

schlechter S-Bahnvertrag + Börsengang der Bahn = Berliner S-Bahn-Desaster

Claudia Hämmerling

Der S-Bahnverkehr in Berlin war noch nie in der Nachkriegsgeschichte so unzuverlässig und so störungsanfällig wie heute. Um Kosten zu sparen hat die S-Bahn fast 25% Personal abgebaut, Züge verschrottet und die Wartungsintervalle von Zügen verlängert. Das hat zwei Ursachen.

Strategie der Deutschen Bahn AG (DB AG) vor dem geplanten Börsengang

Der Bundestag hat beschlossen, dass die DB AG an die Börse gehen soll, um künftig auf dem Kapitalmarkt das Geld für die erforderlichen Bahn-Investitionen zu beschaffen. Das Unternehmen soll Gewinn abführen, damit es auf dem Kapitalmarkt gute Bilanzen vorweisen kann. Das Unternehmen wurde umstrukturiert und investierte in verschiedene Bereiche und Länder dieser Erde, sogar in die „zukunftsfähige“ Branche LKW-Verkehr. So muss sich die DB AG nicht mehr nur der übermächtigen Konkurrenz des LKW-Verkehrs stellen, nein sie macht sich auf der Schiene mit ihrer eigenen Tochter Schenker in Sachen LKW-Logistik heute selber Konkurrenz.

Zur Steigerung der Gewinne, wurden kontinuierlich die Fahrpreise erhöht. Die Bahn setzte auf Hochgeschwindigkeitsstrecken, vernachlässigte die Umsteigeknoten, und Pünktlichkeit. Wichtige Bahnhalte wie der des ICE am Bahnhof Zoo wurden eingestellt. Die Antwort auf unwirtschaftliche Strecken war die Reduzierung der Angebote, bis nur noch einzelne Fahrgäste die Bahn nutzten. Dann konnten die Strecken stillgelegt werden. Um die in- und ausländische Konkurrenz auszubremsen hat die DB AG 3000 Weichen im Schienennetz entfernt. Da jetzt Ausweichstrecken fehlen, sind Konflikte zwischen Güter- und Personenzügen vorprogrammiert. Diese selbst geschaffenen Kapazitätsengpässe behindern den Bahnverkehr und stärken den Autoverkehr. Um Mehreinnahmen zu erzielen Die Aufsichtsgremien im Bundestag billigen diese Politik oder sehen zumindest tatenlos zu.

Parallel dazu beschafft sich die DB AG Geld bei ihren Tochterunternehmen. Und hierfür ist die S-Bahn Berlin aufgrund des schlecht ausgehandelten S-Bahnvertrages als Melkkuh bestens geeignet.

Schlechter S-Bahn-Vertrag

Im Jahr 2004 hat der Berliner Senat einen Vertrag mit der S-Bahn bis 2017 geschlossen und sich damit gebrüstet, einen guten Vertrag geschlossen zu haben. Heute zeigt sich: Das Gegenteil ist der Fall. Dass Berlin nur für den tatsächlich stattfindenden Zugverkehr zahlen muss, ist selbstverständlich. Darüber hinaus lässt der Vertrag kaum Sanktionsmöglichkeiten zu. Der S-Bahn-Vertrag ist ein Vertrag zu Lasten der SteuerzahlerInnen und der Fahrgäste, denn wesentliche Qualitätsstandards wie Zuglängen sind im Vertrag nicht definiert. Maximal 5% Strafzahlungen für Unpünktlichkeit sind möglich. Derzeit bekommt die S-Bahn vom Senat jährlich 232 Mio. Euro. Der Senat hat die Möglichkeit, maximal 12 Mio. Euro (5%) zu kürzen.

Diese Vertragsregelung und der Verzicht des Senats auf eine mögliche Ausschreibung von Teilleistungen im S-Bahnverkehr vor 2 Jahren hat der DB AG und ihrer Tochter S-Bahn TÜR und TOR für einen beispiellosen Raubbau an Personal, Infrastruktur und Verkehrsleistung eröffnet.

