

Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin:

Schlechter S-Bahnvertrag + Börsengang der Bahn = miserabler S-Bahnverkehr

– 2. Teil –

Der Austausch des S-Bahnvorstandes reicht nicht aus, der Senat muss den S-Bahnvertrag außerordentlich kündigen und neu verhandeln.

Geplanter Börsengang der Deutschen Bahn AG (DB AG)

Drei Tage nach dem ich den vorstehenden Artikel geschrieben hatte, überschlugen sich die Ereignisse bei der S-Bahn. Am Wochenanfang ordnete das Eisenbahnbundesamt wegen Sicherheits- und Wartungsmängeln die Stilllegung von einem Viertel der S-Bahnflotte an. Die Folge war die Fortsetzung des S-Bahnchaos.

Die Bahn fuhr nur noch mit Halb- bzw. Viertelzügen im 20-Minutentakt. Fahrgäste quälten sich in überfüllte schwülheiße Züge bzw. mussten auf dem Bahnsteig zurückbleiben.

Es war das erste Mal, dass das Eisenbahnbundesamt auf diese Weise gegen ein Bahnunternehmen vorgehen musste. Es hatte sich herausgestellt, dass der S-Bahnvorstand, obwohl ihm die Probleme mit den S-Bahnradern bekannt waren, die am 1. Mai zu einer Zugentgleisung geführt hatten, die vorgeschriebenen Wartungsarbeiten nicht ordentlich durchgeführt hatte. Zuvor hatte der S-Bahnvorstand das Gegenteil beteuert. Der Vorstand hatte ganz offensichtlich gelogen und die Sicherheit der Fahrgäste leichtfertig aufs Spiel gesetzt.

Die chaotische Situation und die Sicherheitsmängel der S-Bahn bestimmten die Schlagzeilen der Tagespresse bundesweit. Um den Imageschaden für die Deutsche Bahn einzugrenzen, wechselte der Konzernvorstand der DB AG die S-Bahnführung aus. An die Spitze des Unternehmens ist Peter Buchner, ein erfahrener Bahnvorstand mit einem guten Ruf getreten. Dass er die S-Bahn wieder zu dem altbewährten Lieblingsverkehrsmittel der BerlinerInnen machen kann, die sie noch vor drei Jahren war, ist nicht zu erwarten.

Der Konzernvorstand behauptet, der Spardruck vor dem geplanten Börsengang hätte nichts mit den Sicherheits-, Qualitäts- und Leistungsmängeln der S-Bahn zu tun. Dass an diesem Unternehmensziel etwas geändert werden solle, war auch nicht zu vernehmen. Die Verantwortung für die Sparorgien bei Personal und Material trüge nach Logik der DB AG allein der alte S-Bahnvorstand. Diese Argumente sind als Nebelkerzen zur Verschleierung der realen Situation leicht zu entlarven.

Zahlen sind hier die besten Argumente. Die Gewinne betragen 2007 34 Mio. Euro, 2008 54 Mio. Euro und 2009 waren sogar 87,7 Millionen Euro geplant. Die Investitionen betragen im Jahr 2003 117,2 Mio. Euro, jetzt sind es nur noch 3 Mio. Euro. Diese Zahlen beweisen: Die S-Bahn wird planmäßig von der DB AG kaputt gespart. Wenn die DB AG nicht auf den geplanten Börsengang und die substanzvernichtenden Gewinne verzichtet, wird sich daran nichts ändern. Der Wechsel in der S-Bahnvorstandsetage bleibt dann Kosmetik.

Ein Vertrauensvorschuss, wie ihn der Regierende Bürgermeister gegenüber der neuen S-Bahnführung bekundet, ist unangebracht. Der Austausch des Leitungsteams ohne die Abkehr vom Börsengang und den Sparzielen wird den Berliner S-Bahnverkehr auf Dauer weder besser noch sicherer machen. Ein Blick auf die grandios gescheiterte Bahnprivatisierung in England sollte auch Klaus Wowereit eines Besseren belehren.

Wegen der Sicherheitsversäumnisse müsste der Senat innerhalb der gesetzlichen Frist den S-Bahnvertrag außerordentlich kündigen und neu verhandeln. Nur dieser dilettantische Vertrag hat es den Ex-S-Bahnchefs ermöglicht, die sicherheitsgefährdenden Gewinnvorstellungen der Deutschen Bahn AG zu realisieren. Der Senat hat jetzt die Chance, einen guten S-Bahnvertrag abzuschließen, der Leistung und Sicherheit garantiert. Damit kann er den neuen S-Bahnvorstand gegenüber der DB AG stärken. Diese Chance darf nicht versäumt werden.