

COPYRIGHT

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.

Deutschlandradio Kultur
Länderreport

Wir bitten um ihr Verständnis...

Berlin, die Bahn und was wir daraus lernen können

Autor Treusch, Wolf-Sören

Redaktion Stucke, Julius

Regie Lazai, Stefanie

Sendung 05.03.2012 – 13 Uhr 07

Versagende Bremsen, brechende Räder, marode Stellwerke, zu wenig Lokführer: die Berliner S-Bahn taumelt, auf einzelnen Strecken geht manchmal gar nichts, die Fahrgäste sind sauer. Die S-Bahn ist kaputt gespart, ihr Mutterkonzern Deutsche Bahn musste 300 Millionen Euro investieren, um die größten Probleme zu beheben. Doch reicht das? Wohin geht die Reise der S-Bahn?

MANUSKRIFT BEITRAG**Wir bitten um Ihr Verständnis!**

(Bublies) Wir hatten heute früh mehrere Ausfälle im gesamten S-Bahnnetz, bis sich das alles wieder reguliert, dauert das seine Zeit. Warum nur im Winter? Störungen der Technik, Stellwerkstörungen, Fahrzeugstörungen, die kommen ja zu jeder Jahreszeit vor. Und das war jetzt heute, denke ich mal, nicht witterungsbedingt. Stellwerkausfall, Elektronik, ich habe gehört, dass der Rechner wieder hochgefahren werden musste, der Zentralrechner, das dauert eben auch. Wenn alle Signale auf Halt sind, dann können die Züge eben nicht durchfahren, müssen vor jedem einzelnen Signal anhalten, im S-Bahn-Netz haben wir alle paar Meter ein Signal, und für alle paar Meter ist der Fahrplan nicht ausgelegt. Für alle paar Meter Halt.

Alltag bei der Berliner S-Bahn. Natürlich kennt Lokführer Michael Bublies den Witz von den vier größten Feinden der S-Bahn: Frühling, Sommer, Herbst und Winter. Aber so schlecht wie zurzeit sei die Stimmung noch nie gewesen, sagt er. Sowohl bei den Fahrgästen wie bei den Angestellten der Berliner S-Bahn.

Stolz? Ich glaube, die Leute denken überhaupt nicht darüber nach, ob sie jetzt Stolz empfinden, sondern eher was die tägliche Belastung für sie ausmacht, also die Fahrzeugstörungen, die technischen Störungen, Betriebszustände, ich denke, das steht im Vordergrund, und da denkt man nicht drüber nach, ob man hier noch auf irgendwas stolz sein kann oder nicht.

Etwa 32 Millionen Zugkilometer bewältigt die S-Bahn im Jahr, da kann die eine oder andere Panne schon mal passieren, sagen die einen. Mag sein, sagen die anderen, aber niemals in der gehäuften Form wie in den vergangenen drei Jahren. Und sie fragen: was haben ungenügend gewartete Räder und Bremsen und Personalabbau mit dem Wetter zu tun? Die Berliner sind jedenfalls vor allem eines: sauer.

(Collage Fahrgäste) Es ist eine Katastrophe. In jeder anderen Stadt schafft es die S-Bahn zu fahren, nur in Berlin nicht. Da kann man von Glück reden, dass wir hier noch die BVG haben. Sonst würde gar nichts mehr gehen. – Es ist zum Kotzen hier. Ich bin Abo-Kunde seit eh und je, und es ist einfach schrecklich. – Wenn ich was zu sagen hätte, ich würde alle Fahrgäste auffordern, das Bezahlen zu verweigern. – Eine einzigartige Katastrophe. Det müsste mal in Paris, London oder in den Großstädten passieren, ich glaube, da würde eine Revolte ausbrechen.

Vorläufiger, letzter Höhepunkt der S-Bahn-Krise: am 15. Dezember 2011 lag das Streckennetz wegen eines Stromausfalls in einem elektronischen Stellwerk für mehrere Stunden fast komplett lahm. Zudem wurden die Fahrgäste über die Panne nicht informiert. Berlins neuem Verkehrssenator Michael Müller platzte in diesem Moment der Kragen.

