

■ S-Bahn-Chaos

Schlimmstes Verkehrschaos seit 1945 - IGEB fordert Entschädigungsverkehre der S-Bahn GmbH

aus SIGNAL 05/2009 (Dezember 2009), Seite 4 (Artikel-Nr: 10000457)

Berliner Fahrgastverband IGEB

Im August 2009 war es der Berliner S-Bahn gelungen, sich nach dem großen Chaos im Juli allmählich wieder dem Regelfahrplan anzunähern. Doch dann...

Im August 2009 war es der Berliner S-Bahn gelungen, sich nach dem großen Chaos im Juli ([s. SIGNAL 4/2009](#)) allmählich wieder dem Regelfahrplan anzunähern. Doch dann wurden aufgrund von Wartungsmängeln defekte Bremszylinder in einem Umfang entdeckt, die der neuen S-Bahn-Geschäftsführung keine andere Wahl ließen, als ab dem 8. September erneut die meisten Züge der BR 481 aus dem Verkehr zu ziehen. Viele Linien, darunter der Verkehr auf der Stadtbahn, mussten eingestellt werden. Anders als im Juli gab es nicht mehr die Entlastung durch die Sommerferien.

So war das dritte große Chaos im Jahr 2009 für die Fahrgäste noch belastender und bescherte der Berliner S-Bahn den zweifelhaften Rekord, im Jahr 2009 die größten Zugausfälle seit dem Ende des II. Weltkriegs 1945 erreicht zu haben.

Es besteht die Hoffnung, dass sich derartige Missstände, die im Januar, Juli und im September/Oktober 2009 zur Einstellung eines großen Teils des Berliner S-Bahn-Verkehrs führten, nicht wiederholen. Aber gleichzeitig ist auch davon auszugehen, dass die Fahrzeugknappheit durch die künftig erforderlichen häufigeren Werkstattaufenthalte der S-Bahn-Züge wahrscheinlich bis zum Auslaufen des S-Bahn-Vertrages im Jahr 2017 erhalten bleibt und zu einem - mindestens hinsichtlich der angebotenen Zuglängen - eingeschränkten Verkehrsangebot führen wird.

Für unpünktliche S-Bahn-Züge kann der Berliner Senat aber nur einen begrenzten Betrag der Bestellgelder einbehalten, für zu kurze Züge sind keine Abzüge möglich. Da das S-Bahn-Chaos 2009 neben den Zugausfällen vor allem auch durch solche und andere Qualitätsmängel gekennzeichnet war, gibt es zurzeit zwischen dem Berliner Senat und der S-Bahn GmbH Verhandlungen zur Nachbesserung des Verkehrsvertrages.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, dass hierbei auch zusätzliche, von der S-Bahn GmbH finanzierte Ersatzangebote auf Regionalbahnstrecken dauerhaft eingerichtet werden:

- Beibehaltung der bis zum 8.11. gefahrenen Verstärkerzüge zum RE 1 zwischen Potsdam Hbf. und Berlin Ostbahnhof, die ab 2012 ohnehin von den Ländern Berlin und Brandenburg bestellt sind.

Dauerhafte Einführung des »S21-Vorlaufbetriebs« im Nord-Süd-Fernbahntunnel mit stündlicher Verlängerung nach Hennigsdorf und wegen der in nächster Zeit regelmäßig zu erwartenden Betriebseinschränkungen im Bereich Ostkreuz im 20/40-Min-Takt nach Lichtenberg. Ab 2011 Integration dieser Verkehrsleistungen in die vom Flughafen BBI kommende RE 9.

Führung zusätzlicher Züge der NE 27 (Heidekrautbahn) in den Hauptverkehrszeiten nach Gesundbrunnen.



Münchner S-Bahn-Zug im Bf. Hennigsdorf. Bis zum 4. Oktober verkehrten S-Bahn-Züge aus München, Stuttgart und Frankfurt am Main auf den Fernverkehrsgleisen zwischen Berlin Südkreuz und Berlin-Gesundbrunnen. Pro Stunde fuhr einer der Züge weiter bis Hennigsdorf. Dieses attraktive Angebot soll es künftig wieder geben, fordert die IGEB. (Foto: Marc Heller)



Besonders leiden mussten viele Köpenicker Fahrgäste. Zwischen Spindlersfeld und Schöneeweide mussten sie zunächst auf Busse ausweichen, dann endeten die Züge der S 47 in Schöneeweide, statt bis Südkreuz zu fahren, während nach Spandau 8-Wagen-Züge eingesetzt wurden. Erst am 23. November wurde die S 47 verlängert. Verantwortlich für die (falschen) Prioritäten sei der VBB, heißt es bei der S-Bahn GmbH. (Foto: Marc Heller)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000457>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten