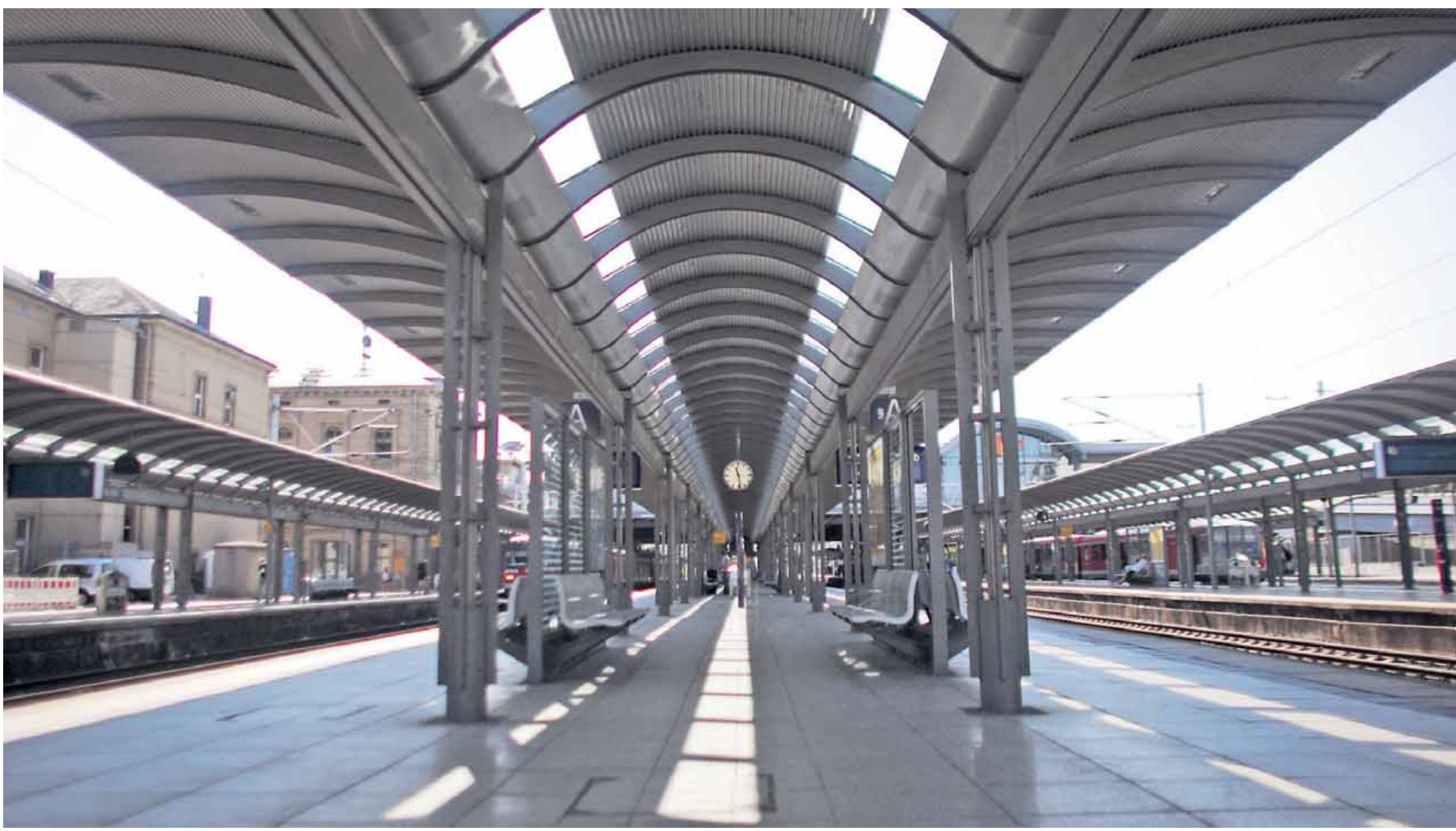


Bahnchaos in Mainz Reisende ärgern sich, die Republik staunt: Wie kann es ein Unternehmen so weit kommen lassen, dass wegen Personalmangels ein Bahnhof im Herzen Deutschlands zeitweise vom Fernverkehr abgekoppelt werden muss? Zumal es ein Unternehmen mit öffentlichem Auftrag ist. Die Verantwortlichen der Bahn betreiben nun Ursachenforschung. Eine Lösung wird es wohl so schnell nicht geben



Keine Pendler, keine Urlauber: leerer Bahnsteig im Mainzer Hauptbahnhof.