Dafür fehlt mir jede Erklärung. Denn mit einem Megaphon zumindest auf einem Bahnhof kann man immer Informationen geben. Dass das nicht möglich sein soll, will mir nicht in den Kopf gehen.

Michael Müller heute, fast drei Monate nach dem Wutausbruch:

Das war ja auch eine Weg weisende Initiative, um der deutschen Bahn mal ein bisschen auf die Sprünge zu helfen, eine Katastrophe ist eben, wenn bei so einem Stromausfall auch die Mikrofonanlagen alle komplett ausfallen, und mein Hinweis, vielleicht hilft auch einfach ein Megaphon für einen Bahnsteig, hat den Bahnvorstand offenbar überzeugt, und sie haben hoch und heilig versprochen, solche Geräte anzuschaffen.

(Buchner) *Die sind gerade geliefert worden und werden auf alle Aufsichten auch verteilt.*

Peter Buchner, Vorsitzender der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH. –
Manchmal sind es eben die kleinen Dinge, die weiter helfen.

Sehr geehrte Fahrgäste. Nu versteh se uns doch auch mal!

Viel mehr interessiert die Fahrgäste allerdings nun, ob Verkehrsunternehmen und Politik auch aus den großen Fehlern der Vergangenheit gelernt haben. Ob die Beteiligten die Krise als Chance nutzen werden. Denn die Ursachen für die gravierenden Pannen in den vergangenen Jahren sind weitgehend Hausgemacht. Die Züge wurden nicht mehr regelmäßig gewartet und darüber hinaus: nur unzureichend: im Januar 2009 beispielsweise froren die Fahrsperrn für etwaige Notstopps ein, weil sie nicht mit dem bewährten Schmiermittel eingefettet waren, Instandhaltungsmaßnahmen fanden erst statt, wenn es gar nicht mehr anders ging. Ins Schienennetz wurde kaum mehr investiert, Personal abgebaut, jetzt fehlen 50 Lokführer. Markus Hecht, Professor für Schienenfahrzeuge an der TU Berlin.

Die Berliner S-Bahn bemüht sich seit langem mit mäßigem, ich würde sogar sagen unzureichendem Erfolg, der Fahrermangel ist aus meiner Sicht vorgeschoben, weil eben nicht genügend Fahrzeuge vorhanden sind. Das ist das eine Problem, und zum zweiten ist das Netz derart instabil. Viele Weichenstörungen, Signalstörungen, Stellwerkstörungen gehen ja auf das Netz zurück und haben mit dem Betrieb der S-Bahn zunächst einmal nichts zu tun, aber das kann ich nicht als Entschuldigung nutzen, sondern ich muss diese Verpflichtung, man könnte auch sagen Druck, dann richtig weiter geben.

Die Kritik richtet sich an den Mutter-Konzern der Berliner S-Bahn, die Deutsche Bahn AG. Sie habe die Fehlentwicklungen zu verantworten. Weil das Unternehmen fit werden wollte für die Börse, sparte es, wo es nur ging. Bei der Berliner S-Bahn ging einiges.

Inzwischen versuchen die Verantwortlichen, das Rad zurückzudrehen. Ein Ausbesserungswerk wurde wieder eröffnet, vorher entlassenes Personal wieder eingestellt. Radsätze ausgetauscht, Bremsanlagen überprüft, Fahrzeugmotoren repariert. S-Bahn-Chef Peter Buchner versichert: Ende des Jahres sind 546 so genannte Viertelzüge – das sind zwei aneinander gekoppelte Wagen – wieder im Einsatz. So viele wie vor Beginn der Krise 2009.

