



Der Berliner

Nr. 5 / Juli 2009

# - Bahner

Informationsblatt der Betriebsgruppe  
„Der Berliner S- Bahner / Aktive Transnet“

Der Ruf der S-Bahn ist ruiniert:

## Reicht es jetzt, Herr Wowereit?

**Die S-Bahn-Katastrophe wird zum GAU des privatisierten Bahnkonzerns: Noch nie hatte sich so deutlich gezeigt, was Renditestreben mit gesunden Infrastrukturunternehmen anrichten kann! Fast jeden Tag kommen neue Horrormeldungen in die Presse; von einem funktionierenden Stadtverkehr kann in Berlin nicht mehr die Rede sein. Es wird höchste Zeit, dass das Land Berlin wieder die politische Verantwortung für den ÖPNV übernimmt!**

**W**er wie Berlin 225 Millionen Euro zweckgebunden an eine Privatfirma gibt, um damit die S-Bahn zu betreiben, darf es nicht dulden, dass gleichzeitig 57 Millionen als Gewinn an die Muttergesellschaft DB AG fließen. Genau dieses Geld fehlt zum Vorhalten von Wagen, von Werken und Gerät zur Instandhaltung und zur Entlohnung kompetenter Facharbeiter.

**D**ie Rekommunalisierung privater Wasser- und Entsorgungsunternehmen in vielen deutschen Kommunen hat gezeigt, dass Infrastrukturbetriebe kostengünstiger und effektiver arbeiten können, wenn sie kostendeckend statt renditeorientiert kalkulieren.

**D**ie traditionsreiche Berliner S-Bahn hat jahrzehntelang vorgemacht, wie es geht. Dann wurde sie Tochter einer Aktiengesellschaft, optimiert, zerlegt und eingedampft. Kostendeckung wich dem Rendite- und Abführungsprinzip.

**V**on der Privatfirma DB AG ist das Prinzip Kostendeckung nicht zu erwarten; schließlich ist sie gezwungen, Gewinne zu machen. Die realisiert sie über die kontinuierliche Kürzung von Sach- und Personalkosten, weil ständig höhere Preise am Markt nur begrenzt vertretbar sind. Weitere Gelder zieht sie über Gebühren für Schienennutzung, Energie und andere Konzernleistungen von der S-Bahn-Tochter ab.

**I**n der Bahnhierarchie steht die S-Bahn am Ende der Verwertungskette: darüber DB Stadtverkehr, darüber DB Personenverkehr, darüber der Konzern. Gewinne werden optimiert und nach oben abgeführt.

**E**s wird höchste Zeit, dass die Kommune auf ihre Rechte pocht: Die sichere Verkehrsversorgung muss oben stehen beim Vertragsnehmer! Das geht nur, wenn kein Schattenhaushalt der DB AG die Betriebspolitik bestimmt.

## DB AG: „Brachial auf Rendite getrimmt“

Die Empörung war groß: Der zuständige DB-Vorstand ließ „keine Entschuldigung“ zu, versprach einen „klaren Neuanfang“. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Berliner S-Bahn kündigte „Sofortmaßnahmen“ an. Die 4-köpfige Geschäftsführung wurde komplett ausgewechselt.

**Alles wieder im grünen Bereich? Konnte die Geschäftsführung überhaupt eigenständig agieren? Wer ist eigentlich verantwortlich für die derzeit verheerende Geschäftspolitik der Berliner S-Bahn?**

**Die DB AG** versteht sich als „Global Player“, vor allem im Logistikgeschäft. Die Mittel zur Expansion beschafft sie sich im Inlandgeschäft, über kontinuierliche Rationalisierung und Gewinnabführungen der Töchter. Damit entzieht sie ihnen Kapital für notwendige Investitionen.

**Der DB-Vorstand** betreibt seit Jahren eine rigide Einkaufspolitik. Lieferanten senken die Preise unter dem Druck der Großabnehmerin Bahn bis zur Schmerzgrenze. Diesen Druck geben sie an ihre Materiallieferanten weiter. Wer billig einkauft, bekommt auch billige Ware: Seien es nun bröcklige Betonschwellen (Schnellstrecke Berlin- Hamburg), spröde oder brüchige Achsen (ICE, Schenker Rail) oder rissanfällige Radscheiben (S-Bahn).