FOTO: FREDRIK VON ERICHSEN/DPA

Abgekoppelt bis zum Herbst

Es liegt womöglich an der persönlichen Entscheidung dreier Fahrdienstleiter, ob sich Fahrgäste im Großraum Mainz auf weitere Einschnitte einstellen müssen. Den dreien werde nahegelegt, ihren Urlaub abzubrechen, so die Bahn. Personal von außerhalb müsste erst angelernt werden

VON GUIDO BOHSEM
UND JENS SCHNEIDER

Was viele Mainzer schon als Zumutung empfanden, war am Ende nur eine Art Vorspiel für das Chaos, das noch kommen sollte. Abend für Abend koppelte die Bahn in der vergangenen Woche den Hauptbahnhof der Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz weitgehend vom Fernverkehr ab. In dieser Woche trifft es die Mainzer richtig hart, und dazu die ganze Region. Von Montag an werden tagsüber Züge umgeleitet oder fallen aus, die Streichungen betreffen den Regionalverkehr massiv. Bis Ende August soll das Chaos rund um den Verkehrsknotenpunkt andauern, vielleicht sogar länger. Und das alles, weil im Stellwerk Mainz knapp die Hälfte der 15 Fahrdienstleiter krank oder im Urlaub ist, kein Ersatz in Sicht.

Wann alles wieder normal laufen wird, kann die Bahn nicht sagen. In den nächsten Monaten befindet man sich auf dünnem Eis, hatte Frank Sennhenn, Vorstandschef der DB Netz AG, schon am Donnerstag verkündet. Ja, das sei ihm peinlich, schnell ändern könne er trotzdem nicht.

Das reicht der Politik nicht. Der Druck wächst. Am Dienstag will die Landesregierung mit dem Konzern, Gewerkschaften und auch dem Mainzer Oberbürgermeister über das Problem Mainz-Hauptbahnhof sprechen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat bei Bahn-Chef Rüdiger

Grube interveniert. Im Konzern gibt es erste Konsequenzen: Der Produktionsvorstand der Bahntochter DB Netz, Hansjörg Hess, muss gehen. Die Bundesregierung will das Thema auf die Tagesordnung der nächsten Aufsichtsratsitzung setzen. In der Politik ist die Sorge groß, weil man Mainz nicht für einen Einzelfall hält.

Es herrscht die Furcht, dass es zu ähnlichen Zuständen auch in Köln, Berlin, Hamburg oder anderen Städten kommen kann. Könnte Mainz überall sein? Glaubt man der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), fehlt an vielen Stellen Personal, werden Überstunden geschoben. Bei Ausfällen werde oft improvisiert, das gehe zu Lasten des verbliebenen Personals.

Fahrdienstleiter sind die Fluglotsen der Schiene. Ohne sie fährt nichts

Über Jahre hatte die Leitung die Bahn auf den Börsengang getrimmt und massiv Stellen abgebaut. Als das Vorhaben abgeblasen wurde, blieb ein Unternehmen mit notorischem Personalmangel und ohne die erhoffte Geldspritze von den Aktienmärkten übrig. Allerdings hat die neue Konzernführung um Bahn-Chef Grube schon vor geraumer Zeit den Kurs gewechselt. Der Fokus liegt jetzt darauf, neue Mitarbeiter zu finden. Die Bahn wirbt intensiv um Nachwuchs. Aber es ist schwer, die Ver-

säumnisse früherer Jahre aufzuholen. Aktuell sind mehr als 1600 unbefristete Jobs im Angebot – vom Designer für Online-Projekte bis zum Fahrzeugreiner oder Ingenieur für Infrastruktur. 2012 stellte das Unternehmen circa 10 000 neue Mitarbeiter ein, in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres waren es etwa 6000.

