fahrplanmäßigen Schienenverkehrsangebot ankündigte. "Wir gehen nicht davon aus, dass es uns gelingt, schnell zusätzliche Kapazitäten herbeizuzaubern. Eine ähnliche Situation wie im letzten Winter (2009/2010; W.W.) ist nicht auszuschließen." Derart weitsichtig äußerte sich der Bahn-Technik-Vorstand Volker Kefer bereits im Februar 2010. Ausdrücklich betonte Kefer, man sei sich "nicht zu fein", im kommenden Winter auch im Ausland Züge anzufragen, um "einen einigermaßen normalen Betrieb sicherzustellen."<sup>29</sup>

Konkret ging es damals um Hilfeersuchen an die schweizerische SBB und die französische SNCF. Beide Nachbar-Bahnen hatten Anfang 2010 mit eigenem Zugmaterial die Deutsche Bahn AG unterstützt; auf der Prestige-Strecke Frankfurt – Paris rollten mehrere Wochen lang jeweils von Montags bis Donnerstag anstelle der eingeplanten ICE-Züge fast nur noch TGV-Garnituren. Dadurch wurde die Krise beim Fahrplanangebot der DB AG erkennbar gemildert.

Ein knappes halbes Jahr später kann man sich fragen, ob insbesondere die SNCF geneigt sein wird, der Deutschen Bahn AG bei einem neuerlichen GAU im Winter 2010/2011 beizuspringen. Denn Bahnchef Grube, Aufsichtsratschef Felcht und die Führungsriege der Deutschen Bahn AG haben mit der Entschei-

<sup>28</sup> "Das Desaster in der öffentlichen Wahrnehmung ist so groß, dass man es bereits für bemerkenswert hält, wenn etwas funktioniert: 'Also mein Zug ist pünktlich und klimatisiert! ICE 1514 Leipzig – Berlin', notierte ein Twitterer aus Chemnitz. Ein Hamburger hebt das Chaos ins Philosophische und twittert: 'Der Alltag ist meist doch sehr langweilig. Zum Ausgleich gibt es die Bahn.' Angesichts solcher Äußerungen rät der PR-Profi Peter Hübner der Bahn, die Kunden an ihren geänderten Kommunikationsformen abzuholen. (...) Dazu erklärt die Bahn: 'Im gesamten Konzern beobachten wir die Entwicklung von Twitter und anderen Social Media genau.' Twitter sei aber 'kein originäres Instrument der Unternehmens-PR'. In: Süddeutsche Zeitung vom 16.7.2010."

<sup>29</sup> In: Financial Times Deutschland vom 19. Februar 2010.

dung zum Kauf des Bus- und Bahnbetreibers Arriva deutlich gemacht: Sie orientieren auf einen erbitterten Konkurrenzkampf in Europa. Dieser richtet sich vor allem gegen die französische Staatsbahn SNCF.

**Bilanz (7):** Ramsauer und Grube wissen, dass nicht nur der nächste Winter, sondern mit diesem der nächste Bahn-GAU kommt.

## 8. ICE mit perfekten Klimaanlage – für 's Ausland

### **Oder: Sparen auf Kosten von Fahrgästen und Bahnbeschäftigten**

Bahnchef Grube hatte in der ersten Woche nach dem GAU mit den Sauna-ICE-Zügen in seinen Reden und Interviews fast immer einen Satzbaustein, wonach man "jetzt überlegt, ob es nicht besser ist, dass wir (beim Redesign des ICE-2; W.W.) auch die Klimaanlage entsprechend überarbeiten."<sup>30</sup>

Was hier als neue Nachdenklichkeit präsentiert wird, wirkt bei genauem Hinsehen eher wie Nachtrabpolitik. Der ICE-1 wurde bereits 1993 in den USA wochenlang Zehntausenden Interessierten präsentiert. Bereits damals war klar, dass der deutsche Hochgeschwindigkeitszug im Fall des erhofften – und dann ausgebliebenen – Exportauftrags mit weit stärker dimensionierten Klimaanlage ausgestattet werden würde. Im August 2009 erklärten Siemens und die Deutsche Bahn AG, sich an Ausschreibungen zum Bau und Betrieb neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken in den USA beteiligen zu wollen – unter anderem soll dabei eine Weiterentwicklung des ICE-3 angeboten werden. Auch hier ist die Ausstattung dieser Züge mit im Vergleich zu den im deutschen Netz verkehrenden Zügen deutlich leistungsfähigeren Klimaanlage vorgesehen.<sup>31</sup>

Im März 2010 weilten Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube in den Vereinigten Arabischen Emiraten, um eine Absichtserklärung über Planung, Bau und Betrieb eines Schienennetzes zu unterzeichnen. Auch bei dem hier zur Debatte stehende Export von ICE-Garnituren sind aus naheliegenden Gründen deutlich leistungsstärkere Klimaanlage als im Fall der in Deutschland eingesetzten ICE-Züge vorgesehen.

Es gibt demnach keinerlei technische Probleme, ausreichend dimensionierte Klimaanlage in ICE-Züge einzubauen – jedenfalls dann nicht, wenn diese Züge ins Ausland exportiert werden.<sup>32</sup> Anders ausgedrückt: Wenn ICE-Züge im deutschen Schienennetz mit unzureichend dimensionierten Klimaanlage unterwegs sind, dann ist dies ausschließlich Resultat von Sparmaßnahmen.

<sup>30</sup> Hier zitiert nach Spiegel-online vom 16. Juli 2010.

<sup>31</sup> Berichte zu den USA nach Spiegel online vom 22. August 2009 (ICE-3) und Eisenbahn-Kurier, Heft 1/1994 (zu ICE-1).

<sup>32</sup> Siehe "Deutsche Bahn baut Schienennetz in Abu Dhabi", in: Welt online vom 28. März 2010.

Auch eine Woche nach dem GAU mit Sauna-ICE-Einheiten erklärt der Bahnchef, man "überlegt", man "prüft", es "lässt sich vorstellen"... Doch eine klare Entscheidung zum Austausch der störanfälligen Klimaanlage fehlt noch immer. Und selbst wenn die Bahn sich durchringen sollte, beim Redesign des ICE-2 leistungsstärkere Klimaanlage einzubauen, so sollen doch die ICE-1 und alle Intercity-Züge noch mindestens ein Jahrzehnt mit den völlig unzureichend dimensionierten Klimaanlage eingesetzt werde. Klimawandel hin oder her.

**Bilanz (8):** Rein technisch gesehen könnten alle Fernverkehrszüge der DB AG über optimale Klimaanlage verfügen. Derart ausgestattet verkehren deutsche Hochgeschwindigkeitszüge auch im Ausland. Überspitzt formuliert: Zukünftig sollte man deutsche Hightech-Züge im Ausland bestellen – und sie "reimportieren".

## **9. Großverkauf Arriva und Kontinuität bei Großmannsucht**

### **Oder: Grube setzt Mehdorns global player-Politik fort**

Die Sparpolitik zu Lasten der Fahrgäste im Fall der Klimaanlage kontrastiert mit einer großzügigen Investitionspolitik der Deutschen Bahn AG in Auslandsmärkten und bei Investitionen in anderen Ländern. Besonders deutlich wird dies beim Kauf des britischen Bus- und Bahnbetreibers Arriva, der sinnigerweise fast zur selben Zeit gefeiert wird wie die Vorfälle in den deutschen Sauna-ICEs betrauert werden. Die DB AG investiert für den Arriva-Erwerb rund 2,7 Milliarden Euro. Sie geht dabei ein ausgesprochen hohes Risiko ein und handelt, so das Magazin „Der Spiegel“, nach dem Motto „Blindes Vertrauen statt eingehender Prüfung“. <sup>33</sup>

Damit wird unter Bahnchef Rüdiger Grube – bisher durchaus flankiert von der Politik der Bundesregierung – die Orientierung der Bahn als Global Player fortgesetzt, wie sie zuvor unter Hartmut Mehdorn praktiziert worden war. Um die Dimensionen deutlich zu machen: Allein der Arriva-Kauf wird rund das Zehnfache dessen kosten, was eine Ausstattung der ICE-Garnituren mit ausreichend dimensionierten Klimaanlage kosten würde.

<sup>33</sup> "Vertrauliche Aufsichtsratspapiere zum Arriva-Deal (...) legen den Schluss nahe, dass die Wertermittlung mehr auf Gutgläubigkeit und Phantasie beruht denn auf Wissen. (...) Was bei Transaktionen dieser Größenordnung zu erwarten wäre, fehlt offenkundig. 'Die Unternehmensbewertung', heißt es in der Unterlage, 'basiert weitestgehend auf den öffentlich verfügbaren Unternehmensinformationen sowie Annahmen von Brokern.' Zwar ist in dem Papier von einer 'Due Diligence' die Rede, also einer eingehenden Prüfung. Einschränkend heißt es aber gleich darauf: 'Der Business-Plan des Arriva-Managements wurde im Rahmen der Due Diligence nicht bereit gestellt.'" Nach: Spiegel online vom 16. Mai 2010. Der Bundestagabgeordnete und Aufsichtsrat der DB AG, Patrick Döring, der im folgenden noch zu zitieren ist, kennt die zitierten Papiere und hat dem Arriva-Kauf im Aufsichtsrat zugestimmt.

Dabei sind die Klimaanlage nur ein Sparpolitik-Beispiel von mehreren. Die unzureichend dimensionierten und nicht dauerfesten Radsatzwellen spielen in diesem Zusammenhang eine noch wichtigere Rolle, weil damit elementare Sicherheitsfragen verbunden sind. Der Vorstand der Deutschen Bahn AG leugnete jahrelang, dass die ICE-Achsen nicht dauerfest sind und ignorierte damit Fachpublikationen. Es war auch nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes ein Glücksfall, dass am 9. Juli 2008 die Radsatzwelle eines ICE den endgültigen Bruch erst bei einer Langsamfahrt in Köln erlebte und dass kein großes Eisenbahnunglück stattfand. Auch der gegenwärtige Bahnvorstand unter Rüdiger Grube will den Austausch der kritischen Radsatzwellen nicht auf schnellstem Weg, sondern erst bis Ende 2012 oder gar bis Mitte 2013 realisieren. Gleichzeitig werden jedoch neue ICE-3 mit deutlich verbesserten, stärker belastbaren Radsatzwellen nach China, Russland und Spanien exportiert.

Man muss noch einen Schritt weiter gehen. Die Deutsche Bahn AG betreibt im Inland im Schienenverkehr nicht nur eine Politik der Deinvestition und des Fahrens auf Verschleiß. Dort wo investiert wird, wird das Geld in Milliarden-Euro-Höhe oft in Projekte gesteckt, die verkehrspolitisch kontraproduktiv und teilweise für den Schienenverkehr schädlich sind. Dies trifft auf Projekte wie Y-Trasse, Fehmarn-Belt-Querung (und deren Anschluss ans deutsche Schienennetz), Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm und auf das besonders absurde und zerstörerische Bahnhofprojekt Stuttgart 21 zu. <sup>34</sup>

**Bilanz (9):** Die Bahn will auch unter Bahnchef Grube im arabischen Raum, in Osteuropa oder in Großbritannien wachsen. Sie finanziert diese aggressive Expansion mit einem fortgesetzten Sparkurs im Inland – zu Lasten von Fahrgästen und Sicherheit.

## **10. Das Totschlagargument "Die Politik muss sich bei der Bahn heraushalten" ist erschüttert**

### **Oder: Der Eigentümer Bund muss eine strategische Neuorientierung herbeiführen**

Natürlich ist es erfreulich, wenn aus Kreisen der Bundesregierung und der Koalitionsparteien im Zusammenhang mit dem Klima-GAU der DB AG in diesem Sommer eine Abkehr von der Global-Player-Politik und ein Abrücken von einem Bahnbörsengang ins Gespräch gebracht wird. Soäußerte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer ein weiteres Mal, dass „der Börsengang derzeit kein Thema“ sei. <sup>35</sup> Patrick Döring, verkehrspolitischer Sprecher der FDP im

<sup>34</sup> Die angeführten vier zerstörerischen Verkehrsprojekten haben ein Volumen von rund zehn Milliarden Euro. Würde man auf die Realisierung dieser Projekte verzichten, dann entspräche dies bereits einem erheblichen Teil des unsozialen Sparvolumens, das die Bundesregierung im Mai 2010 beschloss.

<sup>35</sup> In: ARD-Tagesschau vom 17. Juli 2010.

Bundestag und zugleich Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG, stellte in Aussicht, dass der Eigentümer Bund bei der DB AG eine grundlegend andere strategische Ausrichtung durchsetzen könne. Döring in einem Interview im Deutschlandfunk: „Wir haben den Anteilseigner Bund, und der Eigentümer kann einen Strategiewechsel transportieren. (...) Es kann schon sein, dass der Eigentümer sagt – und ich wäre sehr dafür, dass wir darüber diskutieren – dass der Schwerpunkt des Unternehmens dann eben nicht mehr in der internationalen Logistik, sondern zum Beispiel im Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr liegt.“<sup>36</sup>

Zunächst sind dies nur Worte. Teilweise werden mit ihnen neue Hintertüren geöffnet. Dörings Vorschlag für eine auf den ersten Blick interessante Schwerpunktsetzung Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr kann auf eine Teilprivatisierung hinauslaufen: auf den Verkauf der Schenker AG, an der ja nicht nur die weltweite Logistik, sondern mit Railion auch der gesamte Schienengüterverkehr – im In- und Ausland – hängt. Auf die weltweite Logistik kann eine Deutsche Bahn AG gut und gern verzichten. Auf den Schienengüterverkehr sollte sie nicht verzichten. Insbesondere darf die Politik, der Bund als Eigentümer der DB AG, diesen Sektor mit seinen großen Möglichkeiten zur Verkehrsgestaltung nicht zugunsten der Dominanz des privatwirtschaftlichen Profitprinzips aufgeben. Schließlich ist der zitierte Hinweis des Bundesverkehrsministers, wonach ein Bahnbörsengang kein Thema sei, ein weiteres Mal mit dem Wörtchen „derzeit“ verbunden.

Dennoch ist die Debatte, die hier angestoßen wurde, zu unterstützen. Denn bisher wurde die grundsätzliche Infragestellung des Bahnbörsengangs als vorgestriges Denken abgestempelt. Auch gab es seitens der Bundesregierung und aus den Koalitionsparteien dutzendfach die Argumentation, über die Politik der Deutschen Bahn AG werde ausschließlich in deren Leitungsstrukturen entschieden. Das sei nun mal mit der Bahnreform von 1994 so beschlossen worden. Diese Totschlagargumente treten zunehmend in den Hintergrund.

