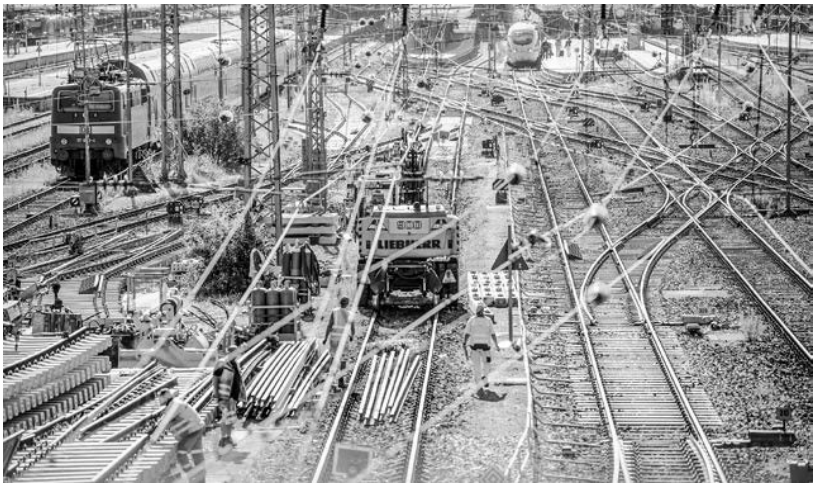
»Ab Tutzing alles im Arsch«

Marodes Schienennetz, mangelnde Digitalisierung: In Europa investieren nur drei Staaten weniger in Bahninfrastruktur als BRD. **Von Ralf Wurzbacher**



SVEN HOPPE/DPA

»Auch im internationalen Vergleich ein Trauerspiel« (Gleisarbeiten am Münchner Hauptbahnhof)

Bei der Deutschen Bahn läuft bekanntlich nicht immer alles, wie es müsste. Aber manchmal muss es einfach laufen. Weil im Mittelhessenexpress Richtung Frankfurt sämtliche Toiletten zugesperrt waren und der Zug kurz vor Gießen das übliche außerplanmäßige Päuschen einlegte, machte sich dieser Tage eine Insassin in die Hose. Was die DB »Komfortstörung« nennt, beschrieb die Frau später im *Hessischen Rundfunk* als »erniedrigende und schreckliche Erfahrung«. Dabei war dies ein vergleichsweise nichtiges Malheur. Am Dienstag abend berichtete »Report Mainz« über einen Brandbrief von Eisenbahnern, in dem der Konzernvorstand schon 2019 vor erheblichen Sicherheitsrisiken im Bahnverkehr gewarnt wurde. Außerdem zitierte das *ARD*-Magazin aus einem Whats-App-Chat von Lokführern kurz nach dem schweren Bahnunglück von Garmisch-Partenkirchen, bei dem Anfang Juni fünf Menschen verstarben. Einer äußerte: »Ab Tutzing ist alles im Arsch. Also quasi wirklich richtig im Arsch.«

Dass bei der Bahn vieles im Argen liegt, will inzwischen auch Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) erkannt haben, weshalb er die »Generalsanierung« zur »Chefsache« erklärt hat. Darauf sollte man nichts geben. Der zuletzt vom Kabinett beschlossene Bundeshaushaltsplan für 2023 stehe »für ein ›Weiter so‹ in der Verkehrspolitik«, moniert der Verband Allianz pro Schiene. Der Ansatz reiche »nicht einmal, um die Baupreissteigerungen bei der Schieneninfrastruktur aufzufangen«, geschweige denn dafür, die angekündigte Verkehrswende in Angriff zu nehmen. Ihre Prioritäten setzt die Ampel wie gehabt: Für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen werden im nächsten Jahr mit 3,86 Milliarden Euro fast doppelt so viele Mittel mobilisiert wie für die Kapazitätserweiterung des Streckennetzes, wofür es zwei Milliarden Euro geben soll.

Auch im internationalen Vergleich ist die deutsche Bahnpolitik ein Trauerspiel. Nach den Ergebnissen einer am Donnerstag von Allianz pro Schiene und der Unternehmensberatung SCI Verkehr präsentierten Analyse belegt die BRD bei den Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur unter zwölf europäischen Staaten nur Rang neun. Während Luxemburg im Vorjahr pro Einwohner 607 Euro aufbrachte und die Schweiz mit ihrem ohnehin famosen Bahnsystem 413 Euro, waren es hierzulande 124 Euro. Zwar sei damit »so viel wie noch nie« in die Bahn gesteckt worden, bemerkte Bündnisgeschäftsführer Dirk Flege vor Pressevertretern in Berlin. Deutliche Steigerungen hätten aber auch die anderen Länder aufzuweisen, womit Deutschland in Europa »immer noch ein Kellerkind« bleibe.