Gewinnplanung bei der S-Bahn auf Kosten der Substanz

2005 entwickelte eine Arbeitsgruppe unter Bahnchef Mehdorn das Konzept „Qualify and qualify plus“ zur Optimierung der Berliner S-Bahn: Es sah die Reduzierung der Zugflotte, des Personals und der Wartung vor. Um es umzusetzen, hat der Konzernvorstand 2006 die S-Bahnvorstände ausgewechselt. Der vom Mutterkonzern eingesetzte neue Geschäftsführer funktionierte ganz im Sinne des Konzerns. Er verschaffte der S-Bahn Gewinne, die zur Verbesserung der Bilanz vor dem geplanten Börsengang an den Mutterkonzern abgeführt wurden. 2007 betrug die Summe 34 Mio. Euro. 2008 lag der Gewinn sogar bei 56 Mio. Euro. Intern waren für 2009 87 Mio. Euro und 2010 sogar 125 Mio. Euro geplant.

Die Pünktlichkeit der S-Bahn liegt seit einiger Zeit weit unter der Marke der vertraglich vereinbarten 96%. An 7 Monaten des letzten Jahres wurde der zu Strafzahlungen berechtigende Pünktlichkeitsgrenzwert von 95% erreicht und hat in einem Monat mit 92% einen historischen Tiefstwert erreicht. Während die BVG Wintereinbrüche auch mit Straßenbahnen und oberirdisch verkehrenden U-Bahnen problemlos bewältigte, brach der S-Bahnverkehr fast völlig zusammen. Die Zeitungen titelten „Chaostage bei der Bahn“. Es bewegte sich kaum noch etwas und wenn, dann kamen die Züge verspätet oder die Türen blieben geschlossen. Immer wieder rügte Hans-Werner Franz, Chef des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg diesen Zustand gegenüber dem Senat und der S-Bahn.

Um Kosten zu sparen, hat die S-Bahn fast ein Viertel des Wartungspersonals abgebaut, alte funktionsfähige Züge verschrottet und die Wartungsintervalle der Züge verlängert. Dann waren die Mängel an vielen Fahrzeugen so erheblich, dass die Züge aus dem Verkehr gezogen und repariert werden mussten. Sie fehlen im Netz aber die S-Bahn hat weder Reserven noch ist sie bereit, Ersatz anzuschaffen. Sie verkürzt einfach die Zuglängen, hängt einen von 4 Doppelwagen ab. Seit dem waren die Züge regelmäßig überfüllt. Hebel, diese Missstände abzustellen, sind im S-Bahnvertrag nicht vorgesehen.

Da kaum noch Vollzüge im Einsatz sind, erbrachte die S-Bahn bestenfalls 75% des Beförderungsumfanges. Seit die Berliner S-Bahn vom Mutterkonzern optimiert wird, stehen die Fahrgäste wie in der Sardinenbüchse oder müssen zurückbleiben. Sie müssen 100% Fahrpreis zahlen und erhalten nur 75% Leistung.

Im April des Jahres gelobte der S-Bahnvorstand im Verkehrsausschuss Besserung und kündigte eine Qualitätsoffensive an.

Gravierenden Sicherheitsmängeln folgt Stilllegung von $\frac{3}{4}$ der S-Bahnflotte

Am 1. Mai entgleiste eine S-Bahn, da ein Rad gebrochen war. Glücklicherweise verunglückten dabei keine Menschen. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ordnete zusätzliche Wartungsmaßnahmen an. Kontrollen des EBA im folgenden Monat ergaben, dass das S-Bahnmanagement diesen Wartungspflichten nicht nachkam. Daraufhin legte das EBA die nicht regelmäßig gewarteten Züge der Flotte still. Die unkontrollierten Räder der S-Bahnzügen stellten ein gravierendes Sicherheitsproblem dar. Ein Viertel aller S-Bahnzüge war von der Stilllegung

betroffen. Dieser Vorgang war bundesweit einmalig. Das S-Bahnfahren entwickelte sich zu einer Herausforderung, aber es sollte noch schlimmer für die Fahrgäste kommen.

Bauernopfer zur Verschleierung der Verantwortung

Nach der Flottenstilllegung durch das EBA aufgrund der Sicherheitsmängel bemühte sich der Konzernvorstand der DB AG um Schadensbegrenzung, berief die S-Bahnmanager ab und setzte neue S-Bahnvorstände ein. Eine Änderung der Unternehmensstrategie beschloss der Konzern nicht.