**Der DB-Vorstand** betreibt seit Jahren eine harte Standortpolitik im Bereich Instandsetzung. Mit der langfristig angelegten Werke- Ordnung aus dem Jahr 1992 begann eine beispiellose Kahlschlagpolitik. Bei der S-Bahn Berlin traf es die Werke Bernau, Erkner und Friedrichsfelde. Seither fehlt es im Bedarfsfall an freien Kapazitäten und kompetenten Facharbeitern. Dazu DB-Vorstand Homburg: Das Verhalten von Kapazitäten für Sonderfälle sei „unwirtschaftlich“.

**Der DB-Vorstand** regiert seit der Abflachung der Konzernhierarchie durch Ex-Bahnchef Hartmut Mehdorn bis in die kleinste Untergliederung hinein. Geschäftsführungen von Töchtern sind weisungsgebunden. Das „Was“ wird vorgegeben, nur das „Wie“ bleibt den Weisungsempfängern überlassen. Das galt für die alte und gilt auch für die neue Geschäftsführung der S-Bahn.

**Der Aufsichtsrat der S-Bahn** hat die Rationalisierungspolitik der Geschäftsführung angeordnet und ausdrücklich unterstützt. Dies zeigt die Verabschiedung des Geschäftsführers Ulrich Thon: Aufsichtsratsvorsitzender Graf von der Schulenburg ist gleichzeitig Chef vom übergeordneten Geschäftsfeld DB Stadtverkehr und damit sein eigener Kontrolleur. Er sprach dem Ratio-Fachmann Thon seinen persönlichen Dank dafür aus, „durch die Neuordnung im Instandhaltungsbereich und die Reorganisation betrieblicher Abläufe wesentliche Grundlagen für die Leistungssteigerung bei der S-Bahn geschaffen“ zu haben. Und dies, als die Krise schon sichtbar wurde: am **5. Juni 2009!**

**Die DB AG** hat in ihrem Aktionsprogramm reACT09 eine „optimale Ausschöpfung der konzerneigenen Arbeitsmarkt-Ressourcen“ und „restriktive Ausgabensteuerung im Personal- und Sachaufwand“ angekündigt. Der 6-Punkte-Plan der S-Bahn sieht außer zusätzlichen Kundenbetreuern zur „weiteren Verbesserung der Fahrgastinformation“ keinerlei Aufstockung beim Stammpersonal vor. In der Instandhaltung regiert mehr schlecht als recht das Krisenmanagement. Perspektive? Gegen Null.

**Eine Kehrtwende in der Firmenpolitik sieht anders aus!**

Berliner Zeitung vom 10. Juli 2009:

### *Mehdorns S-Bahn*

Das Durcheinander bei der S-Bahn ist die logische Folge einer fatalen Unternehmenskultur. Der vor kurzem abgelöste Bahn-Chef Hartmut Mehdorn hat seinen Konzern brachial auf Rendite getrimmt. Es ist Mehdorns Erbe, unter dessen Last die Fahrgäste wohl noch lange stöhnen werden. Denn an den Vorgaben und internen Strukturen, die zum Debakel geführt haben, soll sich offensichtlich nichts ändern.

Außerdem sind in den letzten Jahren vollendete Tatsachen geschaffen worden, die nun eine nachhaltige Überwindung der erbärmlichen Verhältnisse erschweren. (...)

Den schlimmsten Flurschaden hat allerdings die Unternehmenskultur verursacht (...): Neue Chefs drücken Mehdorns System des Sparens und der Angst durch.

PETER NEUMANN

## Berliner Senat: Weitgehend hilflos

**Der Verkehrsvertrag, den der Berliner Senat mit der S-Bahn Berlin GmbH abgeschlossen hat, war - gelinde gesagt - nicht durchdacht. Bei Fehlleistungen der S-Bahn räumt er dem Land nur zwei Sanktionsmöglichkeiten ein:**

**Das Land kann die Zuschüsse kürzen.** Doch diesen Verlust wird die S-Bahn durch weitere Einsparungen bei Personal- und Sachkosten ausgleichen: ein betriebswirtschaftlicher Reflex. Weiterer Qualitätsverlust wäre die Folge.

