



ARNO LUIK

SCHADEN IN DER OBERLEITUNG

Das geplante Desaster
der Deutschen Bahn

W E S t E N D



Foto: Andreas Herzau

Arno Luik, geb. 1955, war Reporter für *Geo* und den *Berliner Tagesspiegel*, Chefredakteur der *taz*, Vizechef der *Münchener Abendzeitung* und langjähriger Autor der Zeitschrift *Stern*. Für seine Berichterstattung in Sachen Stuttgart 21 erhielt er 2010 den »Leuchtturm für besondere publizistische Leistungen« des Netzwerks Recherche. 2015, bei der Anhörung des Deutschen Bundestags zum

Thema »Offene Fragen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 aufklären« war Luik als Sachverständiger geladen.

ARNO LUIK

SCHADEN IN DER OBERLEITUNG

**Das geplante Desaster
der Deutschen Bahn**

W E S  E N D

Mehr über unsere Autoren und Bücher:
www.westendverlag.de

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.



Taschenbuchausgabe 2021 auf unveränderter Grundlage der 5. Auflage 2020.

ISBN 978-3-86489-902-7

© Westend Verlag GmbH, Frankfurt/Main 2019

Umschlaggestaltung: Buchgut, Berlin

Satz: Publikations Atelier, Dreieich

Druck und Bindung: CPI – Clausen & Bosse, Leck

Printed in Germany

Inhalt

Vorwort zur Taschenbuchausgabe 2021	7
Der kleine Bahnhof	15
1 Das Symbol für den Niedergang: Stuttgart 21	21
2 Mehdorns Weltmachtphantasien	106
3 Die Kunst der Selbstbereicherung	126
4 Die Botschaft von Eschede	132
5 Ohren zu im Weltkulturerbe	154
6 Der wichtigste Strippenzieher	177
7 Die Pofalla-Wende	180
8 Von wegen Güter auf die Schiene	206
9 Der Mythos vom Öko-Champion	217
10 Das Teuerste muss es sein	237
11 Protz in Metropolen, Bahnhofs-Ruinen auf dem Land	257
12 Unfähige Verkehrsminister	264
13 Die Einflussagenten	272
14 Endlich ein Eisenbahner	276
15 Neue Mitspieler und die Folgen	283
16 Verkehrswende? Nicht mit diesen Leuten	289
Ausblick: Ist diese Bahn noch zu retten? Und wenn ja: wie?	299
Namensregister	302

Bonus: Die Leiden der Deutschen Bahn

Monologe von Bahndirektor a.D. Klaus-Dieter Bodack (95,108),
Eisenbahnunternehmer Armin Götz (111, 205, 214),
Lokführer Karl (133, 137, 152, 245, 274),
Lärmopfer Frank Gross (166)
und der Ausruf des Bahndirektors a. D. Eberhard Happe (282)

»Seit 30 Jahren ist die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg in Betrieb. Noch nie ist sie wegen Schnee oder Eis gesperrt worden – und es gab in der Zeit oft viel Schnee und Eis, viel mehr als heute. Doch neulich wurde sie und ganz Norddeutschland von der Bahn abgekoppelt. Wir haben rund um die Uhr Enteisungsfahrten gemacht und an die Verantwortlichen gemeldet: Alles fahrbar. Kein Problem. Trotzdem stand tagelang alles still. Der Grund: Die Bahn war zu faul oder es war ihr zu teuer, die Rettungswege zu den Tunneln und Betriebsbahnhöfen freizuräumen. Ich nenne das: Sabotage von oben. Zigtausend Bahnkunden mussten deswegen leiden oder sich ärgern und schafften es nicht dahin, wo sie hinwollten.« – Lokführer Karl im Februar 2021 zu Arno Luik

Vorwort zur Taschenbuchausgabe 2021

Was hat Corona mit einem Buch über die Bahn, mit der Reaktion darauf, mit der Debatte über die Zukunft der Verkehrspolitik zu tun? Leider viel.

