

Uwe Ullrich
Ganghoferstr. 32
85256 Vierkirchen

Vorsitzender des Aufsichtsrates DB Cargo AG
Dr. Richard Lutz
Potsdamer Str. 8
10785 Berlin

Vorstand Personal & Recht
Martin Seiler
Potsdamer Str. 8
10785 Berlin

Vorstand Güterverkehr
Dr. Sigrid Nikutta
Potsdamer Str. 8
10785 Berlin

Arbeitsdirektor DB Cargo AG
Michael Fritz
Rheinstr. 2
55116 Mainz

Vierkirchen, 07. August 2024

Offener Brief an den Vorstand der DB Cargo AG (vorab per eMail)

Sehr geehrte Frau Nikutta, sehr geehrte Herren,

aufgrund der Entscheidungen zur Zukunft von DB Cargo wende ich mich heute mit diesem offenen Brief an Sie. Die DB Cargo AG erzielte bekanntlich in den vergangenen Jahren wiederholt Millionen Verluste, die durch eine Verlusttilgung vom DB Konzern ausgeglichen wurden. Weil das nicht mehr so weiter gehen kann, sollen jetzt die Lokführer durch die Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen die Zeche zahlen.

Bereits seit mehr als zwanzig Jahren beschäftigte sich DB Cargo/Railion/DB Schenker Rail/DB Cargo immer wieder mit sich selbst und erzeugte damit Unruhe und Unsicherheit bei den eigenen Beschäftigten und den Kunden. Ausgehend von den früheren Cargobahnhöfen, bei denen die Beschäftigten im Rangierdienst, die Lokomotivführer, die Wagenmeister und Zugvorbereiter sowie deren Disponenten und Planer beschäftigt waren, möchte ich zunächst die von den Beschäftigten wahrgenommene Entwicklung aufgreifen und darstellen.

Mehrfach wurden Projekte gestartet und die Produktionsstrukturen der DB Cargo AG immer wieder neu organisiert. Verbessert hat sich dadurch kaum etwas. Weil das so ist, liegt die Schlussfolgerung nahe, dass dort nicht die Ursachen für den Zustand des Unternehmens zu suchen sind. Die Arbeitsorganisation zu überprüfen und an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen, ist dabei keineswegs falsch. Aber wenn die immer wiederkehrende Umorganisation jedes Mal aufs Neue himmelhochjauchzend gefeiert wurde, muss die Frage erlaubt sein: „Was hat es denn gebracht?“.

Das Marktorientierte Angebot Cargo (Mora C) sollte durch den Verzicht auf unwirtschaftliche Verkehre und die Konzentration auf wenige Rangierbahnhöfe den Einzelwagenverkehr bis 2004 in die Gewinnzone bringen. Zwischen dem Jahr 2000 und 2003 wurden dafür 960 der damals noch 2402 bestehenden Güterverkehrsstellen geschlossen. Die dadurch entstandene Reduzierung der Kosten (und der Verkehrsleistung) hat DB Cargo jedoch nicht in die Gewinnzone geführt.

Dafür gab es in späteren Jahren großflächige Plakate mit der Aufforderung an die Beschäftigten mit Kundenkontakten, mögliche oder von früher bekannte Anschlusskunden anzusprechen und für die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu werben.

Mit dem Projekt Redesign Produktion (PRP) vom Jahr 2001 bis zum Jahr 2004 sollte die Produktion für eine signifikante Qualitäts- und Ergebnisverbesserung flexibel, eigenverantwortlich und transparent gestaltet werden. Das Unternehmen heißt jetzt Railion Deutschland.

Die Produktion wurde völlig umgekrempelt. Der Nahbereich (Kundenbedienung und Rangieren) wurde in sogenannten Cargo-Zentren zusammengefasst und diese an wenigen Stellen zentralisiert. Davon getrennt wurde das sogenannte Transportmanagement für die Planung und Durchführung von Zugfahrten geschaffen. Die hier angesiedelte Planung wurde in die Regelschichtplanung (Verkehrstageplanung VT) und die Planung von Abweichungen sowie Sonderleistungen (Kalendertagsplanung KT) getrennt. Der eine plant, ein anderer plant es um. Besser wurde es nicht.

Darüber hinaus sollte der Verwaltungs- und Vertriebsbereich auf industrieübliche Standards ausgerichtet werden. Das scheint allerdings auch nicht gelungen zu sein.

Mit dem Projekt ProRail sollten, auch vor dem Hintergrund der Erkenntnisse aus früheren Reorganisationsmaßnahmen, Produktionsabläufe integriert und gestrafft werden. Die Qualität sollte verbessert, die Kostenstrukturen und Verantwortlichkeiten klar abgegrenzt sowie die Personalbetreuung und -entwicklung verbessert werden. Das Unternehmen heißt jetzt DB Schenker Rail Deutschland.

Dazu wurden ab dem Jahr 2011 die Cargo-Zentren und Transportmanagements wieder abgeschafft. Die Beschäftigten fanden sich in den Standorten bei sogenannten Produktionszentren wieder. Damit verbunden war die Erkenntnis, die Planer und Disponenten müssten vor Ort bei den Beschäftigten angesiedelt sein. Also hieß es für viele der vorher zentralisierten Arbeitsplätze „Ganze Abteilung kehrt und wieder raus in die Fläche“!

Übrigens: Die VT- und KT-Planung für die Schichten der Lokomotivführer wurden wieder zusammengelegt. Wer nun eine Regelschicht geplant hatte, durfte die dann bei Abweichungen auch selbst wieder umplanen.

Bei der nach vielen Jahren der Vorbereitung mit einem riesigen Brimborium eingeführten Netzwerkbahn sollten die Wagen mit den Waren der Kunden auf bestimmte Züge gebucht werden, um die Kapazitäten auslasten zu können. Den Kunden sollten die genauen Abhol- und Zustelltermin mitgeteilt werden.

