

Wohin die Reise geht 15.09.2009

BERLIN (Eigener Bericht) - Einsparungen für die Expansion der Deutschen Bahn verursachen erhebliche Ausfälle bei der S-Bahn in Berlin. Bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr führen technische Defekte zur Stilllegung zahlreicher Züge; der S-Bahn-Verkehr in der Hauptstadt ist nahezu zusammengebrochen. Ursache für die technischen Mängel sind erhebliche Personalkürzungen - bei den Berliner S-Bahn-Werkstätten um 40 Prozent -, die Gelder freisetzen sollten, um unter anderem neue Zukäufe der Deutschen Bahn im Ausland zu ermöglichen. Tatsächlich expandiert die DB Stadtverkehr GmbH, die unmittelbare Muttergesellschaft der Berliner S-Bahn, genauso wie der Gesamtkonzern, um künftig auch Gewinne aus dem ausländischen Nahverkehr in der deutschen Firmenzentrale zu kontrollieren. Der Gesamtkonzern treibt vor allem die Kooperation mit der russischen Staatsbahn voran und müht sich zudem, auch in Mittelost eine starke Stellung zu erlangen. Jüngsten Berichten zufolge kann die Deutsche Bahn auch in den USA auf lukrative Geschäfte hoffen: Dort stehen Milliarden aus den "Konjunkturprogrammen" für Bau und Betrieb von Hochgeschwindigkeitsstrecken bereit.

Existenzgefährdend

Seit dem 7. September kommt es bei der Berliner S-Bahn, einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG), zum wiederholten Male zu gravierenden Problemen. Da bei einem Großteil der Züge unverzüglich die Bremszylinder ausgetauscht werden müssen, steht nur ein Viertel der Flotte zur Verfügung. Wie aus gewerkschaftlichen Kreisen zu vernehmen ist, sind massive Einsparungen im Sicherheitsbereich zentrale Ursachen für die nun aufgetretenen schweren Mängel. Berichten zufolge sollen sogar Wartungsprotokolle gefälscht worden sein - nach Vermutungen von Insidern auf Druck höherer Konzernetagen. In den letzten Wochen seien die ohnehin zu knappen Ressourcen auf die Kontrolle der Radsätze konzentriert worden, die im Juni wegen zahlreicher Schäden eine erste Massenstilllegung verursacht hatten; dies habe jedoch zu ernster Vernachlässigung anderer wichtiger Komponenten geführt. Tatsächlich hat die Berliner S-Bahn in den letzten fünf Jahren gut 2.000 Stellen gestrichen - 40 Prozent der Beschäftigten. Auch die Zahl der Mitarbeiter in den S-Bahn-Werkstätten wurde zwischen 2000 und 2008 um über 40 Prozent gesenkt. Bereits 2007 nannte der Betriebsrat den Personalabbau "existenzgefährdend".[1]

Wachstum im Ausland

Für den Personal- und Kostenabbau bei der Berliner S-Bahn mitverantwortlich ist die Expansionspolitik der DB. An ihr beteiligt sich das unmittelbare Dachunternehmen der Berliner S-Bahn, die DB Stadtverkehr, die hohe Summen an ihre für teures Geld expandierende Konzernmutter transferieren muss, auch selbst. Mit der Gründung der DB Stadtverkehr GmbH habe man "auf die sich abzeichnende Öffnung im innerstädtischen Verkehrsmarkt" reagiert, teilt die Berliner Konzernzentrale mit.[2] Wie es weiter heißt, zielt die DB Stadtverkehr wegen kartellrechtlicher Beschränkungen in Deutschland vor allem auch "auf Wachstumschancen in den benachbarten europäischen Märkten".[3] Einen ersten Schritt hat das Unternehmen mit der Übernahme der eher kleinen, aber traditionsreichen dänischen Busgesellschaft "Pan Bus" im Jahr 2007 getan. Wieviel die Übernahme gekostet hat - Geld, das unter anderem für Wartungsarbeiten im Inland fehlte -, ist nicht bekannt. Die DB Stadtverkehr rechnet sich auch weiterhin "international gute Marktchancen" mit Hilfe teurer Zukäufe aus.

Weltweit führend

Die Unternehmensexpansion wird vom Gesamtkonzern als zentrales Ziel benannt. Mit der offiziellen "Vision 'Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen'" schaffe man "Klarheit, wohin die Reise gehen soll", erklärt die DB AG; die "strategischen Ressourcen" ließen sich auf dieser Grundlage "zielgerichtet einsetzen".[4] Dabei folgt die DB den aktuellen Schwerpunktinteressen der Berliner Außen- und Außenwirtschaftspolitik und expandiert nicht nur innerhalb der EU, sondern insbesondere auch nach Ostasien (via Russland) und im Mittleren Osten.