Fast alle Veranstaltungen oder Symposien zur Bahn wurden im vergangenen Jahr komplett abgesagt. Meinungsbildung fiel aus. Es wird noch schwieriger, sich kollektiv (vor allem also: analog, im direkten Kontakt) über gesellschaftlich-politische Probleme auszutauschen – Gegenöffentlichkeit herzustellen.

Ja klar, man kann im Netz diskutieren, doch letztendlich ist Online ein auf die Dauer nervender Notbehelf. Denn der digitalen Kommunikation fehlen eben jene so wichtigen Zutaten, die analoge Begegnungen, Lesungen, Debatten mit (kontroversen) Diskussionen so unverzichtbar machen – es fehlt das Spontane, auch das Zufällige. Nach Lesungen, die es seit März 2020 nicht mehr gibt, kamen oft Bahnmitarbeiter auf mich zu, nicht selten sagten sie: »Es ist ja ganz schön, Herr Luik, was Sie da als Bahn-Desaster beschrieben haben. Sie haben ja recht mit Ihrer Kritik, aber die Lage bei der Bahn ist noch viel bedrückender, viel schlimmer«.

So erfuhr ich beispielsweise im Februar 2020 nach einer Lesung von einem peinlichen Geheimnis der Deutschen Bahn AG: dass ohne

die Lufthansa die miese DB-Verspätungsstatistik und die Zahl der komplett ausgefallenen Züge *noch übler* wären. Denn fast jeden Tag, kein Witz, flog die Bahn damals Lokomotivführer hin und her hoch über Deutschland, von Hamburg nach München, von München nach Berlin, von West nach Ost, vom Süden nach Norden: Sie wurden durch die Luft geschickt, um die Bahn am Boden am Laufen zu halten, um für fehlende Lokführer einzuspringen, gestrandete Züge irgendwie ans Ziel zu bringen. Ökologie ade.

Nach einer anderen Lesung kamen Mitarbeiter eines ICE-Ausbesserungswerks auf mich zu und erzählten, dass ihre Arbeit sie psychisch enorm belaste, ja, regelrecht fertigmachen würde. Warum? Was diese Mitarbeiter bedrückte, war, dass sie immer wieder, eigentlich ständig, »nicht komplett reparierte ICE-Züge« auf die Strecken lassen müssten. Wie bitte? Ja, sagten sie, ICE's ohne die volle Bremskraft. Hä? Ja, sie seien, sagten diese Bahn-Techniker, in den Werkstätten so überlastet, dass einfach keine Zeit bliebe für nötige und vor allem korrekte Reparaturen – etwa bei den elektronischen Bremsen. So hätten ICE's nach Verlassen ihres Reparaturwerks »oft nicht die volle Bremskraft«. Aber Bremsen, sagte ich, das ist doch sicherheitsrelevant. Nö, nicht wirklich, nein, meinten sie, »oft nicht die volle Bremskraft« würde halt bedeuten, dass die Züge statt mit 220 oder 280 Kilometern bloß mit 160 Kilometer dahinschleichen dürften. Fahrplan ade.

Ach, sagten sie dann auch noch, sie würden übrigens nie mit ICE-Zügen fahren. Warum denn nicht? »Wenn Sie wüssten«, sagten sie, »wie dreckig die Klimaanlage sind, das sind die reinsten Dreck- und Virenschleudern.« Wie bitte? Ja, aus Zeitgründen kämen sie einfach schon seit Jahren nicht mehr dazu, sie ordentlich zu säubern. Das war vor Corona. Bleibt nur zu hoffen, dass sich zumindest dies nun gebessert hat.

