

Ausschreibung der Berliner S-Bahn

Immerhin ein erster Schritt auf einem weiten Weg

Im Juni 2012 hat der Berliner Senat endlich die Ausschreibung der Verkehrsleistungen der Berliner S-Bahn beschlossen, und im Juli hat der VBB im Auftrag der Länder endlich den Teilnahmewettbewerb für das erste Teilnetz gestartet.

Zwei Jahre lang hatten starke Kräfte vor allem innerhalb der SPD diesen überfälligen und unvermeidbaren Schritt blockiert. Deshalb konnte der scharfe Protest aus den Reihen der Beschäftigten und Gewerkschaften auch nicht überraschen.

So war im November 2011 nach einer Betriebsversammlung bei der S-Bahn Berlin GmbH ein „Aktionsausschuss 100% S-Bahn Berlin“ der Belegschaft gegründet worden, in dem Mitglieder beider Gewerkschaften (EVG und GDL) sowie nicht organisierte Beschäftigte der Berliner S-Bahn mitwirken. Dieser verurteilte die Senatsentscheidung in seiner Pressemitteilung vom 10. Juli 2012 scharf: „Die Ausschreibung der Berliner S-Bahn bedeutet die Zerschlagung eines seit seiner Gründung funktionierenden Nahverkehrssystems aus einer Hand. Die politisch gewollte Ausschreibung bedeutet für uns Beschäftigte der S-Bahn GmbH die Ausschreibung unserer Arbeitsplätze. Verbunden damit die weitere Absenkung unserer Lebens- und Arbeitsbedingungen.“

Bei allem Verständnis für die Sorgen der Beschäftigten um ihre Arbeitsplätze muss

man sich doch wundern, dass sie nach über drei Jahren teils chaotischen Zuständen bei der Berliner S-Bahn von einem „funktionierenden Nahverkehrssystem aus einer Hand“ sprechen.

Die nächste Krise kommt bestimmt

Nicht weniger befremdlich ist die Behauptung des Berliner Senats: „Senat sichert einen verlässlichen S-Bahn-Verkehr nach 2017“. Durch die zweijährige Verzögerung werden 2018 nur noch die 500 Viertelzüge der Baureihe 481/482 zur Verfügung stehen. Benötigt werden aber 190. Bis diese Neubaufahrzeuge vollständig einsetzbar sind, wird sehr wahrscheinlich das Jahr 2020 angebrochen sein. Selbst wenn es wider Erwarten gelingen sollte, für viel Geld die Fahrzeuge der Baureihe 480 nach 2017 noch für einige Zeit einzusetzen, kommt es zu Engpässen – dann allerdings schon 2016 oder spätestens 2017, weil die Fahrzeuge für eine umfangreiche Aufarbeitung aus dem Verkehr genommen werden müssten.

Es gibt nichts zu beschönigen: Vor allem die SPD, aber auch die Koalitionspartner Linke und CDU haben maßgeblich dazu beigetragen, dass es 2018 durch Fahrzeugmangel die nächste Krise bei der Berliner S-Bahn geben wird.

Verwunderung war gelegentlich zu hören, dass bei den vom VBB genannten Lini-

en die auf dem Ring und der Görlitzer Bahn verkehrenden Linien S 45 und S 85 fehlten. Doch das ist leicht erklärt: Diese werden nicht schon wieder eingestellt, sondern können noch mit den Fahrzeugen der Baureihe 481/482 der S-Bahn Berlin GmbH befahren werden, während für die Linien S 41, S 41, S 46, S 47 und S 8 die 190 neuen Viertelzüge benötigt werden. Die S 45 und S 85 gehören also nicht in das Ausschreibungspaket.

Erfreulich ist, dass aus der Aufstellung des VBB abzulesen ist, dass Berlin und Brandenburg nach 2017 (weiterhin) einen 10-Minuten-Takt nach Königs Wusterhausen bestellen wollen und dass sie optimistisch sind, spätestens dann vom Nordring zum Hauptbahnhof (tief) fahren zu können. Sinnvoll ist die Verlängerung von jetzt Westend über Westhafen nach Hauptbahnhof aber bestenfalls dann, wenn bis dahin auch die Zwischenstation an der Perleberger Brücke realisiert wird.

DB hat gute Chancen für den Zuschlag

Mit dem europaweiten Teilnahmewettbewerb ist ein erster notwendiger Schritt gemacht. Schon hier wird sich zeigen, ob es neben der Deutschen Bahn überhaupt ernsthafte Interessenten für die Berliner S-Bahn gibt.

Die BVG wird sich jedenfalls nicht beteiligen – und das ist auch gut so. Doch selbst bei ernsthaften Mitbewerbern spricht so manches dafür, dass am Ende die DB-Tochter S-Bahn Berlin GmbH den Zuschlag erhalten wird. Aber auf dem Weg dorthin wird die Deutsche Bahn nicht mehr so kalkulieren und agieren können, wie sie es als Monopolist bisher konnte.

DBV Berlin-Brandenburg

S 7-Verkehr Berlin—Potsdam bleibt ständiges Ärgernis

Trotz aller Bemühungen und Versprechungen gibt es weiterhin keinen zuverlässigen S-Bahn-Verkehr zwischen Berlin und Potsdam (siehe auch SIGNAL 3/2012). Ganz offensichtlich haben die S-Bahn GmbH, der VBB und die Länder Berlin und Branden-

burg die Lage grundlegend falsch eingeschätzt. Mit mehreren eingleisigen Abschnitten bei gleichzeitig erhöhtem Fahrgastaufkommen durch Umsteiger von den Regionalexpress-Zügen scheint ein stabiler 10-Minuten-Takt auf der S-Bahn-Linie 7

nicht fahrbar. Den frustrierten Fahrgästen bleiben nur der Trost, dass die Bauarbeiten an den Fernverkehrsgleisen nach Angaben der DB voll im Zeitplan liegen, und die Hoffnung, dass alle Beteiligten aus dem Desaster lernen.



Der tägliche Wahnsinn auf der S-Bahn-Linie 7 im Abschnitt Westkreuz—Potsdam, fotografisch eingefangen am 28. Juli auf den S-Bahnhöfen Westkreuz (links) und Wannsee (Mitte). Nach recht zuverlässigem Winterbetrieb war es mit der Pünktlichkeit vorbei, als am 29. April der eingleisige Abschnitt im Bereich des S-Bahnhofs Nikolassee eingerichtet wurde.

Fotos: Frank Böhnke und Marc Heller (rechts)