**Das Land kann den Vertrag vorzeitig kündigen und die Verkehrsleistungen neu ausschreiben.** Doch derzeit gibt es kein Unternehmen, das das technische und organisatorische Unikat S-Bahn Berlin betreiben kann. Auch wenn die Hamburger Hochbahn selbstbewusst formuliert: „Wer in Hamburg U-Bahn fahren kann, kann auch in Berlin S-Bahn fahren!“

**Die Berliner S-Bahn als langsam gewachsenes, außerordentlich komplexes Verkehrssystem lässt sich nicht einfach ersetzen.** Man kann Eigner auswechseln und Geschäftsführer, doch es wird sich nichts ändern: Die Wettbewerber arbeiten alle nach dem gleichen, renditefixierten Modell.

**Wettbewerb - das wissen Volkswirtschaftler im dritten Semester - funktioniert nicht bei sog. „natürlichen Monopolen“.** Alle netzabhängigen Betriebe sind solche natürlichen Monopole, weil Wettbewerber nur das Gleiche anbieten können: von A nach B Strom zu schicken oder S-Bahnen zu fahren. Die Dienstleistung unterscheidet sich allein im Preis. Und der ist so eng kalkuliert, dass man sich nur in punkto Personalkosten unterscheiden kann. Was aber Rationalisierungsmaßnahmen im Personalbereich anrichten können, erleben wir derzeit in aller Härte.

**Es wird Zeit zu definieren, wer oder was die S-Bahn Berlin eigentlich ist:** Sie lebt von ihrer sachkundigen Belegschaft, soweit sie noch nicht entsorgt oder ausgebrannt ist. Diese Belegschaft tut die Arbeit unter jedem Eigner und jeder Geschäftsführung. Es wird Zeit, dass sie unter einem Unternehmensdach arbeitet, das die gleichen Interessen wie sie vertritt: Ihre Kunden ordentlich von A nach B zu befördern.

**Frage:** Wie sollte dieses Unternehmensdach beschaffen sein?

## DB-Eigner Bund: Hält sich da raus

**Seit Gründung der DB AG im Jahre 1994 ist die Bahn ein privatwirtschaftliches Unternehmen mit eigenen strategischen Entscheidungen. Der Bund erwartet ein Unternehmen, das die Grundversorgung der Bevölkerung garantiert, seine Eigenmittel selbst erwirtschaftet und staatliche Subventionen kaum benötigt.**

**Doch der Global Player DB AG ist ein Fass ohne Boden für den Steuerzahler:** Jedes Jahr kassiert die Bahn 3,5 Mrd. Euro für Erhalt und Ausbau des Schienennetzes, 6,7 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel von den Ländern und 4 bis 5 Mrd. Euro für die Beschäftigung von Beamten. Zudem machte die DB AG über 20 Mrd. Euro Schulden auf den Kapitalmärkten.

**Wer nun meint, bei so hohem Kapitaleinsatz sei das deutsche Eisenbahnnetz makellos, sollte die regelmäßigen Netzzustandsberichte und die Rügen des Bundesrechnungshofes lesen.** Auch die Grundversorgung der Bürger, die das Grundgesetz im § 87e festgeschrieben hat, lässt zu wünschen übrig: In der Fläche werden immer mehr Strecken stillgelegt. DB Regio wird ähnlich auf Verschleiß gefahren wie die Berliner S-Bahn.

**Der deutsche Verkehrsmarkt ist vor allem ein Kapitallieferant für internationale Expansion.** Dafür sind staatliche Gelder eigentlich nicht gedacht. Aber die Bundesvertreter im Aufsichtsrat haben sich von Börsenplänen und Weltfirma- Ehrgeiz anstecken lassen. Erst kürzlich meldete der SPIEGEL, dass in einem Moskauer Luxushotel Bahnchef Grube und Ex-Bahnchef Mehdorn Expansionspläne in Asien besprachen. Mit dabei: Außenminister Frank-Walter Steinmeier.

**Das ist die Ebene, auf der Verkehrspolitik des Bundes betrieben wird.** Auch nach der Finanzmarktkrise. Die S-Bahn Berlin GmbH hat diese Politik 2008 mit 57 Mio. Euro unterstützt. Und sie wird es wieder tun (müssen), wenn die erste Empörung erst einmal abgeflaut ist und die Bewältigung der S-Bahn-Krise verkündet wird.