In Mainz allerdings fehlen Mitarbeiter, die es sonst nirgendwo gibt. Die Bahn kann Fahrdienstleiter nicht abwerben, sie muss sie selbst ausbilden, es gibt den Beruf nur bei ihr. Um zu verstehen, was so ein Fahrdienstleiter macht, hilft eine alte Eisenbahner-Anekdote über den Streit, wer eigentlich den Zug fahren lasse: Der Lokführer verweist darauf, dass er in der Lokomotive sitze, worauf der Fahrdienstleiter kontert, dass kein Zug sich bewege, wenn er nicht auf grünes Licht schalte.

Tatsächlich kann man sich die Arbeit eines Fahrdienstleiters so vorstellen wie das Bedienen einer sehr komplizierten Modell-Eisenbahn. Er ist eine Art Fluglotse für den Schienenstrang und muss dafür sorgen, dass die Fahrtstrecke so gesteuert ist, dass die Züge im Bahnhof ankommen – reibungslos. Stressig wird der Job, wenn es ständig zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten kommt und Züge umgeleitet werden müssen. Um dies schnell und effizient zu bewerkstelligen, muss ein Fahrdienstleiter genaue Kenntnisse über das Streckennetz rund um sein Stellwerk haben. Er sollte den Schienenverlauf, die Weichen und den

Fahrplan beinahe im Schlaf beherrschen. Dazu ist nach Angaben der Bahn für das Stellwerk Mainz selbst für bereits ausgebildete Kräfte eine Einarbeitung von drei Monaten notwendig. Also könne ein Fahrdienstleiter auch nicht ohne Weiteres beispielsweise aus Köln nach Mainz ausgeliehen werden. Deshalb gebe es, so die Erklärung der Bahn, keine schnelle Lösung für Mainz.

Die Bahn hat derzeit 1600 unbefristete Stellen zu vergeben

Die etwa 3000 Weichen-Schaltzentralen der Bahn werden in den allermeisten Fällen mechanisch betrieben. Nur 415 Stellwerke seien computergesteuert. Als Berufsanfänger erhalten Fahrdienstleiter an einem einfachen Stellwerk nach Angaben der Gewerkschaft etwa 2000 Euro brutto plus Zulage. Ein erfahrener Mitarbeiter an einem komplizierten Stellwerk kommt auf etwa 3000 Euro mit Zulagen. Es gibt bei der Bahn etwa 12 500 Fahrdienstleiter. Nach Aussagen der Gewerkschaft EVG fehlen hier angesichts von etwa einer Million Überstunden 1000 zusätzliche Mitarbeiter. Nach Angaben der Bahn gibt es derzeit schon 250 mehr Fahrdienstleiter als zu Beginn des Jahres. Zu wenig, nach Meinung der Gewerkschaft. Der Konzern begegne dem Personalmangel halbherzig.

In einem Brief an den Bahn-Vorstand für Infrastruktur hat Verkehrsstaatssekretär Michael Odenwald die Situation in Mainz als nicht akzeptabel bezeichnet: „Insbesondere wichtige Knotenpunkte aber auch die Landeshauptstädte müssen durchgängig erreichbar sein.“ Die Bahn solle prüfen, Mitarbeiter aus dem Urlaub zurückzuholen. Dieser Forderung hat sich FDP-Generalsekretär Patrick Döring angeschlossen: „Die urlaubenden Mitarbeiter sollten sofort auf Kostenerstattung der Bahn ihren Urlaub abbrechen und Dienst tun“, sagte er der *Bild am Sonntag*. FDP-Fraktionschef Rainer Brüderle sagte, die Bahn mache mit der Situation in Mainz den deutschen Schienenverkehr international lächerlich.

