



Die vor kurzem noch leihweise von Trier aus eingesetzten 143 der Mitteldeutschen Eisenbahngesellschaft (MEG) sind inzwischen nach Berlin versetzt worden, nachdem dort durch das erneute Kollabieren der Berliner S-Bahn ein erhöhter Lokbedarf für S-Bahn-Ersatzverkehre besteht. Die MEG-Loks übernehmen hierbei meist reguläre RE-Leistungen, um somit wiederum Loks für die S-Bahn freizusetzen. MEG-606 (ex 143 864) ist am 10. Januar im Bahnhof Berlin-Friedrichstraße Zuglok des RE 18737 nach Belgiz.

Aufnahme: Sebastian Schröder

## S-Bahn Berlin: „Schnitt“ nach den Wahlen?

Interview mit Claudia Hämmerling\*, verkehrspolitische Sprecherin der Grünen in Berlin

Im Herbst 2011 wählt Berlin ein neues Abgeordnetenhauses. Mit dem erneuten weitgehenden Zusammenbruch des S-Bahn-Verkehrs ist in Berlin der Stellenwert der Frage „Wohin fährt die Berliner S-Bahn?“ im Bewusstsein der Bevölkerung zu einem Thema aufgestiegen, das definitiv mit wahlentscheidend sein kann. Die Menschen in der Hauptstadt haben inzwischen – gelinde ausgedrückt – die „Schnauze gestrichen voll“. Die S-Bahn – selbst zu finstersten Zeiten im fast vergessenen Nischendasein des alten Westberlin – hat niemals in der Geschichte einen so unfaßbaren Niedergang erleben müssen wie im Zuge der Vorgaben des früheren Bahnhofchefs Hartmut Mehdorn – die sich auszuwirken begannen, als dieser seinen Sessel schon hatte räumen müssen. Die Entwicklung war an dieser Stelle öfter und – zwangsweise – intensiveres Thema als unserer Berichterstattung lieb war (und ist). Die breite Masse der Bevölkerung hat ebenso wie große Teile der Wirtschaft und anderer gesellschaftlicher Organisationen nach dem erneuten aktuellen Desaster das restliche Vertrauen in den DB-Konzern verloren, was Versprechungen für eine „bessere S-Bahn“ betrifft. Die IHK Berlin fordert, den S-Bahn-Betrieb auszuschreiben, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) als Bestellerbene hat sich in Gestalt seines Geschäftsführers Franz immer wieder an die Spitze einer Bewegung gesetzt, die eine „Reform an Haupt und Gliedern“ einfordert. Ähnlich frischen Wind fordern im politischen Feld vor allem die Berliner Bündnisgrünen. Wir haben uns mit der verkehrspolitischen Sprecherin der bündnisgrünen Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus über deren Positionen zu politischen Vorgaben für die Zukunft des S-Bahn-Verkehrs in Berlin unterhalten:

*Frau Hämmerling, die Position Ihrer Partei in der Frage, wie die Zukunft der Berliner S-Bahn politisch gestaltet werden sollte, scheint dem außenstehenden Beobachter ziemlich klar formuliert: Aufbau eines landesweite-*

*nen Fahrzeugpools nach niedersächsischem Vorbild, Ausschreibung der Betriebsleistungen in mehreren Tranchen und Vergabe der Leistungen in einem definitiv ergebnisoffenen Verfahren. Ist das korrekt formuliert, und, falls ja, welche Vorteile versprechen Sie sich daraus in der aktuellen Misere?*

In den letzten beiden Jahren haben wir gelernt: Weder Empörungsrhetorik der Verkehrssenatorin noch Spitzengespräche des Regierenden Bürgermeisters Wowereit mit Bahnhofchef Grube haben die Bahnchefs zu einer Kurskorrektur bewegen können. Bis heute wurden zentrale Maßnahmen wie z. B. die Bestellung der betriebsnotwendigen Züge und die Schaffung ausreichender Personal- und Werkstattkapazitäten verschleppt. Deshalb wollen wir uns aus der Abhängigkeit von diesem renditefixierten Bahnkonzern mit einem eigenen Fahrzeugpool und der Ausschreibung der Betriebsleistung lösen. Die Berliner S-Bahn kann's offensichtlich nicht, schon seit zwei Jahren lässt sie die Fahrgäste im „Regen stehen“ – möchte aber nach 2017 einen neuen Verkehrsvertrag mit Berlin abschließen. Mit Ausschreibung und Fahrzeugpool passiert das nicht automatisch. Die S-Bahn ist dann gezwungen, das bestmögliche Angebot vorzulegen, wenn sie für einen neuen Verkehrsvertrag in Betracht kommen will. Die Manager wissen das und müssen ihren Kurs korrigieren, wenn sie im Geschäft bleiben wollen.

