

Fusion der Berliner und Hamburger S-Bahn?

Deutsche Bahn dementiert Informationen aus Vorstandspapier

- Mögliche Zusammenlegung steht in Zusammenhang mit der Ausdünnung von Tochtergesellschaften
- Umsetzungsphase soll bis 2013 abgeschlossen sein

SOPHIA SEIDERER

Nach den zahlreichen schweren Pannen der Berliner S-Bahn in den vergangenen Jahren soll das Unternehmen mit der Hamburger Schnellbahn zusammengelegt werden. Die Deutsche Bahn will im Zuge der geplanten Auflösung und Verschmelzung von über 100 Tochtergesellschaften auch die S-Bahn in den beiden größten deutschen Städten unter einem Dach zusammenführen. Das soll jedenfalls aus Vorstandspapieren hervorgehen, über die die Nachrichtenagentur Reuters am Sonntag berichtete. Die Deutsche Bahn wollte dies zuerst weder bestreiten noch bestätigen. „Interne Papiere kommentieren wir nicht“, hieß es. Auf Nachfrage der „Welt“ sagte gestern ein Bahn-Sprecher zu den Überlegungen: „Im Konzern ist ein Projekt für DB Regio vorgesehen, um bei den Gesellschaften Verwaltung und Administration zu verschlanken“, sagte der Sprecher. Aber: „An eine Zusammenführung der S-Bahn Berlin und Hamburg ist nicht gedacht.“ Wie Reuters berichtete, soll die Verschlingung des Konzerns und die Reduzierung der derzeit fast 300 Töchter im Inland bereits in diesem Jahr beginnen. „Die gesamte Umsetzungsphase soll im Inland bis 2013 abgeschlossen sein“, heißt es in den Papieren. Die Fusion der Berli-



Die Hamburger und Berliner S-Bahn könnten bald unter einem Dach fahren: Das geht aus Vorstandspapieren der Deutschen Bahn hervor



ner und Hamburger S-Bahn könnte allerdings später kommen, wie die Agentur berichtet. „Die Verschmelzung der beiden S-Bahnen Hamburg und Berlin soll gegebenenfalls erst nach Ablauf der aktuellen Verkehrsverträge erfolgen.“ Das wäre dann 2017 der Fall.

Die mögliche Zusammenlegung steht in Zusammenhang mit der Ausdünnung der Tochtergesellschaften der Bahn. Im In- und Ausland sind das über 1000 Gesellschaften. Die Bahn hat zunächst die 287 inländischen Töchter unter die Lupe genommen: „Danach können in Deutschland 51 Gesellschaften verschmolzen und weitere 50 Gesellschaften verkauft und liquidiert werden“, heißt es in dem Vorstandspapier. Für weitere 40 sei die Prüfung noch nicht abgeschlossen. In Deutschland handelt es sich in erster Linie um GmbHs, die meist der DB Regio AG zugeordnet sind. Die Bahn will damit offensichtlich vor allem Führungspersonal abbauen. Mit der drastischen Verkleinerung könnten Millionen gespart werden. Im Schnitt sollen das für jede einzelne Zusammenlegung jährlich rund 100 000 Euro sein, heißt es im Vorstandspapier.

In Kreisen der Berliner S-Bahn wurde jedoch vermutet, die Zusammenlegung könne zudem den Sinn haben, die Arbeitnehmervertretung in Berlin zu schwächen. Die Betriebsräte der Berliner S-Bahn gelten im Konzern als besonders kämpferisch. Eine Zusammenlegung mit der Hamburger S-Bahn würde auch einen gemeinsamen Betriebsrat bedeuten.

