

S-Bahn Chaos hausgemacht

Als Konsequenz aus der monatelangen Pannenserie verliert die Berliner S-Bahn ihre Eigenständigkeit. Künftig werden alle S-Bahnen dem Bereich Regionalverkehr zugeordnet. Damit will die Deutsche Bahn erreichen, dass einheitliche Qualitäts- und Sicherheitsstandards auch bei der S-Bahn gelten.

In einem so genannten Ermittlungsbericht war zuvor deutlich gemacht worden, dass produktionsbedingte Mängel an den Fahrzeugen, vor allem aber gravierende Fehler des Managements Schuld an der andauernden Krise der S-Bahn in der Hauptstadt sind.

Die seit Oktober laufenden Ermittlungen hätten ergeben, dass es bei der Organisation der S-Bahn-Fahrzeuginstandhaltung seit 15 Jahren sicherheitsrelevante Defizite gebe, sagte der ermittelnde Anwalt Detlef Schmidt. Pflichten, die das GmbH-Gesetz Geschäftsführern auferlege, seien massiv verletzt worden.

So waren Anweisungen an die Techniker in den S-Bahn-Werkstätten „teilweise falsch, unvollständig und unverständlich“. Seit 2002 seien die Bremszylinder der Baureihe 481 nicht fachgerecht gewartet worden, sagte der Anwalt weiter.

Nach Auffassung der Verkehrsgewerkschaft GDBA können die jetzt eingeleiteten Schritte nur der Anfang sein. „Insbesondere die Aussagen der Prüfer über die mangelnde Unternehmenskultur müssen zum Anlass genommen werden, die Erfahrungen und Empfehlungen der Mitarbeiter künftig in Entscheidungsprozesse einfließen zu lassen; auch wenn diese sich kritisch äußern“, machte GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel deutlich.

Wer wollte es dem Berliner Senat verdenken, den Betrieb der S-Bahn in andere Hände als die der Deutsche Bahn (DB) AG zu legen? Nach all den Pannen der vergangenen Monate ist irgendwann der Punkt gekommen, wo die politisch Verantwortlichen sagen: Es reicht. Nachvollziehbar wäre das – wenn redliche Gründe hinter einer solchen Entscheidung stehen würden. Dies aber wird von der Verkehrsgewerkschaft GDBA bezweifelt.

Geht es dem Berliner Senat wirklich darum, ein störungsfrei funktionierendes Nahverkehrssystem zu gewährleisten? Oder wird jetzt nicht die Chance beim Schopf ergriffen, dem ungeliebten Vertragspartner Deutsche Bahn endlich mal zu zeigen, »was eine Harke« ist? Ein Teil des Netzes wird europaweit ausgeschrieben; da sollte sich wohl einer finden lassen, der auch S-Bahn in Berlin fahren kann – vielleicht sogar besser und hoffentlich auch billiger.

Wettbewerb ist gut, wenn er zum Ziel hat, den Besten zu finden. Für den Nahverkehr gilt das allerdings nicht. Da erhält meist der den Zuschlag, der das billigste Angebot abgibt. Und das ist mit Sicherheit nicht das Bes-

Streckenausschreibung

Die Mitarbeiter dürfen nicht die Zeche zahlen

te. Insofern muss die Frage erlaubt sein, ob der Weg, den der Senat jetzt beschreitet, den Bürgern künftig wirklich bessere Leistungen bietet als es diese von ihrer S-Bahn-Berlin unter der Regie der DB AG gewohnt waren – bevor die Pannenserie begann. Mit Sicherheit nicht!

Nach den Erfahrungen, die die Verkehrsgewerkschaft GDBA machen musste, hat der viel beschworene Wettbewerb meist alles nur noch schlechter gemacht. Denn von den Aufträgen werden bei einer Ausschreibung keine Sozial- und Qualitätsstandards vorgegeben, niemand definiert, welchen Grad an Sicherheit der neue Betreiber den Fahrgästen garantieren muss – es wird nur darauf geschaut, Leistungen möglichst billiger als bisher einzukaufen.

Die Bürger, als Nutzer der S-Bahn, haben davon in der Regel nichts. Sie erhalten keinen Cent der eingesparten Millionen. Soll keiner glauben, dass anschließend die Fahrkarten billiger würden. Nein, das Geld streicht der Senat ein, quasi als Prämie für sein vermeintliches Verhandlungsgeschick. Und das sollen wir dann auch noch toll finden? Nein danke!

Die Deutsche Bahn hat über viele Jahre hinweg bewiesen, dass sie die S-Bahn Berlin zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten betreiben kann. Zu verdanken hat sie dies in erster Linie ihren Mitarbeitern, die stets dafür gesorgt haben, »dass der Laden läuft«. Auch in den vergangenen Wochen und Monaten haben die Kolleginnen und

Kollegen fast Übermenschliches geleistet, um Ausfälle, wo immer sie auftraten, so schnell wie möglich zu kompensieren. Als Dankeschön sollen sie nun einen Tritt in den Hintern erhalten: »Toll, dass ihr euch so engagiert habt, aber das war vergebens – wir wollen euch nicht mehr«.

Wieder einmal sollen die Beschäftigten für Fehler des Managements die Zeche zahlen. Dass eine von Sozialdemokraten angeführte Koalition in dieser Frage eine solche soziale Kälte zeigt, ist mehr als empörend.