Die Bahn versucht nun, die drei Mainzer Fahrdienstleiter zurückzuholen, die im Urlaub sind. „Wir können das aber nicht erzwingen“, sagte eine Sprecherin. DB Netz-Chef Sennhenn hatte eine solche Rückholaktion am Donnerstag noch kategorisch abgelehnt. Die Stellwerker bräuchten ihre Erholung.

Auch der Vorsitzende der Eisenbahngewerkschaft EVG sieht das so. „Unsere Kollegen und Kollegen brauchen ihren Erholungsurlaub dringend“, erklärt Alexander Kirchner. Mitarbeiter im Mainzer Stellwerk hätten bereits mehrfach den Urlaub verschieben müssen oder seien zurückgekehrt worden. An vielen Stellwerken in Deutschland sei das nicht anders.

„Management aus der Steinzeit“

Bahn informierte den Oberbürgermeister nicht

Dem Mainzer Oberbürgermeister Michael Ebling (SPD) erging es wie den Bürgern seiner Stadt. Auch er wurde vom Stillstand am Mainzer Hauptbahnhof überrascht. Er sei darüber von der DB nicht informiert worden. Er will den wochenlangen Ausnahmezustand nicht akzeptieren.

SZ: Herr Oberbürgermeister, wie gehen die Mainzer mit der Situation um?

Ebling: Bei dieser Sache bringt man selbst im lebenslustigen Mainz keinen Humor mehr auf. Dafür ist das Wort Ärgernis eine völlige Untertreibung. Die Menschen wenden sich auch an uns mit ihrem Unmut, da bekommen wir schon einiges mit. Das muss man sich mal durch den Kopf gehen

„Man erfährt nichts, und es gibt keine akzeptable Lösung.“

lassen: Die Bahn verkauft Fahrkarten nach Mainz für Züge, die hier nicht halten. Das Ganze ist ein im Kern unvorstellbares Ereignis. Es ist ein absolutes Rätsel, dass es keine geeignete Lösung geben soll, um diesen Notstand zu beseitigen.

Wie treffen die Einschnitte Ihre Stadt?

Es ist eine ganze Region betroffen. Mainz ist ein zentraler Knotenpunkt in einer besonders dicht besiedelten und sehr dynamischen Region, die Zugauffälle treffen viele Pendler und das weite Umland. Wir liegen in einer wirtschaftlich besonders dynamischen Region Europas, und die Bahn stellt uns verkehrstechnisch auf die Stufe eines Entwicklungslandes.

Und Sie sind nicht informiert worden?

Nein, zu keinem Zeitpunkt. Ich habe dann selbst den Konzernbeauftragten für Rheinland-Pfalz angerufen. Da habe ich das erste Mal Informationen erhalten. Es ist wirklich beides: Man erfährt nichts, und es gibt keine akzeptable Lösung. Der Imageschaden für die Bahn ist unermesslich. Inzwischen kann es auch dem Image der Stadt schaden.



Michael Ebling, 46, amtiert seit April vergangenen Jahres als Oberbürgermeister der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz. Er gehört der SPD an. FOTO: DPA

Von dieser Woche an sollen die Züge bleiben auch tagsüber ausbleiben, gerade im Regionalverkehr.

Demnächst beginnt hier die Schule wieder, viele Menschen sind auf die Bahn angewiesen. Sie können nur mit dem Zug zur Arbeit oder zur Schule kommen. Das kann schwierig werden. Die Bahn hat hier einen gesetzlichen Versorgungsauftrag, den sie erfüllen muss. Da kann sie nicht einfach streichen, was sie nicht schafft. Das ist Management wie aus der Steinzeit. Wir können doch auch nicht die Feuerwehr zumachen, weil fünf Leute krank sind.

Was erwarten Sie?

Für Dienstag hat die Landesregierung zu einem runden Tisch eingeladen. Ich habe da eine klare Erwartungshaltung an die Bahn. Ich erwarte dort eine verbindliche Zusage, dass dieses Problem innerhalb der nächsten Tage gelöst wird. Es kann nicht sein, dass es bis zum 30. August so weitergeht.