Aber wir wollen die S-Bahn auch in kommunaler Regie betreiben. Berlin und Brandenburg werden das S-Bahn-Netz, wenn sie es vom Bund zu denselben Konditionen übertragen bekommen wie der DB-Konzern, wesentlich besser pflegen und instandhalten als die DB AG. Denn die Länder sind an funktionierenden Signalanlagen, Weichen etc. interessiert und nicht an Profit.

*Niedersachsen hat als – im Vergleich zu Berlin – relativ wohlhabendes Land mit einem sehr viel kleineren Fahr-*

*zeugpool als in Berlin erforderlich die durch dieses Modell entstehenden Haushaltsbelastungen „stemmen“ können. Wie soll das chronisch klamme Berlin das schaffen, ohne erneut eine Neuverschuldung einzugehen, die möglicherweise sogar haushaltsrechtlich gar nicht genehmigungsfähig wäre?*

Die Finanzierung von 200 Zügen für das erste Vertragspaket ist eine Herausforderung für die klammen Kassen – aber nicht unmöglich. Einen Teil der einbehaltenen Bestellerentgelte an die S-Bahn – das waren letztes Jahr mehr als 50 Mio. € – und einen Teil der Regionalisierungsmittel wollen wir für die Vorfinanzierung der Züge verwenden. Es ist lediglich der umgekehrte Weg. Üblicherweise finanzieren die Bahnunternehmen vor und das Land zahlt im Rahmen der Vertragslaufzeit ab. Wir schießen die Investition vor und lassen das Bahnunternehmen die Investition abbezahlen.

*Für die Linke sind Ausschreibungen aus grundsätzlichen Erwägungen kein „Lieblingsthema“, aber auch die SPD hat sich in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit gegenüber dem DB-Konzern nicht wirklich zu einem Schnitt bereit positioniert. Die wettbewerbs verpackten Ermahnungen der Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer an die S-Bahn GmbH werden schon seit längerem öffentlich nicht als das erforderliche konsequente Durchgreifen in dieser Misere wahrgenommen. Mit genau dieser SPD müssten Sie aber koalieren, wenn es im Herbst auf einen Regierungswechsel in Berlin hinaus läuft. Wird die S-Bahn-Frage dann zu den „harten Themen“ in den Koalitionsverhandlungen gehören?*

Die Position der Linken ist bigott. Sie hat in den letzten zehn Jahren ein umfangreiches Privatisierungsprogramm unterstützt, u. a. die größte Berliner Wohnungsbaugesellschaft GSW privatisiert und erklärt uns Grüne für neoliberal, wenn wir lediglich den S-Bahn-Betrieb ausschreiben wollen. Die Linke will die 3.000 S-Bahn-Arbeitsplätze schützen. Aber der neue S-Bahn-Betreiber wird künftig mehr Personal beschäftigen müssen als die Berliner S-Bahn, die in der Vergangenheit 33 % der Arbeitsplätze abgebaut hat. Durch eine kluge Ausschreibung kann man auch soziale und tarifliche Standards sichern – das muss das Angebot für künftige Bahnbeschäftigte sein. Aber die Linke stellt die persönlichen Interessen von 3.000 S-Bahn-Beschäftigten über die Interessen von Millionen Berliner Fahrgästen, von denen sich viele kein eigenes Auto oder ein Taxi leisten können. Das ist unsozial und disqualifiziert sich damit von selbst.

Beim SPD-Kurs ist wie immer für alle etwas dabei, in der Hoffnung, von allen gewählt zu werden. Während die Verkehrssenatorin ein Konzept zur Ausschreibung vorbereitet hat, wird die Ausschreibung vom Regierenden Bürgermeister abgelehnt. Er bleibt auf DB-Kuchelkurs. Ich schätze aber, dass die SPD spätestens nach den nächsten hitze-, starkregen- oder gewitterbedingten S-Bahn-Ausfällen bis zum September weig gekocht sein wird und unserem Konzept – vielleicht in modifizierter Form – folgen wird.

