



Verdrängungswettbewerb ist teuer

Für einen Wettbewerb der Ideen

Der „Wettbewerb“ im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist eine Farce. Denn nach der Vergabe besteht über viele Jahre wieder ein Monopol und findet kein Wettbewerb mehr statt. Zu einer bestimmten Zeit kann eben nur ein Zug von A nach B fahren.

Wo nur „billig“ zählt, müssen Anbieter immer schärfer und knapper kalkulieren. Die Folge: Das System wird immer weiter ausgereizt und tendenziell anfälliger bei Störungen und unflexibler gegenüber Nachfrageveränderungen und Betriebsabweichungen. Dies bedingt Qualitätsverlust.

Abgesehen von Netzen in größeren Ballungsräumen herrscht ein Trend zu kleinteiligeren Ausschreibungsnetzen bzw. unterschiedlichen Losen (siehe Beispiel Berlin/Brandenburg) vor. Die integrierte Bahn wird weiter ausgehöhlt. Unternehmensübergreifende Abstimmung (Reiseketten!) wird bei einer Vielzahl von konkurrierenden Anbietern erschwert. Unterschiedlichste Fahrzeugtypen und -ausstattungen, die immer weniger miteinander kompatibel sind, bedingen einen steigenden Aufwand.

Die Ideologen des Wettbewerbs übersehen dessen volks- bzw. gesamtwirtschaftliche Kosten. Welchen Sinn macht es, dass gut qualifizierte Arbeitskräfte von DB Regio, in die „volkswirtschaftlich“ auch viel investiert wurde, ihre Arbeit verlieren, weil sie durch Anlernkräfte – mit Billiglöhnen und teils staatlich subventionierten ABM-Maßnahmen – verdrängt werden? Welchen Sinn macht es, wenn bisherige Standorte von DB Regio in strukturschwachen Regionen erheblich geschwächt werden, dafür aber anderswo neue Strukturen privater Anbieter erst geschaffen werden müssen? Wieviel Geld verschlingt eine große Zahl von Bestellerorganisationen und Regulierungsbehörden, wie viel Zeit und Kräfte bindet die Ausschreibungsbürokratie?



Die im SPNV erbrachte Wertschöpfung fließt zum Teil in internationale Konzerne (z.B. Arriva, Veolia, Abellio etc.) und Finanziers (Banken) ab und fehlt damit für neue Investitionen bzw. bessere

Löhne und Sozialleistungen. Wer das angebliche „Monopol“ der DB Regio „brechen“ will, der bereitet nur den Boden für neue private Monopole.

Im Öffentlichen Nahverkehr, der der Allgemeinheit dienen und uns gute Arbeits- und Lebensbedingungen als Belohnung für gute Leistung sichern soll, haben private Konzerne nichts zu suchen! Wir wollen keinen Verdrängungswettbewerb um die geringsten Personalkosten nach dem Motto „jeder gegen jeden“. Wir brauchen vielmehr einen Wettbewerb um die besten Ideen und die beste Qualität der Leistung.



Orwell lässt grüßen

In der aktuellen Schnüffel-Affäre bei der Deutschen Bahn AG (DB) spricht einiges dafür, dass es eine politisch motivierte Beschnefelung und Überwachung von Telefonaten und dienstlicher E-Mail-Korrespondenz gegeben hat. Gegner eines Börsengangs und Kritiker von Personalabbau- und Umstrukturierungsmaßnahmen werden im Konzern systematisch beargwöhnt. Entsprechende „dezenzte Hinweise“ erhielt nach eigenen Angaben auch der Betriebsratsvorsitzende und *Bahn von unten*-Mitbegründer Alfred Lange: „Beschnefelungen in dieser Größenordnung können nur als investigativer Angriff gegen politisch engagierte Eisenbahner, Gewerkschaftsmitglieder und Interessensvertretungen gewertet werden. Orwell lässt grüßen“.

Der ehemalige Sicherheitsingenieur Hans-Dietrich Springhorn aus Hamburg: „So etwas habe ich in meinen schlechtesten Träumen nicht für möglich gehalten.“ Wenn der Beauftragte des DB-Vorstands für die Korruptionsbekämpfung, Wolfgang Schauensteiner, nur ein Viertel der Belegschaft für ehrlich halte, aber 75 Prozent zutraue, unter Umständen auch die eigene Firma zu hintergehen, dann sei dieser Generalverdacht unerträglich und habe der Vorstand damit das Vertrauen der Belegschaft endgültig verspielt, so Springhorn.

Für *Bahn von unten* ergeben sich aus der Schnüffel-Affäre viele Fragen:

- Der Auftrag an die Network Deutschland GmbH mit einem Volumen von 800.000 Euro wurde „ausschließlich mündlich erteilt“. Warum nicht schriftlich, so wie in den Konzernrichtlinien (KORIL) vorgesehen?
- Warum wurde ein großer Teil der Bahn-Mitarbeiter angeblich auf Korruption oder Vorteilsnahme überprüft, wo doch nur ein relativ kleiner Personenkreis für Einkauf, Beschaffung und Vergaben zuständig ist?
- Vermutlich hat Network Deutschland auch wahllos E-Mail-Verbindungen und Telefonate zwischen DB-Beschäftigten und dem Betriebsrat bzw. anderen Einrichtungen erfasst: Arbeitsmediziner, Sicherheitsbeauftragte, Betriebspsychologen, Sozialarbeiter etc. Entspricht diese Aufdeckung von Informationswegen und Erstellung von Kontaktprofilen nicht einer groben Verletzung schützwürdiger Persönlichkeitsrechte?
- Welche Rolle spielt die „Konzernsicherheit“? Es ist bekannt, dass dieser Bereich mit allen offenen und verdeckten Verästelungen personell und materiell erheblich ausgebaut wurde.
- Wussten der DB-Personalvorstand und frühere TRANSNET-Vorsitzende Norbert Hansen und der DB-Konzernbetriebsratsvorsitzende Günter Kirchheim, Mitglied im DB-Aufsichtsrat, über die Beschnefelung Bescheid?

Neu auf www.bahnvonunten.de: Für einen Neuanfang bei der Bahn

Bahn von unten
Postfach 2112 - 65011 Wiesbaden
Tel./Fax 0611.406807
info@bahnvonunten.de
www.bahnvonunten.de
V.i.S.d.P.: Hans-Gerd Öfinger