Ich erfuhr nach einer Lesung: Den Bahn-Mitarbeitern in den Reparaturwerkstätten stinkt es gewaltig – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Mitarbeiter würden »nachts in den Ausbesserungswerken vor Wut und Verbitterung oft aufschreien, weil wir die Schnauze vollhaben von den ständig kaputten Toiletten in den ICE-3-Zügen«. Ständig kaputt seien die Toiletten in dieser Zuggattung, weil die Bahn spare, wo es nur gehe: beispielsweise an ordentlichen, aber etwas teureren Schläuchen in den Toiletten.

Oder: Bahnmitarbeiter berichteten noch immer entsetzt von Bahnchef Mehdorn und dessen verheerendem Agieren, das noch heute nachwirkt: Um seinen Traum vom Börsengang zu realisieren, ließ er sparen, wo es nur geht, richtig ausgedrückt: Wo es eben nicht geht. Etwa bei der Reparatur von Schwellen. Wurden beschädigte Schwellen bei der Deutschen Bundesbahn früher prinzipiell komplett ausgewechselt, wurden unter Mehdorn nur die beschädigten Teile ersetzt. Die gleiche Flickschusterei, im Klartext: Stümperei, machte man unter Mehdorn auch bei lädierten Weichen und Kreuzungen. Aber: Diese Billigreparaturen mach(t)en das System anfälliger. Es reduziert zwangsläufig die Geschwindigkeit der Züge. »Da ging es zu wie in Uganda«, erzählte mir so entsetzt wie frustriert ein Bahnmitarbeiter. Zuverlässigkeit ade.

Dieser Drang zum Billigen nervt Bahnkunden fast täglich – manche können deswegen nicht einmal schlafen: Weil die Sitze in den ICE-3- und ICE-4-Zügen so etwas »wie Folterinstrumente« sind, wie einer im Netz klagt. Sie vergraulen sogar Kunden: »Die neuen Sitze haben mir solche Rückenbeschwerden verursacht, dass ich aufs Fliegen umgestiegen bin«, heißt es im Netz. Im Dezember 2020 knickt die Bahn kleinlaut ein. Kurz zuvor hatte der Konzern nach einer Anfrage der Linken im Bundestag noch frech erklärt, es gäbe kaum Kundenklagen. Von wegen. Nachdem erst die Social-Media-Redaktion der Bahn vor dem Hohn der Gäste und vor dem eigenen verzweifelten Schöngerede kapituliert hat und nachdem auch noch ein Ergonomie-Institut die Fehlkonstruktion der Sitze moniert hat, ließ die Bahn wissen: »Wir haben uns die Kritik und das viele Feedback zu den Sitzen im ICE 4 und modernisierten ICE 3 zu Herzen genommen«. Jetzt sollen nach und nach 60 000 Quäl-Sitze ausgewechselt und wieder menschenfreundlich gestaltet werden. Sie sollen weichere Rückenpolster und bessere Armlehnen bekommen, etwas mehr Bewegungsfreiheit für Kopf und Schultern soll es geben. Es soll also wieder fast so bequem werden wie beim Uralt-ICE 1, den die Deutsche Bundesbahn vor mehr als drei Jahrzehnten konzipiert hat. Die Gesamtkosten der Sanierungsarbeiten, die durch die DB-AG-typische Unfähigkeit oder Gleichgültigkeit provoziert worden sind: rund 50 Millionen Euro. Aber wegen Corona, sagt die Bahn, werde das länger dauern als geplant.

Und so fragt man sich staunend, woher die Bahnmanager und Politiker heute bloß die Kraft nehmen, sich permanent selbst zu loben

und immer wieder im Brustton der Überzeugung zu verkünden: Wir sind nun auf dem richtigen Weg.

Starke Schiene, heißt es jetzt: 60, 70, ja, 90, vielleicht sogar 150 Milliarden Euro Steuergeld sollen in den kommenden zehn Jahren in die Bahn fließen, zwölf Milliarden Euro will die Bahn jetzt sofort in neue Züge investieren. Es soll alles besser, zuverlässiger, pünktlicher werden. Und die Bahn AG möchte dafür gelobt werden, dass sie ihr Geld diesmal in Deutschland investiert – und nicht, sagen wir mal, in Kasachstan. Oder in Russland, wo Mehdorn seit 2018 als Aufsichtsratsmitglied der staatlichen Eisenbahngesellschaft unterwegs ist.

