

Deutsche Bahn und die S-Bahn Berlin: ein gescheitertes Privatisierungsexperiment

Die Deutsche Bahn ist das letzte große Staatsunternehmen. Es entstand um 1920 aus einer Reihe von Länderbahnen und Privatbahnen. Heute ist die Deutsche Bahn eine Aktiengesellschaft mit zahlreichen Tochterunternehmen. Auch die S-Bahn Berlin GmbH ist seit dem 1. Januar 1995 ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der DB. Alle DB-Aktien gehören momentan dem Bund.

Die Bahn ist damit nach dem gängigen Verständnis nicht privat. Das wäre nur dann der Fall, wenn der Bund über 50 Prozent seiner Anteile verkaufen würde. Was hier passiert ist, heißt „**formelle Privatisierung**“, sprich die Überführung eines Unternehmens nach öffentlichem Recht in ein privatrechtliches Konstrukt – eine AG. Dies war der erste vorbereitende Schritt zur „materiellen“ Privatisierung: Die Bahn sollte spätestens 2008 an die Börse gehen. Das ist aber wegen öffentlichen Widerstands und der Finanzkrise nicht passiert, und die Aktien sind bis heute beim Bund geblieben. Das kann sich aber jederzeit ändern, denn ein Vorratsbeschluss des Bundestags zur materiellen Privatisierung besteht immer noch.

Die Privatisierung wurde von einer Bahn-Reformkommission empfohlen, die von 1989 bis 1993 tätig war. Allerdings wurde Privatisierung als Ziel der Reform von Anfang von der Regierung angestrebt. Es ging de facto nicht mehr darum, ergebnisoffen den besten Weg zu finden, wie man den Verkehr auf der Schiene und die damals schlechte finanzielle Situation verbessern kann. Das **Ziel** war stattdessen von vorneherein, **die Bahn „nach Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit zu führen und so rasch wie möglich wettbewerblich zu strukturieren“**¹. Auch der DB-Vorsitzende Heinz Dürr – von 1991 bis 1997 während der Umstrukturierungen im Amt – sagte noch vor dem Abschluss des Berichts der Reformkommission: „Meine eigene Position in der zur Entscheidung stehenden Grundfrage ist eindeutig: Ich bin Unternehmer aus Überzeugung und Leidenschaft; mit der Führung einer Behörde habe ich keinerlei Erfahrung - und will sie auch nicht erwerben.“² Heinz Dürr kam aus der Automobilbranche, war Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG und Chef bei einem Autoteilezulieferer. Viele weitere Mitglieder der Kommission kamen aus der Automobil- oder auch Luftfahrtbranche, waren also zu Gärtnern verwandelte Böcke, während man Vertreter der Fahrgast- oder Umweltverbände vergeblich in dem Gremium suchte. Diese Praxis dauert bis heute an: Nicht nur mit dem früheren Chef Hartmut Mehdorn oder dem heutigen Rüdiger Grube war und ist der wichtigste Posten mit Personen aus der Luftfahrtbranche besetzt. Auch fehlt es insgesamt an einer auf den Bahnbetrieb spezialisierten Bahnleitung. Der neu dazu gekommene Ex-Kanzleramtschef Pofalla brachte ebenso keine Fachkompetenzen im Bahnbetrieb mit.³

Mit der Bahnreform wollte man zum einen die beiden Bahngesellschaften – die Reichsbahn der ehemaligen DDR und die Bundesbahn der Bundesrepublik – zusammenführen. Zum anderen gab es eine Reihe von Zielen – hier ein kurzer Überblick über ein paar davon:

¹ Dieses Ziel wurde im Rahmen des Einigungsvertrags im „Gemeinsamen Protokoll“ als verbindlich festgeschrieben. In „Die Privatisierung der Deutschen Bahn“ Engartner Tim, S. 136.

² Ebd. S. 140.

³ Das gleiche hat Margareth Thatcher im Rahmen der Bahnprivatisierung in England gemacht: Sie hat die Bahn in zahlreiche kleine Gesellschaften zerschlagen, damit zahlreiche hoch dotierte Pöstchen geschaffen und diese mit eigenen Parteifreunde besetzt. S. „Quango in Berlin: Die Debatte um die Fristen von Pofallas Wechselspiel lenkt ab vom Kern des Skandals“: <http://www.nachdenkseiten.de/?p=19844>

1. Unter dem Motto „**Mehr Verkehr auf die Schiene**“ sollte sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr gesteigert werden. Leider sind die Zahlen nur ganz unwesentlich gestiegen: Personenverkehr: von 7% (1993) auf 7,5% (2011); Güterverkehr: von 16,8% (1993) auf 17,4% (2011). Lediglich der Anteil im Personen-Nahverkehr wuchs, doch das ist der Bereich, der direkt vom Bund an die Länder subventioniert wird. Der Personen-Fernverkehr dagegen stagniert seit Jahren. Währenddessen stieg aber in den letzten 20 Jahren der Fernverkehr via Flugzeug um 70 Prozent. Im inländischen Güterverkehrsbereich **schrumpft der Schienentransport** massiv: so wurde zum Beispiel der Brief- und Paketverkehr 1997 eingestellt.