*Die DB hat nun angeboten, zeitnah neue Fahrzeuge aus eigener Tasche zu finanzieren und das als Teil ihrer Strategie zur Gesundung des S-Bahn-Betriebs zu bewerben. Das klingt doch erstmal gut: neue Fahrzeuge ohne Landesmittel und damit Einstieg in eine Erneuerung an Haupt und Gliedern. Warum dann über einen Haushaltsstiel „Fahrzeugpool“ nachdenken, der die klammen Berliner Kassen empfindlich belasten würde?*

Die Bahnchefs haben anklagen lassen, dass sie nur bereit sind, neue Züge anzuschaffen, wenn der Vertrag nach 2017 verlängert wird. So etwas nenne ich Erpressung. Ich sehe übrigens kein Problem darin, dass die S-Bahn auf ihre Kosten den neuen Fuhrpark bestellt und bezahlt. Allerdings unter der Bedingung, dass Berlin in die Bestellung einbezogen wird und die Züge durch eine Wiedereinsatzgarantie dem künftigen Betreiber bzw. der Fuhrparkgesellschaft am Vertragsende zum Zeitwert übergeben werden. Vielleicht kann die S-Bahn auf diese Weise schon 2015 oder 2016 wieder ihre Vertragsleistung erfüllen. Wir haben ja kein Interesse daran, Bestellerentgelte einzusparen. Wir wollen einen anständigen S-Bahn-Betrieb.

Fest steht, die S-Bahn darf nicht das Fahrzeugmonopol besitzen und damit bessere Wettbewerbsbedingungen. Nur ein fairer Wettbewerb kann das bestmögliche Preis-Leistungs-Verhältnis sichern.

*Ein Einwand, der gegen den Ausschreibungswettbewerb immer wieder ins Feld geführt wird, ist der Vorwurf des drohenden „Lohndumpings“, der unterstellt, die Wettbewerbsvorteile entstünden vor allem auf dem Rücken der Mitarbeiter, die dann weniger Geld in der Tasche hätten. Vor allem die DB argumentiert so. Als ehemalige Sozialstadträtin in Weißensee dürfte Sie dieser Vorwurf eigentlich nicht kalt lassen ...*

Der Vorwurf, wir würden den Wettbewerb auf der Basis von Lohndumping unterstützen, ist unsinnig. Erstens hat die DB AG mit der Gründung von Tochterunternehmen auf der Basis von Lohndumping selbst besser bezahlende Konkurrenten ausgestochen und ist dafür erfreulicherweise auch bereits abgestraft und von Ausschreibungen ausgeschlossen worden. Außerdem gibt es inzwischen neben der Aufnahme von sozialen Standards und der Tariftreue in die Ausschreibung und den Vertrag inzwischen eine Verständigung auf einen Branchenarbeitsvertrag. Für mich ist selbstverständlich, dass sich eine Landesregierung daran hält.

Sehen wir uns doch einmal den Scherbenhaufen an, den Linke und SPD mit ihrer Direktvergabe des S-Bahn-Vertrages an die DB AG angerichtet haben: Rot-Rot hat einen 15-Jahres-Vertrag für 3,35 Mrd. € unterzeichnet. Dieser Vertrag enthielt keine nennenswerten Auflagen. Nur so war es den Bahnmanagern möglich, ihr „Optimierungsprogramm S-Bahn“ durchzuziehen. Das hatte das Ziel, durch radikalen Personalabbau, die Schließung von Werkstätten und die Vernachlässigung von Wartungsarbeiten immer höhere Gewinne abzuschöpfen – 2010 sollten 125 Mio. € Gewinn eingefahren werden – mehr als die Hälfte der Bestellerentgelte.

Es ist mir schleierhaft, warum Rot-Rot diese in der deutschen Bahngeschichte wohl einmalige Profitgier eines Bahnkonzerns vor der Konkurrenz schützen will.