Aneinander gebunden

Die Russland-Geschäfte der DB AG hatten zuletzt im Sommer öffentliche Aufmerksamkeit erregt, als der neue Bahnchef Rüdiger Grube in Begleitung seines

Amtsvorgängers Hartmut Mehdorn mit dem Präsidenten der Russischen Eisenbahnen (RZD) über die künftige Kooperation verhandelt hatte. "Früher oder später werden unsere Unternehmen als Co-Eigentümer zusammenwirken", kündigt der russische Bahnchef an und erklärt mit Blick auf den von Berlin gewünschten Ausbau der Transportverbindungen zwischen Europa und Ostasien: "Wir sind geografisch aneinander gebunden, den gleichen Transportkorridor zu betreiben". [5] Im Juli haben die DB und die RZD ein gemeinsames Logistikzentrum in St. Petersburg gegründet, das dort an die Universität angebunden ist; es soll anwendungsnahe Forschung betreiben und Mitarbeiter beider Bahnen fortbilden. Die deutsch-russische Kooperation bezieht mittlerweile auch polnische Bahnen ein, die für die Transportpläne von Europa nach Ostasien eine kaum verzichtbare Transitrolle spielen. Die DB hat im Juli die polnische Güterbahn PCC Logistics übernommen, die mit einem Marktanteil von zehn Prozent größte private Eisenbahn in Polen. Wie die RZD bestätigt, verhandelt sie mit der DB über eine 49-Prozent-Beteiligung an der PCC. Allein die PCC-Übernahme schlug bei der DB mit 450 Millionen Euro zu Buche - Mittel, die der Expansion zugute kommen, aber in der Wartung fehlen.

Bagdadbahn

Neben der Expansion über Russland nach China zielt die DB vor allem auf Marktanteile im Mittleren Osten, der mit seinen Ressourcengebieten ebenfalls zu den Schwerpunktgebieten der deutschen Außenwirtschafts- und Außenpolitik gehört. Im August 2008 hatte der deutsche Konzern ein Joint Venture in Dubai gegründet, im März 2009 folgte die Gründung einer eigenen Gesellschaft in Saudi-Arabien. Milliardengeschäfte stehen auf der Arabischen Halbinsel in Aussicht [6]; einen Einstieg verschafft der DB etwa ein Auftrag in Qatar zur Erarbeitung eines integrierten Eisenbahnkonzepts, das neben der Metro in der Hauptstadt die Planung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung und mehrerer Güterverkehrsstrecken umfasst. Am Wiederaufbau des irakischen Eisenbahnnetzes will sich das deutsche Unternehmen ebenfalls beteiligen - ein Vorhaben, das unmittelbare Erinnerung an die Expansionspläne des Kaiserreiches wachruft ("Bagdadbahn"). [7] Seit Juli ist die DB zudem mit einem Joint Venture auch in Ägypten aktiv; dafür stehen ausreichende Mittel bereit.

Achsriss

Jüngsten Berichten zufolge wird die DB auch in den Vereinigten Staaten umfangreiche Eisenbahn-Projekte übernehmen - ein Gegengewicht zur starken Ostorientierung ihrer bisherigen Schienen-Expansion. Hatte der Konzern im Jahr 2005 noch eine Milliarde Euro zahlen müssen, um den Logistiker Bax Global akquirieren zu können [8], zieht er jetzt Gewinn aus den Konjunkturpaketen der US-Regierung. Washington will die Mittel aus den Paketen auch zum Bau neuer Hochgeschwindigkeitstrassen nutzen - etwa zwischen San Francisco und Los Angeles oder zwischen Miami und Orlando. Medienberichten zufolge bewerben sich die DB und Siemens gemeinsam um die Aufträge: Siemens will Züge und Verkehrstechnik liefern, die DB hingegen die Strecke betreiben. Das Geschäft wird jedoch offenbar von einem Streit zwischen den beiden deutschen Konzernen verzögert, der sich um einen Eisenbahn-Unfall im vergangenen Jahr dreht. Ein von der Bahn betriebener Siemens-Hochgeschwindigkeitszug war damals wegen eines Achsrisses entgleist; nur aufgrund glücklicher Umstände kam es nicht zu Todesopfern. Die beiden Firmen streiten sich bis heute, wer für den Achsriss verantwortlich sei - der Hersteller Siemens wegen rationalisierungsbedingter Mängel in der Produktion oder der Betreiber DB wegen kürzungsbedingter Unzulänglichkeiten in der Wartung der Züge. [9]

Weitere Informationen zur Expansion der Deutschen Bahn AG finden Sie hier: [2004? 2020!](#) , [Märkte öffnen](#) , [Demütigende Übernahme](#) , [Beispiellos](#) , [Deutsche Industrienorm \(DIN\)](#) , [Signale auf Expansion](#) , [Der Herr der Wege](#) , [Boomdiktaturen](#) , [Wachstum](#) , [Der Herr der Schienen](#) , [Erhebliches Potenzial](#) , [Zukunftsmärkte jenseits deutscher Grenzen](#) , [Effizienzgewinn](#) , [Perle](#) , [Zum zweiten Mal](#) , [Weiterstricken](#) und [Begleiterscheinungen der Expansion](#) .

[1] S-Bahn-Mitarbeiter fälschten offenbar Wartungsprotokolle; Der Tagesspiegel 10.09.2009

[2] DB Stadtverkehr GmbH - Geschäfte im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr; www.deutschebahn.com

[3] DB Bahn Stadtverkehr; www.deutschebahn.com

[4] Auf dem Weg zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen; www.deutschebahn.com

[5] Russen buhlen um Deutsche Bahn; Financial Times Deutschland 09.06.2009

[6] s. dazu [Boomdiktaturen](#)

[7] Expansion in den Irak; Der Spiegel 22.06.2009. S. auch [Die neue Bagdad-Bahn](#)

[8] s. dazu [Verstärkung](#)

[9] Siemens und Deutsche Bahn wollen ICE-Netz in den USA bauen; Spiegel Online 22.08.2009

info@german-foreign-policy.com