### **Bilanz (1)-(10):**

Tatsächlich ist spätestens nach den Ereignissen mit den Sauna-ICE bei der Bahn die Politik gefordert. Die Orientierung auf eine Börsenbahn muss un-zweideutig aufgegeben werden. Der von CDU/CSU und SPD gefasste Vorratsbeschluss vom Mai 2008 zur Bahnteilprivatisierung muss zurückgenommen werden. Der Satz im Koalitionsvertrag, wonach die Bahn bei verbesserter Börsen- und Finanzmarktlage privatisiert werde, ist von der politischen Agenda zu streichen.

Erforderlich ist eine strategische Neuausrichtung der Deutschen Bahn AG. In deren Zentrum müssen eine Bürgerbahn, eine Flächenbahn, eine soziale Bahn und eine nachhaltige Bahn stehen. Notwendig sind also Bürgernähe und demokratische Kontrolle, eine umfassende Verkehrsverlagerung auf die Schiene, eine Erweiterung des Angebots und die Perspektive einer Bahn, die ausschließlich mit erneuerbarer Energie – überwiegend mit Solarstrom – betrieben wird.

### **Nachtrag: Behauptungen & Fakten**

1. Der Bahnchef behauptet, der Zugchef könne allein entscheiden, ob ein ICE gestoppt wird. Er müsse so entscheiden, wenn es im Zug zu heiß ist. Richtig ist: Es gibt keinen klaren Wert, ab wann es im Zug zu heiß sein soll. Der Zugchef kann nicht allein entscheiden. Er muss das weitere Vorgehen mit der Transportleitung abstimmen. Siehe die neue Weisung vom 12.7.2010, S. 27, unten letzter Spiegelstrich.

2. Der Bahnchef sagt, die Klimaanlage der ICE-2 seien zuvor niemals auffällig gewesen. Siehe die exakte Statistik für Sommer 2008 S. 25. Wiedergegeben ist dort der Stand der ICE-2-Flotte um 6 h früh, also nach der Wartung. Im Mittelwert Juni 2008 waren 4 Klimaanlagen (bei 44 ICE-2-Einheiten) nicht funktionsfähig. Am 5. 8. 2008 waren es sieben.

3. Der Bahnchef behauptet, die ICE-2-Klimaanlagen arbeiten nur bis 32 Grad Celsius. Tatsächlich arbeiten die Anlagen nur bis 32 Grad Celsius zufriedenstellend. Laut Bahnindustrie wurden sie bis 42 Grad Außentemperatur erfolgreich getestet. Der Bahnchef hat dies im Verkehrsausschuss am 22. 7.2010 bestätigt.

Wenn die Anlagen dennoch vielfach abschalten, dürfte dies liegen an: Unzureichender Wartung (vorgeschrieben sind mindestens alle 144.000 km = alle 3-4 Monate). Abfall bei der Stromzufuhr (siehe Interview S. 4 zu verminderte ZS-Leistung?). Zu hohes Alter der Anlagen angesichts hoher Belastungen und unzureichender Wartung.

**von Winfried Wolf**

<sup>36</sup> Interview in: Deutschlandfunk vom 15. Juli 2010.

# Jetzt die „Bahn der Zukunft“ auf ´s Gleis setzen! Sofortmaßnahmen, Kernforderungen und Perspektiven

Dem Skandal um die S-Bahn in Berlin und vielfachen Ausfällen im Fernverkehr im Winter 2009/2010 folgt nun das Desaster mit defekten Klimaanlage im Sommer. Nicht vergessen ist der 9. Juli 2008, als in Köln eine ICE-3-Radsatzwelle gebrochen ist. Die Ausrichtung der DB AG als kapitalistischer Konzern hat fatale Folgen. Der Abbau von 150.000 Stellen (Halbierung des Personals) von 1994 bis 2010 hat der Sicherheit, und Verlässlichkeit, dem Service und Image der Bahn nachhaltig geschadet. Selbst der amtierende Verkehrsminister Ramsauer stellt fest, dass die Bahn in Vorbereitung auf den geplanten Börsengang kaputtgespart worden sei. Es ist höchste Zeit für einen Kurswechsel!

## Das soll die DB AG sofort umsetzen

- Wie bei Zugverspätungen sollen Fahrgäste bei unzumutbaren Beförderungsbedingungen Anspruch auf Entschädigung haben: unbürokratisch und wahlweise als Gutschein oder in bar.
- Werkstattkapazitäten und die Zahl der Beschäftigten in Wartung und Instandhaltung, an den Bahnhöfen (Station & Service), Zugbegleiter und Lokführer aufstocken, damit auch schwierige Bedingungen gut bewältigt werden können.
- bis zum Sommer 2011 alle Fernverkehrszüge mit Klimaanlage ausstatten, die auch bei den absehbaren Spitzenwerten von Hitze und Kälte funktionieren.
- Die Fernverkehrsflotte so erweitern, dass es wieder genügend Ersatz-Züge gibt.

## Das sind unsere Forderungen an die Politik

- Der Börsengang muss endgültig abgesagt werden. Der Bundestag soll den "Vorratsbeschluss" vom Mai 2008 aufheben, der eine Teilprivatisierung der Bahn ermöglicht und diese Entscheidung allein der Bundesregierung überträgt.
- Die DB ist eine Einheit, die Infrastruktur und den Schienenverkehr umfasst. Die Struktur soll Kooperation, Arbeitsabläufe und Gesamtverantwortung im Unternehmen unterstützen. Die Zergliederung des Konzerns muss revidiert werden.
- Die Investitionen des Bundes in die Schieneninfrastruktur müssen deutlich erhöht werden. Die Regionalisierungsmittel müssen zumindest mit der Inflationsrate steigen und dürfen ausschließlich für den Schienenpersonennahverkehr verwendet werden.

## Unsere Perspektiven für die Bahn

- **Bürgerbahn:** ... ist vollständig in öffentlichem Eigentum, jedoch mit dezentralen, bürgernahen Strukturen. Fahrgäste, Bevölkerung und Beschäftigte werden in Entscheidungsprozesse einbezogen.
- **Flächenbahn:** ... wird den Mobilitätsbedürfnissen der großen Mehrheit gerecht. Nah-, Regional- und Fernverkehr sind eng vernetzt, der "integrale Taktverkehr" wird realisiert. Dazu ist ein Tempolimit für Züge (230 km/h) sinnvoll, damit Städte und Regionen, in denen Millionen Menschen leben, in den Fernverkehr der Bahn (re-)integriert werden können.

- **Sozialbahn:** Mobilität darf kein Privileg der Bessergestellten sein (oder bleiben). Vor allem der Schienenverkehr muss vorbildlich sein hinsichtlich der sozialen Preisgestaltung. Günstige Jahres- und Netzkarten sind wichtige Bausteine.

- **Gute-Arbeit-Bahn:** Arbeitsplätze im Bereich des Schienenverkehrs sind gesellschaftlich sinnvoll. Sie müssen so gestaltet sein, dass die Beschäftigten motiviert und zufrieden sind. Wir wollen das Element "Menschen bedienen Menschen" ins Zentrum zu rücken und alle Bahnhöfe wieder beleben.

- **Klimaschutz-Bahn:** Volle Elektrifizierung, Recycling und Energieeinsparung gehören dazu. Der Strom wird so schnell wie möglich aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen. CO<sub>2</sub>-freies Fahren ist das Ziel.

*von Sabine Leidig, Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag*

**Die Bahn will Züge mit defekter Klimaanlage nicht aus dem Verkehr ziehen. Das sei „unverhältnismäßig“, meint Bahnchef Grube.**

Im Verhältnis wozu? zu den vielen größeren und kleineren „Verzögerungen im Betriebsablauf“, den Weichenstörungen, unbenutzbaren Toiletten, kaputten Türen, zu den „Defekten am Triebfahrzeug“? Mag sein, es gibt Schlimmeres: eine gebrochene Radachse zum Beispiel ...

Oder im Verhältnis zum Fahrpreis? Immerhin hat die DB AG die Fahrpreise im Fernverkehr seit 2004 um mehr als 26 % erhöht! (inflationbereinigt immerhin noch um 16 %.- Im Nahverkehr waren es mehr als 11 %). DAS erscheint allerdings wirklich unverhältnismäßig!

# „Ohne Klima reist sich´s prima“ - für Pendler im RMV seit Jahren Normalität

**Andreas Müller, aus dem Main-Kinzig-Kreis, schreibt über die Klimaanlage misere im Nahverkehr. Er ist Pendler mit der Kinzigtalbahn und kennt die Probleme aus eigener Erfahrung:**

Das, was jetzt im Sommerloch von der Presse mit den versagenden Klimaanlage aufgegriffen wird, ist für die Pendler im RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) schon seit Jahren Normalität.

Insbesondere, wenn die Züge zu den Hauptverkehrszeiten mit abgestellten Wagen verstärkt werden, ist Sauna auf dem Nachhauseweg angesagt, so Müller. In den durch die Sonne stundenlang aufgeheizten Wagen versagt dann häufig die Klimaanlage. Laut Zugbegleiter liegt dies meist an einer Vereisung der Anlage, die durch die hohe Belastung verursacht wird. Müller selbst vermutet auch Sparmaßnahmen, denn abgestellte Wagen vorzukühlen, kostet Energie und Personal. Beides ist teuer. Zusätzlich macht auch der veraltete Wagenpark zu schaffen. So werden zum Beispiel auf der Verbindung nach Bad Soden- Saalmünster häufig Wagen ohne Klimaanlage eingesetzt. Dies hat zwar den Vorteil, dass man die Fenster öffnen kann, was allerdings kaum Abhilfe schafft, wenn sich die Wagen in der prallen Sonne stundenlang aufgeheizt haben.

Die Pendler können inzwischen schon sehr gut die Baujahre der Doppelstockwagen unterscheiden. Sie wissen, dass man in den alten Wagen wenigstens noch eine Belüftung öffnen kann, während in den neuen kein Fenster und keine Luke zu öffnen ist. „Dann ist Sauna angesagt“ so Müller, „und das schon bei eher niedrigeren Temperaturen und schon seit Jahren.“ Wobei gefühlt in den Neuen die Klimaanlage häufiger ausfallen als in den alten Wagen. Sogenannte Komforteinschränkungen gehören hier zur Tagesordnung, sei es verschlossene Türen oder nicht funktionierende Toiletten.

Müller fordert deshalb vom RMV hier in den anstehenden Ausschreibungen auch die klimatischen Bedingungen für die Reisenden zu verbessern. Nicht nur, dass die Züge in den Stoßzeiten hoffnungslos überfüllt sind. Hinzu kommt dann auch noch die fehlende Belüftung. Diese unzumutbaren Bedingungen für die Pendler im Main-Kinzig-Kreis sollten auf der verkehrspolitischen Agenda ganz oben stehen.

Müller nimmt aber ausdrücklich das Zugpersonal in Schutz, die Zugbegleiter und Lokführer treffe keine Schuld. Die Führungskräfte ordnen an weiterzufahren, auch wenn die Klimaanlage ausgefallen ist oder im ganzen Zug nur noch ein WC funktioniert. Und das Zugbegleitpersonal muss unter diesen Bedingungen den ganzen Tag arbeiten, nicht nur eine Zugfahrt, so Müller. Die Zugbegleiter werden verpflichtet, die Bahner-Jackets zu tragen, aber um die Klimaanlage kümmert sich die Führung nicht. Hier wird dann noch viel Geld für Spione, sogenannte Mysteryshopper, ausgegeben, die das Personal überwachen. Das Geld wäre an anderer Stelle besser eingesetzt.

Hinzu kommt der gnadenlose Ausschreibungswettbewerb im Regionalverkehr, bei dem zwar hauptsächlich Lohndumping betrieben, aber natürlich auch überall die Kostenschraube angezogen werde. Deshalb treffen diese Probleme auch nicht nur die Bahn. Private Betreiber haben ähnliche Probleme, weil sie bei den gleichen Herstellern einkaufen.

Wenn dann Ausnahmesituationen eintreten, sei es durch Wetter oder wie bei den Radsätzen technisch bedingt, bricht das System zusammen. Verglichen etwa mit seinem französischen Konkurrenten SNCF hat die DB AG bei ihren ICEs nur einen kleinen Puffer an Reservezügen, um Phasen mit hohem Passagieraufkommen oder eben technische Zugausfälle auszugleichen. Dies ist auch im Regionalverkehr der Fall, so Müller. Die enge Planung ist eine bewusste Strategie. Dies wird dadurch verschlimmert, dass viele Züge wegen des Achsenproblems häufiger in Wartung sind und damit ausfallen. Da fehlen dann die Kapazitäten in den Werkstätten, weil damit gar nicht geplant wurde. Deshalb werden dann sogenannte Komfortmängel aus Kapazitätsgründen nicht beseitigt. Müller weiter: „Mein RE kommt morgens schon seit Monaten mit den gleichen defekten Türen. Laut Auskunft des Zugbegleiters war der Zug schon mehrfach in der Wartung, aber es fehlen Ersatzteile. Es ist nicht nur unangenehm, zu einer anderen Tür zu rennen, dies führt auch zu regelmäßigen Verspätungen.“

**Andreas Müller ist Tarifsekretär der Gewerkschaft Transnet in Frankfurt/M. und Landratskandidat der LINKEN**

# „Das Sparen für die Börse schlägt bitter zu Buche“

## Grünen-Verkehrsexperte Hermann

Nach dem ICE-Chaos betont die Bahn: Die Klimaanlage seien ausreichend und würden genug gewartet. Grünen-Verkehrsexperte Hermann widerspricht: Der Ausfall der Klimaanlage war vorhersehbar und Folge der Sparpolitik, sagt er im Interview mit tagesschau.de - und bescheinigt der Bahn katastrophales Krisenmanagement.

*tagesschau.de: Völlig überhitzte und überfüllte Züge, Passagiere brechen zusammen und müssen ins Krankenhaus - wer trägt die Verantwortung für das Chaos-Wochenende bei der Bahn?*

Winfried Hermann: Die Verantwortung trägt die Deutsche Bahn. Sie betreibt die Züge, sie ist verantwortlich für die Klimaanlage und für deren Wartung. Und sie muss für ein funktionierendes Krisenmanagement sorgen, so dass die Kunden auch solch einen technischen Ausfall unbeschadet überleben.

