

News - DB legte Ermittlungsbericht zur S-Bahn-Krise vor

Gravierende Fahrzeugmängel und Managementfehler/Konzern zieht Konsequenzen

29.02.2010

Die unabhängigen Ermittler der Berliner Rechtsanwaltskanzlei Gleiss Lutz haben der DB den Untersuchungsbericht zu den Betriebsstörungen der Berliner S-Bahn vorgelegt. Wesentliche Ursachen für die festgestellten Missstände liegen demnach in gravierenden konstruktiven Fahrzeugmängeln sowie in erheblichen Organisationsdefiziten der S-Bahn.

Ein zehnköpfiges Ermittlungsteam hat seit September 2009 mehrere Tausend Einzeldokumente von der Zulassung der Züge Mitte der 90er Jahre bis zur Entgleisung aufgrund eines Radbruchs im Mai 2009 überprüft. Zusätzlich wurden rund 100 Mitarbeiter und Führungskräfte befragt.



Pressekonferenz zum Ermittlungsbericht in Berlin mit Ulrich Homburg (2. v.l.), Dr. Detlef Schmidt und Dr. Tobias Boecken von der Kanzlei Gleiss Lutz (3. und 4. v.l.) sowie DB Pressesprecher Jürgen Kornmann

„Klares Ziel war eine vorbehaltlose Aufklärung der Missstände. Alle Ursachen und Versäumnisse liegen jetzt lückenlos auf dem Tisch. Die dafür Verantwortlichen werden derzeit zu den Vorwürfen angehört. Außerdem haben wir pflichtgemäß sämtliche Erkenntnisse der Staatsanwaltschaft übergeben“, sagt Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn.

„Mit der Veröffentlichung des Ergebnisberichts wollen wir höchstmögliche Transparenz herstellen und so das Vertrauen unserer Fahrgäste, der Mitarbeiter und des Bestellers zurückgewinnen. Durch die bereits eingeleiteten und aktuell beschlossenen Maßnahmen gewährleisten wir nicht nur die uneingeschränkte Betriebssicherheit der S-Bahn Berlin, sondern schließen auch künftig solche Missstände aus.“

Technische Mängel der Fahrzeuge:

Ausschlaggebend für den betrieblichen Beinahe-Zusammenbruch und die noch bestehenden Betriebsstörungen der Berliner S-Bahn ist ein - nach heutigen Erkenntnissen - in wesentlichen Teilen mangelhaft konstruiertes Fahrzeug. Im Umgang mit den konstruktiven Schwachpunkten der Baureihe 481/482 – vor allem den unterdimensionierten Radscheiben – wurden auch bei der S-Bahn Berlin erhebliche Fehler begangen. Die eigentlichen Ursachen des gravierenden Flottenschadens liegen in der Konstruktion der Fahrzeuge.

Konsequenz:

Der DB-Konzern stellt mithilfe eines umfangreichen Maßnahmenpakets sicher, dass die fahrplankonforme Flottenverfügbarkeit bis Ende 2010 gewährleistet ist und den Fahrgästen im Verlauf des Jahres 2011 wieder das uneingeschränkte Verkehrsangebot zur Verfügung steht. Außerdem werden alle Fahrzeuge laufend zusätzlichen Sicherheitsüberprüfungen unterzogen. Darüber hinaus hat sich der Fahrzeughersteller Bombardier gegenüber der DB zur Schließung bestehender Dokumentationslücken bei der Zulassung der Baureihe 481/482 bereit erklärt.

S-Bahn-Management:

Die Bremszylinder wurden seit 2002 aufgrund der durch Managementfehler verursachten Missstände der Werkstattorganisation nicht fachgerecht instand gehalten. Dies hat zu den erheblichen zusätzlichen Betriebsstörungen im September 2009 geführt. Diese Ursache ist seit Januar 2010 dank des erheblichen Engagements der Mitarbeiter der S-Bahn Berlin und anderer DB-Werkstätten vollständig beseitigt. Im Umgang mit dem Radriss 2003 und dem Radbruch im Mai 2009 sowie bei der Durchführung von Nachbestellungen 2005 wurden operative Abwicklungsfehler bei der S-Bahn Berlin, aber auch eine unzulängliche Betreuung durch andere Konzernbereiche festgestellt.

Konsequenz:

Der betroffene Personenkreis wird gemäß rechtsstaatlichen und datenschutzrechtlichen Grundsätzen zu den Feststellungen möglicher Organpflichtverletzungen angehört. Gleichzeitig wird die DB pflichtgemäß der Staatsanwaltschaft Berlin den Untersuchungsbericht mit allen Ergebnissen zur Klärung eventuell strafrechtlich relevanter Sachverhalte zur Verfügung stellen. Auf der Basis der weiteren Anhörungen und der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen behält sich der Konzern arbeits- und zivilrechtliche Maßnahmen vor.

DB-Konzern:

Über das Ausmaß der von den Ermittlern aufgedeckten systematischen Organisationsmängel sowie der unzureichenden Qualitäts- und Sicherheitsorientierung bei der S-Bahn Berlin wurden die zuständigen DB-Konzerngremien von den S-Bahn-Geschäftsführungen nicht informiert. Insofern lassen sich keine Pflichtverletzungen des S-Bahn-Aufsichtsrats feststellen. Sowohl interne als auch externe Audits und technische Revisionen (beispielsweise der Hauptwerkstatt Schöneweide in 2007) haben die Organisationsmängel bei der S-Bahn Berlin nicht aufgedeckt.

Konsequenz:

Der DB-Konzern hat bereits mit der neuen Geschäftsführung, einer Konzern-Task Force sowie mit der strukturellen Stärkung der betriebsnahen Instandhaltung die Grundlagen für einen stabilen und ordnungsgemäßen Betriebsablauf bei der S-Bahn Berlin geschaffen. Zur vollständigen und nachhaltigen technischen sowie organisatorischen Integration in den Schienennahverkehrsbereich der DB wird die S-Bahn Berlin zusammen mit der S-Bahn Hamburg ab 1. März 2010 aus dem Geschäftsfeld DB Stadtverkehr herausgelöst und DB Regio zugeordnet.

Damit werden alle S-Bahnen des Konzerns unter einem Dach zusammengefasst und die einheitlichen Qualitäts- und Sicherheitsstandards vollständig auf die S-Bahn Berlin übertragen. Das Auditierungssystem des Konzerns für interne und externe Prüfungen von Konzernbereichen wird überarbeitet. Zusätzlich zum bestehenden Qualitäts- und Sicherheitsmanagement richtet der Konzern eine neue Einheit „Technische Revision“ ein, die alle sicherheitsrelevanten Prozesse prüfen und überwachen wird und bei Vorstandsvorsitzenden angesiedelt ist.

Foto: David Ulrich