*Die Berliner S-Bahn ist eine komplexe technische und betriebliche Einheit mit der Berliner Sondersituation des Stromschienenbetriebs. Viel zu groß, um „am Stück“ ausgeschrieben zu werden, aber auch schwer als ein in Teilnetze zerlegtes Mit- oder Nebeneinander unterschiedlicher Betreiber vorstellbar, wie nicht wenige Kritiker meinen.*

Ich sehe da nichts, was nicht geregelt werden kann. Im Gegenteil, ich sehe sogar Chancen. Wenn es Probleme bei einem Teilnetzbetreiber gibt, kann ein anderer einspringen. Eine solche Option als Alternative zur Berliner S-Bahn GmbH wäre heute wie Goldstaub. Das

Berliner Streckennetz ist ziemlich überschaubar in drei Komplexe gegliedert, Nord-Süd-Strecke, Ring- und Stadtbahn mit den Außenästen. Fachleute haben die Ausschreibung des Nord-Süd-Systems vor einiger Zeit geprüft und für praktikabel befunden. Die Ausschreibung des S-Bahn-Ringes als Teilnetz ist sogar fertig vorbereitet und kann sofort auf den Weg gebracht werden. Für die Schnittstellen im Netz lassen sich vertragliche Regelungen finden, die allen nutzen.

Es funktioniert doch überall im Bundesgebiet, dass auf Strecken von DB Netze unterschiedliche Betreiber auf denselben Gleisen fahren und an den Bahnsteigen auf die Anschlusszüge der Konkurrenz warten. Alle profitieren von fahrgastfreundlichem Verhalten: Zufriedene Fahrgäste fahren immer wieder mit der Bahn. Das funktioniert immer, so lange die Fahrgastinteressen im Mittelpunkt der Unternehmensstrategie stehen. Bislang fällt unsere S-Bahn dabei aus der Rolle, ihr geht der Gewinn über die Fahrgastinteressen. Der Verkehrsvertrag mit den hohen Bestellerentgelten des Landes garantiert offenbar auch dann noch Gewinne, wenn die Fahrgastzahlen sinken.

Der Verbundtarif sorgt dafür, dass die Fahrgäste nichts von unterschiedlichen Betreibern merken, außer dass die Mütze des Lokführers rot oder gelb ist. Wichtig ist allerdings, dass DB Netze Trassen- und Stationspreise diskriminierungsfrei berechnen.

*Die DB schiebt den Löwenanteil der Verantwortung auf die Fahrzeugindustrie, die mit der Baureihe 481 ein eigentlich nach heutigen Maßstäben nicht zulassungsfähiges Fahrzeug abgeliefert habe. Das ist ziemlich starker Tobak, auch dem EBA als verantwortlicher Behörde gegenüber; die betroffene Industrie hat auch entsprechend reagiert, aber wer hat nun Recht?*

Ich bin Politikerin, deshalb kann ich die Dinge fachlich gar nicht bewerten, die unter Experten strittig sind. Ich halte mich an die Fakten. Immerhin ist die Baureihe 481 bis 2004 von ALLEN in den höchsten Tönen gelobt worden. Seltsam ist allerdings, dass niemand Anstoß am Radriss im Jahr 2003 nahm. 2005 begannen dann die S-Bahn-Sparorgien: In der Hauptwerkstatt mussten 600 von 800 Mitarbeitern gehen, von 26 Meistern blieben drei. Die Wartungsintervalle wurden gespreizt, und Bauteile wurden nicht mehr routinemäßig ausgewechselt, sondern erst, wenn sie kaputt waren. Ältere Züge wurden verschrottet, die Einsatzzeiten der verbliebenen Flotte stieg massiv. 2006 wurde der alte S-Bahn-Chef Ruppert von der Konzernspitze ausgewechselt, und in die Führungsriege kam Technikvorstand Thon. Er stand nicht auf der S-Bahn-Gehaltsliste, sondern war in jeder Hinsicht dem Konzernmanager Homburg unterstellt. Er exekutierte den von Mehdon, Homburg & Co. beschlossenen Sparkurs bei der S-Bahn. 2006 gab es einen Auffahrunfall mit Verletzten, weil Bremsband nicht rechtzeitig nachgefüllt worden war. Im Winter 2009 gab's das erste Winterchaos. Dann stellte sich heraus, dass fast alle Bauteile nicht mehr funktionierten. Das EBA legte große Teile der Flotte aus Sicherheitsgründen still.