*tagesschau.de: Wie bewerten Sie das Krisenmanagement?*

Hermann: Das Krisenmanagement war katastrophal. Die Passagiere wurden nicht über die Situation informiert, und die Zugbegleiter selbst hatten auch keine ausreichenden Informationen. Vor allem gab es keinen Plan, was zu tun ist, wenn Züge völlig überhitzt sind und die Klimaanlage ausfallen. So wurde einfach weitergefahren. Der Zug hat sich noch weiter aufgeheizt, die Temperaturen wurden unerträglich. Dazu kam ja noch, dass der Zug völlig überfüllt war. Das ist völlig unverantwortlich und hätte so nicht passieren dürfen. Die Bahn muss ihr Krisenmanagement überarbeiten, so dass es einen Plan auch für Ausnahmesituationen gibt. Die Zugbegleiter müssen wissen, was sie zu tun haben, Ersatzzüge müssen schneller bereit stehen, und es muss ausreichend für Getränke und Versorgung der Fahrgäste gesorgt werden.

*tagesschau.de: Kam dieses Chaos für Sie überraschend?*

Hermann: Nein, es ist unter Insidern längst bekannt, dass die ICE-II-Züge inzwischen technisch anfällig sind, dass man bei der Wartung gespart hat, dass man Arbeiten aus Kostengründen hinausgezögert hat. So wurden mangelhafte Klimaanlage eben nicht ausgetauscht. Umso schlimmer, dass man jetzt auf einen doch vorhersehbaren Krisenfall nicht vorbereitet war.

*tagesschau.de: Die Bahn bestreitet, dass an der Wartung der Klimaanlage gespart wurde...*

Hermann: Ich kann nur noch einmal wiederholen: Diese Schwäche war bekannt, und da sind in der Vergangenheit notwendige Arbeiten vernachlässigt worden.

*tagesschau.de: Jetzt wird gegen die Bahn ermittelt wegen fahrlässiger Körperverletzung. Wenn die Krise vorhersehbar war, müssten dann nicht auch personelle Konsequenzen gezogen werden?*

Hermann: Bahnchef Grube muss dieses Chaos jetzt sehr schnell und entschlossen aufklären. Ich schätze ihn so ein, dass er sich sehr persönlich um die Sache kümmern wird. Und er wird sicherlich intern nachforschen, wo welche Verantwortlichen versagt haben. Wegen der drastischen und falschen Einsparungen in den vergangenen Jahren sind allerdings auch personell wenig Spielräume geblieben. So kommt es, dass das mittlere Management in Krisenfällen überfordert ist. Die Sparmaßnahmen der Bahn in den vergangenen Jahren vor dem Hintergrund des geplanten Börsengangs schlagen eben bis heute bitter zu Buche.

*tagesschau.de: Trägt Bahnchef Grube nicht auch selbst Verantwortung?*

Hermann: Die neue Bahnführung weiß um die Fehler, die gemacht wurden und bemüht sich, die Weichen neu zu stellen. Aber man kann nicht alles über Nacht ausbügeln, was in den vergangenen Jahren falsch gemacht worden ist.

*tagesschau.de: Auch heute gab es in einigen Zügen wieder Zwischenfälle wegen nicht funktionierender Klimaanlage. Wird das jetzt so weiter gehen?*

Hermann: Wenn es weiter so heiß bleibt, dann denke ich schon, dass sich solche Zwischenfälle wiederholen werden. Die Gefahr ist natürlich, dass die Bahn intern eine Kalkulation aufmacht und sagt: Es ist billiger, Fahrgäste im Einzelfall zu entschädigen, als die Klimaanlage zu ersetzen. Dann wird der Imageschaden natürlich immer größer. Aber auch hier ruhen meine Hoffnungen auf Bahnchef Grube. Er muss solch ein Denken, wenn es das denn gibt, unterbinden.

*tagesschau.de: Muss nicht auch der Verkehrsminister mehr Druck machen, dass technisch nachgerüstet wird und sich solche Vorfälle so nicht wiederholen?*

Hermann: Wenn ich Minister wäre, würde ich mit aller Macht darauf drängen, dass die Bahn bei den mangelhaften Klimaanlage Abhilfe schafft. Und man muss das Innovationsprogramm der Bahn, das ja schon vorliegt, überprüfen: Welche Maßnahmen müssen vorgezogen werden, damit Bahn und Kunden nicht nochmal in solche Chaosituationen kommen?

*tagesschau.de: Wir hatten im Winter die vielen Ausfälle bei den ICE-Zügen wegen der Kälte, jetzt im Sommer die Probleme mit den Klimaanlage. Was ist faul im System Bahn?*

Hermann: Das System Bahn ist in den vergangenen Jahren vor dem Hintergrund des geplanten Börsengangs und gewollter Einsparungen extrem an den Rand der Verantwortbarkeit gefahren worden. So hat man bei der Technik, auch der sicherheitsrelevanten Technik, die Wartungsarbeiten hinausgezögert. Das alles trägt die Überschrift: „Kosten sparen! Gute Bilanzen für einen guten Marktwert an der Börse“. Das war fast acht Jahre lang das Credo - und mit den Folgen kämpft die Bahn bis heute.

**Das Gespräch mit Winfried Hermann führte Simone von Stosch, tagesschau.de, 13. Juli 2010**

# »Börsenbahn« aufs Abstellgleis – Geld zurück bei Horrorfahrten

## Interview der Woche

19. Juli 2010 mit Sabine Leidig, Caren Lay

Im Winter waren es vereiste Oberleitungen, jetzt legt die Hitzewelle in Deutschland die Züge der Deutschen Bahn lahm: Ausgefallene Klimaanlage ließen Fernzugfahrten vergangene Woche oftmals zum Horrortrip werden. Stehen Sicherheit und Fahrgast-Orientierung hinter Profitgier und Börseneifer zurück? Und weshalb gelingt es der Bahn nicht, Reisende bei solch gravierenden Pannen angemessen zu entschädigen?

Im Interview der Woche antworten darauf Caren Lay, verbraucherpolitische Sprecherin, und Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE.

Kaputte Radwellen, nicht brauchbare Neigetechnik, defekte Kupplungen, jetzt noch der Ausfall der Klimaanlage bei tropischer Hitze - das »Unternehmen Zukunft«, wie die Deutsche Bahn sich gern bewirbt, scheint auf dem besten Weg zu sein, ein Schrottplatz zu werden. Was muss geschehen?

Sabine Leidig: Die DB müsste umgehend zusätzliche Instandhaltungskapazitäten und eine ausreichende Zugreserve aufbauen. Und natürlich die unzureichende Technik – seien es Achsen, Klimaanlage, oder Toiletten – so schnell wie möglich austauschen. Das wichtigste ist, dass das »rollende Material« den wirklichen Verhältnissen angepasst wird: Räder und Achsen müssen so dimensioniert werden, dass sie ohne Risse die gesamte Lebensdauer eines Zuges überstehen, auch wenn die Geschwindigkeiten hoch und die Gleise holprig sind. Die Klimaanlage müssen so ausgerichtet werden, dass sie auch 50 Grad Celsius in der Sonne ausgleichen können, und natürlich müssen alle Fahrzeugteile regelmäßig gründlich gewartet werden. Es reicht nicht, dass die DB die empfohlenen technischen Mindest-Normen einhält. Die Bahnen in Frankreich oder in der Schweiz fahren besser – mit größeren Sicherheitspolstern und mehr Reserven.

Caren Lay, Sie hatten von der Bahn Entschädigungen für die betroffenen Fahrgäste gefordert. Wie kann man das Recht der Fahrgäste auf angemessene Kompensation besser verankern?

Caren Lay: Bahnreisen dürfen nicht gesundheitsgefährdend sein. Überhitzte Züge im Sommer, eiskalte Waggons im Winter und völlig überfüllte Züge vorzugsweise freitags sind nicht naturgegeben, sondern von der Deutschen Bahn AG zu verantworten. Analog zu den Entschädigungen bei Zugverspätungen sollte es deshalb eine Entschädigung für Fahrgäste bei unzumutbaren Beförderungsbedingungen geben. Entschädigungsleistungen sollen in einem unbürokratischen Verfahren in bar, nicht nur in Form von Gutscheinen ausbezahlt werden.

Die Bahn hat nun eine Entschädigung der betroffenen Reisenden angekündigt. Damit ist doch alles geklärt, oder?

Caren Lay: Fahrgäste, die wegen der gesundheitlichen Beeinträchtigung ärztlich versorgt werden mussten, brauchen keine Entschädigung, sondern angemessenen Schadensersatz wegen Körperverletzung. Ich glaube nicht, dass die Bahn so billig wekommt, wie sie sich das mit ihrem Angebot von 150 % des Fahrpreises offenbar vorstellt. Auch Reisende, die in der ICE-Sauna Kollaps und Dehydrierung noch knapp entgangen sind, können sich sicher Angenehmeres vorstellen als einen Reisegutschein der Deutschen Bahn in Höhe des halben Fahrpreises. Wir fordern: Geld zurück bei Horrorfahrten. Und zwar in bar und komplett.

Offenbar wusste die Bahn schon seit längerem, dass Züge technisch auffällig waren, hat deren Wartung aber aus Kostengründen hinausgezögert – Knauserei auf Kosten unserer Sicherheit. Wer hat ein Auge darauf, dass die Bahn ihre Züge ordentlich wartet und wo sehen Sie noch Verbesserungsbedarf?

Sabine Leidig: Eigentlich ist der Bund als Eigentümer gefordert, seinem Unternehmen auf die Finger zu schauen. Politische Einflussnahme ist aber seitens dieser und der letzten Regierungen nicht mehr gewünscht: De facto wird die Schienenpolitik im Bahntower gemacht und nicht im Verkehrsministerium. Das zeigt sich auch bei der Besetzung des Aufsichtsrates der Bahn. Die Bundesregierung hat diesen vor allem mit Wirtschaftsvertretern besetzt, deren Interesse zum Beispiel auf billige Gütertransporte gerichtet ist. Notwendig wäre, dass Fahrgast- und Umweltverbände, Bahnsicherheitsfachleute und neutrale Verkehrsexperten im Aufsichtsrat sitzen, die sich für die Kunden einsetzen. Darüber hinaus sollte das Eisenbahnbundesamt aus seiner Abhängigkeit vom Ministerium herausgelöst werden. Eine unabhängiger »Schienen-TÜV« wäre wirksamer.

Nicht nur die mangelhafte Wartung der Technik, auch die MitarbeiterInnen der Bahn waren im aktuellen Fall Zielscheibe der Kritik, hatten sie doch erst spät auf die Hitze reagiert und den Fahrgästen nicht geholfen. Reicht es, Bahnbeschäftigte besser zu schulen oder sehen Sie weiteren Handlungsbedarf, etwa bei den Arbeitsbedingungen, der Personaldichte oder den Entscheidungsstrukturen?

Sabine Leidig: Die ZugbegleiterInnen sind das schwächste Glied in der Kette. Sie arbeiten derzeit häufig unter unerträglichen Bedingungen: große Hitze, wenig Entscheidungskompetenz und Zielscheibe für Kundenfrust. Außerdem herrscht bei der Bahn auch über ein Jahr nach Mehdorns Abgang vielfach noch immer ein Klima der Verunsicherung, es gibt

Personalengpässe und unsinnige Einsparungen. Das sind die Hintergründe für Fehlentscheidungen und Unfreundlichkeit. Warum es erst letzten Montag eine klare Anweisung an die MitarbeiterInnen der DB für Hitzephasen gab, ist für mich völlig unverständlich. Sie sollen jetzt »kulant« vorgehen, was sonst nicht geduldet wird. An der Etablierung der vom neuen Bahn-Vorstandschef Grube angekündigten neuen Unternehmenskultur muss also noch ein ganzes Stück gearbeitet werden. Und natürlich braucht die Bahn wieder mehr Personal, zum Beispiel an den Bahnsteigen.

Die Bahnprivatisierung wurde ja zunächst auf unbestimmte Zeit verschoben. Dennoch kauft die Bahn weiterhin kräftig im Ausland ein, jüngst für 2,5 Milliarden Euro die britische Transportgesellschaft Arriva. Verkehrsminister Ramsauer hatte zudem erst im März dieses Jahres bei der Ernennung des neuen Bahn-Aufsichtsratschefs klar gestellt, dass die Privatisierung der Bahn weiterhin zentrales Thema der Bundesregierung ist. Kommt doch noch das Aus für die »Börsenbahn«?

Sabine Leidig: Tatsächlich ist das Kernproblem, dass die DB AG wie ein kapitalistischer Konzern aufgestellt wird. Da geht es um weltweite Marktanteile, anstatt um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Es geht um Konkurrenz zu anderen Bahnunternehmen, anstatt um europaweite Kooperation. Es geht darum, jährlich beträchtliche Gewinne auszuweisen, anstatt die Schieneninfrastruktur langfristig und nachhaltig zu bewirtschaften. Die fast schon manische Fixierung auf die Börsenfähigkeit hat doch erst dazu geführt, dass bei Infrastruktur, Personal und Wartung gespart wurde – dafür steht exemplarisch die Berliner S-Bahn. Diesen Kurs hat auch Bahn-Chef Grube nicht verlassen und die Regierungsparteien haben ihn im Koalitionsvertrag bekräftigt, in dem sie einen Börsengang anstreben, sobald es die Kapitalmärkte zulassen. Nicht nur die im »Sparpaket« beschlossene Dividendenzahlung der Bahn an den Bund von 500 Millionen Euro im Jahr muss weg, die ganze Kapitalfixierung muss endlich ad acta gelegt werden.

Das Parlament müsste diesem Spuk ein Ende bereiten und der Bahn andere Entwicklungsziele diktieren: Pünktlichkeit, Sicherheit, Service, Umweltschutz und bessere Angebote in der Fläche.

Die Bahn ist sicher ein prominenter, aber leider nicht der einzige Bereich, der in Sachen Verbraucherschutz in Deutschland dringend Nachhilfe benötigt. Der Verbraucherschutzindex stellt Bund und Ländern überwiegend schlechte Noten aus. Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?

Caren Lay: Deutschland ist in Sachen Verbraucherschutz immer noch ein Entwicklungsland. Im Moment sehe ich den größten Handlungsbedarf im Bereich des finanziellen Verbraucherschutzes. Jahr für Jahr verlieren Verbraucherinnen und Verbraucher Milliarden durch schlechte und fehlerhafte Finanzberatung, durch versteckte Kosten bei Altersvorsorgeprodukten und durch dubiose Geldanlagen. DIE LINKE fordert deshalb unter anderem eine Reform der Finanzaufsicht und eine Verbraucherschutzbehörde sowie die Einführung eines Finanz-TÜVs, der unsichere Anlageprodukte gar nicht erst auf den Markt lässt.

Kontrollen und Schutzmechanismen sind wichtig, allerdings auch umfassende Informationen. Verbraucherschutzministerin Ilse Aigner hatte es versprochen wie lange müssen wir noch auf ein ordentliches Verbraucherinformationsgesetz warten?