Zieht nun endlich Vernunft ein, darf ich mich als Bahnfahrer über diese wahrhaft astronomischen Summen freuen? Nein, unglücklicherweise nein.

Diese Unsummen, die nun investiert werden sollen (»sollen« heißt noch lange nicht, dass sie auch tatsächlich investiert werden), belegen, wie die Herren und Damen im Bundeskanzleramt und ihre Verkehrsminister und Bahnchefs in den vergangenen 25 Jahren – seit der Bahnreform 1994 – gestümpert haben, wie sie die Bahn systematisch haben verkommen lassen. Diese Unsummen offenbaren, wie volkswirtschaftlich desaströs in den vergangenen 30 Jahren die Bahnchefs – also Heinz Dürr, vor allem aber Hartmut Mehdorn und nicht zuletzt Rüdiger Grube – in ihrer Unfähigkeit gewirkt haben. Wie sie in ihrem Größenwahn agiert und ohne Rücksicht auf Kosten, Sinn und Zweck und Verstand einen weltumfassenden Logistikkonzern geschaffen und dabei ein riesiges Volksvermögen verschleudert haben. Im Grunde ein Fall für Gerichte. Aber, wie gesagt, nun soll es ja tatsächlich besser werden mit dieser Deutschen Bahn.

Und so überbieten sich Politiker und Bahnmanager derzeit in ihren Versprechungen: Eine Verdoppelung der Reisenden im Fernverkehr soll es geben, die Güterbahn soll 70 Prozent mehr transportieren als heute, und es sollen demnächst wieder einige Nachtzüge ins Ausland rollen, die die Bahn AG vor ein paar Jahren unsinnigerweise und gegen massiven Kundenprotest eingestellt hat. Aber vor allem setzen die Bahnmanager seit einiger Zeit auf ein Wunder, das nahezu alle Probleme lösen werde: den »Deutschland-Takt«. Abgesehen davon, dass die Bahnbosse eine unselige Tradition von nie eingehaltenen Versprechungen haben, sind die meisten der aktuellen Verheißungen ohne Bezug zur Realität. Sie sind grotesk.

Denn der kaputtgesparten Bahn fehlt es an allem: an Gleisen, an Land für Gleise, an Lokomotiven, an Zügen, an Personal, vor allem aber an Knowhow.

Wie hoffnungslos die Lage ist, zeigt sich an einer Zahl: Um auf den Standard der Schweiz zu kommen, was das Minimum für den so oft bejubelten Hochtechnologiestandort Deutschland wäre, müsste das Bahnnetz augenblicklich um 25 000 Kilometer erweitert werden – ein Ding der Unmöglichkeit.

Jenseits der offiziellen Propaganda, ein kurzer Blick auf die Fakten: Gerade mal knapp drei Kilometer zusätzlicher Bahnstrecken wurden 2020 in Betrieb genommen – in ganz Deutschland.

Dass an der Spitze der Bahn weiter gewurstelt wird wie bisher, dafür stehen – abgesehen von Bahnchef Richard Lutz selbst, abgesehen natürlich von Verkehrsminister Andreas Scheuer, abgesehen vor allem von Vorstandsmitglied Ronald Pofalla – seit gut einem Jahr beispielhaft zwei Personen: Sigrid Nikutta und Levin Holle.

