

„Was Regierung, Senat und die DB nicht erzählen!“

Die Situation bei der S-Bahn Berlin GmbH ist Tagesthema in unserer Stadt. Eines der wichtigsten Verkehrsmittel wurde offensichtlich heruntergewirtschaftet und ist nicht mehr funktionsfähig. Dies beeinträchtigt das Leben von Millionen Menschen. Mehr als 3.000 Mitarbeiter der Berliner S-Bahn versuchen derzeit ihr Möglichstes beizutragen, um aus diesem Schlamassel herauszukommen. Fortschritte sind wenig zu spüren und außer medienwirksamen Auftritten des Konzernvorstandsvorsitzenden der DB AG, Rüdiger Grube, des Bundesverkehrsministers Ramsauer und Senatsvertretern aus Berlin scheint sich nichts zu ändern. Die Opposition und Teile der Wirtschaft schreien nach Wettbewerb und Ausschreibung des S-Bahn Netzes.

Was sind die Argumente, die in der Diskussion verwendet werden? Auf der einen Seite fühlt sich schon jeder berufen, als „Bahnexperte“ Stellung zu nehmen. Auf der anderen Seite schwirren viele Aussagen durch den Blätterwald die hinterfragt werden müssen. Wir – die Vertrauenspersonensprecher in Berlin der EVG – rufen dazu auf Argumente gegen die drohende Zerschlagung der S-Bahn zu liefern. Am Ende soll eine für alle verständliche Argumentationshilfe stehen – die dem überwiegenden Stammtischniveau der öffentlichen Diskussion etwas entgegenstellt. Dies soll ein kleiner Beitrag dazu sein die Arbeitsplätze unserer KollegInnen bei der S-Bahn Berlin zu sichern und eine Zerschlagung der S-Bahn zu verhindern.

Wer auch noch gute Argumente für unsere S-Bahn kennt, kann sie gerne an rainer.hoelzchen@deutschebahn.com schicken.

Lasst uns unseren gemeinsamen Sachverstand nutzen um die besten Argumente zu sammeln.

Warum funktioniert die S-Bahn nicht?

Der DB Konzern hat bereits Missmanagement eingestanden, dies geht schon aus dem im Februar 2010 veröffentlichten Untersuchungsbericht („Gleis Lutz-Bericht“) hervor.

Zitat: *„Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist verpflichtet, eine angemessene und funktionsfähige Unternehmensorganisation zu schaffen und nachzuhalten, die gewährleistet, dass der Geschäftsbereich ordnungsgemäß, insbesondere der Eisenbahnbetrieb sicher geführt wird. Diese Grundpflicht ist bei der S-Bahn verletzt worden.“* Dann werden eine Reihe von Mängeln aufgelistet, die ihresgleichen suchen. Sie betreffen die Verantwortung für die unterschiedlichen Bauarten bspw. hinsichtlich der Einweisung von Mitarbeitern, der Qualitätssicherung, der Wartung und Instandhaltung. Ebenso sind Informationspflichten in Richtung der staatlichen Aufsichtsbehörden verletzt worden. Dazu kommen Organisationsmängel im Unternehmen. All dies wird inzwischen vom DB Konzern auch zugegeben.

Wer mit Beschäftigten redet, bekommt auch den Hinweis, dass der Eisenbahnverkehr ein komplexes Geschäft ist, bei dem viele Hände ineinander greifen müssen. Der DB Konzern jedoch wird immer mehr von ungelernten Eisenbahnern gelenkt. Das Management kommt zum Teil aus der Auto- oder Luftfahrtindustrie. Daher beklagen die Betriebsräte oft die zu geringe Praxiskenntnis der verantwortlichen Personen.

Sind Materialmängel schuld an der Misere? Wann können die Mängel behoben werden?

