

### A r g u m e n t a t i o n

Die ökonomische Situation des Eisenbahnverkehrs in Westberlin hat sich in den letzten Jahren immer mehr verschlechtert. Die Ursachen dafür liegen nicht bei der Deutschen Reichsbahn, sondern sind in der Politik des Westberliner Senats und in den gesellschaftlichen Bedingungen des kapitalistischen Wirtschaftssystems begründet.

Durch die ständige inflationäre Entwicklung in Westberlin ergeben sich für die Deutsche Reichsbahn in zunehmendem Maße finanzielle Verluste. Das zeigt sich in immer höheren Lohn- und Sozialleistungen für die Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn, in wachsenden Kosten für Energie, Material, Bauleistungen, Reparaturen usw. Darüber hinaus trägt auch die Politik des Senats von Westberlin in erheblichem Maße zur Verschlechterung der finanziellen Situation der Deutschen Reichsbahn bei. Nach wie vor wird zugelassen, daß - begünstigt durch antikommunistische Hetze und Kriminalität - eine Vielzahl von Anschlägen gegen Anlagen und Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn verübt werden, woraus erhebliche nachteilige finanzielle Auswirkungen entstehen. Durch Boykottmaßnahmen gegen die S-Bahn und durch Einrichtung von Parallelverkehren wird der Deutschen Reichsbahn bewußt Schaden zugefügt. Im Ergebnis dessen ist der Verkehrsanteil der S-Bahn am gesamten öffentlichen Nahverkehr in Westberlin auf ca. 5 % zurückgegangen.

Die DDR hat in den vergangenen Jahren auf die finanzielle Situation des Eisenbahnverkehrs in Westberlin wiederholt eindringlich hingewiesen. In diesem Zusammenhang hat sie den Westberliner Senat aufgefordert, sich an den Zuschüssen für den dortigen Eisenbahnverkehr entsprechend seiner Verantwortung zu beteiligen, da der Eisenbahnverkehr in Westberlin ausschließlich im Interesse der Westberliner Bevölkerung und Wirtschaft durchgeführt wird. Die Presse der DDR veröffentlichte bereits im Jahre 1975 die Feststellung der Reichsbahndirektion Berlin, daß Überlegungen angestellt werden müssen, auf welche Weise die für die DDR unzumutbaren finanziellen Belastungen beseitigt werden können. Die ökonomische Situation der Eisenbahn in Westberlin hat sich im Zusammenhang mit der kapitalistischen Krise in den darauf folgenden Jahren weiter verschlechtert. Das führte bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1976 zu der Überlegung, die S-Bahn in Westberlin zu verpachten. Die berechtigten Forderungen der DDR zur finanziellen Beteiligung des Senats an den Kosten des Eisenbahnverkehrs in Westberlin ergeben sich aus seiner eindeutigen Verantwortung für den städtischen Nahverkehr Westberlins. Diese Verantwortung wird auch durch die Tatsache unterstrichen, daß die Westberliner BVG Jahr für Jahr mehrere hundert Millionen DM jährlich als Subvention vom Senat erhält. Dessen ungeachtet hat der Senat auf alle Forderungen der DDR, in der gleichen Weise auch hinsichtlich des S-Bahnverkehrs zu verfahren, ablehnend reagiert.

Es kann nicht länger hingenommen werden, daß die DDR aus ihrem Nationaleinkommen Jahr für Jahr die hohen und ständig wachsenden Defizite des Eisenbahnverkehrs in Westberlin trägt. Die fehlende Bereitschaft der offiziellen Stellen in Westberlin, an der Lösung der Probleme mitzuwirken, zwingt die DDR, eigene Maßnahmen zur Reduzierung des Aufwandes auf das unbedingt zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes erforderliche Maß durchzuführen. Die bisher durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen führten nicht zu einer wirksamen Verbesserung der finanziellen Situation. Insbesondere gelang es noch nicht, den ungerechtfertigt hohen Aufwand für Verwaltung, Leitung und Produktionsvorbereitung wirksam zu reduzieren. Das trifft vor allem auf die beiden Reichsbahnausbesserungswerke

Grunewald und Tempelhof zu. Die Zahl der Kräfte für die Planung und Leitung in diesen Werken liegt weit über der in vergleichbaren Industriebetrieben und in den Reichsbahnausbesserungswerken in der DDR.

Es war deshalb unumgänglich, die Stellenpläne für die RAWe Grunewald und Tempelhof zu korrigieren.

Die Deutsche Reichsbahn bedauert den notwendigen Schritt, sich in den beiden RAWen von einigen Mitarbeitern trennen zu müssen. Die wahre Ursache hierfür liegt weder bei den Unternehmensleitungen der Deutschen Reichsbahn noch bei den Westberliner Eisenbahnern, sondern ist ausschließlich in der destruktiven Haltung des Westberliner Senats und der inflationären Wirtschaftsentwicklung des kapitalistischen Systems begründet.

Der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin spricht den Eisenbahnern, mit denen jetzt das Arbeitsrechtsverhältnis gelöst werden muß, seinen Dank für ihre bisherige Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn aus.