So schön, wenn er rollt:
Ein Twindexx aus Görlitz im Schweizer Testbetrieb

Foto: SBB

Sonderzug nach Zürich

Ein Milliardenauftrag aus der Schweiz könnte das Görlitzer Bombardier-Werk in große Schwierigkeiten bringen. Wie konnte es dazu kommen? VON MATTHIAS DAUM UND VALERIE SCHÖNIAN

Es sind ein paar Richter im schweizerischen St. Gallen, die bis zum 19. Februar auch über das Schicksal eines Zugherstellers aus Görlitz entscheiden. Vordergründig wird es darum gehen, ob ein paar Handläufe beim Ein- und Ausstieg zu kurz sind, ob Fahrplaninformationen auf Monitoren unlesbar sind, ob die Neigung der Rampe vom Zug auf den Bahnsteig einem Rollstuhlfahrer zugemutet werden kann oder nicht.

Tatsächlich geht es um mehr. Tatsächlich geht es um die Frage, ob einer der größten und teuersten Zug-Aufträge, den die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) je vergeben haben, in einer wirtschaftlichen Katastrophe endet. Ob die neuen Intercity-Züge, hergestellt bei Bombardier in Görlitz, überhaupt je im Regelbetrieb werden fahren dürfen.

Twindexx Swiss Express heißt der Zug, der in Görlitz für die Schweiz gebaut werden soll, ein Doppelstock-Riese mit 1300 Sitzplätzen, 59 Stück davon haben die SBB geordert – für 1,6 Milliarden Euro. Es ist ein Problemzug. Seine Geschichte erklärt, woran das globalisierte Eisenbahngeschäft leidet. Und sie erzählt, was mit einer Stadt in Ostdeutschland geschieht, wenn ein Auftrag ein Eisenbahnunternehmen Abermillionen kostet.

René Straube hat sein ganzes Arbeitsleben im Görlitzer Werk für Waggonbau verbracht, seit 1981 ist er da, 1998 kaufte der kanadische Bombardier-Konzern das Werk. Zuerst war Straube dort Maschinenarbeiter, dann Teamleiter, inzwischen ist er Betriebsratschef. Straube ist also nah dran, er weiß, was mit dem Auftrag der SBB seit 2010 schiefgelaufen ist. »Das war ein riesengroßer Auftrag, und das ist ja erst mal gut«, sagt Straube. »Aber es war klar, der kann nicht nur in Görlitz abgearbeitet werden.« Wie immer, wenn Bombardier einen Zug, eine Tram, eine U-Bahn baut, sind mehrere Standorte beteiligt. Bombardier ist ein Weltkonzern, er setzt auf globale Arbeitsteilung. Auch in der Schweiz und in Deutschland.

Der Twindexx Swiss Express sollte in Görlitz konstruiert, dann sowohl in Görlitz als auch in Villeneuve am Genfer See produziert werden. Und an dieser Stelle passierte – das sagen alle, die man fragt – der große Managementfehler. »Man hat unser Werk total überlastet«, erinnert sich Straube. Görlitz hatte nämlich parallel noch andere Aufträge abzuarbeiten, unter anderem einen der Deutschen Bahn.

So führte eines zum anderen. Weil das Werk überlastet war, wurde der Investitionsrückstau größer. Notwendige Sanierungen in den alten Hallen konnten nicht vorgenommen werden, um die hochmodernen Züge überhaupt wie vorgesehen auszustatten. Dazu kamen Probleme mit dem Design, die entworfenen Wagenkästen hätten eine Fahrt durch den neuen Gotthard-Basistunnel nicht überstanden, die Aluminiumprofile mussten verstärkt werden.

Also musste man in Görlitz auf die neuen Profile warten, Produktionslücken entstanden, der Rückstand wurde größer und größer, Investitionen immer dringender – aber gleichzeitig immer schwieriger umzusetzen. Straube sagt, vom Arbeiter bis zum Management sei das allen bewusst gewesen.

In diesen Wochen erlebt Betriebsrat Straube, wie sich die Gerüchte immer mehr verdichten, dass sein Werk mit 1900 Arbeitsplätzen nicht nur umstrukturiert, sondern vielleicht sogar verkauft werden könnte. Ein Bombardier-Sprecher sagt auf Anfrage: Der SBB-Auftrag und die Gerüchte um den Verkauf des Werks stünden in keinem unmittelbaren Zusammenhang. Aber ob das die Unsicherheit lindert?

Von Problemen mit den Zügen weiß die Schweizer Öffentlichkeit seit Frühjahr 2012. Behindertenverbände forderten da ein zusätzliches Rollstuhlabteil mit Toilette sowie einen Lift in den oberen Stock des Speisewagens. Im Dezember 2013, als die ersten Züge eigentlich bereits rollen sollen, kommt es zum Eklat. SBB-Chef Andreas Meyer sagt dem *SonntagsBlick:* »Bombardier hat gravierende Probleme bei der Konstruktion und Fertigung der Züge.«

Das wiederum macht den Konzern wütend. In den Kaufverträgen für Großaufträge steht, was bei Verzögerungen zu geschehen hat – je nachdem, wer schuld ist. Aus Sicht der Schweizer Bahn: Bombardier. Aus Sicht von Bombardier: die Schweizer Bahn. Der Konzern fordert eine Vertragsstrafe im Wert von etwa 282 Millionen Euro.