Zunächst einmal stimmt es, dass Materialfehler und möglicherweise sogar Fehlkonstruktionen vorhanden sind. Die Folgen sind fatal. Allein das Auswechseln der fehlerhaften Achsen wird Jahre dauern. Das wird schon an der Produktionsdauer deutlich. Was ist aber die Ursache dieses Problems? Der DB Konzern hat kurz nach der Bahnreform 1994 unter seinem damaligen Vorsitzenden entschieden, dass künftig „Züge von der Stange“ zu kaufen sind. Man bestellt bei der Industrie einen Zug und erwartet, dass er auf Anhieb funktioniert. Nun ist ein Eisenbahnunternehmen kein einfach zu betreibendes Geschäft. Mit dieser neuen Philosophie verabschiedete sich die DB von einer in über 150 Jahren gewachsenen Struktur. Der lange Weg von der Idee, über die Konstruktion, bis zur Einführung neuer Züge oder Technik im Eisenbahnverkehr war bis dato in einer Hand bei der Bahn und hielt so das System funktionsfähig. So geht bspw. die Entwicklung der ersten ICE-Generation nicht auf die Industrie, sondern auf die Deutsche Bundesbahn zurück. Dieser Zug wurde im eigenen Forschungszentrum entwickelt, mit fachlich klaren Vorgaben an die Industrie. Bevor er dann auf die Schiene kam, waren noch diversen Überprüfungen vorgeschaltet. Sicherheit ging vor Kostenreduzierung.

Unabhängig davon, ob Materialmängel oder mangelnde Instandhaltung die Ursachen sind, dauert es ein paar Jahre um diese Fehler wieder zu korrigieren. Diese Zeit muss – natürlich unter Kontrolle und Transparent nachvollziehbar – dem Unternehmen gewährt werden.

Wurde die S-Bahn Berlin vom Konzern ausgequetscht?

Die in der Öffentlichkeit als Ursache dargestellten Gewinnerwartungen der DB an die S-Bahn Berlin werden vom Konzern ausdrücklich zurückgewiesen. Und tatsächlich kann niemand derartige Zusammenhänge belegen. Hierzu müssen aber die Konzernstruktur und die Unternehmensplanung mit berücksichtigt werden. Wenn ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG ihre Finanzplanung erstellt, werden wirtschaftliche Ziele in Form von Kennzahlen festgelegt. Eine Kennzahl kann bspw. sein, dass ein Tochterunternehmen eine Kapitalrendite (also eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals) von 10 % erzielen soll. Planungsvorgaben müssen vom Konzern abhängige Unternehmen in ihrer Planung berücksichtigen. Hinzu kommt, dass sich das leitende Management im DB Konzern mit Zielvereinbarungen auf die Erreichung von Konzernzielen verpflichtet. Nun kann man also darüber streiten, ob die S-Bahn Berlin durch den DB Konzern mit überzogenen Gewinnerwartungen erst in diese Situation gebracht wurde oder nicht, wie dies der schon erwähnte Untersuchungsbericht

bestreitet. Fakt ist, dass das inzwischen ausgetauschte oberste Management der S-Bahn vom Konzern eingesetzt wurde, diesen Zielen verpflichtet war und versucht hat, dem gerecht zu werden – mit den bekannten Folgen. Es gibt also genug Gründe den Konzern in die Mitverantwortung zu nehmen.

An den Veränderungen bei der S-Bahn Berlin trägt aber auch die Berliner Politik ihren Teil der Verantwortung. Ein Beispiel ist der derzeit gültige Verkehrsvertrag des Landes mit der Deutschen Bahn aus dem Jahr 2004. In der Folge wurden aus Kostengründen bspw. die Aufsichten an den Bahnhöfen der S-Bahn immer weiter reduziert. In der Debatte dazu wurde auf die BVG verwiesen, die auch keine Aufsichten an den Bahnhöfen hat. Davon abgesehen, dass für viele Menschen der Arbeitsplatz verloren ging, gilt doch folgendes: Wenn in der aktuellen Situation von der Politik die mangelnde Information vor Ort oder der mangelnde Service beklagt wird, so müssen sich diese Damen und Herren fragen lassen, warum sie damals die Abschaffung von Aufsichten gebilligt haben. Seitdem hat auch das Sicherheitsgefühl an den Bahnhöfen rapide abgenommen.

Die „Politik“ räumt jetzt bei der Bahn auf, oder nicht?