Wer ist nun schuld? Ist der schuld, der die Züge vor 15 Jahren gebaut hat? Hat er Murks gebaut oder hat er genau das gebaut, was bestellt wurde? Wenn er Murks gebaut hat, weshalb führte das fehlerhafte Rad 2003 nicht zu grundsätzlichen Überprüfungen und Regressforderungen im großen Stil? Mein Eindruck ist, dass das Schlüsselwort zu dem S-Bahn-Jammer auf Bundes- und

auf Landesebene ganz einfach Filz heißt, der z. B. über Aufsichtsratsmandate eine intransparente Gegenwelt hinter den Kulissen geschaffen hat, in der die wahren Ursachen für den ganzen Scherbenhaufen liegen.

Wer bei der Industrie eine Leistung in der Qualität eines billigen Plastiköffels bestellt, darf nicht erwarten, hoch veredeltes Silberbesteck mit Langzeitgarantie zu erhalten! Wer ein Fahrzeug jahrelang ohne vernünftige Wartung auf Verschleiß fährt, darf sich nicht wundern, dass es irgendwann schrottreif ist.

Verhängnisvoll für den Schienenverkehr in Deutschland ist der Privatisierungskurs der Deutschen Bahn. Nicht nur die Züge sind in einem beklagenswerten Zustand, sondern auch das Bahnnetz. Wenn Signale auf Rot stehen bleiben oder Weichen ohne vernünftige Wartung auf Verschleiß fährt, darf sich nicht wundern, dass es irgendwann schrottreif ist.

Die Deutsche Bundesbahn wurde früher dafür gelobt, dass sie eines der besterhaltenen Netze weltweit hatte. Heute graust der Netzzustand jeden Betrachter, aber die DB AG hat im letzten Jahr 700 Mio. € Profit daraus gezogen, die wir als Bürger über Steuern bezahlt haben! Damit und mit den Regionalisierungsmitteln expandiert die Bahn dann durch den Erwerb eines australischen Paketdienstes, eines Hubs in Hongkong oder einer Mine in Südamerika. Die Daseinsvorsorge, die Gemeinwohlorientierung bleibt dabei auf der Strecke. Wir Grüne haben jegliches Vertrauen in diesen Konzern verloren. Die Bahnmanager haben die Landespolitiker über zwei Jahre systematisch getäuscht. Die Bahn hat ihren Kredit verspielt.

*Eigentlich doch eine Steilvorlage für Ihre Position, dass aktuell beachtet wurde: Ab 2013 soll die S-Bahn trotz der bodenlosen heutigen Situation schon wieder Gewinne an den Mutterkonzern abliefern – um wieder auf Einkaufstour rund um die Welt zu gehen, um die Arriva-Akquisition mit zu bezahlen oder Ähnliches anstatt die Berliner S-Bahn in Ordnung zu bringen. Das muss doch in den Ohren aller Bürger wie eine Verhöhnung klingen, wenn gleichzeitig öffentlich bekundet wird, in Zukunft solle alles besser werden.*

Wenn es noch eines Beweises bedurfte, dass dieser Bahnkonzern falsch spielt, dann sind es diese neuen Gewinnplanungen. Die Bahn plündert die öffentlichen Kassen schamlos aus und liefert Schlechtleistung. Das ist unverschämte. Dieses Verhalten schreit nach der Roten Karte. Rot-Rot muss diesem Spuk mit einer umgehenden Teilausschreibung ein Ende setzen und endlich Druck auf den kranken Bahnkonzern ausüben. Ansonsten plädiere ich für die diesmal richtig Rote Karte der Wählerinnen und Wähler am 18. September in Berlin!

Das Interview führte unser freier Mitarbeiter Thomas Naumann. **EK**

\* **Claudia Hämmerling**, 1954 in Berlin-Blankenburg geboren und bis heute dort ansässig, war bis 1986 als Geographie- und Sportlehrerin tätig und ist dann „wegen der politischen Unkultur in der DDR“ aus freien Stücken aus der Volksbildung ausgestiegen. Über das Neue Forum kam sie in den Nachwendezeiten zur Politik und war bis 1995 stellvertretende Bezirksbürgermeisterin in Berlin-Weissensee. Seit 1995 gehört sie der bündnisgrünen Fraktion im Abgeordnetenhaus an und ist seit 2004 verkehrspolitische Sprecherin ihrer Fraktion.