Caren Lay: (lacht) Vermutlich bis nach einem Regierungswechsel. Bis dahin wird es wohl weiter bei folgenlosen Pressemitteilungen und Talkshow-Statements von Ankündigungsministerin Aigner bleiben. Die Fraktion DIE LINKE hat Anfang Mai einen Antrag vorgelegt, der eine schnelle Überarbeitung des VIG fordert und unsere Vorschläge aufzeigt. Grüne und SPD haben nachgezogen. Die Unterschiede zwischen den drei Anträgen sind minimal. Man würde sich also sehr schnell einigen können. Leider reicht es im Bundestag noch nicht für eine Mehrheit, um notwendige und sinnvolle Reformen – nicht nur in der Frage des Verbraucherinformationsgesetzes – durchsetzen zu können.

*linksfraktion.de, 19. Juli 2010*

# Bahnexperte: Deutsche Bahn geht unverantwortlich mit Fahrgästen um

## Winfried Wolf über die strukturellen Probleme der Bahn

Erst leugnen, dann langsam mit der Wahrheit rausrücken - die Öffentlichkeitsarbeit der Bahn sei verheerend, sagt Sachbuchautor Winfried Wolf. Aber auch der Bund als Eigentümer habe eine Mitverantwortung für die aktuellen Probleme.

*Gabi Wuttke: Die Bahn ist gerade mal wieder der Buhmann der Nation. Der überhitzte Fahrgast leidet und mit ihm das ganze Land. Irgendwie scheint jeder Bahnkunde zu sein. Zumindest was den öffentlichen Eindruck angeht, sinkt die Meinung über Bahnchef Rüdiger Grube gerade auf das Niveau seines Vorgängers Hartmut Mehdorn. Warum ist das so? Am Telefon ist jetzt Winfried Wolf, der sich seit Jahrzehnten mit der Geschichte und der Gegenwart der Eisenbahn beschäftigt, auch in dem Buch „Die Globalisierung des Tempowahns“. Guten Morgen, Herr Wolf!*

Winfried Wolf: Schönen guten Morgen!

*Wuttke: Rüdiger Grube hat Klimaanlage, die bei mehr als 32 Grad Außentemperatur den Geist aufgeben, nicht bestellt. Trifft ihn der Zorn also zu Unrecht?*

Wolf: Teilweise sicherlich. Wir reden ja auch nicht primär über Grube, sondern wir reden über die Deutsche Bahn AG und ihre unverantwortliche Art, mit Fahrgästen umzugehen. Und da trifft leicht die Verantwortung jetzt die vorausgegangenen Herren Dürr, Ludewig, Mehdorn vor allem, aber in bestimmtem Maße, darauf wird einzugehen sein, auch Herrn Grube.

*Wuttke: Inwiefern Herrn Grube?*

Wolf: Nun, Herr Grube ist jetzt doch ein Jahr lang und, glaube ich, zwei Monate Bahn-Chef. Er hat irgendwann mitgeteilt bekommen, dass seine Klimaanlage in den ICEs bis 32 Grad noch richtig ticken und dann austicken, beim ICE 1 und ICE 2, beim ICE 3 bis 35 Grad. Man könnte es erwarten, dass er da ein Problem sieht und in irgendeiner Form, zumal es im Frühjahr einen sogenannten Frühjahrsputz bei Klimaanlage und Toiletten und Türen gab, bei allen ICEs, darauf eingehen würde.

Vor allem spätestens hätte man nach dem letzten Wochenende erwartet, dass nicht Herr Grube abdeckt, wenn sein Sprecher sagt, es waren nur drei Ausfälle und die ganzen Geschichten bagatellisierten. Erst jetzt, nach insgesamt sechs Tagen glaube ich, oder fünf Tagen, im Detail herausrückt und sagt, ja, es ist ein richtig technischer Fehler, wir haben zu schwach ausgelegte Klimaanlage.

*Wuttke: Das Erbe von Hartmut Mehdorn und seinen Vorgängern, Sie haben sie genannt, muss man trotz-*

*dem sagen, wiegt ja außerordentlich schwer. Es wurde gespart auf Teufel komm raus, um den Börsengang vorzubereiten, dann durch Hartmut Mehdorn. Das kann doch keiner in 14 Monaten wieder in Ordnung bringen, zumal wir wissen, die Deutsche Bahn ist ein schwerfälliger Staatsbetrieb, noch immer.*

Wolf: Ja, aber noch mal: Also die Öffentlichkeitsarbeit war verheerend, und dafür steht Herr Grube natürlich gerade, das hat Herr Mehdorn ja auch immer praktiziert, dass man am Anfang, wenn eine Achse bricht, eben leugnet, leugnet, leugnet, und wird dann, wenn es gar nicht mehr anders geht und andere alternative Medien und Recherchen ergeben, das war so und so, dann rückt man langsam mit der Wahrheit heraus. Und so war es eben jetzt.

Wenn ich gehört und gesagt bekomme, das waren drei ICEs, und jetzt weiß man, es sind über 35 gewesen, die konkret betroffen sind, und es hat erst vorgestern die Bahn in der Einzelheit bekannt gegeben, nachdem es unter anderem, glaube ich, der Fahrgastverband Pro Bahn diese Zahl additiv durch andere Klagen herausgegeben hat.

Dann noch was: Herr Grube hat vor, dass die Flotte von den ICEs 2 einer Generalüberholung zugeführt werden, das heißt, das ganze Interieur kommt heraus und neues hinein, wie es am ICE 1 ja auch vor zwei Jahren passiert ist und die gleichen Klimaanlage drin blieben beim ICE 1. Auch jetzt hat er heute Morgen im Interview gesagt, dass beim ICE 2 bisher nicht vorgesehen war, andere Klimaanlage einzusetzen.

Und da kann ich noch mal sagen, ich meine, man weiß, es wird im Sommer wärmer als 32 Grad, und wenn man da sagt, man macht eine Generalüberholung für hundert und mehr Millionen Euro für ICE-2-Flotte und lässt die Klimaanlage drin, dann ist es einfach unverantwortlich. Heute Morgen hat er nur gesagt, man überlegt jetzt, ob man vielleicht andere einbauen lässt.

*Wuttke: Wie stehen Sie denn dazu, wie die Bahn-Eigentümerin, also der Staat, agiert?*

Wolf: Der Staat ist der 100-prozentige Eigentümer oder der Bund genauer gesagt und damit die Bundesregierung, die Vertretung der Bevölkerung...

*Wuttke: Ja eben!*

Wolf: Ja, ich hab jetzt nicht widersprochen, danke schön, ja. Er hat natürlich eine Verantwortung dafür, ebenso das Eisenbahnbundesamt als eine dem Verkehrsministerium untergeordnete Behörde, das haben die auch erst so langsam zugegeben. Zunächst hat Herr Ramsauer gepoltert und gesagt, die müssen auch bei 40 Grad arbeiten. Er hätte wissen müssen,

das Verkehrsministerium musste wissen, dass sie eben nicht bei 40 Grad arbeiten.

Es sind ja keine Geheimdokumente, die da vorliegen. Es sind Handbücher für die ICEs, die mindestens dem Verkehrsministerium vorliegen sollten, nicht nur bei der Deutschen Bahn AG. Und da steht es eben drin, was wir jetzt wie gesagt erst in den letzten zwei Tagen erfahren haben, wie lang die ausgelegt sind.

Und wenn da jetzt Herr Ramsauer, Herr Grube und andere auf Normen verweisen, dann ist es auch lächerlich, weil erst mal diese Normen von der Union internationale des chemins de fer vom UIC, das sind Normen eines privaten internationalen Eisenbahnverbands, es sind sozusagen Richtwerte, die sollte man einhalten, aber man sollte auch überlegen, ob man nicht einfach einen Tick draufgibt, was ganz normal ist.

Das galt auch für die Achsen, aber da sind auch die Normen eingehalten worden, aber die Normen waren halt für die Belastungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in der Neigetechnik zu schwach ausgelegt worden, was man jetzt nach fünf, sieben Jahren zugibt, obwohl es die Fachpresse schon lange so geschrieben hat. Und was jetzt die Normen des EBA betrifft, gilt das Gleiche. Normen sind ja nicht gottgegeben, sondern man kann überlegen, ob die geldgültig sind.

Wenn man merkt, dass seit mindestens dem Sommer 2003 Klimaanlage ausfallen bei der Hitze, kann man sagen, okay, dann ist die Norm vielleicht nicht ausreichend, wir müssen andere Klimaanlage einbauen.

*Wuttke: Herr Wolf, was ich aber eigentlich auch noch meinte, war die Sache mit den Finanzen, denn natürlich, die Bundesregierung war die treibende Kraft, um damals den Börsengang auf den Weg bringen zu wollen, ist dann gescheitert, weil geht gerade alles nicht, von daher trägt doch unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit der Fahrgäste auch die Bundesregierung und nicht nur jetzt der Bahnchef und seine Mitarbeiter Verantwortung dafür, was da los ist.*

Wolf: Ja, klar. Und dieser Börsengang, der - bei der S-Bahn ist es ja sehr super und sehr gründlich aufgearbeitet worden ...

*Wuttke: In Berlin, genau.*

Wolf: Auch bei der Wartung, dass bei der Wartung real gespart wurde - jetzt kann ich es nicht beweisen beim ICE, aber bei der S-Bahn ist es direkt belegt worden, und zwar im Zusammenhang mit dem Börsengang. Und im Koalitionsvertrag vom Oktober oder September letzten Jahres steht natürlich drin, dass sobald es die Börsenlage zulässt, man wieder an die Börse gehen will mit der Bahn.

Und entsprechend machte vor einer Woche Herr Grube die Entscheidung, für knapp drei Milliarden Euro Arriva, einen europäischen Busbetreiber und Schienenbetreiber, einzukaufen und nicht diese drei Milliarden in die Verbesserung der Qualität des Schienenverkehrs im Inland zu investieren.

*Wuttke: Im Interview der „Ortszeit“ von Deutschlandradio Kultur Winfried Wolf, der sich seit vielen Jahren mit der Eisenbahn beschäftigt, unter anderem in dem Verkehrssachbuch „Die Globalisierung des Tempowahns“. Herr Wolf, besten Dank, schönen Tag!*

Wolf: Schönen Tag, tschüss!

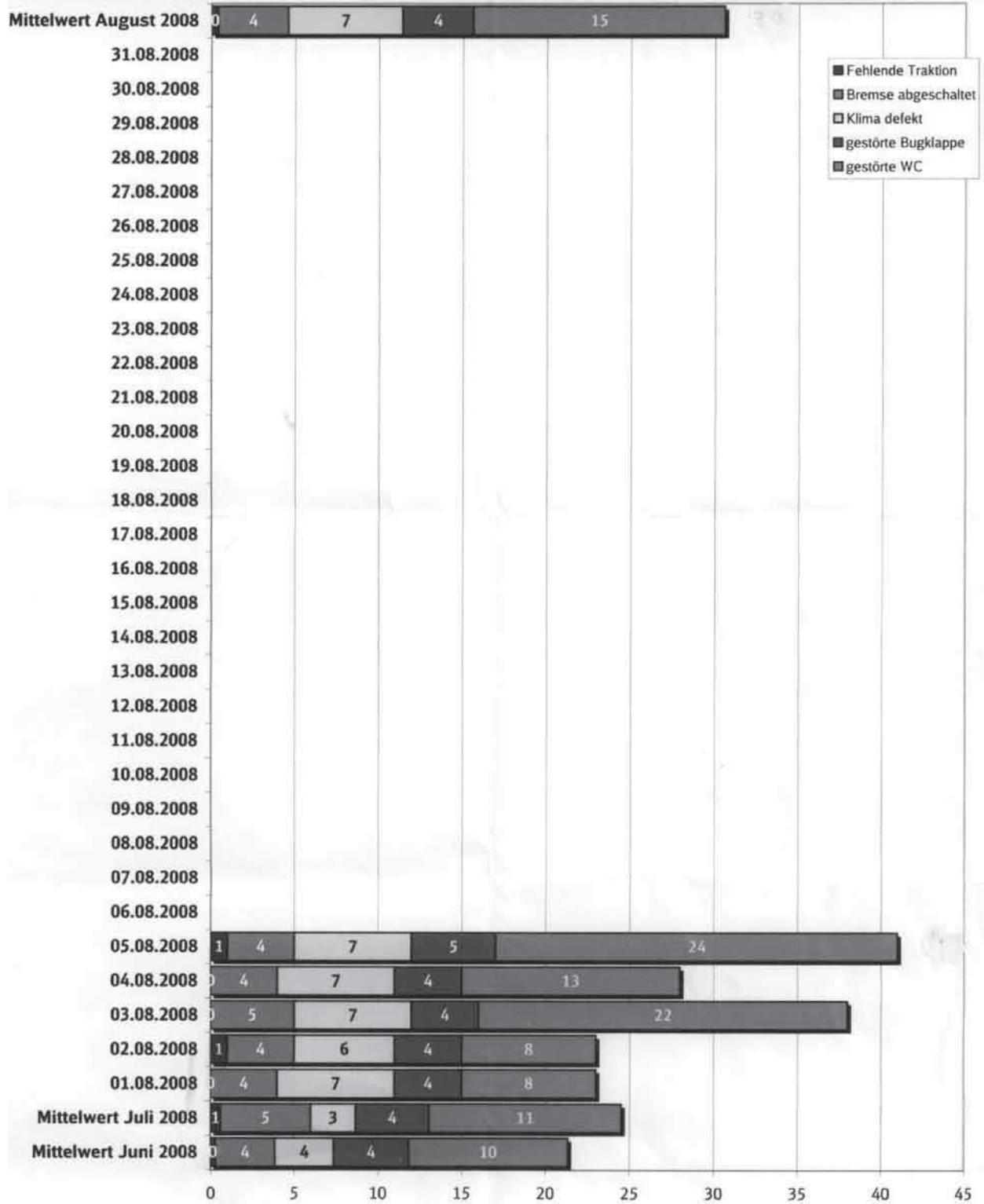
**DeutschlandRadio vom 16. Juli 2010, 7.50 h**

# Information P.T-O-B 62



## Zustand Flotte ICE 2 - bundesweit -Stand 06:00 Uhr

Informationen für Mitarbeiter des Bereiches P.T-O-B 62



streng vertraulich



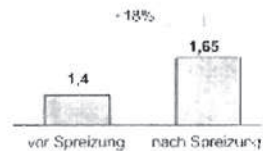
## Aufwandssenkung in allen selbst beeinflussbaren Bereichen: Instandhaltung, Materialeinkauf und Personal

