

■ Aktuell

DB-Bau- und Kommunikationsmanagement muss besser werden

aus SIGNAL 04/2011 (Oktober 2011), Seite 14 (Artikel-Nr: 10003387)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Anfang September zeigte die Deutsche Bahn in Berlin und Brandenburg einmal mehr, dass sie aus der erhöhten Aufmerksamkeit nach dem Berliner S-Bahn-Chaos offenbar noch nicht ausreichend gelernt hat. Symptomatisch dafür waren drei Fälle.

Generalprobe für die Grunewaldsperrung

Die zehntägige Generalprobe für die bevorstehende einjährige Streckensperrung zwischen Grunewald und Wannsee ist zumindest teilweise misslungen. Zwar waren auf der S 7 die versprochenen Vollzüge auf der Strecke, doch da die Umlaufpläne unberührt blieben, waren trotzdem einige der Züge zwischen Wannsee und Potsdam in den Abendstunden nur als (überfüllte) Halbzüge unterwegs. Am 1. September wurden zudem auch tagsüber zwei Dreiviertelzüge eingesetzt.

Ein weiterer Kritikpunkt war die mangelhafte Beschilderung auf den Bahnhöfen und in den Zügen sowie eine fehlerhafte Fahrplanauskunft, welche Fahrgästen nach Potsdam statt der S-Bahn-Nutzung die Umleiterzüge über Golm mit einer realen Umsteigezeit von 28 Minuten in Werder empfahl.

Dass die Baumaßnahmen nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten und es so auch noch am 5. September vormittags zu Beeinträchtigungen kam, minderte das Vertrauen der Fahrgäste noch einmal, zumal die Nachricht an dem Morgen viel zu spät verbreitet wurde. Vielen fehlt inzwischen der Glaube, dass die nun anstehenden einjährigen Baumaßnahmen so reibungslos ablaufen werden wie angekündigt.

Moorstelle Bestensee

Die Strecke Berlin--Cottbus über Lübben wurde am 3. September nach 18 Monaten Vollsperrung wieder in Betrieb genommen. Viele Fahrgäste sahen dem Datum skeptisch entgegen, war die Inbetriebnahme doch bereits zweimal mit der eher fadenscheinig wirkenden Begründung des Kabeldiebstahls verschoben worden. Zwar gab es keine erneute Verschiebung, aber die Wiederinbetriebnahme endete in einem Kommunikationsdebakel mit entsprechendem Medienecho. Die bekannte Moorstelle bei Bestensee sorgt dafür, dass die Züge wegen Gleislagefehlern auf 200 Metern nur mit 70 statt 120 km/h fahren dürfen. Dies beeinträchtigt den Betrieb aber nicht, da noch bis Dezember der alte Fahrplan gültig ist, in dem diese Langsamfahrstelle berücksichtigt ist. Erst nach dem Fahrplanwechsel im Dezember wird die neue Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h fahrplanwirksam. Es ist völlig unverständlich, warum die DB dies trotz Nachfrage von Journalisten nicht vorab bekanntgegeben hatte. Die eilig nachgereichten Erklärungen trafen auf große Skepsis und heizten eher die Gerüchteküche an.

Katastrophenübung im Flughafentunnel

Vor der Eröffnung des neuen Flughafentunnels wurde am 3. September eine Notfallübung durchgeführt, um das Brandschutz- und Rettungskonzept zu testen. Mit etwa 300 Statisten sollte die Evakuierung eines brennenden Regionalexpress-Zuges simuliert werden. Doch während die DB-Pressemitteilung die Übung als vollen Erfolg feierte, berichtete die Märkische Allgemeine, dass es knapp eine Stunde dauerte, bis die »Verletzten« durch Notärzte und Rettungswagen erreicht wurden. Da mehrere Statisten kollabierten, wurde die Übung schließlich sogar abgebrochen.

Fazit

Mit dieser Kommunikationspolitik setzt die Deutsche Bahn ihr bereits angekratztes Image im Regionalverkehr völlig unnötig aufs Spiel. Die IGEB erwartet von der Bahn mehr Offenheit im Umgang mit ihren Kunden und eine bessere Fahrgastinformation bei Bauarbeiten. (ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003387>.

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