Als der Auftrag an Bombardier 2010 vergeben wurde, war Siegfried Deinege Manager des Bombardier-Standorts in Görlitz. Heute ist er Oberbürgermeister und kämpft dafür, dass alles, was bei Bombardier geschieht, seiner Stadt nicht zum Schaden gereicht. »Das ist schon bitter«, sagt Deinege. Aber nicht nur wegen des SBB-Auftrags: »Das Werk hat mehrere Wirtschaftssysteme und zwei Weltkriege überlebt. Und jetzt wird es anscheinend nicht mehr gebraucht. Das ist schmerzlich, für mich persönlich und für die Stadt.«

Deinege kennt die Abläufe im Waggonbau. Wenn er davon spricht, was falsch gelaufen ist mit dem SBB-Auftrag, hört man noch immer die Entrüstung in seiner Stimme: »Man muss erst alle Kapazitäten einsetzen, um ein Produkt zu entwickeln, dann muss man die verschiedenen Werke vernünftig nach ihrer Kapazität beurteilen!«

Auf die Frage, ob auch er, Deinege, die Schuld beim Bombardier-Management sieht, antwortet er nicht direkt. Er sagt nur: »In der Gesamtübersicht wurden nicht alle Managementaufgaben in vollem Umfang umgesetzt.« Und dann noch dies: »Der Arbeiter am Ende der Kette kann nichts dafür.«

Einen Zug wie den Twindexx Swiss Express gibt es nicht von der Stange. Er wurde für die SBB völlig neu entwickelt. Rückblickend sind damals in den Chefetagen der Bundesbahnen die ersten Fehler gemacht worden. Also noch lange bevor die Arbeiter in Görlitz oder Villeneuve einen Schraubenschlüssel in die Hand nahmen, bevor bei Bombardier der Projektleiter mehrmals wechselte, bevor die SBB den eigenen Verantwortlichen fristlos entließen.

Im Frühjahr 2010 schrieb die *Neue Zürcher Zeitung*, die neuen SBB-Doppelstockzüge seien ein »Abbild technischer und strategischer Unwägbarkeiten«. Da war einmal die sogenannte Wankkompensation. Dank ihr sollten die Züge schneller durch die Kurven fahren. Damit das funktionierte, mussten sie besonders leicht gebaut werden; was zu den Problemen mit dem Grundgerüst der Züge führte.

Außerdem stellten die SBB einen Anspruch an ihren neuen Parade-Zug, der bis heute unverständlich ist. Anders als sein Vorgängermodell sollte der Twindexx Swiss Express auch nach Deutschland und Österreich fahren können. Die SBB wollten sich die Option offenhalten, in einem liberalisierten Schienenmarkt mit der Deutschen Bahn oder der Österreichischen Bundesbahn zu konkurrieren. Das hieß für die Ingenieure: Das Profil des Zuges musste schmal sein; er hätte sonst nicht durch die Tunnel der Nachbarländer gepasst. Und: Die Einstiege mussten an die Bahnsteighöhen angepasst werden. In der Schweiz sind die Bahnsteige 55 Zentimeter hoch, in Deutschland 76 Zentimeter.

Es ist dieser Höhenunterschied, der dazu führte, dass die Rampen der Waggoneinstiege so steil konstruiert wurden, dass ein Rollstuhlfahrer den Zug nicht selbstständig verlassen kann. Diese Rampe führte die Behindertenverbände nun mit einer Beschwerde vors Schweizer Bundesverwaltungsgericht.

Und Görlitz zittert. Nicht nur weil Bombardier sein Werk womöglich verkaufen will. Auch weil noch nicht klar ist, was aus dem hiesigen Siemens-Werk wird, das ja ebenfalls bedroht ist. Im Januar demonstrierten 7000 Menschen für den Erhalt beider Werke. Experten gehen davon aus, dass an jeder Stelle bei Bombardier oder Siemens drei weitere Arbeitsplätze hängen, bei Zulieferern oder in Dienstleistungsbetrieben. Und mit jedem Arbeiter, der geht, jeder Arbeiterin, die ihren Job verliert und wegzieht, gehen auch deren Familien. Wird dann die AfD etwa noch stärker, fragen nicht nur Gewerkschafter. Wird die Wut noch größer?

Es wären schon ohne die Geschichte in der Schweiz harte Zeiten für Bombardier in Görlitz. Im Jahr 2017 soll der Standort nach Informationen der *Sächsischen Zeitung* viele Millionen Euro Defizit eingefahren haben; von Bombardier heißt es dazu, Bilanzen für einzelne Standorte würden nicht ausgewiesen. Wie die ganze Branche kämpft Bombardier mit Überkapazitäten und einem starken Preisdruck. Bereits Ende 2016 verkündete die Firma einen Stellenabbau. Nicht nur in Ostdeutschland, sondern quer durch die Bahnsparte. Die einzelnen Standorte sollen sich stärker spezialisieren, Görlitz auf sogenannte Wagenkästen; also das Grundgerüst der Züge. Aber seit einigen Wochen ist nun plötzlich wieder von einem Verkauf die Rede.

Mal war ein Finanzinvestor im Gespräch. Oberbürgermeister Deinege würde ein Stiftungsmodell vorziehen, das ein schwedisches Unternehmen zusammen mit Gewerkschaften, dem Freistaat Sachsen und der Stadt Görlitz aufsetzen könnte.

In der Schweiz berichtet Radio SRF indes von neuen Problemen mit den Bombardier-Zügen. Diesmal sei es die Software, die bockt. Nach einem längeren Halt brauche der Zug bis zu 40 Minuten, ehe er wieder hochgefahren ist. Die SBB konterten: Ist uns bekannt, kein Problem, die Züge werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 rollen.

Der Görlitzer Bombardier-Betriebsrat ist da weniger optimistisch.