Beispiele

### 1 Instandhaltung

- Spreizung der Inspektionsintervalle bei ICE und Reisezugwagen
- Effizienzsteigerung in eigenen Werken

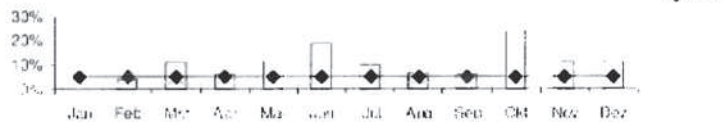
Ausfahrgrad zwischen zwei Revisionen [in Mio. km]



### 2 Materialeinkauf

- Senkung der Materialkosten im Einkauf
- Preissenkung für Revisionen bei D.W. durch Komponentenaufarbeitung

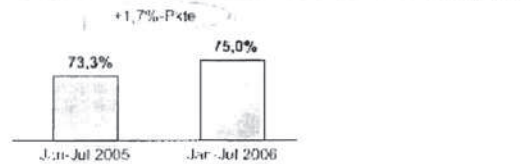
Relative Senkung Einkaufsvolumen für Neuteile 2005



### 3 Personal

- Beispiel: Fahrendes Personal
- Umsetzung bedarfsorientierter Planung
  - Verbesserung der Einsatzeffizienz durch IT-gestützte Instrumente

Personalproduktivität



streng vertraulich



## Voraussetzungen im Instandhaltungsbereich für Spreizung von Inspektionsintervallen und Revisionen grundlegend umgesetzt

1

### Optimierung Fristen und Revisionen

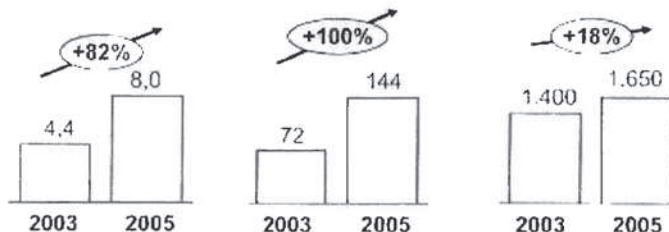
Intervalle in Tsd. km

#### Optimierung Wartungsintervalle

	ICE	Lok	Rzw
Laufwerkskontrollen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Fristen*	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Revisionen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Intervallspreizungen Beispiel ICE [in Tsd. km]

Laufwerkskontrollen      Fristen      Revisionen



- Achten Sie darauf, dass Abteiltüren, Seitengangtüren und Übergangstüren (außer im Störfall) nach Benutzung geschlossen werden.
- Achten Sie darauf, dass bei funktionsfähiger Klimaanlage die Klappfenster geschlossen sind.
- Unterstützend wirkt auch das Schließen von Außentüren, sofern der Fahrgastwechsel bei längeren Unterwegaufenthalten (> 2 Min.) im Wesentlichen abgeschlossen ist. Wird in diesem Fall die zentrale Türschließung betätigt, kündigen Sie dies mit einer Lautsprecheransage an:

Text der Lautsprecheransage zur Ankündigung der Türschließung:

„Meine Damen und Herren,

wir schließen jetzt zur Entlastung der Klimaanlage die Einstiegstüren. Bis zur Abfahrt des Zuges können die Türen geöffnet werden. Unser Zug setzt seine Fahrt vsl. um >Uhrzeit< fort.“

Geben Sie die Türen anschließend wieder frei, damit noch Fahrgäste ein- und aussteigen können.

- bei ICE durch Drücken des Drucktasters "Tür auf" an der Tür, an der Sie den zentralen Fernschließbefehl gegeben haben.
- bei lokbespannten Zügen mit kompletter FIS-Ausstattung durch Linksdrehung am Türschließer an der Tür, an der Sie den zentralen Fernschließbefehl gegeben haben.
- bei lokbespannten Zügen ohne komplette FIS-Ausstattung durch Aufforderung an den Tf, die Türen wieder freizugeben.

## UMSICHTIG UND VERANTWORTUNGSVOLL HANDELN

Beobachten Sie als Zugchef und Zugbetreuer aufmerksam die Situation in Ihrem Zug:

- Steigt die Temperatur in einzelnen Wagen stark an, sprechen Sie die betroffenen Reisenden direkt an und bieten Sie ihnen freie Plätze in anderen Wagen an, gegebenenfalls auch in der 1. Klasse. Achten Sie dabei besonders auf Kinder, Schwangere, ältere Reisende und andere hilfsbedürftige Personen.
- Führt der Ausfall der Klimaanlage zu starken Komforteinschränkungen für unsere Reisenden, nutzen Sie bitte die in Richtlinie 680.0050 ff. „Unregelmäßigkeiten im Betriebsverlauf – Fahrgastbetreuung“ beschriebenen Möglichkeiten und verteilen Freige Getränke an unsere Fahrgäste. Gehen Sie dabei kulant vor.
- Falls nach einem starken Temperaturanstieg in einzelnen Wagen die Umplatzierung von Reisenden in Wagen mit funktionierender Klimaanlage nicht möglich ist oder die Klimaanlagen in mehreren Wagen oder im ganzen Zug ausgefallen sind, informieren Sie telefonisch umgehend die Transportleitung und stimmen mit ihr das weitere Vorgehen ab. Dabei kommt insbesondere die Unterbrechung der Fahrt an einem Bahnsteig in Betracht, so dass Reisende ins Freie gelangen können.

**Klimaanlagen in den Zügen des Fernverkehrs: Ausfällen vorbeugen, Störungen beseitigen und umsichtig handeln****Verteilerkreis** Bundesweit**Zielgruppe** persönlich: per Aushang:  alle Zugchefinnen und Zugchefs sowie alle Betreuer/innen**Gültigkeit:** Ab sofort bis auf weiteres**HINTERGRUND**

Aufgrund der momentan sehr hohen Außentemperaturen müssen wir in den kommenden Tagen weiterhin mit Ausfällen von Klimaanlagen rechnen. Sollte die Klimaanlage Ihres Zuges der Hitze nicht standhalten können und sich zum Eigenschutz abschalten, gehen Sie bitte entsprechend den bestehenden Regeln folgendermaßen zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Klimaanlagen während der Fahrt vor:

**MASSNAHMEN ZUM WIEDERHOCHFahren DER KLIMAAANLAGE****BEI REISEZUGWAGEN, ICE 1, ICE 2, ICE-T UND ICE-TD**

- Schalten Sie nach Aufleuchten der Störungslampe „Klimaanlage“ den Kippschalter, Taster oder Sicherungsautomat „Kälteanlage“ oder „Drehrichter Kälte“ aus. Falls diese Schaltmöglichkeiten nicht vorhanden sind, schalten Sie mit dem Kippschalter oder Taster „Klima aus“ die Klimaanlage vollständig aus. Bei FIS-Zügen sowie ICE 1 und ICE 2 zuvor die Klimasteuerung von Stellung „Zug“ auf Stellung „Wagen“ umschalten.
- Schalten Sie nach 10 Minuten wieder ein. In dieser Kühlpause hat die Anlage die Möglichkeit, ihre Temperatur herunterzufahren und kann nun wieder anlaufen.
- Falls sich kein Erfolg einstellt, ist die Maßnahme nach ca. 20 Minuten zu wiederholen.
- 1. Wenn auch dies ohne Erfolg bleibt, ist die Anlage als gestört zu betrachten. In diesem Fall setzen Sie bitte umgehend per EZB eine entsprechende Meldung ab, um so der Instandhaltung die Möglichkeit zu geben, den Fehler zu beheben.

**ICE 3 - TRIEBZÜGE**

- Folgen Sie den Weisungen auf dem Display im Zugbegleiterabteil.

**VORBEUGENDE MASSNAHMEN ZUR ABWENDUNG VON AUSFÄLLEN**

- Weiterhin gilt, dass bei zu erwartenden Außentemperaturen  $\geq 32^{\circ}\text{C}$  bereits vorausschauend (in der Regel vormittags) die Sollwertgeber für Raumtemperatur in Stellung „warm“ gestellt werden müssen (insbesondere bei zentralen Stalleinrichtungen). Die Stellung „warm“ bedeutet, dass eine Klimaanlage die Fahrgasträume in dieser Situation um mindestens  $5^{\circ}\text{C}$  herunterkühlt. Hierdurch wird die Gefahr der Überlastung der Kälteanlage stark reduziert bei gleichzeitig deutlich spürbarer Differenz zur Außentemperatur.

# Aufklärung der Datenschutzaffäre bei der Deutschen Bahn AG (Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 17/2229)

Deutscher Bundestag, Drucksache 17/

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Jan Korte, Herbert Behrens, Ulla Jelpke, Wolfgang Neskovic, Petra Pau, Jens Petermann, Raju Sharma, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.**

„Das gab es in der Geschichte der Bundesrepublik noch nie: einen Staatskonzern, der mit illegalen Methoden in großem Ausmaß gegen Datenschutzgesetze und Persönlichkeitsrechte verstößt.“ So lauten die einleitenden Sätze zum Kapitel „Besser als die Stasi – wie die Bahn ihre Mitarbeiter ausspähte“ im Schwarzbuch Deutsche Bahn von Christian Esser und Astrid Randerath (München 2010, S. 133ff). In den Jahren 1998 bis Anfang 2009 wurden bei der Deutschen Bahn AG Hunderttausende persönliche Daten von 170.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern illegal erhoben. Vordergründig ging es um Korruptionsbekämpfung. Faktisch sprechen das Ausmaß der Bespitzelung und viele einzelne Aktivitäten im Rahmen dieser Flächenraisterung für eine andere Interpretation. Es sollten auch die Masse der Bahnmitarbeiter eingeschüchtert und diszipliniert und Kritiker der Bahnprivatisierung in den Belegschaft und Kontakte von Bahnmitarbeitern mit Kritikern des Bahnbörsengangs identifiziert werden. „Bei der Aktion ´leakage´ wollten die konzerninternen Sicherheitsleute wissen, ob Bahnmitarbeiter Journalisten oder Kritiker des geplanten Bahnbörsengangs mit Informationen versorgten (...). Von März 2005 bis Oktober 2008 wurden täglich rund 145.000 Mails automatisch auf bestimmte Adressaten hin kontrolliert.“ (Stern vom 2. April 2009). Der Vertreter der KPMG AG, Frank M. Hülsberg konkretisierte am 27. Mai 2009 auf der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sinngemäß, es habe in der Zeit von 2004 bis 2008 eine sogenannte E-Mail-Logfile-Filterung gegeben habe, wo anlassbezogen diese Logfiles nach bestimmten Schlagworten durchsucht worden seien. Bei der Schlagwort-Liste sei es zu Hinzufügungen und auch Streichungen gekommen. Der neue Bahnchef Rüdiger Grube teilte auf derselben Sitzung mit, dass er über eine Liste mit den Namen habe, nach denen der E-Mail-Verkehr durchsucht wurde, verfügen würde. Er schlug dort vor, vorab diejenigen zu kontaktieren, die auf der Filterliste stehen, bevor man mit der Liste möglicherweise an die Öffentlichkeit gehe.

Der Journalist Günter Wallraff berichtete in der Wochenzeitschrift „Die Zeit“ (Ausgabe vom 23. April 2009) darüber, dass die Anzahl von Kündigungen gegen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn ab dem Zeitpunkt anstieg, als „Hartmut Mehdorn den großen strategischen Plan durchsetzen wollte, die

Bahn an die Börse zu bringen“. Eine größere Zahl von Bahnbeschäftigten, die den Bahnbörsengang kritisch sahen, seien „nach der Ausforschung ihrer Arbeitscomputer entlassen“ worden. Die Personalabteilung der Bahn habe dabei Kündigungen „häufig mit E-Mails (begründet), die die Betroffenen verfasst haben sollen – entweder sei der Inhalt des elektronischen Briefes gegen die Bahnprivatisierung gerichtet gewesen oder der Adressat sei als Gegner der Bahnprivatisierung bekannt, sei womöglich gar Journalist gewesen.“ Bei einigen derjenigen, denen – zum Teil erfolglos – gekündigt wurde, habe sich auf deren Arbeitscomputer tierpornografische Inhalte bzw. Adolf Hitlers „Mein Kampf“ befunden, Material, das mutmaßlich durch Manipulationen Dritter auf die PCs der Betroffenen gelangte. Auf der angeführten Ausschusssitzung vom 27. Mai 2009 erklärte ein Vertreter der Kanzlei Baum, Reiter & Kollegen, in technischer Hinsicht habe sich der Wallraff-Bericht bestätigt. Die Sonderermittler hätten die Akten dazu angefordert, diese jedoch bis Ende ihrer Ermittlungen nicht erhalten.

Fünfzehn Monate nach dem Wechsel an der Bahnspitze spricht einiges dafür, dass das Ausmaß der Bespitzelungen weit größer war als bisher bekannt ist, dass die Weiterungen des Skandals auch von der neuen Führung des Konzerns nicht öffentlich gemacht werden und dass Top-Manager, die für die illegalen Maßnahmen mitverantwortlich waren, im Bahnkonzern weiter Führungspositionen innehaben und zum Teil Karrierestufen nach oben rückten.

Im Juni 2010 bestätigte die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion DIE LINKE (Bundestagsdrucksache 17/2229) erstmals, dass bei der DB AG mehrere Räume einer „Datenquarantäne“ eingerichtet wurden, in denen „alle unzulässig erhobenen Daten (...) verbracht“ worden sind. Daniela Kuhr berichtete in der „Süddeutschen Zeitung“ über die Kleine Anfrage und die Antwort der Bundesregierung auf dieselbe unter der Überschrift „Die Geheimräume der Bahn“ („Süddeutsche Zeitung vom 2. Juli 2010). Frau Kuhr schrieb dabei über „acht Räume“ in der Bahnzentrale mit „geheimen Akten und Unterlagen, die keiner der Sonderermittler je zu Gesicht bekommen hat“ und darüber, dass „diese Daten in Kürze gelöscht zu werden (drohen)“. Die Autorin bzw. die Zeitung gehen davon aus, dass „eine vollumfängliche Aufarbeitung der Affäre, wie Grube sie immer versprach, dann nicht mehr möglich“ sein würde. Zitiert werden in dem Bericht auch Aussagen, wonach nach Auffassung des Bahnvorstands „nur der Staatsanwalt oder Opfer der Datenaffäre Zutritt“ zu den Räumen mit dem Material zur Datenaffäre, nicht aber die Sonderermittler haben sollten. In Ihrer Antwort auf die Fragen 20 bis 25 der Kleinen Anfrage führte die Bundesregierung aus: „Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist darauf verzichtet worden, ein Inhaltsverzeichnis der einge-

lieferten Daten und Unterlagen zu führen.“ Inwieweit die Staatsanwaltschaft über die Kapazität verfügt, das Material in der Datenquarantäne zu sichten, ist unklar. Das fehlende Inhaltsverzeichnis (Register) verunmöglicht eine gezielte Einsichtnahme in jedem Fall. Opfer wiederum haben keine Möglichkeit, einen Zutritt zu den Datenquarantäneräumen zu verlangen, da sie keine Kenntnis davon haben können, dass in diesen Unterlagen zu ihrer Person gelagert sind. Im Übrigen wäre es offenkundig nicht möglich für Außenstehende nachzuvollziehen, wenn Unterlagen vernichtet bzw. Daten gelöscht wären bzw. würden.