INTERVIEW: JENS SCHNEIDER

AUSSENANSICHT

Es rettet sich, wer kann

New York passt sich mit einem Millionenprogramm dem Klimawandel an – doch die Ursachenbekämpfung kommt zu kurz. Von Erich Vogt

Die Botschaft von New Yorks Bürgermeister Michael Bloomberg war unmissverständlich. Die Daten und Analysen der Klimawissenschaftler ließen keinen anderen Schluss zu als diesen: Immer wieder habe es Hitzewellen und Sturmfluten in Amerika gegeben; neu seien allerdings die Intensität und Häufigkeit der Extreme. Sie könnten nicht mehr mit natürlichen Klimaschwankungen erklärt werden; sie müssten dem von Menschen verursachten Klimawandel zugerechnet werden. Und deshalb werde er dafür sorgen, dass die 19-Millionen-Stadt nicht noch einmal so unvorbereitet in die Klimafalle tapse.

Zehn Monate nach dem Hurrikan Sandy hat Bloomberg also sein 20 Milliarden Dollar teures Klimaanpassungsprogramm vorgestellt. Es konzentriert sich vor allem auf die Verstärkung der Dämme und Deiche, so sollen die fast eine Million New Yorker, die entlang der Küste leben, vor dem steigenden Meeresspiegel und vor Sturmfluten geschützt werden. Das 250 Punkte umfassende Programm sieht darüber hinaus vor, die Infrastruktur der riesigen Stadt klimawandeltauglich zu machen: Kraftwerke, das Strom- und Telekommunikationsnetz, die Abwasser- und Kläranlagen, das Straßen- und U-Bahnssystem, Brücken, Tunnel, Hospitäler und Schulen, Häuser und Wohnungen.

Das Wetter ist nicht mehr in der Lage, sich selbstregulierend auszubalancieren. Wäh-

rend die globale Durchschnittstemperatur seit der Industrialisierung Schritt für Schritt um etwa 0,8 Grad gestiegen ist, sind die Extreme in dramatischem Umfang häufiger und intensiver geworden. Extreme Wetter machten von 1951 bis 1980 zwischen 0,1 und 0,2 Prozent des Wetters insgesamt aus; von 1981 bis 2010 waren es schon zehn Prozent. Sie haben ihren Ausnahmecharakter verloren. Wetterextreme sind die neue Normalität.

Küstenstädte wie New York City, Vancouver, Mumbai, Ho Chi Minh City, Manila und Jakarta haben gar keine andere Wahl, als sich durch Anpassung zu schützen, auch Städte an großen Flüssen. Was sollen sie anderes tun? Ein bindendes Klimaabkommen gibt es nicht, das den weltweiten Temperaturanstieg beschränken würde. Und die Folgen sind absehbar: Gletscher und Polkappen schmelzen ab, der Meeresspiegel steigt, das Wetter ändert sich, den Stürmen und Überschwemmungen stehen Dürren, Wasser- und Nahrungsmittelknappheit gegenüber. Noch mehr Menschen als heute schon werden ihre Heimat

verlieren und als Klimaflüchtlinge zumeist in den großen Städten landen.

Verständlich, dass die Städte angesichts dieser Perspektiven Alarm schlagen – sie wird der Klimawandel hart treffen. Die von Michael Bloomberg geführte Gruppe von 40 großen Städten ist bemüht, Megastädte zu gemeinsamen Klimainitiativen zu bewegen. Und der in Bonn ansässige weltweite Bund von Städten, Gemeinden und Landkreisen (ICLEI), der immerhin mit 1000 Kommunen in allen Größen zusammenarbeitet, will urbane Zentren zu umwelt- und klimafreundlichen Lebensräumen machen. Es sind notwendige erste Schritte.

