

Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin, informiert:

Für sicheren und zuverlässigen S-Bahnverkehr: auf Bahnprivatisierung verzichten, S-Bahnvertrag verbessern und S-Bahnverkehr in Teillosen ausschreiben

Unmittelbar nach dem Winterchaos der S-Bahn gab es eine Anhörung im Abgeordnetenhaus. Der Chef des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg monierte die rigiden Einsparungen an Personal, Material und Wartung bei der S-Bahn und bemängelte, dass die Unzuverlässigkeit der S-Bahn einmalig im Bundesmaßstab sei. Der Betriebsrat erklärte, dass die S-Bahn kaputt gespart wird. 25% beim Werkstattpersonal, Werkstattkapazitäten, Bahnhofsaufsichten und Züge wurden die letzten zwei Jahre unter der Leitung des neuen S-Bahnchefs Heinemann gestrichen.

Der Ex-S-Bahnchef schob die winterlichen Ausfälle bei der S-Bahn auf den Hersteller des Schmierfettes, gelobte Besserung und kündigte eine Qualitätsoffensive an. Die Regierungsfractionen waren damit zufrieden.

Wir hatten Zweifel, denn der Zusammenhang zwischen den Einsparungen bei der S-Bahn und dem Privatisierungskurs der Deutschen Bahn war mehr als deutlich. Bereits 2005 wurde unter der Leitung von Mehdorn im unternehmensinternen Portfolio „Qualify & Qualify Plus“ dargelegt, dass die Bahn kapitalmarktfähig gemacht werden soll, indem u.a. die Zahl der S-Bahnfahrzeuge reduziert, die Instandhaltung um 30% gesenkt und die Wartungsintervalle verlängert werden sollen.

Weil die angekündigten Verbesserungen im S-Bahnverkehr ausblieben, forderten wir den Senat im Frühjahr auf, der S-Bahn ein Ultimatum zur Vertragseinhaltung zu setzen, ansonsten aber den S-Bahnvertrag zu kündigen und neu auszuschreiben. Gleichzeitig forderten wir Fahrgastenschädigungen. Schon damals war bekannt, dass die S-Bahn erhebliche Gewinne an den DB-Konzern abführt. Die Gewinne sollten sich Jahr für Jahr erhöhen. Von 34 Mio. Euro im Jahr 2007 auf 56, 87 auf bis 125 Mio. Euro im Jahr 2010. Die Gewinne erzielt die S-Bahn nicht durch außerordentlich gute Angebote und hohe Fahrgastzahlen sondern durch Raubbau an Personal und der Substanz und die jährlichen Zuwendungen des Landes Berlin in Höhe von 232 Mio. Euro.

Berlin hat einen grottenschlechten S-Bahnvertrag abgeschlossen, der so gut wie keine Strafmöglichkeiten beinhaltet. Berlin zahlt zwar nicht, wenn keine Züge fahren, das ist selbstverständlich. Darüber hinaus gibt es lediglich Strafzahlungen von 5% für Verspätungen und Mängel, die von Kunden im Rahmen einer Kundenbefragung durch die S-Bahn benannt werden. Zuglängen und andere Qualitätsmerkmale sind

nicht definiert und weitergehende Strafen nicht vorgesehen. Bei 232 Mio. Zuwendung sind maximal 12 Mio. Strafzahlungen möglich. Darauf pfeift die S-Bahn angesichts der Gewinne, die sie erzielen kann, wenn sie den Vertrag nicht einhält.

Am 1. Mai entgleiste eine S-Bahn wegen eines defekten Rades. Dieser Unfall wurde als singuläres Ereignis bagatellisiert. Tatsächlich hat schon 2001 ein Gutachter gewarnt, dass die Räder nicht geeignet sind und ausgetauscht werden sollten. Auch nachdem im Jahr 2003 ein Radriss auftrat, wurden keine zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen ergriffen. Im Gegenteil die Wartung wurde planmäßig zurückgefahren. Der Unfall am 1. Mai war also kein Zufall sondern durch unterlassene Wartungsmaßnahmen fahrlässig herbeigeführt. Aber auch nach der Entgleisung unterließ die S-Bahn vorgeschriebene Prüfungen. Als das bekannt wurde, gab es Anzeigen bei der Staatsanwaltschaft gegen die S-Bahnverantwortlichen.

Anfang Juli platzte dem Eisenbahnbundesamt (EBA) der Kragen. Die Aufsichtsbehörde schritt gegen die Sicherheitsverletzungen ein und ordnete die Stilllegung ungeprüfter Züge an. Die Negativschlagzeilen machten dem Mutterkonzern zu schaffen. Der DB Vorstand für Personenverkehr Homburg, berief die vier S-Bahngeschäftsführer in einer Krisensitzung ab und setzte neue S-Bahnvorstände ein. Das Veranlasste uns, eine Sondersitzung des Verkehrsausschusses zu beantragen. Nach der Sondersitzung Mitte Juli war klar, dass weder Senat noch Bahn zu einem Kurswechsel bereit sind. DB Vorstand Ulrich Homburg hält die Gewinnerwartungen an die S-Bahn weiter für gerechtfertigt und wird weder daran noch an der geplanten Bahnprivatisierung etwas ändern. Er und der neue S-Bahnvorstand begründen das S-Bahnchaos als Folge des unerwarteten Radbruches vom 1. Mai und mit Managementmängeln der alten Geschäftsführung. Die Manager wurden allerdings nicht gefeuert sondern werden anderweitig im Konzern beschäftigt.

Der Regierende Bürgermeister hielt es nicht für nötig ins Parlament zu kommen, während das Rückgrat des Berliner Nahverkehrs zusammenbrach. Er fuhr lieber Rad mit Staatsgästen. Die Senatorin war weder zu Vertragsänderungen noch zu einer Kündigung bereit. Ob überhaupt für den Zeitraum nach 2017 ausgeschrieben werden sollte, wollte sie noch prüfen.

Kurze Zeit später hat die S-Bahn bekannt geben, dass das EBA aus Sicherheitsgründen die Stilllegung weiterer Problemzüge angeordnet hatte. Just an diesem Tag hatte die Verkehrssenatorin Junge-Reyer nichts Besseres zu tun, als die Autobahnbauerfolge der A113 schön zu reden und damit den Neubau der A100 zu begründen. Nur 25% der S-Bahnzüge war noch einsatzfähig.

Wir werden nicht tatenlos zusehen, dass der Senat bis 2017 jährlich 232 Mio. Euro aus der Landeskasse an die S-Bahn überweist und weiter ohne Einfluss auf Qualität und Leistung dieses Verkehrsunternehmens bleibt. Wenn die Deutsche Bahn an den hohen Gewinnen bei der S-Bahn festhält und der

Senat auf Vertragsänderungen und Ausschreibung des S-Bahnverkehr verzichten, verstößt das gegen EU-Beihilferecht. Demnach ist eine Direktvergabe ohne Ausschreibung an die S-Bahn nur dann zulässig, wenn die Zuschüsse in angemessenem Verhältnis zum Aufwand stehen. Angesichts der S-Bahngewinne stellen die Landeszuschüsse eine rechtswidrige Überkompensation des S-Bahn-Aufwandes dar. Wenn der Senat den für Berlin schädlichen S-Bahnvertrag nicht ändert und den S-Bahnbetrieb nicht ausschreibt, werden wir ein Beschwerdeverfahren bei der EU einleiten.