**Die Zeche zahlen die Mitarbeiter der S-Bahn, die Kunden und die Steuerzahler. Und der Eigner der Bahn steht daneben und schweigt.**

## Betriebsrat verweigert politisches Mandat

Nach der letzten Betriebsratswahl sagte der neue BR-Vorsitzende, Heiner Wegner, er wolle sich nicht weiter auf „die große Politik“, sondern auf reine Betriebspolitik konzentrieren. Er bekam viel Beifall für diese Spitze gegen seinen Vorgänger. An dieses Prinzip halten sich Wegner und sein Gremium bis heute.

Schade nur, dass die große Politik sich nicht an diesen Vorsatz hält: Die Zukunft der gebeutelten S-Bahn wurde am 14. Juli in einem Spitzengespräch von Berlins regierendem Bürgermeister Wowereit und Bahnchef Grube verhandelt. Etwas Neues kam dabei nicht heraus: kein neues Instandhaltungskonzept, keine Aufstockung der Belegschaft, keine neuen Wagen, keine neuen Gelder. Es wurde lediglich festgestellt, dass sich Strafgebühren und Freifahrten für Abonnenten zu mehr als 50 Millionen Euro summieren werden (in etwa die Summe, die 2008 als Gewinn an den Konzern ausgeschüttet wurde).

Welche Chance hat da die „reine Betriebspolitik“? Sie erschöpft sich in Detailforderungen auf dem üblichen Dienstweg, die dann auf dem üblichen Dienstweg abgelehnt werden. Auch eine Mobilisierung der Belegschaft ist nicht opportun: Die Forderung nach einer außerordentlichen Betriebsversammlung wurde von der Mehrheit des Betriebsrates abgelehnt. Die neue Geschäftsführung nutzte diese taktische Lücke sofort und lud die Belegschaft zu einem Mitarbeitertreffen ein.

Dass dort verkündet statt diskutiert wurde, war jedem politisch Denkenden vorher klar.

## Was braucht die S-Bahn, Frau Matuschek?

Die verkehrspolitische Sprecherin der Links-Fraktion hat diese Frage im RBB-Radio wie folgt beantwortet:

**„Neue Räder, neue Achsen,  
Fachleute, Arbeitsstände,  
Werkzeuge, Gerät, Geld, Zeit!“**

Hessisch-Niedersächsische Allgemeine  
online, vom 16. Juni 2009:

### *EBA warnt vor brüchigen Güterwagen-Achsen*

Auf deutschen Schienen rollen möglicher Weise tausende von tonnenschweren Güterwagen, deren Achsensicherheit zumindest angezweifelt werden darf. Laut Eisenbahn-Bundesamt (EBA) können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nämlich den Nachweis der so genannten Dauerfestigkeit für zwei Achstypen bei Lasten von mehr als 20 Tonnen nicht erbringen. (...)

Allein bei der Bahntochter Schenker Rail, die fast 120.000 eigene und gemietete Güterwaggons hat, sollen 60.000 Wagen mit etwa 180.000 Achsen betroffen sein. (...)

Dass die Bahnunternehmen die Wartung bzw. die Überprüfung ihres rollenden Materials im Frachtverkehr nicht immer korrekt ausführen, beweisen Untersuchungen des EBA: Immer wieder komme es vor, dass bei Kontrollen Radsätze mit zahlreichen Kerben oder „Korrosionsnarben behaftet sind“.

Einige schwarze Schafe der Branche verschleiern laut EBA gefährliche Schäden an Radsätzen so simpel wie plump: Sie überpinseln die Kerben mit Farbe und schicken die Waggons wieder aufs Gleis.  
JÜRGEN UMBACH

**Es gibt nichts Richtiges  
Im Falschen.**

Theodor W. Adorno

**Impressum:** „Der Berliner S- Bahner“ wurde von Andreas Tannhäuser gegründet und versteht sich als Fortsetzung der Aktion „Berliner! Schützt Eure S- Bahn!“ mit anderen Mitteln.

**9. Jahrgang/ Auflage:** 1000 Exemplare

**V.i.S.d.P.:** Percy Baarts

**Redaktion:** Bernd Eichmann

**Anschrift der Redaktion:** PercyBaarts@web.de