2. **Ausbau der Schiene:** Entgegen den Beteuerungen wurde im Zeitraum 1994 bis 2014 das gesamtdeutsche **Schienennetz** von 40.355 km auf 33.500 km, also **um 7000 km verkürzt**. Dazu wurden fast 60.000 Weichen und Kreuzungen (ca. die Hälfte) herausgerissen und 80% aller Gleisanschlüsse abgebaut (v.a. Anschlüsse direkt bei Fabriken). Ferner wurden seit der Bahnreform über 7.000 Bahnhöfe geschlossen; viele weitere befinden sich zudem in einem beklagenswert schlechten Zustand.

Gleichzeitig ist viel Geld in teure Großprojekte geflossen: zum einen in Hochgeschwindigkeitsstrecken wie München-Ingolstadt, Köln-Frankfurt oder aktuell Nürnberg-Erfurt und Wendlingen-Ulm. Diese Strecken schaffen aber nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, sind jedoch nicht im Netzzusammenhang geplant. Zum anderen fließt viel Geld in Bahnhöfe wie den Berliner Hauptbahnhof oder Stuttgart 21. Bei letzterem wird ein sehr gut funktionierender Kopfbahnhof zerstört und durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt, der mit enormen Risiken verbunden ist und am Ende 30% weniger Kapazität haben wird.

3. **Besserer Service.** Statt notwendiges Personal zu halten, gab es massiven Stellenabbau und Arbeitsverdichtung, mit der Folge, dass die MitarbeiterInnen überfordert sind und solche Situation wie im Sommer 2013 am Bahnhof in Mainz hervorgerufen werden. Von 1994 bis 2013 wurde die Zahl der Beschäftigten im Schienenbetrieb innerhalb Deutschlands von 360.000 auf 180.000 halbiert. Die übrigen Beschäftigten haben einen riesigen Überstundenberg von derzeit rund acht Millionen Stunden. Vielfach wurde der Bestand an FahrkartenverkäuferInnen, ZugbegleiterInnen und anderem Servicepersonal gekürzt; auch Investitionen ins Fachpersonal werden kräftig zurückgefahren: Die Bahngewerkschaft EVG reklamierte im August 2013 einen Fehlbestand von 1000 StellwerkerInnen und einen Mangel an fast 800 TriebfahrzeugführerInnen.

Natürlich gibt es in den DB-Lounges und in der Ersten Klasse gute Service-Qualität. Doch während rund ein Dutzend solcher DB-Lounges eröffnet wurden, zu denen nur ein kleiner Teil der Fahrgäste Zutritt hat, wurden hunderte Warteräume und Toiletten in Bahnhöfen geschlossen, die für die Mehrheit der Fahrgäste wichtig sind.

Eine weitere traurige Entwicklung: Woche für Woche fallen 200 Züge komplett aus und die Zugverspätungen liegen heute deutlich über dem Niveau vor der Bahnreform – so haben die Herrn Wissmann, Dürr & Co. Ihr Versprechen nicht eingehalten, die Eisenbahn werde nach der Bahnreform „deutlich pünktlicher“.

Die „formelle“ Privatisierung der DB AG hat außerdem bewirkt, dass das Parlament seitdem keine demokratische Steuerung der Bahn mehr ausüben kann. Wenn man eine solche Kontrolle fordert, verweist die Bundesregierung stereotyp auf das Aktienrecht: **Steuerung leider nicht möglich, da privatrechtlich organisiert.** Deswegen fordern die BürgerInneninitiativen seit Jahren die Bundesregierung dazu

auf, die Bahn-Privatisierung rückgängig zu machen und die Bahn unter demokratische Kontrolle und also wieder unter öffentliches Recht zu bringen!

Die Situation der **S-Bahn Berlin** änderte sich ebenso im Zuge der Vorbereitung auf den Bahn-Börsengang unter Bahnchef Mehdorn: Alle Sparten der DB AG sollten hohe Gewinne erbringen; auch die S-Bahn Berlin GmbH als Tochterunternehmen erhielt entsprechende Vorgaben. Das damalige Management der S-Bahn Berlin weigerte sich jedoch, allzu weitgehende Sparmaßnahmen umzusetzen, weil es sonst Probleme im Betrieb befürchtete. Daraufhin wurde der alte Vorstand abgelöst und das Management ab 2007 schrittweise ausgetauscht. Der neue Vorstand rief das Programm **„Optimierung S-Bahn (OSB)“** ins Leben, um die Gewinnvorgaben erfüllen zu können. Konkret bedeutete das: **Die Gesamtzahl der Mitarbeitenden wurde seit 2001 um ein Drittel gesenkt; drei von sieben Werkstätten, in denen die S-Bahn-Züge gewartet und instandgesetzt werden, wurden geschlossen. In der Hauptwerkstatt wurde die Anzahl der Beschäftigten von 800 auf 200 abgebaut, die der Meister von 26 auf 3.⁴ Auch die Zugflotte wurde deutlich reduziert; viele Züge wurden verschrottet.** Dadurch fehlten – ähnlich wie im Fernverkehr der DB AG – fortan Reservezüge, die im Falle von Krisen, bei Defekten oder bei besonderen Ereignissen eingesetzt werden konnten, und ebenso kam es beim Personal immer mehr zu Engpässen.