(Buchner) Wir geben für die technische Sanierung der Fahrzeuge schon über 100 Millionen Euro aus, das Teurere sind aber gar nicht die Kosten für die Fahrzeuge, sondern die Gelder, die wir zum einen unserem Besteller zurückgezahlt haben, zum anderen auch unseren Fahrgästen. Das waren jeweils ungefähr 150 Millionen Euro, das heißt unsere Zukunft entscheidet sich weniger auf der Kostenseite als vielmehr auf der Erlösseite, wir müssen unseren Laden in Ordnung bringen und müssen wieder das uneingeschränkte Angebot fahren, sonst wird die S-Bahn auch wirtschaftlich nicht erfolgreich sein.

Der Besteller, das sind die Länder Berlin und Brandenburg, die einen gemeinsamen Verkehrsverbund bilden. Etwa 150 Millionen Euro haben sie für nicht geleistete Verkehrsdienstleistungen einbehalten. Auf dem Höhepunkt der Krise wollte die Berliner Landesregierung am liebsten sofort aus dem Verkehrsvertrag mit der S-Bahn aussteigen. Das geht natürlich nicht. Er läuft noch bis 2017.

(Müller) Ja, es ist schon richtig, dass wir keine Zeit zu verlieren haben. 2017 kommt schneller als man denkt, und ich bin der festen Überzeugung – bei allem, was die Bahn inzwischen auch tut an festen Investitionen – beim alten Fuhrpark – einen wirklich

stabilen und zuverlässigen Betrieb können wir nur gewährleisten mit einem neuen Fuhrpark.

194 Viertelzüge stehen auf der Wunschliste. Berlins Verkehrssenator Michael Müller hat im EU-Amtsblatt ein so genanntes Markterkundungsverfahren gestartet. Darin ist beschrieben, was die Fahrzeuge der Zukunft aus Sicht des Landes Berlin leisten und können müssen. Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughersteller sind aufgefordert, das zu kommentieren.

(Müller) Es geht jetzt nicht um jede Schraube. Da ist nicht haarklein alles beschrieben, weil es ja wirklich nur um eine juristisch nicht weiter Konsequenzen nach sich ziehende Vorabveröffentlichung geht, es geht wirklich nur darum, deutlich zu machen: ‚Hallo, Achtung, jetzt passiert bald was in Berlin‘.

Die spannendste Frage aber lautet: wer kauft diese Züge? Je nach Ausstattung belaufen sich die Kosten auf 600 Millionen bis zu einer Milliarde Euro. Wer ist bereit, derart hohe Investitionen zu tätigen? Doch nur derjenige, der hinterher davon auch etwas hat.

(Müller) Eine Möglichkeit ist, dass ein Betreiber, ein Unternehmen, das dann auch den Betrieb auf der Strecke sicher stellt, der die Fahrzeuge dann mitbringt, oder die zweite Variante ist, dass man es trennt: es gibt einen Fahrzeugbeschaffer und es gibt einen Betreiber, und man zieht das auseinander. Im Koalitionsvertrag ist festgehalten, dass wir in einem neuen Vertrag formulieren wollen, dass am Ende der Vertragslaufzeit Berlin eine Übernahmemöglichkeit des Fuhrparks hat. Und das greift diesen Gedanken eben auf, dass mittelfristig die Stadt auch in eine Situation kommt, dann mit eigenen Fahrzeugen, die man übernommen hat, jeweils sich den besten Betreiber aussuchen zu können.

Betätigt sich das Land Berlin als Fahrzeugbeschaffer und kauft die Züge selbst, kann es mit dem Betreiber kurzfristige Verträge abschließen und diese dann bei Vertragsverletzungen eher kündigen. Das ist von Vorteil, aber Zukunftsmusik. Es wird schon schwierig genug, die neuen Züge rechtzeitig bis zum Auslaufen des alten Verkehrsvertrages geliefert zu bekommen.

Sehr geehrte Fahrgäste. Bitte verstehen se uns doch endlich!

