

■ Aktuell

Warten auf die S-Bahn Die Ursachen

aus SIGNAL 03/1990 (April 1990), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10001225)
IGEB

Sechs Jahre nach Übernahme der S-Bahn von der DR muß sich Berlin (West) noch immer mit einem 71-km-Netz begnügen, obwohl hier noch bis 1980 rund 145 km S-Bahn-Strecken befahren wurden. Die seit einem Jahr regierende Koalition von SPD und AL wollte diesen Mißstand schneller als der von CDU und F.D.P. gestellte Vorgängersenat beseitigen. Deshalb wurden ab 1989 jährlich zusätzliche 170 Millionen DM zur Wiederinbetriebnahme stillliegender S-Bahn-Strecken bereitgestellt. Doch die Verantwortlichen vergaßen, die Verwendung dieser Mittel ausreichend zu kontrollieren bzw. durch einen Senatsbeschluß festzuschreiben. Während in der Öffentlichkeit wiederholt über die Ursachen der noch immer schleppenden Wiederinbetriebnahmearbeiten diskutiert wurde und als Ergebnis eines von der AL (in guter Absicht) erzeugten Spardrucks jetzt reihenweise Streichungen zulasten der Fahrgäste vorgenommen werden (insbesondere bei der Anzahl der Zugänge), konnte die Verwaltung nahezu unbemerkt fast die Hälfte der 170 Mio DM aus dem Topf zur S-Bahn-Wiederinbetriebnahme in den für Arbeiten an den befahrenen S-Bahn-Strecken sowie in den U-Bahn-Neubau umleiten.

«Vordringliches Ausbauziel ist die Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Ringes ..., verknüpft mit der Inbetriebnahme der Radialstrecke nach Lichterfelde Süd S6 [und] nach Rathaus Spandau (S5).» Das alles soll bis 1994 geschehen. So jedenfalls steht es in der Koalitionsvereinbarung von SPD und AL. Um dieses zu erreichen, wurden die jährlichen Mittel für den S- und U-Bahn-Bau von 170 Mio auf 340 Mio DM verdoppelt.

Inzwischen wurden jedoch vom Senat immer wieder spätere Inbetriebnahme-Termine genannt, zuletzt 1992/94 für den Südring, 1994/95 für die S6, 1996 für den Nordring und gar keiner mehr für die S5. Mit jeder neuen Verzögerung gibt es Diskussionen über die Ursachen: zu viel Abbruch und Neubau, zu aufwendige Neubauten, zu hohe Baupreise, im Eisenbahnbau unerfahrene Verwaltung usw. Ein Gutachten von Prof. Endmann, Präsident der Bundesbahndirektion Köln, über die Berliner Ausbauplanung für den stillliegenden S-Bahn-Südring bestätigte, daß alle diese Vermutungen zumindest teilweise zutreffen. Doch sie alle können im Verhältnis zur Hauptursache fast als geringfügig bezeichnet werden.

Die wichtigste Ursache für die schleppende Wiederinbetriebnahme stillliegender S-Bahn-Strecken ist die falsche Verteilung der zur Verfügung stehenden Millionen. Die von SPD und AL zusätzlich bereitgestellten 170 Mio DM werden einfach nicht dafür ausgegeben, wofür sie gedacht waren. Fast die Hälfte der zusätzlichen Mittel soll 1990 für die schon befahrenen 71 S-Bahn-Kilometer und den U-Bahn-Neubau ausgegeben werden und nicht - wie gedacht - vollständig für die Wiederinbetriebnahme der stillliegenden S-Bahn-Strecken. Und der Verkehrssenator, der für einen bestimmungsgemäßen Einsatz der Mittel sorgen mußte, weiß davon nichts oder unternimmt nichts.

Zur Erinnerung: Unter dem CDU/F.D.P.-Senat konnten jährlich ca. 170 Mio DM bei



Abgebaute Brücken über die Leonorenstraße am S-Bf. Lankwitz. Bis 1994 wollen die Senatsplaner die Lankwitzer warten lassen, bis hier wieder S-Bahnen fahren. (Foto: REMA)

S- und U-Bahn "verbaut" werden. Politische Vorgabe war, daß 60 Mio davon den U-Bahn-Neubau und der "Rest" von 110 Mio DM die Sanierung und Modernisierung der schon befahrenen 71 S-Bahn-Kilometer ausgegeben werden. Mit der Verdopplung der jährlichen Mittel ab 1989 schufen die neuen Regierungsparteien SPD und AL die Möglichkeit, daß die Modernisierung des befahrenen S-Bahn-Netzes und der U-Bahn-Neubau entsprechend der Planung aus der CDU/F.D.P.-Zeit kontinuierlich fortgesetzt werden konnten und dennoch 170 Mio DM jährlich für eine zügige Wiederinbetriebnahme der stillliegenden S-Bahn-Strecken zur Verfügung standen.