Nur nach wenigen Jahren Sparmaßnahmen gab es einen gravierenden Anstieg von Störungen und auch Unfällen, die zu einem Verkehrschaos in der Stadt führten. Schon im Winter 2008/09 kam es zu massiven Zugausfällen. Am 1. Mai 2009 ereignete sich schließlich ein folgenschwerer Radbruch, woraufhin das Eisenbahnbundesamt eine wesentlich häufigere Überprüfung der Züge anordnete. Ähnlich wie der DB-Fernverkehr hatte auch die S-Bahn die Wartungs- und Überprüfungsintervalle massiv „gespreizt“, weshalb der Riss in dem schließlich gebrochenen Rad nicht rechtzeitig entdeckt worden war. Die kürzeren Wartungsintervalle konnten jedoch aufgrund der geschlossenen Werkstätten nicht wie angeordnet durchgeführt werden. Als dies bei einer Kontrolle deutlich wurde, mussten alle nicht fristgerecht gewarteten Züge außer Betrieb genommen werden. In der Folge war im Juli 2009 nur rund ein Viertel der Züge einsatzbereit. Viele S-Bahn-Linien mussten komplett eingestellt werden, so dass es zu einem Verkehrschaos mit vielen extremen Verspätungen kam.

Im September 2009 wurden auch noch Schäden an Bremszylindern der S-Bahn-Züge festgestellt. Seit mehreren Jahren waren Wartungsmaßnahmen unterlassen und sogar Wartungsprotokolle gefälscht worden.⁵ Erneut war daraufhin im September 2009 nur ein Viertel der Züge einsatzbereit, und wieder musste der Verkehr auf zahlreichen Linien komplett eingestellt werden. Erst ab Mitte Oktober konnte das gesamte Netz wieder befahren werden, aber noch über mehrere Jahre fuhr die Berliner S-Bahn mit einem Notfahrplan, der ausgedünnte Takte und verkürzte Züge umfasste.

Seitdem versucht das neue Management der S-Bahn, den Betrieb wieder in den Griff zu bekommen; geschlossene Werkstätten und zur Verschrottung vorgesehene Züge wurden reaktiviert. Offiziell gilt die S-Bahn-Krise mittlerweile als überwunden, doch es gibt auch weiter erhebliche Probleme im Betrieb, insbesondere durch den massiven Personalmangel: Immer wieder fallen Züge wegen fehlender TriebfahrzeugführerInnen aus und im Hauptstellwerk sind deutlich zu wenige Fahrdienstleiter verfügbar.

Im Zusammenhang mit dem S-Bahn Chaos in Berlin wurden die Forderungen laut, den S-Bahn-Betrieb an eine andere als die DB AG Firma abzugeben. Die daraufhin vollzogene Ausschreibung betraf den Betrieb auf dem S-Bahn-Ring mit den

⁴ Vgl. Offener Brief von Ernst-Otto Constantin: <http://railomotive.com/2011/01/db-zu-s-bahn-berlin-homburg-trug-keine-verantwortung/>

⁵ Vgl. Reuters-Meldung vom 11.9.2009

Zubringerstrecken S8, S46 und 47 im Südosten. Der Gewinner sollte den Betrieb ursprünglich ab Dezember 2017 übernehmen. Das wird aber nicht mehr klappen, weil der Senat die Ausschreibung so weitgehend geändert und ausgezögert hat, dass der neue Betreiber es nicht mehr schaffen wird, die Vorgaben bis dahin zu erfüllen. Eine der größten Hürden ist die Beschaffung neuer Wagons. Aufgrund der besonderen technischen Konstruktion (z.B. seitliche Stromschiene) können auf den Berliner S-Bahn-Gleisen nur die technisch einmaligen Wagen der Bahn-Tochter S-Bahn GmbH fahren. Die S-Bahn will aber die alten Züge keinem anderen Betreiber verkaufen, weshalb der neue Betreiber laut Ausschreibung die Wagen komplett neu beschaffen müsste. Das war wohl einer der wichtigsten Punkte, die die Bewerber unattraktiv fanden und nach und nach alle abgesprungen sind. Weil es dabei um rund 200 Doppelwagen geht, sind für Entwicklung, Bau und Erprobung der Wagen etwa fünf Jahre angesetzt. Da der Vertrag mit neuem Betreiber jedoch erst im Herbst 2015 hätte unterschrieben werden können, wäre die Zeit bis zum Auslaufen des alten Vertrages im Jahr 2017 zu knapp gewesen. Deshalb gibt es einen Übergangsvertrag mit der S-Bahn, die bis Mitte 2023 weiter auf dem Ring fahren darf.

Zusammengestellt von
Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V. und attac Berlin AG Argumente
Hrsg.:
Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.
Weidenweg 37, 10249 Berlin
<http://www.gemeingut.org>