Noch gilt der Verkehrsvertrag, den Berlin und Brandenburg mit der S-Bahn Berlin haben. Wenn es nach dem Vorsitzenden der Geschäftsführung, Peter Buchner, geht, soll das über 2017 hinaus auch so bleiben. Den Personalengpass bei den Lokführern will er bis Ende des Jahres beseitigt haben. Dafür will er sogar Auszubildende aus den Werkstätten umschulen lassen.

(Buchner) Das ist ja eigentlich keine Umschulung, sondern ein Triebfahrzeugführer sollte ja auch was von seinem Fahrzeug verstehen, deswegen ist das sozusagen eine Ausbildung, die da noch draufsattelt, und Triebfahrzeugführer brauchen wir nach wie vor dringend, wir haben auch eine natürliche Fluktuation von ungefähr 30 Kollegen im Jahr, bei insgesamt ja über 900, und deswegen haben wir da kontinuierlich Bedarf, und deswegen können wir auch den jetzigen Auszubildenden da eine dauerhafte Perspektive bieten.

(Simulator) Einen wunderschönen Tag, Fahrdienstleiter, hier ist DB, Südkreuz hört, wer stört?

Matthias Demba ist gelernter Mechatroniker. Seine Ausbildung machte er bei der Berliner S-Bahn. Weil sie ihn nicht übernahm, fuhr er drei Jahre lang Straßenbahn. Nun kehrt er als Triebfahrzeugführer zur S-Bahn zurück. Im Simulator übt er für den Ernstfall.

(Demba) *Wenn jetzt Unregelmäßigkeiten passieren, wenn man mal länger arbeiten muss, weil wieder irgendwo eine Störung war, dann ist das eben so, na und? Und trotzdem muss man sich draußen immer noch anhören, man ist faul als Lokführer, weil gerade Lokführer fehlen. Das stimmt nicht. Der Krankenstand ist, glaube ich, nicht höher als anderswo. Man macht hier nur so seine Arbeit und bekommt kein Danke dafür, ja das sind so Sachen, die vielleicht stören.*

Für Matthias Demba ist der neue Job bei der S-Bahn dennoch ein Glücksfall.

(Demba) *Ja, natürlich. Und wenn man so wie ich, als junger Mensch, Ende 20, von der Bahn ausgebildet wird, dann hat auch die Bahn wieder was davon. Nämlich einen Mitarbeiter, der den Job durchaus noch 40 Jahre machen kann, wenn die Gesundheit mitspielt.*

(Simulator) *Und Zug Dora Gleis zwei nach Königs Wusterhausen, bitte abfahren.*

Wenn die Gesundheit mitspielt, vor allem aber, wenn sein Arbeitgeber die S-Bahn-Strecken in der Region Berlin-Brandenburg über 2017 hinaus überhaupt noch vollständig bedient. Der Berliner Verkehrssenator Müller, SPD, will im Sommer voraussichtlich einen Teil des Streckennetzes ausschreiben: den Innenstadtring inklusive der südöstlichen Anschlussstrecken.

(Müller) *Allein dieser Teilbereich – das muss man sich auch immer vor Augen halten – ist so groß wie das gesamte Streckennetz in Hamburg. Also es macht schon deshalb Sinn, Teillose zu haben, weil das einfach eine riesige Herausforderung ist, wenn wir allein nur einen Teil ausschreiben.*

Etwa 12 Millionen Zugkilometer pro Jahr macht das Teillos aus.

Hans-Werner Franz ist Chef des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg VBB, einer Gesellschaft der Länder, Kreise und kreisfreien Städte in Berlin und Brandenburg. Er hat Erfahrung mit der Ausschreibung von Teilstrecken. In der Region betätigen sich insgesamt 40 private und öffentliche Unternehmen. Hans-Werner Franz findet die Teilausschreibung sinnvoll, weil es für mögliche Interessenten damit attraktiver werde, gleichzeitig auch in die Anschaffung der gewünschten neuen Züge zu investieren.

