SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Die Krise als Chance

aus SIGNAL 04/2010 (September 2010), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10000555)

Berliner Fahrgastverband IGEB

IGEB fordert, die neuen S-Bahn-Millionen für neue Straßenbahnstrecken und -züge auszugeben

So schmerzhaft die S-Bahn-Krise für die Fahrgäste war und teilweise noch ist, so groß sind die Chancen, die sich aus den einbehaltenen S-Bahn-Geldern ergeben. Der Berliner Senat will sie richtigerweise zum Nutzen der Fahrgäste einsetzen. Doch durch den uralten Berliner Fehler, keine Vorratsplanungen zu machen, werden viele der 2009 einbehaltenen 37 Millionen Euro für Pflichtaufgaben verwendet, die aus dem Landeshaushalt hätten finanziert werden müssen. Aus dem Jahr 2010 werden voraussichtlich sogar bis zu 50 Millionen Euro einbehaltene S-Bahn-Gelder zur Verfügung stehen. Deshalb muss sofort mit den Projektplanungen für 2010 begonnen werden. Den wiederholten Bekenntnissen von Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer zur Straßenbahn können und müssen nun endlich Taten folgen.

»Die vom Senat 2009 von der S-Bahn aufgrund nicht erbrachter Leistungen und mangelhafter Qualität des S-Bahn-Verkehrs einbehaltenen Gelder in Höhe von 37 Millionen Euro werden jetzt gezielt in verschiedene Bereiche des ÖPNV investiert und für die Verbesserung des Berliner Nahverkehrs eingesetzt«, meldete die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung am 16. April 2010 und zitierte Senatorin Ingeborg Junge-Reyer: »Wir haben bei der Auswahl der Maßnahmen besonderen Wert darauf gelegt, dass sie einen direkten Nutzen für die Kunden haben.«

Das unterstützt der Berliner Fahrgastverband IGEB ausdrücklich, doch die Freude wird geschmälert, wenn man die Ende April auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Hämmerling mitgeteilte Maßnahmenliste betrachtet (Ds 16/14225). Sie enthält viele Projekte, die aus dem regulären Haushalt hätten finanziert werden müssen, z. B. die 1 Mio. Euro Gutachtermittel zur Vorbereitung der Teilausschreibung der S-Bahn, die 4 Mio. Euro für die Instandsetzung der U-Bahn-Werkstatt Friedrichsfelde und die 6,5 Mio. Euro zur Ertüchtigung von U-Bahn-Großprofil-Fahrzeugen (siehe Tabelle rechts).Doch inzwischen ist das Jahr 2010 fortgeschritten und am Ende muss man froh sein, wenn überhaupt alle Mittel gesetzeskonform, also für öffentlichen Verkehr, ausgegeben werden.

2010 behält Berlin bis zu 50 Mio. Euro ein

Zugleich zeichnet sich ab, dass durch die Nachverhandlungen zum S-Bahn-Vertrag dem Land Berlin aus dem Jahr 2010 sogar bis zu 50 Millionen Euro von der S-Bahn einbehaltene Gelder zur Verfügung stehen könnten. Denn nun können bei Qualitätsmängeln 16 statt bisher 5 Prozent des Gesamtbetrags einbehalten werden. Zusätzlich gibt es Abzüge durch zu kurze oder gar nicht gefahrene Züge.

Deshalb fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB die Senatsverkehrsverwaltung auf, umgehend mit Planungen für 2011 zu beginnen, damit dann nicht wieder Maßnahmen finanziert werden, die aus dem Landeshaushalt zu bezahlen wären, sondern Maßnahmen mit einem Zusatznutzen für die durch die S-Bahn-Krise geschädigten

Im Frühjahr 2011 wird die Straßenbahnneubaustecke in die Wissenschaftsstadt Adlershof endlich fertig. Dann muss mithilfe der einbehaltenen S-Bahn-Gelder sofort mit der Verlängerung zum Bahnhof Schöneweide begonnen werden. (Foto: Frank Lammers)

Folgende Maßnahmen wurden zur Finanzierung mit den 2009 einbehaltenen S-Bahn-Mitteln beauftragt

Maßnahme	Mio Euro
Barrierefreier Ausbau von Bus-, Straßenbahnhaltestellen und U-Bahnhöfen	6,0
Vier Aufzüge Regionalbahnhof Ostkreuz (oben)	1,0
Bahnsteigdach Regionalbahnhof Ostkreuz (oben)	1,0
Östlicher Vorplatz Bahnhof Berlin Südkreuz	1,4
Vorbereitung der Teil-Ausschreibung S-Bahn 2017 (Gutachtermittel)	1,0
Aufzüge und neue Überdachungen Straßenbahn-Haltestellen am S-Bahnhof Landsberger Allee	2,0
Busbahnhof am S-Bahnhof Marzahn	1,0
Werkstattinstandsetzung U-Bahnwerkstatt Friedrichsfelde	4,0
Ertüchtigung von U-Bahn-Großprofil-Fahrzeugen	6,5
Weitere zweisprachige Ausschilderung der Bahnhofsbereiche	0,1
U-Bahnhof Kottbusser Tor, Instandsetzung Treppenanlagen und Ausbau zum Videomusterbahnhof	4,0
Sanierung von Gleisanlagen und barrierefreier Umbau von Haltestellen der Straßenbahn-Linie 68	9,0

Auszug aus der Antwort des Berliner Senats vom 29. April 2010 auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Hämmerling.

