

## Datum

11.02.2010

## Nummer

58/10

## Redaktion

-msh-

**Thema:** Verkehr/S-Bahn

**Claudia Hämmerling**, verkehrspolitische Sprecherin, sagt zu den wirtschaftlichen Langzeitfolgen der S-Bahnkrise:

## S-Bahn-Krise führt zu neuem Mobilitätsverhalten

Über den Imageschaden, den Berlin wegen des S-Bahnchaos erlitten hat und über wirtschaftliche Schäden der Handelstreibenden während der Einschränkungen des S-Bahnverkehrs ist ausführlich berichtet worden. Die langfristigen Folgen der S-Bahnkrise sind jedoch weit tiefgreifender. Unter anderem ist die S-Bahn kein geeignetes Verkehrsmittel mehr im Geschäftsleben. Wer pünktlich sein will, muss sich andere Verkehrsmittel suchen. Der Unternehmer Christian Bau zum Beispiel wird sich einen Dienstwagen anschaffen. Über 10 Jahre lang konnte er mit der S-Bahn und seinem Fahrrad schnell, unkompliziert und vor allem pünktlich zu seinen Kunden kommen. Das ist heute nicht mehr möglich.

### Situationsbeschreibung und Entwicklung:

Der Fahrgastverband hatte jüngst berichtet, dass ca. 70.000 ehemalige S-Bahnfahrpassagiere auf andere Verkehrsmittel umgestiegen sind. Dass das eine realistische Einschätzung ist, können insbesondere U-Bahnfahrpassagiere nachvollziehen. Vergleichbar voll war es nie zuvor. Zusätzliche Züge und kürzere Taktfrequenzen können von der BVG nicht angeboten, weil die Fahrzeugreserven ausgeschöpft sind.

Die S-Bahn bildet das Rückgrat des Berliner ÖPNV. Sie beförderte in guten Zeiten ca. 40 Prozent aller Fahrgäste von Bus und Bahn. Wie die Fahrgastverteilung derzeit genau aussieht, wird gerade durch Kundenbefragungen ermittelt. Als das S-Bahnangebot extrem ausgedünnt war, waren die Straßen verstopft. Inzwischen hat sich der Autoverkehr einigermaßen normalisiert. Der gerade erstarkende Ruf nach neuen Umgehungsstraßen am Stadtrand ist allerdings ein Indiz dafür, dass der Autoverkehr insgesamt zugenommen hat.

Das Radverkehrsaufkommen hat sich in den letzten 15 Jahren verdoppelt. Nach eigenen Beobachtungen hat sich dieser Trend vor dem Eischaos im letzten Jahr noch einmal verstärkt. Selbst in der Winterzeit waren mehr Radfahrer unterwegs als sonst. Das ist die einzige Entwicklung im Zusammenhang mit dem S-Bahndesaster, der etwas Gutes abzugewinnen ist.

Bislang hatte Berlin einen sehr geringen privaten Motorisierungsgrad. Jüngsten Befragungen zufolge kommen z.Z. 319 Fahrzeuge auf tausend Einwohner. Berlin lag damit auf dem letzten Platz im Ranking der 50 größten Städte. Das wird sich vermutlich ändern. Die unzuverlässig fahrenden und überfüllten Züge und die relativ hohen Ticketpreise sind vor allem für Kleinkinder im Kinderwagen, Menschen mit Handicaps und Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen unzumutbare Beförderungsbedingungen. Auch wer sein Fahrrad in der S-Bahn mitnehmen will, kommt in die überfüllten Züge nicht hinein.

### **Beispiele für die Trendumkehr zu klimaschädlicher Mobilität:**

Der Berliner öffentliche Personalverkehr hatte vor Beginn des S-Bahnchaos ein hohes Niveau. Das ist ein Grund für den niedrigen Automobilitätsgrad. Für eine Vielzahl von BerlinerInnen ist das derzeitige ÖPNV-Angebot aber nicht mehr zumutbar. Sie suchen nach Alternativen, die unter Umständen mit der Benutzung oder im ungünstigsten Fall mit der Anschaffung eines eigenen Pkw verbunden sind oder sie verzichten auf bestimmte Fahrten ganz.

Kleine Kinder, problematische Fahrradbeförderung aber auch Terminabhängigkeit sind gewichtige Gründe gleich ganz aufs Auto umzusteigen, zumal das Preis-Leistungsverhältnis für die Verkehrsmittel angesichts der Qualitätsmängel ungünstiger geworden ist.