Seit dem 1. Januar 2020 ist die 52 Jahre alte Sigrid Nikutta verantwortlich für den neu geschaffenen Vorstandsposten Güterverkehr. Sie kam an diese so wichtige Position, weil der bisher dafür zuständige DB-Finanzchef Alexander Doll den Machtkampf gegen Pofalla und Lutz verloren hat. Weil auch er das Unmögliche nicht geschafft hat: Arriva, die defizitäre und damit unattraktive europäische Auslandssparte der Bahn, gewinnbringend zu verkaufen. Am 31. Dezember 2020 musste Doll gehen. Der Bahn und vor allem der Gesellschaft hat sein Wirken nichts Gutes gebracht, außer noch mehr Defizite im Güterverkehr. Für ihn persönlich aber hat sich sein dreijähriger Kurzeinsatz durchaus rentiert: Er verlässt den Staatskonzern mit einer Abfindung von rund einer Million Euro.

Was qualifiziert nun Nikutta? Sie ist politisch gut vernetzt. Sie hat einen guten Draht zur Eisenbahngewerkschaft EVG – die in den vergangenen Jahren alle Zerstörungsprogramme der jeweiligen Bahnchefs abgenickt hat. Und sonst? Nikutta war einige Jahre lang Chefin der Berliner Verkehrsbetriebe, und da fiel sie vor allem durch flotte Sprüche auf, die die Werbeagentur Jung von Matt für sie klopfte. Ihre Stärke: Sie ist gut in der Öffentlichkeitsarbeit, eine Expertin im Fach Angewandte Selbstvermarktung und: Sie ist sehr machtbewusst. Sollte sie, was sehr zu hoffen, aber kaum zu erwarten ist, den Güter-

verkehr tatsächlich voranbringen, droht den noch regierenden Herren im Berliner Bahntower sicherlich ein Gerangel um die Bahnspitze: Als promovierte Psychologin kennt Nikutta die Feinheiten des Nahkampfs.

Und dann ist da, seit dem 1. Februar 2020, Levin Holle, der neue Finanzvorstand, auch er kam in das Amt durch den Abgang von Alexander Doll.

Seine Qualifikation: Als ehemaliger stellvertretender Vorsitzende des RCDS (Ring Christlich-Demokratischer Studenten) ist er politisch nicht nur gut, sondern sehr gut vernetzt: Er wird gestützt und gefördert von Verkehrsminister Andreas Scheuer und von Wolfgang Schäuble gelobt, in dessen Finanzministerium er gearbeitet hat. Außerdem: 15 Jahre lang war Holle bei der Boston Consulting Group im Einsatz, der 54-Jährige kommt aus dem »Heuschrecken«-Milieu, um mal ein Wort des ehemaligen Verkehrsministers Franz Müntefering zu benutzen. Für die Bahnkunden, aber vor allem für die Bahnmitarbeiter sind das nicht unbedingt gute Nachrichten.

Und dann ist da noch über allen, noch immer ganz oben, der Maut- und Automann Alexander Scheuer, der Verkehrsminister. Dass er noch im Amt ist, verdankt Scheuer dem Coronavirus. Man hat derzeit in Berlin andere Sorgen, als einen unfähigen Minister zu entsorgen. Und so wirkt dieser Minister auf Abruf, wie die meisten Verkehrsminister gewirkt haben: Vorfahrt für PKW und LKW. Er setzt sich für den ungehemmten Autobahnausbau ein, kämpft dafür, dass die so defizitären wie überflüssigen Regionalflughäfen erhalten bleiben, plant nun ein 100-Millionen-Euro-Sofortprogramm, damit private Investoren auf Kosten der Steuerzahler noch mehr LKW-Stellplätze entlang der Autobahnen bekommen. Landfraß statt Mäßigung, Beton statt Klugheit – das ist seine Devise. Es ist ein trotziges: »Weiter so!«

Ein überaus trotziges »Weiter so!«, für das auch beispielhaft der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann steht. Im Frühherbst 2019 eröffnet Porsche ein E-Autowerk. Kretschmann lässt sich vor dem neuen Porsche-Modell »Taycan« fotografieren, ein Elektro-Hochgeschwindigkeitsgeschoss auf vier Rädern: 761 PS, in 2,8 Sekunden auf 100, die Batterie wiegt 650 Kilo. Kretschmann (zur Erinnerung: ein Grüner) jubelt: »Toll, den Aufbruch in ein neues Zeitalter der Mobilität zu erleben!« Und: »Porsche zeigt, dass

genau hier in Baden-Württemberg die Mobilitätsrevolution stattfindet!« Das hat nichts mehr mit Vernunft zu tun.

