



Der Schienengüterverkehr ist hart umkämpft. DB Cargo hat in den vergangenen Jahren massiv Marktanteile verloren.

Archivfoto: dpa

Marktanteil stürzt ab

DB CARGO Talfahrt trotz zahlreicher Programme und Vorstandswechsel / Massiver Jobabbau

Von Ralf Heidenreich

MAINZ/FRANKFURT. 2008 war die Welt für DB Cargo noch ganz in Ordnung. Die Schienengüterverkehrstochter der Bahn erzielte ein operatives Ergebnis von 209 Millionen Euro, die Transportleistung lag bei knapp 91 Milliarden Tonnenkilometern, der Marktanteil lag in Deutschland bei stolzen 79 Prozent. Acht Jahre später zeigt sich ein trauriges Bild: Das operative Ergebnis bewegt sich schon seit geraumer Zeit im tiefroten Bereich, die Verkehrsleistung ist um ein Drittel, der Marktanteil bis Oktober 2016 auf 56 Prozent zusammenschmolzen.

Wie aus Dokumenten, die dieser Zeitung vorliegen, weiter hervorgeht, hat das Management

seit 2008 acht verschiedene Sanierungsprogramme aufgelegt – ohne Erfolg. Das nächste Maßnahmenpaket steht bereits vor der Tür: 2017 soll bei DB Cargo auf „Zukunft Bahn“ das Programm „Opex“ folgen. Auch das Personalkarussell dreht sich munter: In den letzten acht Jahren gaben sich im Vertrieb (Kundenakquise und -betreuung) vier Vorstände die Klinke in die Hand, in der Produktion (Zug- und Ressourcenplanung) sogar neun.

Wie diese Zeitung weiter erfuhren, haben die eigens für die Umsetzung von „Zukunft Bahn“ eingestellten Vertriebs- und Produktionsvorstände DB Cargo bereits wieder verlassen – nach nicht mal einem Jahr. „Zukunft Bahn“ hat es für DB Cargo in

sich. Wie es in Bahnkreisen heißt, sieht das Programm bis 2021 einen Stellenabbau von bundesweit rund 2100 Arbeitsplätzen vor. Nach Informationen dieser Zeitung soll diese Zahl für das Management nicht verhandelbar sein, der Vorstand wolle den Abbau durchziehen.

Verhandlungen über Sanierung treten auf der Stelle

Und das hat massive Konsequenzen auch für die Deutschland-Zentrale in Mainz und die Europa-Zentrale von DB Cargo am Frankfurter Flughafen. Wie weiter zu erfahren war, sind die Planungen bezüglich dieser beiden Standorte aus Sicht des Vorstands schon weitestgehend festgeklopft: 2017 werden in Mainz aller Voraussicht nach 100 Stellen gekappt, bis 2021 sollen es in Frankfurt und Mainz zusammen rund 290 Arbeitsplätze sein.

Doch Betriebsrat und Gewerkschaft EVG kämpfen nicht nur gegen Jobabbau, sondern auch gegen eine starke Konzentration von Aufgaben an wenigen Standorten. Der Betriebsrat nennt es „Arbeitsplatztourismus“. Künftig sollen alle Arbeiten rund um die

Planung von Güterzügen hauptsächlich in drei Produktionszentren (Duisburg, Hannover, Berlin) geleistet werden, die bislang auf zehn Zentren in etwa gleich verteilt waren. In Firmenkreisen geht man davon aus, dass auch diese Maßnahme ergriffen wurde, um Personal einzusparen.

Die Verhandlungen zwischen Vorstand und Arbeitnehmervertretern treten seit Monaten auf der Stelle, so dass vom Arbeitgeber die Einigungsstelle angerufen wurde. Die Arbeitnehmervertreter ließen nicht locker, und der Arbeitgeber rücke nicht von seinen Planungen ab, heißt es. Betriebsrat und EVG kritisieren vor allem, dass alle bislang aufgelegten Sanierungsprogramme „primär Kosteneinsparungen sowie Ressourcen- und Leistungsabbau“ beinhaltet hätten und eine schlüssige Zukunftsstrategie nach wie vor fehle. Erst ab 2018 sei wieder Wachstum geplant, doch das sei zu spät, ist zu hören. Anstatt des Rotstifts brauche DB Cargo „endlich ein Wachstumskonzept, sonst fährt es endgültig gegen den Prellbock“, so EVG-Chef Kirchner. Ein Konzept, das mit massivem Ressourcenabbau nicht vereinbar sei.

MITARBEITER PROTESTIEREN

► An fast allen Standorten sind Beschäftigte von DB Cargo am Montag auf die Straße gegangen, um gegen den geplanten drastischen Stellenabbau sowie für ein nachhaltiges Wachstumsprogramm zu demonstrieren. Allein in Ludwigshafen protestierten laut Gewerkschaft EVG 300 Mitarbeiter. Am

Mittwoch berät der **Konzernaufsichtsrat** der Bahn über den Wirtschaftsplan 2017. Um Kosten zu sparen, plant DB Cargo nicht nur massiven Stellenabbau, sondern auch die Schließung von aktuell gut 170 Güterbahnhöfen. Außerdem sollen bestimmte Stationen seltener angefahren werden als bisher.