Zu diesem Schluss könnte man kommen, wenn man den Aussagen von Merkel, Ramsauer oder anderen Glauben schenkt. Der Deutsche Bundestag beschloss, die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zu einem Unternehmen zusammenzuführen und zu privatisieren. Dieser Schritt wurde 1994 mit Gründung der DB AG vollzogen. Von da ab war die DB ein unabhängiges Unternehmen, das sich zwar derzeit noch in staatlicher Hand befindet, aber mit einem weisungsunabhängigen Konzernvorstand. Der wiederum hat den Auftrag, mit dem Unternehmen Gewinne zu erwirtschaften und es für den Verkauf vorzubereiten. Diese Vorgabe existiert unverändert bis heute!

Seitdem hat das Unternehmen zahlreiche Umstrukturierungen erlebt und ist in hunderte Einzelunternehmungen aufgesplittet worden. Personal wurde abgebaut, Werkstätten geschlossen oder Tätigkeiten ausgelagert. Zwischen 1994 und 2009 wurde das inländische Personal um über 40 % reduziert. Dies alles vollzog sich mit Wissen und Wollen des Eigentümers, also dem Bund, vertreten durch die Bundesregierung. Der Verkauf des Unternehmens scheiterte schließlich nicht am politischen Willen, sondern an der 2008 eingebrochenen Weltwirtschaft. Der Bund als Eigentümer kann aber bspw. über die Hauptversammlung der Aktiengesellschaft bestimmend Einfluss nehmen. Der Bund kann auch beschließen, das Unternehmen wieder in einer öffentlichen Rechtsform – also ohne Gewinnorientierung - zu führen. Vor diesem Hintergrund erübrigt sich die Frage nach den wahren Ursachen der Probleme bei der S-Bahn Berlin.

Wenn sich heute Bundespolitiker hinstellen und den Zustand bei der Deutschen Bahn beklagen, muss eindeutig festgestellt werden, dass alles was bei der DB passiert mit Billigung des Bundes geschieht!

Es steht jedem frei „seinen“ Bundestagsabgeordnete aus dem Wahlkreis anzusprechen, was er oder sie dafür macht, dass die Regierung als Eigentümer der Bahn ihren Verpflichtungen nachkommt und der DB AG konkrete Aufträge erteilt!

Also doch den Wettbewerb als Lösungsmöglichkeit?

Einige Parteien und Verbände fordern jetzt den Wettbewerb auf der Schiene zu fördern. Angeblich würde damit garantiert, dass über die Konkurrenz alles gut, günstiger, größer, schöner und besser wird. Aber hat nicht genau der Versuch dies zu erreichen diese Situation erst hervorgerufen? Wohin ein solcher Wettbewerb führen kann, zeigen inzwischen die Beispiele anderer Länder. Öffentlicher Verkehr ist nicht nach betriebswirtschaftlichen Maßstäben zu organisieren.

Was nicht heißt, dass mit dem Geld nicht wirtschaftlich umgegangen werden soll. Ein Beispiel: So kann es für das Unternehmen unter Umständen nicht wirtschaftlich sein, Züge im Zehnminutentakt nach Erkner fahren zu lassen, sondern eher morgens und abends eine Verbindung auszuweisen. Das ist aber kein attraktives Angebot für die Nutzer und um Millionen Menschen flexibel zu halten – was in der heutigen Arbeitswelt unbedingt erforderlich ist – muss das Angebot aufrechterhalten werden. Daher sind staatliche Zuschüsse unumgänglich. Auch der DB Personenverkehr finanziert sich überwiegend durch öffentliche Gelder.

Außerdem was heißt denn Wettbewerb? Ein echter Wettbewerb wäre doch, wenn ich in ein Geschäft gehe und unter verschiedenen Produkten, verschiedener Hersteller sofort auswählen kann. Davon abgesehen, dass heute sowieso wenige Hersteller viele gleiche Produkte herstellen und uns damit nur Wettbewerb vorgaukeln, besteht im Personenverkehr ausschließlich die Auswahl darüber, wer dieses Angebot für die nächsten 10 – 15 Jahre erbringt. Ist dies nicht ein Monopol?

Zudem entscheidet der Bahnkunde nicht einmal selbst, welches Angebot er wahrnimmt. Das macht in Berlin der VBB – der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg über Ausschreibungen. Daher rühren übrigens die immer geringeren erbrachten Leistungen, da der billigste Bieter den Auftrag erhält. Billiger wird es aber nur, wenn irgendwo Kosten eingespart werden.

