



IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

# Berliner S-Bahn friert ein

## Sparschraube überdreht

Anfang Januar fielen bei Temperaturen bis minus 20°C und Schneefall tausende S-Bahn-Zugfahrten aus und fast alle eingesetzten Züge verspäteten sich. Die Führung der S-Bahn Berlin machte dafür die empfindliche Technik in den Zügen und Signalen verantwortlich und entschuldigte sich mit höherer Gewalt.

Dieser Begründung wollten nicht alle Insider folgen. So berichtete der Betriebsrat der S-Bahn, dass die Wintervorbereitung in den Werkstätten vernachlässigt wurde, weil massiv Personal abgebaut worden war und die verbliebenen Mitarbeiter mit zusätzlichen Aufgaben vollständig ausgelastet seien. Hinzu kommt ein hoher Krankenstand bei den Triebfahrzeugführern, die den ständigen Warm-Kalt-Wechsel beim Selbstabfertigen der Züge schlecht verkraften. Vor dem Türenschließen müssen die Tüfden Führerstand verlassen und auf den Bahnsteig treten, um die Türen von außen zu beobachten.

Eine einsatzfähige Fahrzeugreserve steht zurzeit nicht zur Verfügung, da bei vielen

Wagen der Baureihe 485 Risse in den Bodenblechen saniert und bei allen Wagen der Baureihe 481 die Achsen auf Risse untersucht werden müssen. Etliche Wagen wurden erst kürzlich verschrottet.

Der Betriebsrat wirft der S-Bahn-Führung vor, im Sparwahn zu viel Personal abgebaut und die Fahrplan- und Sicherheitsstandards so knapp kalkuliert zu haben, dass damit ein Regelbetrieb unter günstigen Umständen gerade noch unter Einhaltung der vertraglich festgelegten Qualitätsstandards erbracht werden kann. Unter leicht erschwerten Bedingungen wie Schneefall funktioniert diese Strategie aber nicht mehr.

Die Verkehrsministerin Ingeborg Junge-Reyer hat deutliche Kritik an den Leistungen der S-Bahn geübt und angekündigt, dass für das Jahr 2008 fünf Millionen Euro als „Pönale“ für Schlechtleistung vom Bestellerentgelt einbehalten werden sollen.

Wahrscheinlich fällt die kaufmännische Bilanz der DB AG auch danach noch positiv

aus: Die Einsparungen aus dem Kostenabbau bei der S-Bahn liegen wohl weit über 5 Millionen Euro, so dass für den Konzern unter Strich finanziell immer noch ein dickes Plus übrig bleibt – also eine Erfolgsgeschichte? Für die Börsenbilanz der DB trifft das (vorerst) zu, für die Fahrgäste und für Berlin keinesfalls. Hier muss sich die Windrichtung endlich wieder ändern, die Sparschraube wurde überdreht. Die Fahrgäste brauchen die S-Bahn als zuverlässiges Verkehrsmittel und nicht als börsennotierte Schönwetterbahn, die beim ersten richtigen Winterwetter zusammenbricht.

Positiv ist die Ankündigung von Senatorin Junge-Reyer, die nicht ausgegebenen 5 Millionen Euro für zusätzliche Aufzüge auf U-Bahnhöfen zu verwenden und nicht dem ÖPNV zu entziehen. Die BVG profitierte übrigens gleich doppelt vom S-Bahn-Chaos. Die Negativschlagzeilen der S-Bahn verdeckten, dass auch die Busfahrgäste der BVG von erheblichen Störungen betroffen waren.



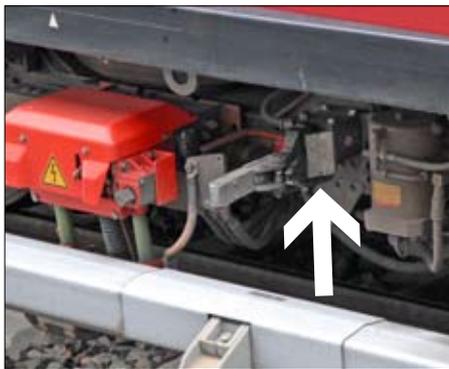
Trotz Betriebschaos warb die S-Bahn auf ihrer Website selbstbewusst mit ihrer Winterfestigkeit. Abb: www.s-Bahn-berlin.de, 8.1.2009

VBB

# Dramatische Winterbilanz bei der S-Bahn

## Tausende Züge verspäteten sich oder fielen ganz aus

Die Bilanz der S-Bahn-Fahrten in der zweiten Januarwoche ist dramatisch: Drei Viertel der werktags verkehrenden Züge kamen unpünktlich oder gar nicht. Der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg fordert die S-Bahn Berlin GmbH dringend dazu auf, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die mit dem Land Berlin vertraglich vereinbarte Pünktlichkeit einzuhalten.



Mechanische Fahrsperrung der Berliner S-Bahn. Viele Fahrsperrschalter froren ein, weil die Winterpflege durch Personal-mangel unzureichend war. Foto: Marc Heller

Die Fahrgäste der Berliner S-Bahn hatten nach dem Wintereinbruch am ersten Wochenende dieses Jahres massiv unter den Störungen im Zugverkehr zu leiden. Während am Montag, den 5. Januar immerhin noch

etwa die Hälfte der Züge pünktlich fuhr, waren in den beiden Folgetagen bereits knapp drei Viertel aller Zugfahrten von Ausfällen oder Verspätungen betroffen. Von den zwischen Montag und Freitag insgesamt 15 000 Zugfahrten fielen rund 2500 aus, rund 4700 hatten zum Teil erhebliche Verspätungen.

Hans-Werner Franz, VBB-Geschäftsführer, übte scharfe Kritik an der Berliner S-Bahn: „Was die S-Bahn ihren Fahrgäste da zugemutet hat, ist nicht akzeptabel. Die Verspätungen und Zugausfälle sind zum größten Teil von der S-Bahn selbstverschuldet. Dass es im Winter zu Minustempe-

raturen kommt, sollte ein Verkehrsunternehmen nicht überraschen. Es liegt in der Pflicht der S-Bahn, ihre Züge entsprechend winter-tauglich auf die Strecken zu schicken.“

Bei frostigen Temperaturen von bis zu minus 20°C versagten vor allem die Fahrsperrungen ihren Dienst. Die betroffenen Züge konnten nur noch max. 40 km/h fahren bzw. mussten aus dem Verkehr genommen werden. Auch Weichen- und Signalstörungen beeinträchtigten den S-Bahn-Verkehr erheblich.

Dass die Wintertemperaturen durchaus zu bewältigen waren, zeigt die Situation anderer Verkehrsunternehmen: Die U-Bahn-Züge der BVG waren am 5. Januar sogar pünktlicher als im Durchschnitt des Vorjahres und fuhren in den Folgetagen ohne nennenswerte Beeinträchtigungen. Auch die Straßenbahnen in Berlin fuhren überwiegend pünktlich. Im DB-Regio-Verkehr lag die Ausfallrate im niedrigen einstelligen Bereich.

VBB-Geschäftsführer Franz forderte die S-Bahn zum Handeln auf: „Die Qualität der Berliner S-Bahn lässt immer mehr nach. Fahrzeugmangel und fehlendes Personal haben die Situation während der Kältetage extrem verschärft. Beide Probleme sind seit längerem bekannt und können so nicht mehr hingenommen werden. Die S-Bahn muss nun reagieren und glaubhaft aufzeigen, wie sie die Missstände beseitigen will.“