## Wir fragen die Bundesregierung:

VZ-Hinweis:

Es folgen 42 neue Fragen der LINKEN an die Bundesregierung. Sie wurden am 20. Juli 2010 eingereicht. Aus Platzgründen und da eine Beantwortung der Fragen erst in einigen Wochen zu erwarten ist, verzichten wir hier auf die Wiedergabe der Fragen. Eine kommende Ausgabe von „besser verkehren“ wird darüber berichten.

# Die Geheimräume der Bahn

Tausende Akten der Datenaffäre sollen vernichtet werden, ohne dass Ermittler sie je sichten

Von Daniela Kuhr

Berlin – Als Rüdiger Grube vor 14 Monaten Chef der Deutschen Bahn wurde, stand er vor einer großen Aufgabe: Der frühere Daimler-Manager sollte in dem vom Datenskandal gebeutelten Staatskonzern aufräumen. Das tat er auch – mit viel Energie. Kein Stein blieb auf dem anderen. Zahlreiche Mitarbeiter mussten gehen, fast der gesamte Vorstand wurde ausgetauscht. Doch ausgerechnet jetzt, wo die Datenaffäre vor dem Abschluss steht, werden Vorgänge bekannt, die Zweifel wecken, wie ernst es ihm wirklich mit der Aufklärung ist.

Nach Informationen der Süddeutschen Zeitung lagern im Konzern in acht Räumen Tausende geheime Akten und Unterlagen (die keiner der Sonderermittler je zu Gesicht bekommen hat). Diese Daten aber drohen in Kürze gelöscht zu werden. Eine vollständige Aufarbeitung der Affäre, wie Grube sie immer versprach, wäre dann nicht mehr möglich.

In einer Antwort auf eine Anfrage der Linksfraktion bestätigt die Bundesregierung die Existenz der Räume. Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) schreibt von „Quarantänerräumen“, die verschlossen und versiegelt seien. Und er bestätigt, dass die Daten den von der Bahn eingesetzten Anwälten und Wirtschaftsprüfern vorenthalten wurden: „Eine eigene Durchsichtsmöglichkeit für die Sonderermittler bestand nicht.“

Hintergrund ist ein Dilemma, in das die Bahn bei den Aufräumarbeiten geriet. Unter der alten Führung waren Mitarbeiter heimlich überwacht und ihre Daten abgeglichen worden. Je weiter der Konzern beim Aufarbeiten des Skandals kam, umso mehr Daten tauchten auf, die



SZ  
2/11/10

Nicht jeder betroffene Bahn-Mitarbeiter weiß, dass er ausspioniert wurde.  
Foto: ddp

nie hätten erhoben oder längst hätten gelöscht werden müssen. Was aber tun damit? Laut Gesetz sind sie zu vernichten, doch womöglich wäre das eine Strafverletzung, parallel liefen ja Ermittlungen der Staatsanwaltschaft.

Der Bahn-Vorstand beschloss daher, Quarantänerräume einzurichten. Dort sollten alle Daten verstaut werden – bis feststeht, dass der Staatsanwalt sie nicht sichten will. Dieser Zeitpunkt steht nun unmittelbar bevor, denn nach SZ-Informationen schließt die Staatsanwaltschaft ihre Ermittlungen in Kürze ab.

Sabine Leidig, Verkehrsexpertin der Linksfraktion, befürchtet, „dass die Daten dann in Gänze vernichtet werden und damit das Ausmaß der Bespitzelungsaktion verschleiert wird“. In den Räumen befänden sich drei Mal mehr illegal erhobene Daten, als die Sonderermittler je zu Gesicht bekommen hätten. Die Bahn sagt, sie habe keine Anhaltspunkte dafür, dass sich in den Räumen „kritische systemische Sachverhalte“ befänden. Allerdings ist unklar, was genau dort aufbewahrt wird. „Aus datenschutz-

rechtlichen Gründen ist darauf verzichtet worden, ein Inhaltsverzeichnis der eingelieferten Daten und Unterlagen zu führen“, schreibt Ferlemann.

Die Bahn verweist darauf, dass das Quarantäne-Konzept mit Datenschutzbeauftragten und Ermittlern abgesprochen war: Der Berliner Datenschutzbeauftragte Alexander Dix bestätigt das. Er habe keine Hinweise darauf, dass sich in den Räumen brennendes Material befinde, sagt er, behält sich aber vor, die Daten gegebenenfalls noch zu sichten. Auch aus Kreisen der Sonderermittler wird bestätigt, dass man eingebunden war. Sie seien aber davon ausgegangen, sämtliche Akten später prüfen zu dürfen. Das war zu ihrer Überraschung nicht der Fall. „Vor der Löschung müsste das gesamte Material systematisch gesichtet und protokolliert werden“, sagt ein Ermittler.

Bei der Bahn ist man jedoch der Ansicht, dass nur der Staatsanwalt oder Opfer der Datenaffäre Zutritt bekommen dürften. „Wie soll denn ein Opfer Zutritt verlangen, wenn es gar nicht weiß, dass es Opfer ist?“, fragt der Ermittler.

- ① Kennzeichnung BDSG
- ② Schlüssel
- ③ Pers. Akten

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Jan Korte, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/1916 –**

### **Aufklärung der Datenschutzaffäre bei der Deutschen Bahn AG**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Unter dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG (DB AG) Hartmut Mehdorn „unterzog (...) die Bahn im Zuge von Korruptionsbekämpfung ihre Beschäftigten systematisch einer Rasterfahndung“ (stern vom 2. April 2009). Die Daten von mehr als 170 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurden mit Tausenden Partner-Firmen abgeglichen. Dabei gab es im Zeitraum 2000 bis 2008 „mehrere Wellen solcher Screenings – ohne Wissen von Belegschaft und Betriebsrat“ (WELT KOMPAKT vom 26. März 2009). Der größte Teil dieser Ausspähaktionen wurde von dem Unternehmen Network Deutschland GmbH durchgeführt, das lediglich auf Basis von mündlichen Vereinbarungen aktiv war (Bericht des Berliner Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit vom 28. Oktober 2008).

Es ging bei den verschiedenen Bespitzelungen in einigen Fällen auch darum, Kritiker der Bahnprivatisierung zu identifizieren. „Bei der Aktion „leakage“ wollten die konzerninternen Sicherheitsleute wissen, ob Bahnmitarbeiter Journalisten oder Kritiker des geplanten Bahnbörsengangs mit Informationen versorgen (...). Von März 2005 bis Oktober 2008 wurden täglich rund 145 000 Mails automatisch auf bestimmte Adressaten hin kontrolliert. Eine elektronische Streikinfo der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) fischte das Unternehmen aus dem Verkehr.“ (stern vom 2. April 2009). Im Mai 2009 wurde bekannt, dass die Bahn im gleichen Zeitraum mindestens 1,3 Mio. Euro für versteckte Werbung zugunsten des Bahnbörsengangs in Medien, für Blogs und Internetforen ausgab. In diesem Zusammenhang wurde durch die von der DB AG bezahlte Agentur EPPA die Website „meinebahndeinebahn.de“ aufgebaut, die sich als Bürgerinitiative für die Bahnprivatisierung und faktisch als börsenfreundliches Gegenstück zur Website [www.deinebahn.de](http://www.deinebahn.de) der Kritikerinnen und Kritiker des Bahnbörsengangs, dem Bündnis „Bahn für Alle“, ausgab (ap vom 28. Mai 2009).

Die letztgenannten manipulativen Maßnahmen waren – so Bahnchef Rüdiger Grube – „mit dem Grundsatz eines transparenten (...) Dialogs mit der Öffentlichkeit in keiner Weise vereinbar“ (ap vom 28. Mai 2009). Die zuvor skizzierten Ausspähaktivitäten waren offensichtlich gesetzeswidrig. Die Verantwort-

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Justiz vom 17. Juni 2010 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

lichen bei der DB AG waren sich dessen bewusst und versuchten Belege zu vernichten: „Im Verkehrsausschuss des Bundestages erklärten KPMG-Sonderermittler, dass Wolfgang Schauensteiner (Anm.: der damalige Korruptionsbeauftragte der DB AG) (...) am 20. Januar (2009) die Vernichtung der „Ereignisdatenbank Ermittlungen“ angeordnet (habe), in der seit 2001 alle Fälle von Verstößen gegen Unternehmensrichtlinien erfasst wurden.“ (Stuttgarter Zeitung vom 29. Mai 2009).

Da der damalige Vorstand der Deutschen Bahn AG nicht gewillt war, die erforderliche Aufklärung zu organisieren, entzog der Aufsichtsrat des Konzerns am 18. Februar 2009 dem Vorstand diese Aufgabe und beschloss eine Sonderermittlung unter Führung des Aufsichtsrats, ausgeführt durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG sowie die beiden ehemaligen Bundesminister und Juristen Gerhard Baum und Herta Däubler-Gmelin. Ende März 2009 trat Hartmut Mehdorn als Folge der Datenaffäre als Vorstandsvorsitzender der DB AG zurück.

Am 13. Mai 2009 stellte der Aufsichtsrat die Empfehlungen der Sonderermittler zur Abstimmung. Unter anderem wurde dabei beschlossen, dass der neue Vorstand in Verantwortung des Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube die umfassende und vollständige Aufklärung aller Aspekte der Affäre übernimmt und abschließt. Die Sonderermittler hatten mitgeteilt, dass sie zum Stichtag der Berichtsabfassung sehr viele Unterlagen noch nicht gesehen hatten. Im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages konstatierte der neue Bahnchef Rüdiger Grube am 20. Mai 2009, dass noch viele Unterlagen ungesichtet sind und dringend weiterer Aufklärungsbedarf besteht. Auf der Sitzung desselben Ausschusses vom 24. Februar 2010 äußerte Rüdiger Grube die Hoffnung, dass die Untersuchungen in der Datenaffäre „möglichst schnell abgeschlossen werden“.

1. Betrachtet die Bundesregierung die Datenaffäre bei der Deutschen Bahn AG, als vollständig aufgeklärt und aufgearbeitet (Begründung)?

Die Bundesregierung betrachtet die Datenaffäre bei der Deutsche Bahn AG (DB AG) durch die vom Aufsichtsrat beauftragte Sonderuntersuchung der KPMG sowie der Rechtsanwälte Prof. Dr. Herta Däubler-Gmelin und Baum, Reiter & Kollegen und die weiteren in diesem Zusammenhang durchgeführten Untersuchungen als aufgearbeitet. Der Vorstand der DB AG hat die notwendigen organisatorischen und personellen Konsequenzen aus den Feststellungen gezogen. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen zur Datenaffäre sind noch nicht abgeschlossen.

2. Was hat die Bundesregierung, vermittelt über ihre Vertreter im Aufsichtsrat, getan, um sicherzustellen, dass der Vorstand und der Aufsichtsrat die Beschlüsse vom 13. Mai 2009 nach weiterer Aufklärung in der Ausspähaffäre umsetzen?
3. Wann hat sich der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG nach dem 13. Mai 2009 mit der Aufarbeitung und den Konsequenzen aus der Datenaffäre befasst?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat der DB AG und insbesondere der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrates der DB AG haben sich auch nach dem 13. Mai 2009 mehrfach mit der Umsetzung seiner Beschlüsse befasst. Damit haben auch die Bundesvertreter ihre aktienrechtlichen Überwachungs- und Kontrollbefugnisse vollumfänglich wahrgenommen.

Die Einzelheiten unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach §§ 116, 93 AktG.

4. Wer hat auf Grundlage welcher Erkenntnisse geprüft, ob einzelne Mitglieder des alten Vorstandes schadensersatzpflichtig sind, und wem gegenüber wurde in welcher Höhe der Schadensersatzpflicht nachgekommen?
5. Ist die Aussage von Gerd Becht, Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG in der Zeitung „DER TAGESSPIEGEL“ vom 25. Mai 2010, dass es keinen Beleg dafür gäbe, dass sich der Vorstand etwas zuschulden hätte kommen lassen, so zu verstehen, dass die Prüfung der Schadensersatzhaftung des alten Vorstandes abgeschlossen ist?  
Wenn ja, warum wird dies vor dem Hintergrund noch laufender Ermittlungen (ebd.) so gesehen?  
Wenn nein, wann ist mit einer abschließenden Bewertung zu rechnen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat in seiner Sitzung am 13. Mai 2009 die PwC AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin (PwC) mit der Durchführung einer externen Prüfung zur möglichen aktienrechtlichen Verantwortung des Vorstandes wegen Vernachlässigung der Pflicht zur Gewährleistung der Rechtskonformität im Zeitraum vom 1. Januar 1995 bis 9. Februar 2009 gemäß § 93 AktG beauftragt. Die PwC ist in ihrem diesbezüglichen Schlussbericht zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Verschulden der heutigen oder ehemaligen Vorstandsmitglieder nicht festgestellt werden könne.

Am 9. September 2009 hat der Aufsichtsrat der DB AG abschließend festgestellt, dass auf Basis des Schlussberichts der PwC keine rechtlichen Schritte in dieser Angelegenheit gegenüber heutigen oder ehemaligen Mitgliedern des Vorstandes zu ergreifen seien.

6. Fühlt sich der im April 2010 neu bestimmte Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG der vollständigen Aufklärung der Datenaffäre verpflichtet, und welche Schritte hat er dazu bislang unternommen?

Der im März 2010 neu gewählte Aufsichtsrat wird dem Thema Datenschutz auch weiterhin einen hohen Stellenwert einräumen.

7. Gibt es Aussagen des neuen Aufsichtsratsvorsitzenden, welche Schritte er in dieser Angelegenheit zu unternehmen gedenkt?

Der neue Aufsichtsratsvorsitzende hat auch öffentlich mehrfach darauf hingewiesen, dass er den Themen Datenschutz und Compliance sehr hohe Bedeutung beimisst.