Die Berliner S-Bahn war durch zahlreiche Pannen seit 2009 in die Schlagzeilen geraten. Züge müssten wegen Mängeln oder fehlender Überprüfung von Achsen und Rädern aus dem Verkehr gezogen werden. Derzeit drohen der Berliner S-Bahn zudem neue Strafzahlungen in Millionenhöhe. In der jüngsten Befragung zur Kundenzufriedenheit verfehlte die Berliner S-Bahn erneut den mit dem Berliner Senat vereinbarten Sollwert. Die Zufriedenheit der S-Bahn-Kunden lag bei 2,7 auf einer fünfstufigen Skala. Der Mindestwert, den die Berliner S-Bahn laut Vertrag erreichen soll, liegt bei 2,6. Wird er verfehlt, kann der Berliner Senat als Auftraggeber als Strafe eine sogenannte Pönale verhängen. Nach Informationen der „Welt“ geht es derzeit um bis zu vier Millionen Euro.

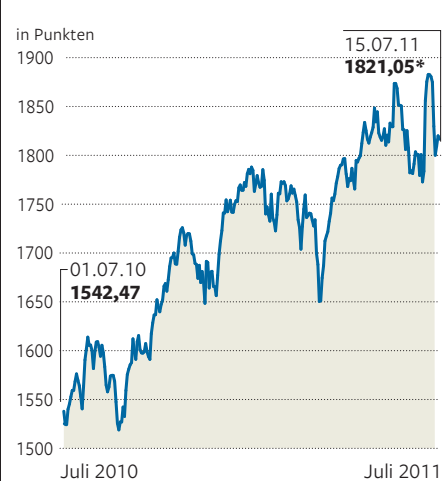
Mit Material von Reuters

KOMPAKT

HAMBURGER BÖRSE Spürbare Abschlüge für den Haspax

In der zurückliegenden Woche verzeichneten der Aktien- und der Anleihemarkt eine atemberaubende Berg- und Talfahrt. Die Befürchtung, dass nach Griechenland, Portugal und Irland nun auch Italien von der Staatsschuldenkrise erfasst werden könnte, sorgte für eine beispiellose Kursrallye bei den

HASPAX



Bundesanleihen. Der Bund Future legte innerhalb von gut zwei Handelstagen in der Spitze um knapp 500(!) Basispunkte zu. Die Rendite der 10-jährigen Bundesanleihe fiel zeitweise bis auf 2,51 Prozent zurück. In einem Anflug von Panik verlor der Deutsche Aktienindex mehr als 500 Zähler und rutschte vorübergehend unter die 7000er-Marke. Im Zuge einer Gegenbewegung zog der Dax schließlich wieder in die Mitte seines breiten Seitwärtstrendkanals. Hilfreich war dabei die Ankündigung der US-Notenbank, bei Bedarf weitere Käufe von Staatsanleihen vorzunehmen. Der Hamburger Regionalindex Haspax verbuchte in diesem von hoher Unsicherheit geprägtem Marktumfeld ebenfalls spürbare Abschlüge. Zuletzt notierte das hanseatische Börsenbarometer gegenüber der Vorwoche mit einem Abschlag von knapp vier Prozent bei 1822,43 Punkten. Drei Kursgewinner — die Titel von Conergy, Tom Tailor und KTG Agrar — standen 22 Kursverlierern gegenüber. Positive Faktoren wie die üppige Bereitstellung von Liquidität, die niedrigen Zinsen und die moderate Bewertung deutscher Aktien finden derzeit kaum Beachtung, sagt Analystin Annemarie Schlüter von der Hamburger Sparkasse. Das Geschehen am Kapitalmarkt dürfte auch in den kommenden Wochen von der Staatsschuldenkrise beherrscht werden, so Schlüter. Das zögerliche Handeln der politischen Entscheidungsträger und der Konflikt zwischen der Bundesregierung und der Europäischen Zentralbank bezüglich der Beteiligung privater Investoren hat bislang eine Einigung auf Gegenmaßnahmen verhindert. Die Angst vor einer früher als erwarteten Umschuldung der griechischen Schulden wird laut Schlüter noch erhöht, indem die Ratingagenturen Staatsanleihen anderer Krisenländer wie Irland und Portugal auf „Ramsch“ herabstufen. „In dem aktuellen Umfeld einer ungewöhnlich hohen Versuchsreihe empfiehlt es sich, zurückhaltend zu agieren“, sagt die Analystin. DW