Weniger Geld machten gemäß Auswertung nur noch Frankreich (45 Euro), Spanien (56 Euro) und Italien (103 Euro) locker, während selbst Großbritannien mit seinem großflächig privatisierten Netz 158 Euro pro Kopf an öffentlichen Zuwendungen beisteuerte. Dabei gehe der deutsche Sprung vom viert- auf den drittletzten Platz in Teilen auf einen »Sondereffekt« zurück. Demnach waren die 2021 vom Bund im Zusammenhang mit dem »Klimaschutzprogramm 2030« bereitgestellten Mittel für die DB-Eigenkapitalerhöhung nachträglich auch für 2020 ausgezahlt worden. Angesichts der demnächst wieder auf ein Jahr bemessenen Auszahlung sei für 2022 ein »erneutes Zurückfallen bereits vorprogrammiert«, gab Flege zu bedenken. Das passe weder zu den ambitionierten Zielen des Koalitionsvertrages noch zur weiter steigenden Verkehrsnachfrage.

»Immer mehr Unternehmen und Menschen wollen die Bahn nutzen, stoßen aber auf Kapazitätsengpässe, weil die Schieneninfrastruktur unterdimensioniert und unterfinanziert ist.«

Ebenfalls abgeschlagen ist die Bahn in puncto Digitalisierung, wie SCI-Geschäftsführerin Maria Leenen ausführte. So plane der Staatskonzern bis 2030 »kaum nennenswerte Maßnahmen« und verfehle sein selbstgestecktes Ziel deutlich, bis 2035 die kompletten Bundesschienenwege mit dem European Train Control System (ETCS) auszurüsten. Zu spüren bekommen dies aktuell Bahnvielfahrer, welche die DB mit Freigetränken und Rabatten im Bordbistro belohnen will. Bei den Betroffenen sorgt das Angebot indes für Ärger, wie am Mittwoch *Focus online* schrieb. Das Problem: Oft funktioniert das Scannen der Gutscheine nicht. Dann wird das Freibier richtig teuer.

Entlastungspakete: »Soziale Schieflage«

Berlin. Die Entlastungspakete der Bundesregierung sind eine spürbare Hilfe für Familien mit niedrigen Einkommen – sofern beide Elternteile erwerbstätig sind. Das zeigen aktuelle Berechnungen der Hans-Böckler-Stiftung. Bei einer Familie mit zwei Kindern und unterdurchschnittlichem Nettoeinkommen (2.000 bis 2.600 Euro) würden rund 64 Prozent der absehbaren Zusatzbelastungen 2022 ausgeglichen, teilte die Stiftung am Donnerstag mit. Bei einer vergleichbaren Familie mit mittlerem Einkommen (3.600 bis 5.000 Euro netto) würden die Zusatzkosten zu 54 Prozent gedeckt. Bei Alleinerziehenden mit zwei Kindern und einem Einkommen von 2.000 bis 2.600 Euro seien es dagegen nur 48 Prozent. Die größte »soziale Schieflage« sehen die Studienautoren mit Blick auf Nichterwerbstätige mit geringem Einkommen, beispielsweise Menschen im Ruhestand etwas oberhalb der Sozialleistungsgrenze. Die Zusatzkosten fallen vor allem für Energie und Lebensmittel an. (jW)

Flughäfen: Chaos perfekt

Berlin. Auf den deutschen Flughäfen geht in diesen Wochen mangels Bodenpersonals alles drunter und drüber, Verbindungen werden gestrichen, es gibt riesige Warteschlangen – doch der Bedarf an Aushilfsarbeitern aus dem Ausland ist offenbar deutlich geringer als gedacht. »Weniger als 1.000 Kräfte« seien angefordert worden, sagte der Chef des »Arbeitgeberverbands der Bodenabfertigungsdienstleister im Luftverkehr«, Thomas Richter, am Donnerstag. In langwierigen Gesprächen mit drei Bundesministerien war stets von »mindestens 2.000« Arbeitern die Rede gewesen, die vor allem in der Türkei angeworben werden sollten. Laut Richter waren die Anforderungsprofile vieler Firmen zu hoch für die »helfenden Hände«, die verfügbar seien. Außerdem komme die Unterstützung für manche Anbieter zu spät. (dpa/jW)