Doch was geschah? Die Verwaltung reservierte sich fast die Hälfte der zusätzlichen Mittel für zusätzliche Maßnahmen im 71-km-Netz und für den U-Bahn-Neubau. 172 Mio DM (statt rund 110 Mio) sollen 1990 für Maßnahmen im befahrenen 71-km-Netz, 80 Mio DM (statt 60 Mio) für den U-Bahn-Neubau in Reinickendorf (U8-Nord) und nur 95 Mio DM (statt 170 Mio) für Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme stillliegender S-Bahn-Strecken ausgegeben werden (89 Mio für den Südring und lächerliche 6 Mio für die S-Bahn nach Lichterfelde Süd).

Begründet werden diese eindeutigen und erheblichen Abweichungen von den politischen Vorgaben natürlich wieder mit Sachzwängen und der Verkehrssicherungspflicht. Doch diese Ausrede ist wenig glaubwürdig, denn unter einem CDU/F.D.P.-Senat hätte die Verwaltung mit den jährlich 170 Mio DM auskommen müssen. Im Falle von zusätzlichen, nicht erwarteten Kosten hätten halt die eine oder andere Maßnahme im 71-km-Netz oder der U-Bahn-Neubau gestreckt werden müssen. Doch nun, da insgesamt mehr Geld zur Verfügung steht, wird einfach die Hälfte der für die Wiederinbetriebnahme vorgesehenen Mittel in das 71-km-Netz bzw. den U-Bahn-Bau «umgeleitet». Damit werden natürlich auch die entsprechenden Planungs- und Baukapazitäten gebunden und stehen nicht mehr für die S-Bahn-Wiederinbetriebnahme zur Verfügung. Die Öffentlichkeit wundert sich derweil, warum die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn in Berlin so langsam vorangeht und wird mit Nebensächlichkeiten (hier die Einsparung einer Weiche für 100.000 DM, dort die Zurückstellung eines Fahrtreppeneinbaus für 500.000 DM) von den eigentlichen Ursachen abgelenkt.

Würden die jährlich 170 Mio DM in dieser Legislaturperiode von 1989 bis 1992 bestimmungsgemäß nur für die Wiederinbetriebnahme stillliegender S-Bahn-Strecken eingesetzt, so könnten selbst bei aufwendigen Arbeiten für 30 Mio DM je Kilometer nach den vier Jahren 23 km S-Bahn-Strecke wieder befahren werden, mehr als der Nord- und Südring zusammen. Tatsächlich aber sehen die derzeitigen Senatspläne vor, bis zum Ende der Legislaturperiode nur eine knapp 9 km lange Teilstrecke auf dem Südring (Westend - Schöneberg) fertigzustellen.

Die IGEB fordert deshalb den Senat auf, die Ausgabenplanung für 1990 noch entscheidend zu korrigieren und ab 1991 einen bestimmungsgemäßen Einsatz der zusätzlichen 170 Mio DM ausschließlich für die S-Bahn-Wiederinbetriebnahme sicherzustellen. Die unerfreulichen Vorkommnisse zeigen, daß es nicht ausreicht, wenn SPD und AL in bester Absicht mehr Gelder bereitstellen, sie müssen auch deren Verwendung kontrollieren. Und sie müssen endlich den ursprünglich für Herbst 1989 angekündigten und bis heute nicht vorliegenden Senatsbeschluß zum S- und U-Bahn-Bau zustande bringen. Denn eine Koalitionsvereinbarung ist für die Verwaltung nicht bindend, deshalb konnte sie die Mittel so eigenmächtig umverteilen.

Ein Senatsbeschuß im Sinne der Koalitionsvereinbarung dagegen würde die Verwaltung zum bestimmungsgemäßen Mitteleinsatz verpflichten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001225>.

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