WINDENERGIE

Branche will weitere Windparks in Küstennähe

Die Windenergiebranche will weitere Offshore-Windparks in Küstennähe nördlich und nordöstlich von Rügen bauen. Die Befürchtungen von Tourismusbranche und Naturschützern in Bezug auf den ersten Offshore-Windpark „Baltic 1“ hätten sich nicht bestätigt, sagte Andree Iffländer, Vorsitzender des Wind Energy Networks. Die Touristen fühlten sich von den Windrädern kaum gestört, noch blieben sie gar weg. Der Park „Baltic 1“ befindet sich rund 16 Kilometer vor der Ostseeküste, Naturschützer und Tourismusbranche fordern für künftige Windparks größere Entfernungen. Diese Forderung müsse gut überdacht werden, so Iffländer. Einen Windpark in 30 Kilometer Entfernung zu errichten sei wesentlich teurer als innerhalb der Zwölf-Seemeilen-Zone (22 Kilometer). „Windparks bringen offshore einen doppelt so hohen Energieertrag wie an Land“, so Iffländer weiter. „Baltic 1“ decke den Jahresverbrauch an Strom von etwa 50 000 Haushalten. Der geplante Windpark „Baltic 2“ vor Rügen soll sechsmal so groß werden, dort seien 80 Windräder in Planung. dpa

WINDRÄDER

23 600

Hektar Landfläche in Schleswig-Holstein sollen vom nächsten Frühjahr an für die Erzeugung von Windenergie dienen. Das entspricht 1,5 Prozent der Fläche in dem Bundesland. Das Kabinett in Kiel hatte Ende Juni beschlossen, 9200 Hektar zusätzlich für den Bau von Windenergie-Anlagen zu nutzen.

FISCHEREI

Geplante Reform lässt Fischer im Ungewissen

Die von der EU-Kommission geplante Fischereireform lässt die Fischer noch weitgehend im Ungewissen. „Vieles hört sich gut an“, sagte Michael Schütt, Vizechef des Landesverbandes der Kutter- und Küstenfischer in Mecklenburg-Vorpommern, am Samstag. Noch wüsten die Fischer aber nicht, was genau auf sie zukomme. Der grundsätzliche Ansatz der Reform sei zu begrüßen. „Auch wir wünschen uns eine nachhaltige Fischerei.“ Befürchtet werde allerdings, dass sich der bürokratische Aufwand für die Fischer weiter vergrößere. Der Rostocker Fischereibiologe Christopher Zimmermann bezeichnete die ab 2013 geplante Reform als „gut und nützlich“. Trotzdem sei er eher enttäuscht. Das geplante Beifangverbot sei wenig ambitioniert. Wesentliche Punkte wie eine notwendige Deregulierung fehlten. dpa

Reederei Wulff investiert in ihre Flotte

Mit neuen Schiffen in die Zukunft: 25 Millionen kostet die neue „H.G. Bülow“ aus China

JENS NEUMANN

Die Schifffahrt ist John-Peter Wulff in die Wiege gelegt worden. Auch wenn er nicht wie seine Schwestern an Bord des elterlichen Küstenmotorschiffes, sondern in der kleinen Elbgemeinde Kollmar (Kreis Steinburg) an Land aufgewachsen ist. Schon als Junge stand für ihn fest, später zur See zu fahren. „Ich habe nie andere Gedanken gehegt“, sagt der heute 50-jährige Kapitän. Nach dem Tod seines Vaters im Februar 1991 ging der damals 30-Jährige von der Schiffsbrücke, um das Ruder der Reederei Herrmann Wulff zu übernehmen. Das Unternehmen in eine sichere Zukunft zu führen ist das oberste Ziel des

Glückstäders. Kurzfristig Profit zu machen zählt für ihn nicht. „Ich fühle mich meinen Mitarbeitern und deren Familien gegenüber verpflichtet“, sagt John-Peter Wulff, der die Reederei seit nunmehr 20 Jahren sicher durch das mitunter schwere Fahrwasser steuert.