(Franz) *Wir haben in der Vergangenheit sehr große Ausschreibungen gemacht, und bei diesen vergangenen Ausschreibungen haben wir sehr gute Erfahrungen gemacht, wenn Produzent der Leistung und der Besitzer der Produktionsmittel zusammen gefasst sind, weil dadurch hat man weniger Schnittstellen, man hat weniger Risiken, und es ist leichter beherrschbar. Und grundsätzlich muss man einfach davon ausgehen, dass derjenige, der sein Geschäftserfolg von einer Maschine oder von einem Fahrzeug abhängig ist, dass der natürlich größte Sorgfalt legt, dass die Maschine oder das Fahrzeug in einem guten Zustand ist.*

Die Variante, dass die Länder Berlin und Brandenburg per Direktvergabe selbst das Ruder übernehmen, gilt als wenig realistisch. Begründung: juristisch zu unsicher, zu hoher Verwaltungsaufwand, viel zu teuer.

Alles deutet also darauf hin, dass es im Sommer eine Teilausschreibung geben wird. Mit einem Auftraggeber, den Ländern Berlin und Brandenburg, aber mit einem oder zwei Betreibern. 20 Millionen Zugkilometer pro Jahr würde die S-Bahn Berlin auf alle Fälle behalten,

Das bedeutet aber auch, dass Berlin und Brandenburg einen neuen, langfristigen Verkehrsvertrag werden abschließen müssen. Denn kein Verkehrsunternehmen der Welt investiert geschätzte 600 Millionen bis 1 Milliarde Euro in einen eigenen Fuhrpark, wenn

es keine Sicherheiten für die Refinanzierung erhält. Ein Vertrag über eine Laufzeit von 15 bis 20 Jahren wäre ein wichtiges Zeichen. Glaubt man Berlins Verkehrssenator Müller und VBB-Chef Franz, gibt es genügend potenzielle Interessenten.

(Müller) Ich kann mich ja gar nicht retten vor Gesprächswünschen und Terminen, die ich natürlich alle abblocke, weil ich in dieses komplexe Verfahren gar nicht eingreifen will und nicht eingreifen kann. Aber es ist doch so, dass wohl ein Teilnetz bedienen zu können in der Hauptstadt, eben auch eine herausragende Referenz ist für solche Unternehmen, die dann damit international werben, wenn sie sagen, sie haben so einen Auftrag in Berlin gewonnen.

(Franz) Was wir bisher wissen, sind 5-6 große Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich in der Vergangenheit sehr daran interessiert haben, an den Verfahren Berliner S-Bahn teilzunehmen, und nach jetziger Kenntnis würde ich von dieser Größenordnung ausgehen.

Eine ungewohnte Situation für die S-Bahn Berlin GmbH. Konkurrenz kannte sie bislang nicht. Selbstverständlich, so ihr Chef Peter Buchner, werde auch sie die Bewerbungsunterlagen für die Teilausschreibung anfordern, wenn sie denn kommt.

Das ist nach über 15 Jahren Wettbewerb nichts Einmaliges, ich habe vorher bei Regio Nordost gearbeitet, da ist nahezu das ganze Geschäft einmal ausgeschrieben worden, natürlich muss man sich da nach der Decke strecken, natürlich hat man nie die Garantie dafür, dass man im Wettbewerb auch der Beste ist, aber das ist im Leben nun mal so, und wir werden uns auch hier dem Wettbewerb stellen.

Sehr geehrte Fahrgäste. Entschuldigen se bitte!

Vielleicht ist der S-Bahn-Chef so zuversichtlich, weil er weiß, dass es an der Ausschreibung einen gewichtigen Haken gibt. Das Schienennetz, auf dem der Betreiber unterwegs ist, gehört der Deutschen Bahn AG.

Eisenbahnexperte Markus Hecht von der TU Berlin findet die Teilausschreibung zwar auch richtig.

Nur sollten die Randbedingungen auch so sein, dass es was bringt. Großes Problem, das wir in Deutschland haben, ist, dass die Trassenpreise weit über dem EU-Durchschnitt liegen, also der Großteil des Geldes bleibt so oder so bei der DB-Holding. Insofern ist es fraglich, ob die Randbedingungen für die Ausschreibung wirklich so sind, dass interessierte Betreiber genügend Anreize haben, um da auch ein vernünftiges Angebot abzugeben.

(Franz) Und die DB AG handelt leider so, als ob die Infrastruktur in privater Hand wäre.

Fügt Hans-Werner Franz hinzu, Chef des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Eineinhalb Jahre, bevor ein neuer Fahrplan in Kraft trete, müsse der VBB angeben, welche Stationen er anfahren wolle, und für die müsse er dann auch bezahlen, egal ob er sie später anfährt oder nicht. Bestellt ist bestellt. Der VBB-Chef findet die Preispolitik der Deutschen Bahn absurd.

(Franz) Deshalb ist die Regelung bei der Infrastruktur ist wie eine Gelddruckmaschine. Die fragen vorher ab: wie viele Halte haben Sie? Rechnen aus, wie viel Geld da zusammen kommt, gucken sich ihre Kosten an, und dann machen Sie einen Gewinnzuschlag drauf von 20, 25 Prozent, das teilen Sie dann durch die Anzahl der Halte, und das müssen wir bezahlen. Und – was das Schlimmste ist – die Aufgabenträger haben keinen Einfluss auf die Qualität. Das heißt wenn das Netz die Signale nicht anständig

wartet, wir haben Zugausfälle, haben dadurch Verluste bei den Verkehrseinnahmen, haben wir keine Rückgriffmöglichkeit, um dafür weniger zu zahlen. Und dieses System wird im Moment von der Bundesregierung gedeckt.

Daran wird sich wohl auch nichts ändern. Die Deutsche Bahn AG ist seit der Bahnreform ein gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen, dessen Vorstand in seiner Geschäftsführung weitgehende Unabhängigkeit genießt, auch vom Eigentümer, dem Bund.

Sollte schließlich auch noch die Bürgerinitiative ‚S-Bahn-Tisch‘ mit ihrem Volksbegehren „Rettet unsere S-Bahn“ erfolgreich sein, könnte es passieren, dass im neuen Verkehrsvertrag steht, dass es an jeder Bahnstation Aufsichtspersonal geben muss. Das ist eine der Hauptforderungen des S-Bahn-Tisches. Ein vernünftig klingender Vorschlag, für jedes privatwirtschaftlich geführte Unternehmen ein guter Grund, die Lust am Geschäft zu verlieren. Der Berliner Senat lässt das Volksbegehren zurzeit vor dem Landesverfassungsgericht auf seine rechtliche Gültigkeit überprüfen.

Es ist ein langer, schwieriger Weg, den die S-Bahn in Berlin geht. Und es ist auch längst nicht klar, dass sie ihn erfolgreich gehen wird. Noch weiß niemand, ob sie gestärkt aus der Krise hervorkommt, ob es von Vorteil ist, wenn das Streckennetz aufgeteilt wird und dann außer der S-Bahn GmbH beispielsweise ‚Keolis‘, ein Tochterunternehmen der französischen Staatsbahn, auf Berlins Schienen unterwegs ist. Lokführer Michael Bublies bezweifelt das.

(Bublies) Staatsunternehmen kaufen sich in ganz Europa Verkehrsleistungen ein, das macht die Bahn jetzt auch, die tritt dann genauso auf, aber wem nutzt das? Den Fahrgästen draußen sicher nicht. Wenn die Gewinne, die damit erwirtschaftet werden, das ist ja das Ziel des Ganzen, wenn die Gewinne dann in andere Länderetats fließen und nicht in das eigene reinvestiert werden können.

Vorerst müssen die Fahrgäste in Berlin und Brandenburg weiter so entspannt reagieren wie dieser junge Herr.

(Fahrgast) Man muss hier einfach einsteigen und gelassen sein. Und ansonsten immer hoffen, dass vielleicht ne Regionalbahn fährt.

- E N D E -