Egal, wo die Grünen an der Macht sind (und im Herbst wollen sie in die Bundesregierung) – sie konterkarieren und kassieren ihre eigenen verkehrs- und klimapolitischen Grundsätze.

So wird es wohl auch dem von ihnen Ende 2020 präsentierten Strategiepapier »für eine starke Bahn« ergehen, ein Bewerbungsschreiben für den Job des Verkehrsministers. In ihm fordern sie wortreich, was seit Jahrzehnten sämtliche Verkehrspolitiker wortreich fordern: mehr Verkehr auf die Schiene. Dafür wollen die Grünen bis 2030 beispielsweise 3000 Kilometer Schiene reaktivieren. Hört sich gut an, nur: Als die Grünen gemeinsam mit der SPD die Bundesregierung stellten, legten sie deutlich mehr Trassen still, als sie nun wiederbeleben möchten. Jetzt wollen die Grünen wieder mehr Bahnhöfe, gerade auch auf dem Land, Tausende Stationen sollen saniert werden. Nur: In den vergangenen Jahrzehnten, vor allem in der rot-grünen Regierungszeit wurden Tausende Bahnhöfe verkauft, verhöckert, oft für ein Spottgeld losgeschlagen – sie sind nun einfach weg, ihre Reaktivierung schiere Phantasterei.

Haben die Grünen inzwischen dazugelernt? Man möchte es ja wünschen – allerdings: Sobald die Grünen in der Regierungsverantwortung waren, haben sie fast genauso gestrig-unökologisch agiert wie diejenigen, die sie früher kritisierten und bekämpften.

Und so ist es mehr als fraglich – bei diesem Personal, das in antiquiertem Denken gefangen ist –, ob die vielen Milliarden Euro, die nun in die Bahn fließen sollen, tatsächlich dem Bahnverkehr und den Bahnkunden etwas bringen werden? Vielleicht ist dieser geplante Milliardeneneinsatz sogar kontraproduktiv?

Denn: Man müsste, zum Beispiel, die Bahn in der Fläche wirklich attraktiv machen. Man müsste sich von den Hochgeschwindigkeitsstrecken verabschieden. Aber das ist nicht vorgesehen. Auf unabsehbare Zeit wird weiter in überteuerte Prestigebauten investiert werden. Das Geld wird verschwinden in ökonomisch irrwitzigen, ökologisch verwerflichen, den Bahnverkehr faktisch schädigenden Milliardengräbern. Zum Beispiel dort: einige Milliarden in die Stammstrecke München, Hunderte von Millionen in die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona, Milliarden in die Ostsee bei der Fehmarnbelt-Querung

und deren Anbindung nach Hamburg, einige Milliarden in den Ausbau der ICE-Strecke von Bielefeld nach Berlin zur Superschnellbahn mit Tempo 330, über 20 Milliarden in die unnötige Einführung des Zugleitsystems ETCS, unabsehbar viele Milliarden in das wohl absurdeste Projekt der deutschen Industriegeschichte: Stuttgart 21.