Natürlich kann der Senat für sein gutes Geld eine gute Leistung erwarten. Mängel, wie sie jetzt zu Tage getreten sind, muss niemand hinnehmen. Doch bevor Entscheidungen aus der Hüfte getroffen werden, die Arbeitsplätze kosten, sollten die politisch Verantwortlichen einmal inne halten und dem so gern



praktizierten populistischen Getöse abschwören. In aller Ruhe gilt es zu klären, warum die S-Bahn Berlin derzeit nicht aus den Schlagzeilen kommt:

Wo sind Fehler gemacht worden und wie lassen sich diese künftig vermeiden? Wurde zuviel und an den falschen Stellen gespart? Hat möglicherweise auch schadhafte Material der Zulieferer dazu beigetragen, dass es zu Zugausfällen gekommen ist? Wer trägt dafür die Verantwortung? Und wie kann der entstandene Schaden wieder gut gemacht werden? Das sind Fragen, die ohne ideologische Scheuklappen geklärt werden müssen, um wieder einen reibungslosen Betrieb garantieren zu können. Ursachenforschung ist angesagt, keine politischen Schnellschüsse.

Natürlich muss das S-Bahn-Desaster Konsequenzen haben. Eine ist für die Verkehrsgewerkschaft GDBA ganz klar: Das Management muss wieder mehr auf die Einschätzungen und Erfahrung der Mitarbeiter bauen. Die wissen nämlich wie S-Bahn funktioniert. Aber deren Meinung war in der Vergangenheit immer weniger gefragt. Warum eigentlich?

Sollte der Berliner Senat die S-Bahn tatsächlich zerschlagen, müsste die DB AG lediglich auf einen Teil ihrer Einnahmen verzichten. Das trübt die Bilanz, mehr aber auch nicht. Für die Kolleginnen und Kollegen jedoch hätte dies bittere Folgen: Sozialdumping und Arbeitsplatzverlust! Denn noch immer weigern sich die kommunalen Auftraggeber einer Forderung der Verkehrsgewerkschaft GDBA nachzukommen und europäische Gesetzgebung anzuwenden. Die erlaubt es nämlich, den neuen Betreiber zu verpflichten, die Mitarbeiter zu den gleichen Konditionen wie bisher weiterzubeschäftigen. Das aber wird nicht der Fall sein.

Statt dessen drohen Rationalisierungen und Lohnrückerei – wie immer. Ist es das, was die Berliner wollen? Sicher nicht.

Hersteller in die Pflicht nehmen

Bahnhersteller wie Siemens, Alstom und Bombardier sollen in Zukunft stärker haften, wenn Eisenbahnen aufgrund von Materialproblemen ausfallen. Das hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) in einer Sitzung des Verkehrsausschusses angekündigt. Nach seiner Auffassung soll das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) geändert werden.

Fachpolitiker von Union und FDP haben bereits Zustimmung signalisiert. Das AEG sieht bislang vor, dass die Eisenbahnen für die Sicherheit der Züge allein verantwortlich sind.

Hintergrund der neuen Initiative sind die Probleme bei ICE-Zügen sowie das Dauerchaos bei der S-Bahn in Berlin. Während Siemens und Alstom nach langen Verhandlungen die Kosten bei den ICE-Zügen tragen, drängt Ramsauer nach Informationen des Handelsblatts nun auch Bombardier, den Schaden bei der S-Bahn mitzutragen. In der Sitzung des Verkehrsausschusses soll von 300 Millionen Euro die Rede gewesen sein.

Die Mitarbeiter der Deutschen Bahn haben eine zweite Chance verdient. Eine Ausschreibung aus Trotz und zu Lasten der Beschäftigten lehnt die Verkehrsgewerkschaft GDBA entschieden ab. Der Berliner Senat muss seiner Verantwortung gerecht werden, ebenso wie die DB AG. Zumal der neue Betreiber frühestens 2017 zum Zuge käme. Das aber hilft den Berlinern im Augenblick überhaupt nicht weiter.

Dieser Artikel ist Teil einer Debatte, die im „Neuen Deutschland“ geführt wurde. Die Redaktion hatte GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel um einen entsprechenden Beitrag gebeten.

Wüstenrot Wohn-Riester.
Doppelt ausgezeichnet –
einfach gut!



Entscheiden Sie sich für das Riester-Bausparen mit dem Testsieger Wüstenrot!

Erfüllen Sie sich Ihren Traum von den eigenen vier Wänden. Und das mit staatlicher Unterstützung und Darlehenszinsen schon ab 1,6%.¹⁾

Profitieren Sie dabei von den exklusiven Vorteilsbedingungen für dbb-Mitglieder beim Bausparen und bei der Baufinanzierung:

Gleich anrufen!
0180 5222170 ²⁾
Montag bis Freitag:
8.00 bis 18.00 Uhr
E-mail: vors.orge.werk@dbb.de
www.dbb-vors.orge.werk.de

- Halbe Abschlussgebühr beim Bausparen
- 0,3% Zinsvorteil für Baufinanzierungen

¹⁾ Wüstenrot Wohn-Riester Tarifvertragliche Finanzierung (RiR), effektiver Jahreszins ab Zuteilung ab 1,77%.

²⁾ * ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct/Min.