8. Welche Ermittlungen in welchen konkreten Verdachtsfällen laufen derzeit noch (siehe Interview mit dem Bahnvorstandsmitglied Gerd Becht in der Zeitung „DER TAGESSPIEGEL“ vom 25. Mai 2010)?

Die Staatsanwaltschaft Berlin führt im Zusammenhang mit der Datenaffäre ein Ermittlungsverfahren. Der Hinweis im Interview bezog sich auf ein damit in keinem Zusammenhang stehendes Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main.

9. Werden die Ergebnisse der Aufarbeitung der Datenaffäre bei der Deutschen Bahn AG in einem Endbericht öffentlich gemacht, analog zu den Zwischenberichten vom Mai 2009 (Begründung)?

Die Ergebnisse der Datenaffäre wurden am 13. Mai 2009 den Aufsichtsräten der DB AG und DB Mobility Logistics AG vorgestellt. Hierbei handelte es sich bereits um den Abschlussbericht.

10. Wann hat die Deutsche Bahn AG das vom Berliner Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit verhängte Bußgeld in Höhe von 1,1 Mio. Euro bezahlt?

Die DB AG hat das verhängte Bußgeld im November 2009 bezahlt.

11. Laufen weitere Ermittlungen des Berliner Beauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit und/oder des Bundesbeauftragten für Datenschutz und die Informationsfreiheit, und wenn ja, welche?

Das Verfahren des Berliner Datenschutzbeauftragten ist abgeschlossen. Das Verfahren des Bundesdatenschutzbeauftragten ist noch nicht abgeschlossen.

12. In welchen Fällen ermitteln die Sonderermittler der KPMG AG derzeit?

Sonderermittlungen der KPMG im Zusammenhang mit der Datenaffäre finden nicht mehr statt. Die KPMG unterstützt die DB AG aktuell bei der Untersuchung eines Korruptionsverdachts, der in keinem Zusammenhang mit der Datenaffäre steht.

13. Führen auch die beiden Anwälte Gerhard Baum und Herta Däubler-Gmelin weitere Ermittlungen durch?

Wenn ja, bis wann voraussichtlich?

Wenn nein, wann endete das Mandat?

Nein. Mit Einreichung des Abschlussberichts im Mai 2009 endete das Mandat.

14. Auf der Basis welcher Beschlüsse oder Vereinbarungen haben die Sonderermittler seit Mai 2009 weitere Ermittlungen durchgeführt?

Nach Mai 2009 haben die Sonderermittler im Zusammenhang mit der Datenaffäre keine Ermittlungen mehr durchgeführt. Sie haben die DB AG allerdings bei der Aufarbeitung der Ermittlungsergebnisse unterstützt.

15. Haben die Sonderermittler nach dem Mai 2009 von weiteren „Überwachungsmethoden“ im Prüfungszeitraum ab 1995 bei der Deutschen Bahn AG erfahren?

Im Nachgang zu einem SPIEGEL-Bericht im Januar 2010 (Ausgabe 02/10) hat die Bahn mit den Sonderermittlern über die Relevanz einer einmaligen daktyloskopischen Untersuchung (d. h. mit einem Verfahren zur Feststellung von Fingerabdrücken) diskutiert.

16. Hat der neue Vorstand der Deutschen Bahn AG einen umfassenden Überblick über sämtliche die Datenaffäre betreffenden Unterlagen in Papier- und elektronischer Form?

Der Vorstand hat einen umfassenden Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der Ermittlungen.

17. Haben die Sonderermittler sämtliche die Datenaffäre betreffenden Unterlagen – in Papier- und elektronischer Form – zur Bewertung eingesehen?
18. Um welche Quantität von relevanten Unterlagen handelt es sich?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sonderermittler haben auf der Grundlage ihres Aufklärungsauftrages der DB AG aufgegeben, welche Dokumente für die Ermittlungen benötigt werden. Anhand dieser Anforderungen hat die DB AG alle Dokumente zur Verfügung gestellt. Dabei handelte es sich um Millionen Seiten in Papier und elektronischer Form.

19. Ist gesichert, dass zwischenzeitlich alle Unterlagen (Personalakten, Verfahrensakten, Disziplinarakten etc.), die mit illegal erhobenen Daten versehen waren, um diese Daten „bereinigt“ sind?

Wenn ja, wer hat die Bereinigung und Löschung vorgenommen?

Wenn nein, warum nicht?

Auf Veranlassung des Vorstands der DB AG wurde im vergangenen Jahr eine sog. „Datenquarantäne“ eingerichtet. Der Konzerndatenschutzbeauftragte, dem als Vertrauensperson der Mitarbeiter und als neutrale Instanz das Thema überantwortet worden war, hat mit der KPMG ein entsprechendes Projekt aufgesetzt und mit dem Datenschutzbeauftragten des Landes Berlin, Herrn Dr. Dix, abgestimmt. Im Rahmen dieses Projektes wurden alle unzulässig erhobenen Daten sowie alle zulässig erhobenen, aber nicht mehr benötigten Daten, in eine sichere Datenquarantäne verbracht. Zur Wahrung der Interessen Betroffener wurden die genannten Daten dem Zugriff der DB AG entzogen.

Auf Wunsch der Staatsanwaltschaft Berlin wurde bislang auf eine endgültige Löschung verzichtet.

20. Ist die Information zutreffend, dass es bei der Deutschen Bahn AG einen Datenquarantänerraum gibt, und wenn ja, wie ist er gesichert, und welchen Zweck erfüllt er?
21. Welche und wie viele Unterlagen, Akten und elektronische Daten, werden in diesem Quarantänerraum gelagert?
22. Wer kennt den genauen Inhalt und die genaue Menge der erfassten Unterlagen in dem Datenquarantänerraum, und gibt es für diesen ein detailliertes Verzeichnis?
23. Ist der zuständige Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit über den genauen Bestand des Quarantänerraums informiert?
24. Sind die Sonderermittler über den Datenquarantänerraum informiert, und haben diese sämtliche in diesem Raum befindlichen Unterlagen durchsehen können?

25. Existiert ein Verzeichnis, wer, wann und mit wem den Datenquarantäneraum betritt, um Akten herein- und herauszunehmen?

Die Fragen 20 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es existieren mehrere sog. Quarantäneräume für Unterlagen in Papierform, die verschlossen und versiegelt sind. Weiterhin gibt es einen Quarantäne-Server für elektronische Daten mit einem sicheren Zugriffskonzept. Alle Datenquarantäneräume sind mit Siegeln der KPMG gesichert, die Schlüssel werden von namentlich bekannten Mitarbeitern verwahrt. Ein Verzeichnis über den Zutritt wird geführt. KPMG führt ein vollständiges Verzeichnis der Siegel und deren Verwendung.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist darauf verzichtet worden, ein Inhaltsverzeichnis der eingelieferten Daten und Unterlagen zu führen.

Auf Wunsch der Staatsanwaltschaft Berlin wurde bislang auf eine endgültige Löschung verzichtet, um etwaige Beweismittel nicht vor Beendigung der dortigen Ermittlungen zu vernichten.

Das Gesamtkonzept der Datenquarantäne wurde mit dem Konzerndatenschutzbeauftragten und dem Datenschutzbeauftragten des Landes Berlin, Herrn Dr. Dix, sowie mit KPMG abgestimmt.

Eine eigene Durchsichtsmöglichkeit für die Sonderermittler bestand nicht. Die Sonderermittler waren jedoch über Existenz und Funktion des Datenquarantäneraums informiert. Insbesondere war die KPMG bei der Einrichtung einbezogen.

26. Gibt es inzwischen nähere Erkenntnisse über das Abhören von Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG, die Rüdiger Grube in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 24. Februar 2010 weiterhin „nicht ausschließen“ konnte?
27. Welcher Art sind diese Erkenntnisse ggf. (z. B. Zeitraum, Umfang)?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Erkenntnisse über das Abhören von Mitarbeitern liegen nicht vor.

28. Ist es zutreffend, dass bei einzelnen Unternehmen der Deutschen Bahn AG „seit Mitte der neunziger Jahre fortlaufend Krankheitsdiagnosen von Mitarbeitern in EDV-Systemen erfasst wurden“ (Süddeutsche Zeitung vom 19. März 2010), und wenn ja, bei wie vielen Mitarbeitern wurden solche Daten erfasst, um welche Unternehmen handelt es sich, und auf welchen Wegen sind die Unternehmen an die Krankheitsdiagnosen gelangt?

Nach Bekanntwerden der systematischen Vorgehensweise zur Erfassung von krankheitsbezogenen Daten in der DB Sicherheit GmbH fanden im August 2009 Adhoc-Revisionen in 28 Konzerngesellschaften aller Vorstandsressorts der DB AG statt. Ergebnis war, dass in allen geprüften Gesellschaften keine mit den Vorgängen bei der DB Sicherheit GmbH vergleichbaren Unregelmäßigkeiten festzustellen waren.

29. Wurden diese Diagnosedaten inzwischen in allen relevanten Personalakten und sonstigen Systemen gelöscht respektive geschwärzt?
30. Wer hat diese Löschungen ggf. wann veranlasst und durchgeführt?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Löschung bzw. Schwärzung von Diagnosedaten in Personalakten oder sonstigen Systemen ist in den überprüften Konzerngesellschaften durch die zuständigen Personalabteilungen bis Ende des ersten Quartals 2010 abgeschlossen worden.

31. Wurden alle von der Datenaffäre Betroffenen über den Bestand von sie betreffenden, unrechtmäßig erhobenen personenbezogenen Daten informiert?  
Wenn ja, auf welche Weise, und in welchem Umfang?  
Wenn nein, warum nicht?
32. Wurden alle diejenigen, die von unrechtmäßigen Maßnahmen betroffen waren und über die Dokumente im Quarantänerraum vorliegen, hierüber informiert?  
Wenn ja, von wem, und auf welche Weise?  
Wenn nein, warum nicht?
33. Wie viele Personen waren außer bei den Screenings insgesamt von besonderen unrechtmäßigen Einzelüberwachungsmethoden betroffen?
34. Wie viele betroffene Mitarbeiter/-innen haben sich bei den Sonderermittlern gemeldet, damit ihre jeweiligen Einzelfälle aufgearbeitet werden?

Die Fragen 31 bis 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine belastbare Aussage über die Anzahl der Betroffenen wurde im Rahmen der Ermittlungen nicht festgestellt.

Die den Sonderermittlern, d. h. der KPMG sowie den Rechtsanwälten Baum und Prof. Dr. Däubler-Gmelin bekannten, von der Datenaffäre betroffenen Personen wurden im Zeitraum April bis Juni 2009 mit persönlichen Schreiben sowohl der Sonderermittler wie auch des Vorstandsvorsitzenden, Dr. Grube, kontaktiert. Dabei handelte es sich um 635 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In diesen Schreiben wurden die Betroffenen darüber informiert, dass die Ermittler im Zuge der Untersuchungen der bekannt gewordenen Screening-Aktionen auf die Namen der Betroffenen gestoßen seien. Von den 635 angesprochenen Mitarbeitern haben 350 das Angebot zur gemeinsamen Aufarbeitung angenommen.

35. An wie viele Betroffene wurden Entschädigungen gezahlt, und in welcher Gesamthöhe?

In einzelnen Fällen wurden verschiedene Maßnahmen zur Wiedergutmachung eingeleitet und durchgeführt. In allen bekannten Fällen erfolgte eine persönliche Entschuldigung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG. Entschädigung in Geld wurde in einem Fall bezahlt. Die Höhe der Zahlung unterliegt der Vertraulichkeit.

36. Hat der neue Vorstand oder haben die Sonderermittler Verantwortliche für die Datenverstöße respektive Rechtsverstöße identifizieren können, und wurden diesen gegenüber Schadenersatzforderungen geltend gemacht?  
Wenn ja, gegenüber wie vielen Personen, und in welcher Höhe?  
Wenn nein, warum nicht?
37. Gegen wie viele Verantwortliche hat die Deutsche Bahn AG Strafanzeige gestellt, und in welchem Verfahrensstand befinden sich diese ggf.?
38. Gegen wie viele Verantwortliche wurde von anderer Seite Strafanzeige gestellt, wie viele wurden davon durch die zuständigen Datenschutzbeauftragten und wie viele durch Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG veranlasst, und in welchem Verfahrensstand befinden sich diese ggf.?

Die Fragen 36 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 9. September 2009 abschließend festgestellt, dass auf Basis des Schlussberichts der PwC keine rechtlichen Schritte in dieser Angelegenheit gegenüber heutigen oder ehemaligen Mitgliedern des Vorstandes zu ergreifen seien.

Neben der nahezu vollständigen Auswechslung des Vorstands hat sich die DB AG von einigen Managern und Mitarbeitern unterhalb der Ebene des Vorstands durch die Vereinbarung von Aufhebungsverträgen bzw. Kündigungen getrennt. Die DB AG hat sich dabei die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen explizit vorbehalten.

Der Vorstand der DB AG hat im Anschluss an die Sonderuntersuchung ein Gutachten beauftragt, welche weiteren Maßnahmen zu ergreifen wären, insbesondere die Stellung von Strafanträgen und Strafanzeigen. Entsprechend der Empfehlung des Gutachtens hat die DB AG den Sachverhalt der Staatsanwaltschaft umfassend vorgelegt und Strafanzeige sowie Strafanträge gestellt. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen sind noch nicht abgeschlossen. Soweit bekannt, wurden auch von dritter Seite Strafanzeigen gestellt.

39. Wie ist der Hinweis zu der neuen Datenschutzbeauftragten der Deutschen Bahn AG Chris Newiger zu verstehen: „Wenn künftig etwas schief läuft beim Datenschutz, trägt sie die Verantwortung. Grube ist dann fein raus.“ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 23. März 2010)?

Dies ist keine Aussage der Konzerndatenschutzbeauftragten. Vielmehr handelt es sich um eine wertende Schlussfolgerung des Journalisten der Financial Times Deutschland.

40. Warum soll die neue wirksame Konzernbetriebsvereinbarung zum Schutz der Persönlichkeitsrechte der Mitarbeiter/-innen des DB Konzerns zum Arbeitnehmerdatenschutz erst im Herbst 2010 abgeschlossen werden (siehe „DER TAGESSPIEGEL“ vom 25. Mai 2010)?
41. Wird diese für die Nutzung sämtlicher IT (wie BKU-Rechner, E-Mail-Accounts etc.) gelten (Begründung)?

42. Welche Aspekte sind im Eckpunktepapier zum Arbeitnehmerdatenschutz zwischen der Deutschen Bahn AG und Arbeitnehmervertretern benannt, und wann wurden diese vereinbart?

