

■ Aktuell

Sparschraube überdreht: Berliner S-Bahn friert ein

aus SIGNAL 01/2009 (März 2009), Seite 4 (Artikel-Nr: 10000370)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Anfang Januar fielen bei Temperaturen bis minus 20°C und Schneefall tausende S-Bahn- Zugfahrten aus und fast alle eingesetzten Züge verspäteten sich. Die Führung der S-Bahn Berlin machte dafür die empfindliche Technik in den Zügen und Signalen verantwortlich und entschuldigte sich mit höherer Gewalt. Doch...

Dieser Begründung wollten nicht alle Insider folgen. So berichtete der Betriebsrat der S-Bahn, dass die Wintervorbereitung in den Werkstätten vernachlässigt wurde, weil massiv Personal abgebaut worden war und die verbliebenen Mitarbeiter mit zusätzlichen Aufgaben vollständig ausgelastet seien. Hinzu kommt ein hoher Krankenstand bei den Triebfahrzeugführern, die den ständigen Warm-Kalt-Wechsel beim Selbstabfertigen der Züge schlecht verkraften. Vor dem Türenschießen müssen die Tf den Führerstand verlassen und auf den Bahnsteig treten, um die Türen von außen zu beobachten.

Trotz Betriebschaos warb die S-Bahn auf ihrer Website selbstbewusst mit ihrer Winterfestigkeit. Abb: www.s-Bahn-berlin.de, 8.1.2009

Eine einsatzfähige Fahrzeugreserve steht zurzeit nicht zur Verfügung, da bei vielen Wagen der Baureihe 485 Risse in den Bodenblechen saniert und bei allen Wagen der Baureihe 481 die Achsen auf Risse untersucht werden müssen. Etliche Wagen wurden erst kürzlich verschrottet.

Der Betriebsrat wirft der S-Bahn-Führung vor, im Sparwahn zu viel Personal abgebaut und die Fahrplan- und Sicherheitsstandards so knapp kalkuliert zu haben, dass damit ein Regelbetrieb unter günstigen Umständen gerade noch unter Einhaltung der vertraglich festgelegten Qualitätsstandards erbracht werden kann. Unter leicht erschwerten Bedingungen wie Schneefall funktioniert diese Strategie aber nicht mehr.

Die Verkehrssenatorin Ingeborg Junge- Reyer hat deutliche Kritik an den Leistungen der S-Bahn geübt und angekündigt, dass für das Jahr 2008 fünf Millionen Euro als »Pönale« für Schlechtleistung vom Bestellerentgelt einbehalten werden sollen.

Wahrscheinlich fällt die kaufmännische Bilanz der DB AG auch danach noch positiv aus: Die Einsparungen aus dem Kostenabbau bei der S-Bahn liegen wohl weit über 5 Millionen Euro, so dass für den Konzern unterm Strich finanziell immer noch ein dickes Plus übrig bleibt - also eine Erfolgsgeschichte? Für die Börsenbilanz der DB trifft das (vorerst) zu, für die Fahrgäste und für Berlin keinesfalls. Hier muss sich die Windrichtung endlich wieder ändern, die Sparschraube wurde überdreht. Die Fahrgäste brauchen die S-Bahn als zuverlässiges Verkehrsmittel und nicht als börsennotierte Schönwetterbahn, die beim ersten richtigen Winterwetter zusammenbricht.

Positiv ist die Ankündigung von Senatorin Junge-Reyer, die nicht ausgegebenen 5 Millionen Euro für zusätzliche Aufzüge auf U-Bahnhöfen zu verwenden und nicht

dem ÖPNV zu entziehen. Die BVG profitierte übrigens gleich doppelt vom S-Bahn-Chaos. Die Negativschlagzeilen der S-Bahn verdeckten, dass auch die Busfahrgäste der BVG von erheblichen Störungen betroffen waren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000370>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten