

Argument der Woche

Kollaps bei der Berliner S-Bahn: Ergebnis der Privatisierungspolitik

Seit Anfang dieser Woche haben die Probleme bei der Berliner S-Bahn, dem wichtigsten Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs der Hauptstadt, eine neue Dimension erreicht. Nur noch 330 von insgesamt 1260 S-Bahn-Wagen stehen wegen nicht eingehaltener Sicherheitsuntersuchungen zur Verfügung. Acht S-Bahn-Strecken werden nicht mehr befahren und 19 Bahnhöfe nicht mehr von regulären S-Bahn-Zügen bedient. Eine in der Geschichte der Berliner S-Bahn bisher nie gekannte Einschränkung des Verkehrsangebotes.

Auslöser sind Auflagen des Eisenbahn Bundesamtes. Bei einer bestimmten Baureihe müssen die Räder in einem kürzeren Rhythmus geprüft und ausgetauscht werden. Probleme mit Rädern und Achsen gibt es nicht nur bei der Berliner S-Bahn, sondern aktuell auch bei ICEs und Güterwaggons. Zu den drastischen Auflagen gegenüber der Berliner S-Bahn sah sich das Eisenbahn Bundesamt genötigt, weil die S-Bahn trotz eines Radbruchs die vorgeschriebenen Prüfungen nicht vorgenommen hat.

Die jetzige Situation zeigt eine frappierende Ähnlichkeit mit den Zuständen in Großbritannien nach der dortigen Bahnprivatisierung. Sie ist aber auch in der Hauptstadt nicht wie ein Naturereignis über die Berlinerinnen und Berliner gekommen. Probleme im Nahverkehr drohen offensichtlich auch andernorts, so in Hannover und Magdeburg. Und das Chaos hat System. Immer geht es um die Privatisierung von Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die Berliner S-Bahn ist ein Unternehmen der Deutsche Bahn AG. Deren Eigentümer wiederum ist der Bund. Erklärer Wille der jetzigen großen Koalition, aber auch der rot-grünen Vorgängerregierung, war es, die Bahn an die Börse zu bringen. Die Umsetzung oblag dem langjährigen Bahnchef und knallharten Privatisierer Hartmut Mehdorn. Um die Bahn flott für die Börse zu machen, wurden auch bei der Berliner S-Bahn Arbeitsplätze abgebaut, Werkstatt-Kapazitäten stillgelegt und regelmäßige Wartungsarbeiten vernachlässigt. Seit 2003, so Experten, unterblieben notwendige Wartungsarbeiten an Schienen und Rädern.

Auf diese Weise erwirtschaftete die S-Bahn Gewinne in dreistelliger Millionenhöhe, die an den Bahn-Konzern abgeführt wurden und die Bilanz mit Blick

auf den Börsengang der Bahn besser aussehen ließen. Alles wurde dem Ziel untergeordnet, bei einer Privatisierung möglichst hohe Erlöse zu erzielen. Dass dabei der eigentliche öffentliche Auftrag der Bahn, täglich Millionen Menschen pünktlich, sicher und zu bezahlbaren Preisen zu transportieren, auf der Strecke bleibt, dürfte eigentlich niemanden verwundern. „Börsengang vor Sicherheit“ war offensichtlich die Maxime, die auch im Nahverkehr durchgesetzt wurde.

Deshalb kann die wichtigste Lehre aus dem Chaos bei der Berliner S-Bahn nur lauten: Endgültiger, definitiver Verzicht auf jede Form der Bahnprivatisierung noch vor der Bundestagswahl. Schluss mit dem Weg zur Börsenbahn. Schluss mit allen Versuchen, auf anderem Wege Beteiligungen an der Bahn zu verkaufen. Und Schluss mit der Unternehmensstrategie, den öffentlichen Personen- und Güterverkehr den Bestrebungen unterzuordnen, aus der Deutschen Bahn einen globalen Logistik-Konzern zu machen.

Die Zustände bei der Berliner S-Bahn haben ihren Ursprung weniger in Fehlern inkompetenter Manager der Berliner S-Bahn, sondern in der falschen strategischen Ausrichtung des Bundes als Eigentümer der Bahn. Deshalb fordert DIE LINKE vom Bund als jetzigem und zukünftigem Eigentümer der Bahn, sicherzustellen, dass nicht mehr die Profitmaximierung, sondern die Erfüllung des öffentlichen Auftrages im Sinne der Sicherstellung von umweltgerechter Mobilität im Mittelpunkt der Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn steht.

Dazu ist der zuständige Verkehrsminister Tiefensee, der bekanntermaßen ein Anhänger der Bahnprivatisierung ist, offensichtlich weder in der Lage, noch geeignet. Auch die Amtsführung von Hartmut Mehdorn sollte daraufhin untersucht werden, ob sie nicht den Tatbestand der Untreue gegenüber dem öffentlichen Eigentum der Deutschen Bahn erfüllt und Mehdorn dafür zur Verantwortung gezogen wird. Die Bahn braucht ein Management und eine Politik, die vor allem anderen auf die öffentliche Aufgabe, günstige Verkehrsverbindungen zur Verfügung zu stellen, verpflichtet sind.

Redaktionsschluss: 21. Juli 2009

DIE LINKE.

DIE LINKE - WahlQuartier

Karl-Liebknecht-Haus, Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin
Telefon: 030/24 009 999 · Telefax: 030/24 110 46
wahlquartier@die-linke.de · www.die-linke.de