Mit dem Kauf eines ausgebrannten Kümos hatte sein Vater Hermann 1960 den Grundstein für die Reederei gelegt — und damit die seit Generationen bestehende Schifffahrtstradition der Familie fortgesetzt. Heute sind mehr als 400 Mitarbeiter an Bord der Wulff-Schiffe tätig, gesteuert werden diese von einem zehnköpfigen Team aus Glückstadt. „Wir haben immer expandiert, aber nicht übertrieben“, erklärt der Inhaber, der mit Steffen Thoms aus Elmshorn seit

vier Jahren einen zweiten Geschäftsführer an seiner Seite weiß. Der Jahresumsatz der Reederei liegt bei rund 80 Millionen Euro. Die meisten Schiffe der Wulff-Flotte sind in Ostasien im Frachtverkehr im Einsatz. Doch ohne Investitionen geht es nicht. Mit dem im Mai vom Stapel gelaufenen Balk-Carrier „Suse“ gehören derzeit zwölf Schiffe zur Flotte. Am Donnerstag wird die 36 Millionen Dollar (25,4 Millionen Euro) teure „H.G. Bülow“ folgen. Mit den in China gefertigten Neubauten setzt der Reeder die Modernisierung seiner Flotte konsequent fort. „Bis vor zwei Jahren spielte der Kraftstoffverbrauch keine Rolle“, sagt Wulff. Das hat sich längst geändert: Eine Tonne Brennstoff kostet heute um die 620 Dollar (438 Euro). Bei einem Ver-

brauch von 180 Tonnen pro Tag schlägt das ordentlich ins Kontor.

„Der Konkurrenzdruck ist sehr groß, aber wir sind gut aufgestellt“, so Wulff. Früher musste er sich gegen deutsche Reeder behaupten, heute wird international gehandelt. Mitte der 80er-Jahre hat sich die Reederei von den Feederverkehren gelöst und ist mit Containerschiffen auf Fahrt gegangen. Rückblickend die richtige Entscheidung, so Wulff. „Es gibt immer Marktlücken. Die Schwierigkeit ist nur, sie zu entdecken.“ Den Verkaufserlös bestehender Schiffe reinvestiert der Reeder in Neubauten. „Das hat sich in der Krise bezahlt gemacht“, sagt Wulff. „Man muss ein Gespür dafür haben, wann man sich von einem Schiff trennt. Das ist wie bei Gebrauchtwagen.“

Anzeige

Welt Empfehlungen

WELT
SOPHIE

Das könnte Ihre Anzeige sein!
100 mm hoch / 92,2 mm breit
€ 470,- zzgl. MwSt.

Anzeigenverkaufsteam
Nord/Hamburg
Media Hotline

Telefon: 040/347-273 86 · -273 87
E-Mail: media-hamburg@welt.de

DIE WELT WELT am SONNTAG
DIE ANZEIGENKOMBINATION

Meyer's Mühle
GARTEN MÖBEL

Ohechaussee 20
22848 Norderstedt
www.meyers-muehle.de
3.000 m² Ausstellung. Sofort vorrätig!

HEIMAT FÜR SCHUSTERS RAPPEN
NATÜRLICH NATURPARKE!

Entdecken Sie Heimat neu –
Besuchen Sie die Naturparke in Deutschland!

www.naturparke.de

Das Bäderhaus
während der Saison
verfügt über
5 Sterne

BÄDER
DUNKELMANN

Wunderschöne Naturputzflächen für das Bad und den Wohnbereich in 50 verschiedenen Farben mit lebendigen Oberflächen atmungsaktiv und pflegeleicht einfach die alten Fliesen überputzen oder die Duschwände mit lackierten Glasplatten verkleiden in allen RAL-Farben oder mit Fotobildern oder mit Fotodruck versehen. Besuchen Sie unsere 500 m² große Ausstellung und nutzen Sie unsere Erfahrung!

OHLENHOFF 1 · 22848 NORDERSTEDT
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10–18 Uhr · Sa. 10–14 Uhr
Besichtigung auch Sa. 14–18 Uhr · So. 11–17 Uhr
www.baederdunkelmann.de · Tel. 040/52 90 670