Die Fragen 40 bis 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Grundsätze zum Beschäftigtendatenschutz sind in der Vereinbarung zu Eckpunkten für einen Arbeitnehmerdatenschutz im DB AG-Konzern vom 24. November 2009 dargelegt. Diese hat der Vorstand der DB AG am 24. November 2009 mit dem Konzernbetriebsrat abgeschlossen. Die Vereinbarung hat die Wirkung einer Konzernbetriebsvereinbarung und beinhaltet die Verpflichtung des Konzerns zu den wesentlichen Bereichen des Beschäftigtendatenschutzes.

Das derzeit noch in Verhandlung befindliche Gesamtregelungswerk der Konzernbetriebsvereinbarung Arbeitnehmerdatenschutz für die Beschäftigtendaten in sämtlicher IT wird hinsichtlich der Detailregelungen im Herbst 2010 vollständig abgeschlossen sein.

Das bereits vorliegende Eckpunktepapier legt die Konzerngrundsätze zum Arbeitnehmerdatenschutz für die als nächsten Schritt abzuschließende Konzernbetriebsvereinbarung fest und gilt bis zu deren Inkrafttreten. Es regelt eine Vielzahl von Punkten, insbesondere die Voraussetzungen und Modalitäten der Erhebung und des Umgangs mit personenbezogenen Daten von Beschäftigten und Bewerbern. Diese Regelungen werden auch durch organisatorische Vorkehrungen, Beteiligungsrechte der Arbeitnehmervertretungen sowie Maßnahmen zur Datensicherung im Rahmen der elektronischen Datenverarbeitung flankiert.

43. Wurde bereits ein neues Ombudssystem oder ein vergleichbares System bei der Deutschen Bahn AG eingerichtet?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, inwiefern sind diese Systeme neu oder wie wurden die Erfahrungen aus den Datenmissbräuchen bei der Konzeption, Struktur und sonstigen Ausgestaltung berücksichtigt und umgesetzt?

Die DB AG hat in der Folge der Datenaffäre den Vorschlägen der Sonderuntersuchung folgend ein neues Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht geschaffen. Dabei wurden insbesondere die Bereiche Datenschutz und Compliance sowie der Umgang mit Hinweisen auf Rechtsverstöße völlig neu geordnet und personell verstärkt. Ein Teil der Neuausrichtung ist ein neues Hinweismanagement-System, in das auch ein Ombudssystem eingebunden ist.

44. Wurde ein neues Compliance-System implementiert?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, inwiefern sind diese Systeme neu oder wie wurden die Erfahrungen aus den Datenmissbräuchen bei der Konzeption, Struktur und sonstigen Ausgestaltung berücksichtigt und umgesetzt?

Der DB AG-Konzern hat als Konsequenz aus der Datenaffäre und aufgrund der Empfehlungen der Sonderermittler insbesondere zahlreiche organisatorische Maßnahmen umgesetzt, darunter z. B. folgende:

- Einrichtung und Besetzung eines Vorstandsressorts Compliance, Datenschutz und Recht

- Erweiterung des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats der DB AG zum Prüfungs- und Complianceausschuss
- Einrichtung eines Konzerndatenschutzbeirates; erste Tagung des Gremiums erfolgte im Mai 2010
- Aufbau eines dezentralen Compliance Management Systems mit weltweit verankerten Compliance Officer, die lokal vor Ort als erste Ansprechpartner zum Thema Compliance fungieren sollen und Teil des Compliance Reporting Systems sind.  
Auswahl und Ernennung der Compliance Officer ist eingeleitet.
- Aufbau eines dezentralen Datenschutz Management Systems.

45. Gehört die Einrichtung eines Systems oder Verfahrens des „Whistleblowings“ zu einer der umgesetzten Erfahrungen bzw. ist dieses vorgesehen?

Auch für die Zukunft ist ein Hinweismanagement vorgesehen. Es befindet sich derzeit noch in Abstimmung mit dem Konzernbetriebsrat und wird datenschutzrechtliche Belange mit einer besonderen Sensibilität berücksichtigen.

46. In welchen Abteilungen haben wann wie viele Fortbildungen zu rechtlichen Grundlagen und betrieblicher Praxis des Datenschutzes stattgefunden?

Die o. g. Eckpunktevereinbarung zum Arbeitnehmerdatenschutz im DB AG-Konzern vom 24. November 2009 wurde allen leitenden Angestellten des DB AG-Konzerns zugesandt, um diese für die Einhaltung des Datenschutzes zu sensibilisieren.

Durch den Konzernbetriebsrat wurde die Eckpunktevereinbarung allen Betriebsräten des DB AG-Konzerns zur Verfügung gestellt. Arbeitgeber und Arbeitnehmerseite führten am 2. Dezember 2009 ergänzend eine gemeinsame Fachkonferenz zum Thema „Konsequenzen aus der Datenschutzaffäre Missbrauch künftig ausgeschlossen?“ durch, um den Auftakt für die Informationskampagne der Führungskräfte und Betriebsräte zu bilden.

Seit Juni 2009 sind 34 Schulungen/Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt worden. Zielgruppen waren insbesondere Funktionen, die als Multiplikator tätig werden: Ansprechpartner Datenschutz, Personalleiter, Geschäftsführer, Regionalleiter, Abteilungsleiter, Führungskräfte, Teamleiter, Ausbildungsleiter, Projektleiter, IT-Manager sowie Auszubildende.

# Luftverkehrsabgabe – wenig öko aber sinnvoll

Die Luftverkehrsabgabe ist ein älteres Projekt, eine sinnvolle Maßnahme und leider im Kern nicht ökologisch. Ursprünglich war die Luftverkehrsabgabe als eine Ökosteuer angedacht, die nach französischem Vorbild in Drittweltländern einen Ausgleich für unsere relativ hohen Verschmutzungsraten herstellen und z. B. die Bekämpfung der Malaria finanzieren sollte. Dieser Ausgleich ist heute nicht mehr vorgesehen, das eingenommene Geld soll jetzt im Haushalt versickern. Sie wurde von der Koalition aus den Schubladen geholt und ist plötzlich ein Teil des Sparpakets. Die Mechanik, mit der sie umgesetzt wird, funktioniert analog zur ursprünglichen Ökosteuer. Mit dieser Abgabe, die vom Verbraucher beim Bezahlen des Flugtickets erhoben wird, sollen Kurz- und Mittelstreckenstreckenflüge innerhalb Europas und nach Nordafrika mit rund 13 Euro belastet werden. Für Langstreckenflüge wird das Doppelte fällig. Kinder unter zwei Jahren, die noch keinen eigenen Sitzplatz in Anspruch nehmen, sind von ihr befreit, wie auch Privatflugzeuge und der Frachtverkehr.

Die Beträge dieser Steuer haben eine ähnliche Höhe, wie die Ticketverteuerung, die durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 zu erwarten ist. Sie soll allerdings, wenn die Lenkungswirkung eingetreten ist, mit ihr verrechnet werden.

Insgesamt sollen Mehreinnahmen von rund einer Milliarde Euro pro Jahr erzielt werden. Dem steht erst mal nichts entgegen. Die Sanierung des Haushaltslochs ist eine der Kernaufgaben der Bundesregierung in dieser Legislaturperiode. Sich der Staatsverschuldung zu stellen ist notwendig. Bedauerlich ist nur, dass dieses offenbar wirkungsvolle Steuerinstrument erst heute angewendet wird.

Die Ticketabgabe ist Teil eines Gesamtpakets, dass in Zukunft die Gewinne der Luftverkehrsbranche empfindlich schmälern wird. Ein anderer, wesentlicher Teil ist der Emissionshandel. Allerdings gehen alternative Verkehrsexperten davon aus, dass die Einbeziehung der Luftfahrt in den Emissionshandel ab 2012 kaum Lenkungswirkungen haben wird, da die Obergrenzen viel zu lasch angesetzt wurden.

Denn im Vergleich zu anderen Verkehren wurde in der Vergangenheit die Luftfahrtindustrie zu wenig besteuert. Dabei handelt es sich hier um eine besonders umweltschädliche Art der Fortbewegung, die eine denkbar schlechte Umweltbilanz hat. Es gab zunehmend verdeckte staatliche Subventionen; so müssen im Vergleich zu Sportfliegern die Luftfahrtunternehmen keine Kerosinsteuer zahlen. Die Lobby der kontinuierlich wachsenden Vorbildbranche hat hier gute Arbeit geleistet.

Jahr für Jahr steigen die Passagierzahlen, viele Billigflieger leben von Wochenend-Kurztrips nach Barcelona oder Paris. Gerade diese Segmente haben nichts mehr mit nachhaltiger Mobilität zu tun. Wer so verkehrt,

muss dafür tiefer in die Tasche greifen müssen. Denn der stetig wachsende Luftverkehr ist mittlerweile eine wichtige Treibhausgasquelle. Dabei zahlen die Kosten des Klimawandels vornehmlich jene, die ihn nicht verursacht haben – die Länder des Globalen Südens. Dies wiederum ist unsozial und unökologisch zugleich. Darum ist eine Ticketabgabe auch aus Sicht der LINKEN im Grundsatz eine richtige Entscheidung.

Zu kritisieren ist jedoch, dass die Steuer nur für den Passagierverkehr, nicht aber für den stetig wachsenden Luftfrachtverkehr gelten soll. Zudem müssten auch Privatjets zahlen, denn die Luxusfliegerei hat je Personenkilometer einen deutlich höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß als der Transport von vielen Menschen in Großraumflugzeugen. Ferner sollten First Class-Reisende mehr zur Kasse gebeten werden als einfache Fluggäste. Vor allem aber sollten Inlandsflüge stärker besteuert werden als vorgesehen, um den Konkurrenzvorteil zur umweltfreundlichen Bahn zu kompensieren. Wiegt man hier die tatsächliche Zeitersparnis mit den Umweltbelastungen (Klima, Lärm) gegeneinander auf, so gibt es kaum Argumente, innerhalb der Bundesrepublik das Flugzeug zu benutzen. Und schließlich sollte die Ticketsteuer nicht abgesenkt werden, wenn der Flugverkehr in den Emissionshandel einbezogen wird. Denn die Kombination beider Instrumente könnte tatsächlich dazu beitragen, das Wachstum des Flugverkehrs abzubremsen.

In den letzten Tagen kam es vermehrt zu Presseerklärungen der, neben Branchenvertretern, sprachen sich auch Gewerkschafter, sozialdemokratische Regionalpolitiker, Vertreter der Tourismuswirtschaft sowie die üblichen Verdächtigen der Luftfahrtverbände gegen die Ticketabgabe aus. Ihre massiven Proteste basieren auf dem Argument des Beschäftigungsverlustes und beinhalten tatsächlich die Angst vor Gewinnverlusten. Sie errechneten unter anderem, dass eine durchschnittliche Familie 120€ mehr für Flugtickets im Jahr ausgeben würde. Das ist ein Satz für Mobilität, den kaum eine HartzIV-Familie insgesamt für Mobilität im Jahr aufbringen kann.

Wenn die Ticketabgabe durchgesetzt ist, und die Flugplatzzahlen tatsächlich zurückgehen würden, wäre das Lenkungsziel des Finanzministeriums als „ökologische Finanzabgabe“ erreicht. Das wäre nur zu begrüßen, denn Verkehrsvermeidung und eine neue, umweltfreundliche Mobilität sind dringend notwendig. Die befürchtete Verlagerung von Flugreisen ins Ausland - das Horrorszenerario: Abzug von rund fünf Millionen Passagieren ins Ausland - ist hingegen eine Nebelkerze. Denn abgesehen von wenigen in Grenzregionen lebenden wird wohl kaum jemand mit der Bahn ins Ausland fahren, um von dort abzuheben. Unter Nachhaltigkeit stellt sich die LINKE wirkungsvolle Regulierungen der CO<sub>2</sub>Emittenten vor. Der aktuelle Protest verdeutlicht, dass das hier der Fall ist.

**Tanja Girod Mitarbeiterin Büro Herbert Behrens**

# Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag

## Heidrun Bluhm

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Sprecherin für Bauen  
und Wohnen

**Themen** Bauen und  
Wohnen, Städtebau,  
Wohnungspolitik,  
Raumordnung

Büro Berlin, JKH 4 842  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. 030/22 77 87 70  
Fax. 030/22 77 61 55  
heidrun.bluhm@  
bundestag

## Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen  
Bundestages, Verkehrs-  
politische Sprecherin

**Themen** Bahn:  
übergreifend, Konzern,  
Fernverkehr, Güterver-  
kehr, Privatisierung,  
Spitzelaffäre

Büro Berlin, JKH 2755  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. 030/22 77 37 69  
Fax. 030/22 77 67 69  
sabine.leidig@  
bundestag.de

## Herbert Behrens

Mitglied des Deutschen  
Bundestages

**Themen** Schifffahrt  
inkl. Häfen, Luftverkehr,  
Fahrradverkehr

Büro Berlin, JKH 275 1  
Platz d. Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. 030/22 77 57 74  
Fax. 030/22 77 67 74  
herbert.behrens@  
bundestag.de

## Thomas Lutze

Mitglied des Deutschen  
Bundestages

**Themen** Nahverkehr,  
ÖPNV, PBeFG, Taxen,  
Fahrgastrechte,  
Regionalisierung

Büro Berlin, JKH 370 1  
Platz d. Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. 030/22 77 24 77  
Fax. 030/22 77 64 76  
thomas.lutze@  
bundestag.de

## Mitarbeiter

Nico Grunze,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 02 56,  
heidrun.bluhm.ma11@  
bundestag.de

Joachim Kadler,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 12 37,  
heidrun.bluhm.ma02@  
bundestag.de

## Mitarbeiter

Dr. Winfried Wolf,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 37 70,  
sabine.leidig.ma11@  
bundestag.de

Dominik Fette,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 72 27 73,  
sabine.leidig.ma02@  
bundestag.de

## MitarbeiterInnen

Tanja Girod,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 57 73,  
herbert.behrens.  
ma11@bundestag.de

Malte Riechey,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 57 73,  
herbert.behrens.ma12@  
bundestag.de

## Mitarbeiter

Sebastian Meskes,  
Büroleiter,  
Tel. 030/22 77 24 77,  
thomas.lutze.ma01@  
bundestag.de

## Referent

Sven Diedrich,  
Referent für Bauen  
und Wohnen,  
Tel. 030/22 75 20 88,  
sven.diedrich@  
linksfraktion.de

Karl-Heinz Ludewig  
wiss. MA  
Tel. 030/22 77 37 70,  
sabine.leidig.ma12@  
bundestag.de

## Referent

Gerrit Schrammen,  
Referent für Verkehr,  
Tel. 030/22 75 20 87,  
gerrit.schrammen@  
linksfraktion.de

