



Datum

07.01.2009

Nummer

Thema

S-Bahn

Redaktion

-msh-

Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt:

Geisterfahrer: S-Bahn GmbH fährt aufs falsche Gleis

Mit Milliardenaufwand wurde nach der Wende die Berliner S-Bahn instand gesetzt, zur Fußball-WM 2006 konnte sich - unter anderem beim 2-Minuten-Takt zum Olympia-Stadion und dem fünfwöchigen durchgehenden Tag- und Nachtverkehr - alle Welt überzeugen, dass dieses attraktive und leistungsfähige Nahverkehrssystem zu einem der besten der Welt gehört.

Danach jedoch wurde die S-Bahn GmbH vom DB-Konzern im Hinblick auf den Börsengang "an die Leine" genommen, der Vorstand und erfahrene Mitarbeiter in der mittleren Leitungsebene ausgewechselt und die Gewinnvorgaben in schwindelnde Höhen geschraubt. So hat die die S-Bahn GmbH nach Angaben aus Aufsichtsratskreisen 2006 24 Mio. Euro und 2007 34 Mio. Euro an die DB AG abgeführt.

Zur Erreichung des enormen Gewinnziels wurden über jedes annehmbare Maß hinaus gerade 10 bis 15 Jahre alte Züge verschrottet, Zugabfertiger von den Bahnhöfen abgezogen und Werkstattkapazitäten reduziert. Der vom Bund finanzierte Ersatz der mechanischen Fahrsperrn, eine Konstruktion aus dem Jahre 1928, wird absichtlich verzögert, da die fahrzeugseitige Ausrüstung aus Eigenmitteln der S-Bahn GmbH bezahlt werden müsste. Die mechanische Fahrsperrn arbeitet jedoch nicht mehr zuverlässig (so kam es zu mehreren Signalüberfahrten und Auffahrunfällen), zudem friert sie bei eisigen Temperaturen ein. Das Eisenbahn-Bundesamt hat entsprechende Geschwindigkeitsreduzierungen veranlasst, die natürlich ein Einhalten des Fahrplans erschweren.

Beim aktuell eisigen Wetter zeigt sich das Ausmaß überdeutlich: Das Schmieren von

Weichen, Fahrsperrungen und Türschließeinrichtungen wurde vernachlässigt, Ersatzzüge für ausgefallene Züge stehen nicht zur Verfügung. So kommt es zur widersinnigen Situation, dass die S-Bahn Berlin aufgrund der in den letzten Jahren erfolgten Grundsaniierungen sowie den Auswirkungen des BVG-Streiks steigende Fahrgastzahlen aufweist, diese jedoch mit systematischen Zugausfällen, Verspätungen, schlecht gewarteten und gereinigten Zügen massiv aufs Spiel setzt.

Und was unternimmt der Senat, als der zuständige Besteller der Verkehrsleistungen? Nichts. Aufgrund eines schlecht ausgehandelten Verkehrsvertrages sieht er keine Möglichkeit, auf die S-Bahn einzuwirken, die im Vertrag vorgesehenen Qualitätsansprüche durchzusetzen. Die Vielzahl von Verspätungen und Zugausfällen wird ja mindestens seit einem halben Jahr beklagt. Hier hätte Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer einschreiten und z.B. entsprechende Pönalen verhängen müssen. Dies ist eine Sprache, die die Bahn versteht, wie es sich in anderen Bundesländern zeigte. Geldabzüge in Berlin sind jedoch Fehlanzeige - im Gegenteil: man verzichtete auf die Möglichkeit, 2012 die Nord-Süd-Strecken auszuschreiben und gab der S-Bahn GmbH einen Freibrief zum Geldschaufeln bis 2017.

So bleibt der Berliner Bevölkerung nur, das schon vergessen geglaubte nostalgische Gefühl zu genießen, bei Schnee und Eis wie zu DDR-Zeiten in nur gelegentlich auftauchenden "Sardinenbüchsen" S-Bahn zu fahren.