Danach sickerte durch, dass dem Berliner Senat und dem S-Bahn-Management bereits vor acht Jahren ein Gutachten vorgelegen hatte, in dem auf die mangelnde Eignung der verwendeten Räder für die S-Bahnzüge hingewiesen worden sei. In dem Gutachten sei daher angeregt worden, die Räder allmählich auszutauschen. Senat und S-Bahn hatten sich allerdings aus Kostengründen dagegen entschieden. Im Jahr 2003 war ein gefährlicher Riss an einem Rad aufgetreten, ohne dass Maßnahmen für mehr Sicherheit ergriffen worden waren. Die Zugentgleisung 2009 war also kein Zufall sondern unausweichlich. Die Staatsanwaltschaft ermittelt gegen die Verantwortlichen.

In einer von den Grünen mit Unterstützung der anderen Oppositionsfraktionen einberufenen Sondersitzung des Verkehrsausschusses machte S-Bahnaufsichtsrat Homburg deutlich, dass er die S-Bahngewinne für legitim hält und dass er keinen Strategiewechsel in der Konzernausrichtung plant. Das S-Bahndesaster schob er auf den herstellungsbedingten Materialmangel an den Rädern. Den Grund, warum der Mangel, der viele Jahre bekannt war nicht beseitigt wurde, konnte oder wollte weder er noch der neue S-Bahnchef Buchner kommentieren.

In der Sitzung wurde allerdings mehr als deutlich, dass die Räder lediglich der Anlass aber nicht die Ursache des S-Bahnchaos sind. Grund ist, dass gespart wird, bis es quietscht. Es fehlen nicht nur die Werkstattkapazitäten zur ordentlichen Wartung der Züge sondern auch die Infrastruktur der S-Bahn wird durch andere Konzerntöchter spürbar vernachlässigt. Es gibt 134 bzw. 60 km Langsamfahrstellen im Berliner Streckennetz, die Zahl der Weichen und Signalstörungen hat sich in jüngster Zeit verdoppelt.

Der Senat ist konzept- und interesselos

Das Krisenmanagement des Senats angesichts des Zusammenbruchs des Rückgrats des Berliner Nahverkehrs ist beschämend. Der Regierende Bürgermeister erschien gar nicht erst zur Sonderausschusssitzung. Er zog eine Radfahrt mit Staatsgästen vor und verabschiedete sich noch vor dem völligen Zusammenbruch des S-Bahnverkehrs in den Urlaub.

Senatorin Junge-Reyer ist zu einer Kündigung und Neuverhandlung des für den Landeshaushalt und die Fahrgäste so grottenschlechten S-Bahnvertrages nicht bereit. Sie feierte just an dem Tag, als das Eisenbahnbundesamt die Stilllegung von 75% aller S-Bahnzüge bekannt gab, ihre Autobahn- und Straßenbauplanungen. Auch sie macht Urlaub, wenn ab Montag nur noch ein Viertel der S-Bahnflotte im Einsatz sein wird. Erst im Dezember soll es wieder einen planmäßigen S-Bahnverkehr geben.

Fazit: Die Berliner S-Bahn ist schon *vor* dem Börsengang in dem katastrophalen Zustand wie die Englische Eisenbahn *nach* der Privatisierung

Börsengang abrechnen + guten S-Bahnvertrag schließen = S-Bahnverkehr in altbewährter Qualität

Der geplante Börsengang steht im Widerspruch zur Optimierung des Bahnverkehrs. Er führt klima- und sozialpolitisch in die Sackgasse. Es ist höchste Zeit für einen Kurswechsel auf Bundesebene. Es muss alles daran gesetzt werden, dass diese falsche Entscheidung rückgängig gemacht wird. Berlin soll aufgrund der aktuellen Entwicklung bei der S-Bahn hierzu eine Bundesratsinitiative ergreifen.

Der bestehende S-Bahnvertrag ist nachteilig für den Senat und für die Fahrgäste, denn die S-Bahn erwirtschaftet Gewinne auf Kosten von Leistung, Qualität und Sicherheit. Der Senat muss den Vertrag wegen der bestehenden Sicherheitsmängel kündigen und neu verhandeln, so dass Qualität, Sicherheit und Leistung künftig garantiert sind. Eine Ausschreibung des S-Bahnverkehrs muss zum nächstmöglichen Termin in kleineren Teillosen erfolgen. Mit den Bietern mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis müssen neue, gute S-Bahnverträge abgeschlossen werden.