Der VBB ist übrigens eine Gesellschaft, in der das Land Berlin und das Land Brandenburg als Hauptgesellschafter den Ton angeben. Wenn also die verantwortlichen Politiker in Berlin und Brandenburg mangelnde Leistungen beklagen, sollte man nach den ausgeschriebenen Leistungen, fragen, bzw. welche Aufträge denn der VBB erhalten hat.

Was muss passieren, damit die S-Bahn wieder funktioniert?

Der DB Konzernvorstand muss zunächst einmal begreifen, dass Fahrbetrieb, Wartung und Service einen Personaleinsatz und vor allem auch selbst geschulte Fachkräfte erfordern. Das bedeutet, dass sofort damit begonnen werden muss, diese Fachkräfte auszubilden. Das ist eine Investition die sich nur langfristig auszahlt. Es reicht auch nicht, Werkstätten zu eröffnen und mit Leiharbeitern auszustatten. Um den Mitarbeitern eine Perspektive zu bieten und sie zu motivieren, sind Festeinstellungen erforderlich. Wer möchte schon gerne immer

neue Bewerbungen schreiben und sich nicht sicher sein, ob seine Arbeit im nächsten Monat noch erwünscht ist. Eine Erneuerung des Wagenparks unter Berücksichtigung ausreichender Zugreserven ist auch erforderlich. Zu allem muss der Eigentümer – also die Bundesregierung – deutliche Vorgaben machen. Zu guter Letzt gehören jegliche Renditeerwartungen vom Tisch. Der Mobilitätsauftrag ist nur mit Service und Sicherheit zu gewährleisten. Dies dient der gesamten Volkswirtschaft.

Was wäre konkret zu tun, damit die Situation sich verbessert?

Wir haben festgestellt, dass das Problem vielschichtig ist. Es sind organisatorische und materielle Mängel zu beseitigen und technische Besonderheiten zu berücksichtigen. Dennoch wäre die Lösung recht einfach. Von der DB AG bzw. der S-Bahn Berlin GmbH müssen konkrete, abrechenbare und vertraglich gesicherte Zusagen gefordert werden. Beispielsweise über Investitionen in einen neuen Wagenpark, die Instandhaltung oder den Service. Als Sicherheit könnte die S-Bahn bzw. DB eine Zusage für eine Leistungsvergabe erhalten und damit wäre eine langfristige Planung möglich.

Kostet das nicht zuviel Geld? War nicht schon die Bundesbahn hoffnungslos überschuldet?

Ja, das kostet (Steuer-) Geld. Aber wer bezahlt denn den öffentlichen Verkehr jetzt? Es ist doch nicht so, dass die Einnahmen durch Fahrkosten die tatsächlichen Kosten decken könnten. Der Regionalverkehr – wozu auch die S-Bahnen gehören – wird nach dem Regionalisierungsgesetz durch den Bund finanziert. Hierzu erhalten die Länder nach einem festgelegten Verteiler etwa 6,9 Milliarden Euro. Das Land Berlin erhält danach 5,46 Prozent also etwa 376,74 Millionen Euro. Dies Geld erhalten die Länder ohne eine wirksame Kontrolle. Mit diesen Geldern wird der Verkehr bei den Verkehrsunternehmen bestellt. Wenn also die Bahnunternehmen Gewinne ausweisen, dann weil sie durch ihre Einnahmen, zuzüglich der staatlichen Gelder, Überschüsse erwirtschaften. Das heißt nichts anderes, als das aus dem Steuergeld die Gewinne der Unternehmen finanziert werden.

Die Verschuldung der Bundesbahn ist historisch bedingt. Die preußischen Staatsbahnen haben den Staat noch überwiegend aus ihren Gewinnen finanziert. Nach dem ersten Weltkrieg musste die Deutsche Reichsbahn die Reparationszahlungen an die Siegermächte des ersten Weltkrieges leisten. In der Nazi-Zeit musste die Deutsche Reichsbahn den Autobahnbau finanzieren, nach dem zweiten Weltkrieg den Wiederaufbau des Streckennetzes und weitere Aufgaben bestreiten, die der deutsche Staat der Bundesbahn aufdrückte. Also auch dieses Argument hält einer genaueren Betrachtung nicht stand.

Noch Fragen?