Bereits heute lebt die Hälfte der Menschheit in Städten. Dort wird der größte Teil des Bruttoinlandsprodukts produziert, dort gibt es die meisten Sachwerte. Das ist besonders in den stark wachsenden Städten Südostasiens der Fall. In Jakarta beträgt nach Berechnungen der Weltbank der Anteil der zurzeit durch Klimaeinflüsse gefährdeten Sachwerte etwa zehn Milliarden Dollar; 2070 sollen es 321 Milliarden sein –

mehr als 30 Mal so viel! In Bangkok wird der Wert auf das 29-Fache steigen, in Manila auf das 24-Fache. Die Gefahren für Leib und Leben der Bewohner sind da noch gar nicht mitgerechnet. Entsprechend hat die Weltbank ihre Mittel für den Klimaschutz von zehn Milliarden Dollar im Jahr 2011 auf etwa 25 Milliarden 2012 aufgestockt.

Wetterextreme sind die neue Normalität. Die Küstenstadt will vorbereitet sein

Doch wie sinnvoll ist dies alles ohne ein globales Klima-Abkommen – ist am Ende gar der ganze Hochwasser- und Sturm-schutz schlecht fürs Klima? Die Anpassungsprogramme schützen ja nur die Städte – dass das Meer versauert und anderswo das Trinkwasser salzig wird, interessiert hier so wenig wie die Dürre und der Waldbrand in der Provinz. Sie tragen auch nichts bei zur Durchsetzung des Verursacherprinzips in der Umweltpolitik, im Gegenteil. Es zählt ja die öffentliche Hand

den Wiederaufbau der Häuser, die zu nah am Wasser gebaut waren, der Küstenstraßen, die Sanierung unterspülter Eisenbahntrassen und vollgelauener U-Bahn-Schächte. Solange das so ist, bleibt das Risiko des Klimawandels für den Einzelnen begrenzt.

Der Raubbau an der Umwelt wird entsprechend weitergehen. Und nach wie vor werden Menschen in Gefahrenzonen bauen und leben – es wird entweder Versicherungen geben, die mögliche Schäden übernehmen, oder der Staat springt ein. Der Klimawandel scheint so für die meisten Menschen übersteherbar und beherrschbar zu sein. Die Verantwortung zur Reduzierung des eigenen „carbon footprints“ wird da relativ. Warum soll sich der Treibhausgas-Ausstoß verringern, wenn doch nichts passieren kann?

Natürlich kann man die Städte verstehen, die sich dem künftigen Klima anpassen wollen, natürlich wünscht man niemandem, dass irgendeine Flut ihm das Haus wegschwemmt und er dann mittellos dasteht. Doch dies alles verhindert die Grundsatzdiskussion über das, was den Klimawandel befördert. Damit kann die Kohle-, Öl- und Gasindustrie weiterhin das Klimathema als Energie- und Wirtschaftsthema positionieren, nicht als Frage des Lebens und Überlebens auf diesem Planeten. Über ein Energie- und Wirtschaftsthema kann man diskutieren wie über ein Tempolimit auf Autobahnen, wie

über Abtreibung oder die Homo-Ehe – es geht um Meinungen, Werte und Identitäten, um Glaubensfragen, mit religiösen und quasireligiösen Untertönen.

Die Naturgesetze aber gelten weiter, egal, aus welchem Wertesystem heraus wir sie betrachten: Die Erde kann nur begrenzt Treibhausgase aufnehmen und die für Menschen und Ökosysteme notwendigen Ressourcen bereitstellen. Der behutsame Umgang mit diesen Ressourcen ist also unabdingbar – das steht dem auf Produktion, Konsum und Wachstum ausgerichteten kapitalistischen Wirtschaftssystem diametral gegenüber.

Gerade dieser Gegensatz macht die nunmehr geplanten Klimaanpassungen vieler Städte so brisant. Doch sollten alte Dogmen und eingefahrene Lebensweisen den Blick für den dringend notwendigen Wandel in der Klimapolitik verstellen? Das wäre für die Menschheit in der Tat eine Katastrophe.



Der Umwelt- und Entwicklungsexperte Erich Vogt, 63, lehrt Klimawandel an der School of Environment and Munk School of Global Affairs der University of Toronto. FOTO: OH