Was bringt das heute, wenn jeden Tag irgendwo in Deutschland die Züge herumstehen, weil sie in den Zugbildungsbahnhöfen wegen Mangel an Rangierpersonal und Wagenmeistern nicht rechtzeitig fertiggestellt werden können? Ist der Zug fertiggestellt, fehlt die Lokomotive oder ein Lokomotivführer. Ist der Zug endlich abfahrbereit, kommt er wegen der maroden Infrastruktur nicht rechtzeitig am nächsten Bestimmungsbahnhof an. Denn die Infrastruktur ist nicht nur marode, sondern auch völlig überlastet und störanfällig. Nun rächt sich das Herausreißen von Weichen und der Rückbau von Überholgleisen für die Einsparungen zum Erreichen der Börsenfähigkeit in der Vergangenheit.

Fünf Jahre später war es wohl mal wieder an der Zeit, mit Zukunft Bahn@DB Cargo die DB Cargo AG völlig umzukrempeln. Jedenfalls heißt das Unternehmen seitdem wieder so. Anstelle der Produktionszentren gibt es nun Standorte in Cargomanagementregionen. Hinzu kam das Produktionssystem Planung & Durchführung (P&D), mit dem das Chaos in der Produktion der Zugfahrten nachhaltig Einzug hielt. Mittels einer App musste der Lokomotivführer herausfinden, welcher Disponent irgendwo in Deutschland an diesem Tag für seinen Zug zuständig war. Das dieser Disponent Örtlichkeiten und Strecken kennt, wurde als überflüssig angesehen. Das Ergebnis war ein nie dagewesenes Durcheinander, das die DB Cargo AG wegen unzufriedener Kunden definitiv Leistungen gekostet hat.

Ein Grund für die heutige schlechte Produktivität der Schichten der Lokomotivführer ist der Zustand der vom DB Konzern betriebenen und verantworteten Infrastruktur und die Baustellen zu dessen Erhaltung. Viele andere Gründe sind hausgemacht. Einige Beispiele dafür sind:

- weggefallene Leistungen, die eine sinnvolle Schichtplanung erschweren
- an Tochterunternehmen oder externe Eisenbahnverkehrsunternehmen vergebene Leistungen, die diesen Zustand verschlimmern
- die Beschäftigung von teuren Leiharbeitnehmern mit produktiven Schichten, die diesen Zustand weiter verschlimmern
- die Verweigerung von Leistungen um wegen der mangelhaften Infrastruktur „Mengen aus dem System zu nehmen“, die nicht nur diesen Zustand verschlimmern, sondern darüber hinaus Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagern

Dennoch gerät bei DB Cargo das ganze System tagtäglich durcheinander und die Disposition darf die ganze schöne Planung über den Haufen werfen und versuchen, zu retten was noch zu retten geht. Geplant wird trotzdem weiter nach dem System „Minuten haschen“, weil so der Bedarf an operativem Personal möglichst klein gerechnet werden kann. Ein weiterer wichtiger Grund für das schlechte wirtschaftliche Ergebnis von DB Cargo liegt in der Organisation des Unternehmens DB Cargo selbst. Das hat nämlich auch mit dem Verhältnis zwischen operativem Personal (ca. 60 %) und dem nicht operativem Personal (ca. 40 %) zu tun.

Mit der sogenannten Transformation sollte vor allem auch ein Abbau beim Overhead stattfinden. Die jetzt zwischen DB Cargo und der evg vereinbarten Zahlen zur Personalreduzierung sind das Gegenteil davon. Diese sind nämlich genau so austariert, dass mit dem Ende der Transformation dieses Missverhältnis erhalten bleibt. Gemeinsam mit der evg als Hausgewerkschaft des DB-Konzerns wurde vereinbart, dass die Lokomotivführer durch Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen die Zeche dafür zahlen sollen. Die evg stimmt diesen Zahlen zu und fordert dann in größtmöglicher Scheinheiligkeit und mit gespielter Empörung, es dürfe keine Personalreduzierung beim operativen Personal geben. Teile und herrsche in Reinkultur.

Keine Meldestellen, und damit keine Waschgelegenheiten, keine Toiletten und keine Umkleidemöglichkeiten für die Lokomotivführer, dafür Schichtbeginn und -ende am Fahrzeug im Umkreis der Luftlinie zwischen dem Wohnort und dem bisherigen Arbeitsort sollen das Unternehmen jetzt aus den roten Zahlen führen. Diese Regelungen gelten auch für Bestandspersonal! Dazu kommt das sogenannte „starke Langfahren“ mit bis zu 144 Stunden Ausbleibezeit bis zur Rückkehr an den Ort des Schichtbeginns. Für alle ab dem 1. Oktober 2024 bei DB Cargo neu eingestellten Lokführer wird dieses Einsatzmodell verpflichtend.

Möglich machen dies die Tarifverträge der evg. Auch wenn die GDL-Mitglieder durch dieses schändliche Tarifeinheitsgesetz unter die Knechtschaft der evg-Tarifverträge gezwungen werden – gegen die Beschäftigten werden Sie die DB Cargo AG nicht auf einen Erfolgskurs bringen!

In Ergänzung zu Mora C, PRP, ProRail und ZuBa könnten die jetzt zwischen evg und DB Cargo vereinbarte Transformation den Weg in das endgültige Aus für DB Cargo bereiten. Mit der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die Lokomotivführer und der gleichzeitigen Beibehaltung des aufgeblähten Overheads ist das Potenzial dafür geschaffen worden.

Mit freundlichem Gruß



Uwe Ullrich
Sprecher der GDL-Fachtarifkommission für das Zugpersonal