Vor allem dieses letzte Unterfangen zeigt symbolhaft, dass Politik und Bahn verbissen entschlossen sind, so unverantwortlich weiterzumachen wie bisher. In Stuttgart treiben sie nun das Unvernünftige in das schlichtweg Wahnsinnige: Da wird im Sommer 2019 bekannt, dass der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann noch zusätzlich zu S21 einen viergleisigen Tiefbahnhof möchte – damit der Bahnverkehr irgendwie bewältigt werden kann. Da wird im Frühjahr 2020 bekannt, dass für S21 zu den bisherigen 60 Kilometern Tunnel mindestens weitere 20, vermutlich sogar 40 Kilometer unter Stuttgart gegraben werden (müssen). Da wird im Herbst 2020 ein lange unter Verschluss gehaltenes Gutachten des Rechnungshofs bekannt, wonach der babylonische Tiefbau in der schwäbischen Hauptstadt die Bahn selbst in ihrer Existenz als Ganzes bedroht. S21 habe, so der Rechnungshof im O-Ton, »gravierende Folgen für das Bestandsnetz«. Schlimmer noch, eigentlich unfassbar, S21 enthalte »bedeutende finanzielle Risiken für den Bundeshaushalt«.

Egal? Ganz egal?

Total egal.

In diesem Zusammenhang eine kleine, dafür aber ziemlich unappetitliche Personalie: Kurz vor Weihnachten 2020 wird bekannt, dass Günther Oettinger beim Tunnelbauer Herrenknecht zum Aufsichtsrat bestellt wurde. Eine schöne Bescherung. Jener Günther Oettinger, der als baden-württembergischer Ministerpräsident das Tunnelprojekt S21 und die dazugehörige Tunnelstrecke durch die Schwäbische Alb von Wendlingen nach Ulm durchgesetzt hat – übrigens am Rande der Legalität. Dort, bei Tunnelprofiteur Herrenknecht, folgt Tunnelbohrförderer Oettinger auf einen anderen S21-Tunnel-Frontkämpfer: Ex-Bahnchef Rüdiger Grube.

Wenn man sich mit dem Bahnkonzern, der Deutschen Bahn AG, beschäftigt, erfährt man über dieses Land Dinge, die man fürwahr nicht erwartet hat. Und schon gar nicht für möglich gehalten hat.

Hamburg, im Februar 2021

*»Sie haben es wahrscheinlich schon gemerkt, dass alle unsere Klos defekt sind. Ich weiß auch nicht, warum das so ist. Aber auf Gleis 3 steht ein Zug, dort funktionieren die Klos. Wenn Sie also unbedingt müssen – gehen Sie durch die Unterführung rüber, wir warten auf Sie!«**

Der kleine Bahnhof

Ich bin schon immer gerne Zug gefahren, schon als Kind und auch als Jugendlicher. Manchmal habe ich spöttisch gelacht über die Bahnhöfe bei uns auf der Schwäbischen Alb, damals in den 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts, etwa über den Bahnhof in Königsbronn, wo ich losfuhr, erst in die Schule, später zum Studium – wie diese Bahnhöfe rausgeputzt waren, mit Rosen, die an Wänden hochkletterten, mit Geranien, die aus alten Schubkarren blühten, mit Blumengebinden, die an Zäunen hingen oder an der Bahnhofsuhr. Und habe auch gegrinst über die Beamten mit ihren roten Mützen und ihren blauen Uniformen, die mit Trillerpfeife und grünen Täfelchen die Züge abfahren ließen – und danach persönlich die Blumen gossen. Ich fand das spießig.

Mein Vater war übrigens Bahnhofsvorsteher von Königsbronn. Er hatte die rote Mütze auf, und er hatte die Geranien gepflanzt. Die Vorhänge in seinem Bahnhofsvorsteherzimmer hatte meine Mutter genäht und gewaschen, sie hängen noch immer dort, nach über 50 Jahren – jetzt wehen sie über Trümmern im total ramponierten Bahnhof, der kein Bahnhof mehr ist.

Heute, im Blick zurück, erinnert all das daran, dass für viele Eisenbahner damals ihr Beruf mehr war als bloß ein Job – es war ein Zeichen dafür, dass sie ihre Bahn liebten. Und die Reisenden spürten

* Die den Kapiteln vorangestellten Zitate (so nicht anders vermerkt) sind Durchsagen in Zügen, die der Autor während der Arbeit an diesem Buch erlebte.