- So hat das Theater an der Parkaue im vergangenen Jahr Einnahmeausfälle in Höhe von 25.000 Euro beklagt. Das Kinder- und Jugendtheater liegt im Einzugsbereich des S-Bahnhofs Frankfurter Allee. Verständlicherweise haben Lehrer und Erzieher in der S-Bahnkrise die Ringbahn mit Kindergruppen lieber gemieden. Das hatte wirtschaftliche Auswirkungen, die von dieser Einrichtung kaum zu kompensieren waren.
- Der Unternehmer Christian Bau hat ein Dentallabor. Er muss Zahnärzte pünktlich beliefern. In der Vergangenheit war das für ihn mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ggf. mit Fahrradkurieren problemlos möglich. Auf den Dienstwagen konnte er verzichten. Inzwischen kosten ihn die unzuverlässigen und überfüllten Verkehrsmittel zu viel Zeit und Nerven. Er wird sich ein Dienstfahrzeug anschaffen.

Ist so eine Entscheidung erst einmal getroffen, ist sie nicht so leicht umkehrbar. Es bedarf attraktiver Verkehrsangebote um das Mobilitätsverhalten wieder zu verändern. Im Auto gibt es Privatsphäre, Musik, einen Sitzplatz und eine punktgenaue Beförderung. Ein Stau allein im warmen Auto ist allemal besser zu ertragen als das die Unbequemlichkeiten im S-Bahn-Chaos, in dem sich die Menschen entweder wie in ei-

ner Sardinienbüchse oder wie Tiefkühlkost vorkommen und zusätzlich beim Warten auf verspätete Züge wertvolle Lebenszeit vergeuden.

### **Klimapolitische Auswirkungen:**

Klimapolitisch ist diese Entwicklung der Super-GAU. Der Senat hat in seinem Stadtentwicklungsplan Verkehr verschiedene Szenarien zur Entwicklung der klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese Szenarien haben das S-Bahndesaster nicht vorgesehen. Dennoch gehen sie davon aus, dass die Klimagasemissionen aus dem Verkehr um 35 Prozent zu hoch sind. Mit zunehmender Automobilisierung wird sich dieser Trend verstärken.

Das Problem ist, dass der Schwerpunkt des rot-roten Senats auf der Verbesserung der Bedingungen für den Autoverkehr gerichtet ist. Der Weiterbau der A100 wird von einem üppigen Straßenneu- und Ausbauprogramm flankiert: Französische Straße, Axel-Springer-Straße, Karl-Liebknecht-Straße, Invalidenstraße und viele andere Straßen verschlingen die Investitionsmittel.

Der Straßenbahnneubau hingegen tendiert gegen Null und wird von den Straßenausbauplänen torpediert. Die Verkehrslenkung Berlin investiert 30 Mio. Euro in Bus- und Trambeschleunigung mit dem Ergebnis, dass die Straßenbahn langsamer fahren muss. Ein Schildbürgerstreich! Und die landeseigene BVG, deren Beförderungskapazitäten vor dem Ende stehen, schafft kurze statt lange Tramwagen neu an.

Auch bezüglich der künftigen S-Bahnstruktur hat der Senat keinen Plan, aber leider auch keine Ahnung. Sonst würden nicht ständig neue konfuse Einzelideen vorliegen, sondern die Verantwortlichen würden sich ein kohärentes Konzept überlegen, und zwar gemeinsam mit dem ebenfalls beteiligten Bundesland Brandenburg.

### **Fazit:**

Das Fazit lautet: Die Ursachen des Debakels liegen bei der Deutschen Bahn. Mittäter ist der Senat, dessen schlechter S-Bahnvertrag die Unternehmensstrategie der DB AG ermöglicht hat. Begünstigt wird der Trend zum Autoverkehr durch die falsche Prioritätensetzung des Senats, der den Autoverkehr in allen Punkten bevorzugt.

### **Forderungen:**

Wir fordern eine Trendumkehr in der Rot-Roten Verkehrspolitik. Die Ressourcen die derzeit zur Förderung des Autoverkehrs und des Straßenbaus verplempert werden, müssen in den Ausbau und in die Verbesserung des Umweltverbundes gesetzt werden.