Es ging nie um mehr Urlaub

Zehn Wochen Streik in NRW. Unikliniken zeigen erstmals Bereitschaft zu Belastungsausgleich

In der letzten Verhandlungsrunde hatten die Unikliniken in Nordrhein-Westfalen kein Argument mehr. Der Landtag hatte in der Woche zuvor einen Weg für die Finanzierung des Tarifvertrags Entlastung eröffnet. Der Versuch der Bonner Uniklinik den Streik der Beschäftigten zu verbieten, wurde auch in zweiter Instanz – vom Landesarbeitsgericht am 1. Juli – abgelehnt. Gleichentags verhandelte die Uniklinik Frankfurt am Main mit Verdi bereits in der ersten Runde Eckpunkte für einen entsprechenden Tarifvertrag, die über die Angebote der Klinikvorstände im Nachbarland weit hinausgingen. Am Montag dann stellten die Beschäftigten aus NRW ihr Schwarzbuch Krankenhaus vor, in dem sie Situationen im Krankenhausalltag schildern, die erschüttern.

Nun sind die Arbeitgeber erstmalig bereit, über einen schichtgenauen Ausgleich für Belastungssituationen zu verhandeln. Bislang hatten sie nur pauschal mehr Urlaubstage angeboten. Aber einfach mehr Urlaub, das machten die Kollegen der sechs Unikliniken in ihrem seit nunmehr zehn Wochen dauernden Streik immer wieder klar, war nie das Ziel. Weitere Verhandlungen soll es deshalb diesen Freitag und kommenden Montag bis Mittwoch geben. Allerdings sind die Vorstellungen der Arbeitgeber noch meilenweit von denen der Gewerkschaft entfernt und auch von den Vereinbarungen, die im zuletzt ausgehandelten Tarifvertrag Entlastung für die Charité und Vivantes in Berlin getroffen wurden. Für die »Tarifbewegung«, die bislang zu 17 Entlastungsvereinbarungen führte, galt aber immer: Der nächste Abschluss muss besser sein als der vorhergehende.

Zugeständnisse gibt es auch weiterhin nicht für Krankenhausbereiche wie Ambulanzen, Transport, Physiotherapie, Labore, IT, Kindergärten und Apotheken. Die sind für einen reibungslosen Krankenhausablauf aber genauso unabdingbar. Und solange es hier keine Bewegung von seiten der Klinikvorstände gibt, ist kein Ende der Auseinandersetzung in Sicht. Das machte Thomas Zmrzly, Krankenpfleger und Mitglied der Verdi-Tarifkommission und des Delegiertenrats der Streikenden, am Donnerstag im Gespräch mit *jW* deutlich. Kurz zuvor betonte er in einer Rede vor gut 800 demonstrierenden Kollegen in Essen deren großen Zusammenhalt, den sie über alle Bereiche hinweg in den vergangenen Wochen bewiesen hätten.

»Sich jetzt nicht spalten zu lassen, wird jetzt die größte Herausforderung sein. Die Kollegen aus der Pflege sind in dieser Auseinandersetzung sehr stark«, so Zmrzly. In Köln beteiligt sich fast nur die Pflege an der Auseinandersetzung. Denn dort gibt es 18 Tochterfirmen, die Verdi explizit nicht zum Ausstand aufgerufen hatte. Aus der IT beteiligen sich Zmrzly zufolge nur die Düsseldorfer Kollegen. Dort sei auch die Küche »sehr stark«. An anderen Standorten sei der Bereich aber »nicht so gut aufgestellt«. Die Arbeitgeber wollen Organisationsschwächen von Verdi möglicherweise nutzen, um Bereiche ganz herunterfallen zu lassen. Allerdings: Das Verhalten der Vorstände ärgert die Beschäftigten so sehr, dass sich nach wie vor neue Kollegen von bisher unorganisierten Stationen in den Streik einreihen. So etwa in Bonn im Zuge der juristischen Auseinandersetzung, erzählt Zmrzly.

Susanne Knütter

75 JAHRE JUNGE WELT

ZEITUNG GEGEN NATO-KRIEGE

Kundgebung vor dem Brandenburger Tor in Berlin (18.2.2022)

FOTO: FLORIAN BOILLOT

75 Ausgaben* für 75 Euro.

* endet automatisch.

★75 Jahre junge Welt

Jetzt verschenken oder bestellen unter: jungewelt.de/75 • Abotelefon: 0 30/53 63 55-80/-81/-82