

■ S-Bahn-Chaos

Berliner S-Bahn-Chaos offenbart Desinteresse der Bundespolitiker an der DB

aus SIGNAL 04/2009 (September 2009), Seite 7 (Artikel-Nr: 10000448)

DBV Berlin-Brandenburg

Seit Jahren fordert die Bundespolitik von der Deutschen Bahn ihren Schuldenberg abzubauen und gute Bilanzen vorzulegen, damit das Unternehmen an die Börse gebracht werden kann. Für diese Ziele ließ man Bahnchef Hartmut Mehdorn lange gewähren und begnügte sich mit verbaler Kritik an den massiven Steigerungen bei den Nutzungsentgelten für die Infrastruktur und am starken Rückgang beim Service bei allen Unternehmenstöchtern, nicht nur bei der S-Bahn in Berlin. Die Kundenverbände waren oft die einzigen Mahner, die Konsequenzen verlangten. Doch dann behauptete die Politik, keinen direkten Einfluss auf die DB zu haben.

Gewarnt durch die Pannenserie der Berliner S-Bahn im letzten Winter hätten die Länder Berlin und Brandenburg als Besteller stärker auf die S-Bahn achten müssen, zumal es neben den Hinweisen vom VBB wiederholt auch Warnungen aus dem Betriebsrat gab. Doch kein Politiker reagierte auf das personelle und finanzielle Aussaugen der S-Bahn durch den Mutterkonzern DB AG. Lediglich der Ausfall von Verkehrsleistungen führte für 2008 zum Einbehalt von 5 Millionen Euro der jährlich rund 260 Millionen Euro Bestellerzahlungen der Länder Berlin und Brandenburg.

Doch wo sparte die Bahn diese Verluste wieder ein? Bei den Mitarbeitern, der Instandhaltung, dem Service und damit letztendlich bei den Kunden.

Spätestens nach den Untersuchungsergebnissen zur Entgleisung am 1. Mai 2009 in Kaulsdorf hätte die Politik reagieren müssen. Hier wurde klar, dass zu Lasten der Sicherheit gespart wurde und dass die S-Bahn mehr Personal und Werkstattleistungen für häufigere Prüfungen benötigt. Erwacht sind alle aber erst, als das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nachweisen konnte, dass es wohl mit Falschaussagen an der Nase herumgeführt wurde, und die Stilllegung von fast 2/3 der gesamten Fahrzeugflotte erzwang.

Was wäre ohne die Anordnung des EBA passiert? Hätte die alte Geschäftsführung weiter Fahrzeuguntersuchungen auf minimaler Basis durchgeführt (Kosten sparen!), um die hohen Abführungen an den Mutterkonzern zu gewährleisten?

Schnell hatten wieder einige Politiker den Hammer der Ausschreibung in der Hand. Doch wer nur die Kosten senken will, bekommt auch bei anderen Unternehmen über kurz oder lang Probleme. Ein Einstieg bei der Berliner S-Bahn ist aufgrund der technischen Besonderheiten für Dritte ohnehin nicht so schnell wie bei anderen Eisenbahnstrecken möglich. Und schließlich würden mit einer Neuvergabe gleichzeitig die Eisenbahner an der Basis bestraft, die für diese Zustände nicht verantwortlich sind.

Den Personalen gebührt Hochachtung, dass sie trotz der ständigen Verschlechterungen in den letzten Jahren immer noch nach Kräften bemüht sind, eine gute Leistung für die Fahrgäste zu bringen.

Der Kommentar von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, dass die Probleme alleine bei der S-Bahn zu suchen seien, und die Behauptung von DB-Personenverkehrsvorstand Ulrich Homburg, die Fahrzeughersteller hätten eine schlechte Qualität abgeliefert, deuten nicht auf einen Sinneswandel hin. Sie sind vielmehr Nebelkerzen, die die Öffentlichkeit vom eigentlichen Problem ablenken sollen: Die Bundespolitik als Eigentümer kümmert sich zu wenig um ihre Deutsche Bahn. Und für die DB AG sind die Gewinnabführungen der Töchter offensichtlich wichtiger als die Zufriedenheit der Kunden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000448>.

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