Wieder füllt sich die Kasse des Landes Berlin. Defekte Türen bei einem Zug der Baureihe 480 führten am Abend des 21. August zu gravierenden Störungen im S-Bahn-Verkehr auf dem Ring - im Bild der S-Bahnhof Sonnenallee. (Foto: Marc Heller)

Berliner Fahrgäste. Oberste Priorität müssen hierbei der Ausbau des Straßenbahnnetzes und der Kauf langer Straßenbahnfahrzeuge haben.

Straßenbahnnetz ausbauen!

Am weitesten vorangeschritten ist der Planungsvorlauf bei der Straßenbahndurchbindung von Adlershof zum Bahnhof Schöneweide. Im Frühjahr 2011 wird der Abschnitt vom S-Bahnhof Adlershof in die Wissenschaftsstadt fertig gestellt. Bei dieser Inbetriebnahme muss sofort der Startschuss zur Verlängerung nach Schöneweide gegeben werden. Dass der Bedarf dafür vorhanden ist, kann angesichts der ständigen Erfolgsmeldungen des Senats zu Adlershof nicht länger bezweifelt werden. So schrieb die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Juli unter der Überschrift »Adlershof boomt - Neue Ansiedlungserfolge«, dass dort inzwischen über 800 Unternehmen mit 14 000 Beschäftigten ihren Sitz haben.

Vor allem in Adlershof, aber auch bei den anderen vom Senat selbst definierten »Leuchtturmprojekten«, den Neubaustrecken vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz und vom Nordbahnhof über den Hauptbahnhof zur Turmstraße, können mithilfe der S-Bahn-Gelder diverse Baumaßnahmen auch schon vor Abschluss der Planfeststellung erfolgen - siehe die Gleise auf Leipziger Straße und Oberbaumbrücke.

Lange Straßenbahnzüge bestellen!

Als Folge der S-Bahn-Krise musste auch die Straßenbahn zusätzliche Fahrgäste transportieren, obwohl schon zuvor auf vielen Metrolinien im Berufsverkehr eine drangvolle Enge herrschte. Insbesondere auf den zum Alexanderplatz führenden Metrolinien M 2, M 4, M 5 und M 6 sowie auf der M 8 und M 10 ist nach den Fahrgastzuwächsen der letzten Jahre eine Kapazitätsausweitung dringend geboten.

Hinzu kommt, dass auf einem großen Teil des Straßenbahnnetzes aufgrund der Bevölkerungsentwicklung im Umfeld mit weiteren Fahrgastzuwächsen zu rechnen ist. Deshalb fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB seit der Entscheidung für die Bestellung von 99 neuen Straßenbahnfahrzeuge vom Typ »Flexity Berlin« im Sommer 2009 immer wieder, dass die BVG 40 m lange Bahnen kaufen soll. Kürzere Fahrzeuge hat sie ausreichend.

Der am 1. September 2009 zwischen BVG und Bombardier Transportation unterzeichnete Vertrag sieht vor, dass die ersten 13 Fahrzeuge 2011 ausgeliefert werden und 40 m lang sind. Aber von den weiteren 86 Fahrzeugen sollen nur noch 27 in der 40 m langen Version gebaut werden. Das kann aber gemäß Vertrag noch korrigiert werden. Und es muss korrigiert werden - mithilfe der einbehaltenen S-Bahn-Gelder.

Jahrelang hat der Berliner Senat auf die IGEB-Forderungen nach Ausbau des Straßenbahnnetzes und Anschaffung neuer langer Straßenbahnfahrzeuge entgegnet, das sei zwar richtig und wichtig, aber leider fehle das Geld. Nun stehen viele Millionen Euro zur Verfügung und müssen genau dafür ausgegeben werden. Zwar werden in den Folgejahren hoffentlich nicht noch einmal so hohe Beträge einbehalten werden, wie 2009 und 2010. Aber mehrere Millionen Euro werden es mit Sicherheit sein. Denn aufgrund des knappen Fahrzeugparks von nur noch 630 Viertelzügen

(bestehend aus je zwei Wagen) und der häufigen Werkstattaufenthalte wird es der S-Bahn GmbH bis zur Beschaffung von neuen Fahrzeugen an keinem Tag gelingen, die vertraglich vereinbarten 562 Viertelzüge - ab BBI-Eröffnung sind sogar 575 vereinbart - in den Verkehr zu bringen. Damit sind Millionen-Einbehalte aufgrund nicht erbrachter Verkehrsleistungen bis 2017 (leider) garantiert.

Brandenburg stopft Haushaltslöcher

Auch wenn nur ein kleiner Teil der S-Bahn-Leistungen auf das Land Brandenburg entfallen, wurden 2009 dennoch fast 3 Millionen Euro einbehalten. Das waren fast 10 Prozent der brandenburgischen Bestellgelder für die S-Bahn. Aus 2010 und den Folgejahren wird zwar deutlich weniger zur Verfügung stehen, dennoch könnten es bis 2017 insgesamt einige Millionen werden. Zurzeit werden Teltow Stadt und der Flughafen Schönefeld nur im 20-Minuten-Takt angefahren, obwohl ein 10-Minuten-Takt bestellt ist. Und auf allen nach Brandenburg führenden S-Bahn-Linien werden durchgehend oder zeitweise (S3, S5) kürzere Züge gefahren, als im Regelverkehr vorgesehen.

Umso ärgerlicher ist, dass das Land seine Gelder ausschließlich zum Stopfen von Haushaltslöchern einsetzt. Die Finanzierung des »Mobilitätstickets« für finanzschwache Fahrgäste ist zwar kein Gesetzesverstoß, kommt aber nur sehr wenigen von der S-Bahn-Krise geschädigten Fahrgästen zugute und führt zu keiner nachhaltigen Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg. Es wird höchste Zeit, dass es über diese Politik endlich eine öffentliche Diskussion gibt - nicht zuletzt im Landtag.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000555.

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