

Schienenersatzverkehr bei Riedbahn: DB Regio kämpft mit hohen Verlusten

Der Schienenersatzverkehr bei der Riedbahn führt zu Millionenverlusten für DB Regio, während Sozialstandards für Fahrer durchgesetzt werden.

Die aktuelle Situation rund um die Riedbahn und den damit verbundenen Schienenersatzverkehr sorgt für große Aufmerksamkeit, insbesondere aufgrund der finanziellen Einbußen, die die Bahn-Tochter DB Regio zu verzeichnen hat. Der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats von DB Regio Schiene/Bus, Ralf Damde, äußerte sich in einem Interview und ließ keinen Zweifel daran, dass die Innovationskosten durch die durchgeführten Maßnahmen erheblich sind.

Im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn wurden wesentliche Sozialstandards für die Fahrer gesichert, was bekräftigt, dass die Bemühungen um hohe Arbeitsstandards nicht nur wichtig, sondern auch kostenintensiv sind. „Wir haben wichtige Sozialstandards für die Fahrer durchgesetzt“, sagte Damde der „Welt am Sonntag“. Diese Erneuerungen erfordern Investitionen, die letztlich dazu führen, dass DB Regio in der ersten Jahreshälfte einen erheblichen Verlust erlitten hat, wobei von einem zweistelligen Millionenbetrag die Rede ist.

Unklarheiten beim Preis des Ersatzverkehrs

Ein weitreichendes Problem besteht darin, dass die genauen Kosten des Schienenersatzverkehrs nicht offen kommuniziert werden. Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums erklärte, dass diese finanziellen Details als „Geschäftsgeheimnisse der

DB AG“ gelten. Die Situation wirkt sich auch auf die Entscheidungsfindung in Bezug auf die finanziellen Mittel aus, die in den Ersatzverkehr investiert werden, um die Funktionalität und die Jobs sowohl des Verkehrsministers als auch des DB-Vorstands sicherzustellen.

Damde macht deutlich, dass die DB Regio mehr Mittel aufwendet als ursprünglich vereinbart. „Wir buttern beim Schienenersatzverkehr der Riedbahn mehr rein, als eigentlich vereinbart wurde, weil er funktionieren muss“, so der Betriebsratsvorsitzende. Diese Herausforderungen werfen ein neues Licht auf die Effizienz der aktuellen Planung und bringen die Zukunft des Projekts ins Wanken.

Privater Busunternehmen als neue Herausforderung

Für die kommenden Arbeiten zwischen Hamburg und Berlin wurde bereits ein privater Busanbieter ausgewählt, wodurch DB Regio aus der Ausschreibung ausgeschlossen wurde. Dies wirft die Frage auf, ob private Unternehmen tatsächlich in der Lage sind, den enormen Bedarf zu decken. „Es ist absolut fraglich, ob private Busunternehmen einen Schienenersatzverkehr in dieser Dimension überhaupt stemmen können“, äußerte sich Damde besorgt. Ein zentraler Aspekt, der hierbei zu beachten ist, sind die logistischen Herausforderungen, insbesondere in Bezug auf die Beschaffung von 170 Bussen und die Rekrutierung von 600 neuen Busfahrern.

Die potenziellen Probleme, die aus dem Einsatz privater Unternehmen resultieren könnten, sind erheblich. Wenn diese Firmen nicht in der Lage sind, die notwendigen Ressourcen zu mobilisieren, steht die gesamte Planung des Schienenersatzverkehrs auf der Kippe. Damde warnte: „Was passiert, wenn der Auftragnehmer jetzt keine 170 Busse kaufen kann und nicht 600 neue Busfahrer findet?“, und fügte hinzu, dass DB Regio dann möglicherweise nicht die erforderlichen Erfolgsvoraussetzungen erfüllen kann, um einzuspringen.

Die Lage bleibt angespannt, da sowohl die DB Regio als auch die Reisenden auf eine baldige und reibungslose Durchführung des Schienenersatzverkehrs hoffen. In Anbetracht der finanziellen Herausforderung und der Unsicherheiten bleibt abzuwarten, wie die DB AG auf die wachsenden Probleme reagieren wird, um den Betrieb und die Fahrgastfreundlichkeit auch in dieser schwierigen Zeit sicherzustellen.

Details

Besuchen Sie uns auf: n-ag.de