SIGNALARCHIV.DE

Berliner S-Bahn

Spätestens 2018 wieder Fahrzeugmangel bei der Berliner S-Bahn

aus SIGNAL 01/2013 (März 2013), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10001697)

Berliner Fahrgastverband IGEB

Dieser Zugzielanzeiger auf dem S-Bf Lichtenberg veranschaulicht gleich in mehrfacher Hinsicht, dass die S-Bahn-Krise mit dem Tiefpunkt im Jahr 2009 auch Anfang 2013 noch nicht überwunden ist. (Foto: Marc Heller)

Die Fahrgastzahlen bei der BVG steigen kontinuierlich. Doch für eine Angebotsverdichtung gibt es weder Fahrzeuge noch Personal. Aber spätestens für die 2019 geplante Durchbindung der U 5 vom Alexanderplatz zum Brandenburger Tor und auf der U 55 weiter zum Hauptbahnhof werden neue U-Bahn-Fahrzeuge für das Großprofilnetz benötigt. Da eine Nachbestellung der vorhandenen Großprofil-Baureihen F (im Bild) und H nicht möglich ist, muss umgehend mit der Entwicklung einer neuen Großprofil-Baureihe begonnen werden. (Foto: Marc Heller)

Nach 2017 werden die 80 Viertelzüge der Baureihe 485 sehr wahrscheinlich nicht mehr eingesetzt werden können. (Foto: Marc Heller)

BVG- und Regionalverkehrs-Angebote müssen ausgebaut werden

Bis unmittelbar vor dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 hatten sich S-Bahn GmbH und Land Berlin eine heftige Auseinandersetzung geliefert, ob die S 85 Waidmannslust--Grünau wieder befahren werden soll. Doch ein Wintereinbruch mit Schneefällen, vor allem am 9. Dezember, beendete die Diskussion. Der S-Bahn GmbH standen nicht einmal mehr genügend Fahrzeuge zur Verfügung, um das übrige Angebot vollständig fahren zu können. Eine Wiederinbetriebnahme der S 85 war undenkbar.

Beim zweiten Wintereinbruch im Januar 2013 brach das S-Bahn-Angebot erneut ein. Davon zeugt die vorstehend abgedruckte Auseinandersetzung zwischen VBB und S-Bahn GmbH. Natürlich hat die DB Recht, wenn sie den Ruf nach einem Notfahrplan kritisiert, denn zum einen werden dafür mehrere Wochen Vorlauf benötigt und zum anderen war am 25. Januar bereits ein Wechsel zu Tauwetter absehbar. Aber mit seiner Enttäuschung, dass die Berliner S-Bahn sich erneut als nicht wintertauglich erweist, drückt VBB-Geschäftsführer Hans- Werner Franz lediglich das aus, was hunderttausende S-Bahn-Fahrgäste ebenfalls empfinden.

Während also die von der Deutschen Bahn zu verantwortende S-Bahn-Krise mit dem Tiefpunkt im Jahr 2009 auch 2013 noch nicht überwunden ist, wird es schon in wenigen Jahren eine Verschärfung des S-Bahn-Fahrzeugmangels geben, dann aufgrund der vom Berliner Senat jahrelang verzögerten Ausschreibung.

Kaum Chancen für Einsatz der Altbaufahrzeuge nach 2017

Es ist sehr wahrscheinlich, dass die 80 Viertelzüge der Baureihe 485 nach 2017 nicht mehr eingesetzt werden können. Und auch der Einsatz der 70 Viertelzüge der Baureihe 480 nach 2017 ist fraglich. Abgesehen von den mit Sicherheit sehr hohen Kosten ist bei beiden Baureihen noch nicht einmal geklärt, ob es überhaupt möglich ist, sie so aufzuarbeiten, dass das Eisenbahn-Bundesamt ihren Einsatz über 2017 hinaus gestattet. Somit werden 2018 voraussichtlich nur noch die 500 Viertelzüge der Baureihe 481 verfügbar sein. Benötigt werden aber rund 690. Der Mehrbedarf gegenüber dem heutigen Bestand von 650 Viertelzügen ergibt sich u. a. aus den Neubaustrecken zum Flughafen BER (voraussichtlich 2014/15) und vom Nordring zum Hauptbahnhof (voraussichtlich 2017).

Vor genau drei Jahren reagierte die damalige Berliner Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer mit Offenheit und Klarheit auf die beispiellosen Ausfälle der Berliner S-Bahn im Jahr 2009. Viele Fakten rund um die S-Bahn wurden der Öffentlichkeit am 7. Januar 2010 zugänglich gemacht, und die Senatorin umriss den Handlungsspielraum des Senats: »Die Vergabe der Leistungen wird etwa 1 ½ Jahre dauern, da den Unternehmen ausreichend Zeit gegeben werden muss, ein Angebot für derartig komplexe Leistungen zu kalkulieren. Zudem rechnen wir damit, dass die

Fahrzeugindustrie etwa 5 ½ Jahre benötigt, um 190 Neufahrzeuge für die S-Bahn zu entwickeln, zu erproben und zu bauen. Wir müssen daher bis spätestens Januar 2011 entscheiden, ob und wie wir das mit Neufahrzeugen zu bedienende Teilnetz vergeben wollen.« Doch den Ankündigungen folgten lange Zeit keine Taten.

Drei Jahre nach dieser klaren Ansage ist bisher lediglich ein Teilnahmewettbewerb durchgeführt worden - und am 24. Januar 2013 vor dem Kammergericht Berlin gescheitert. Somit wird es also 2018 noch kein einziges neues Serienfahrzeug geben.

Jetzt S-Bahn-Ersatzverkehr für 2018 planen!

Angesichts des nun nicht mehr abwendbaren künftigen S-Bahn-Fahrzeugmangels bei gleichzeitig steigenden Einwohner-, Touristen- und Pendlerzahlen muss der Berliner Senat sofort mit der Planung von S-Bahn- Ersatz- bzw. S-Bahn-Ergänzungsangeboten beginnen.

Zum einen betrifft das den Eisenbahnregionalverkehr. Bekanntlich wurden 2009 auf dem Höhepunkt der S-Bahn-Krise auf verschiedenen Strecken zusätzliche Regionalzüge als Ersatz für das unzureichende S-Bahn-Angebot eingesetzt. Solche Verkehre müssen schon jetzt vorbereitet werden, damit dann ab 2017 auch die erforderlichen Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Ein Beispiel: Derzeit hat der Berliner Senat die Verlängerung der Linien RB 21 und 22 von Potsdam-Griebnitzsee bis Berlin Friedrichstraße nur bis Dezember 2013 bestellt, weil er davon ausgeht, dass dann die parallele S-Bahn-Linie 7 wieder stabil im 10-Minuten-Takt mit 8-Wagen-Zügen verkehrt. Aber spätestens ab Dezember 2017 werden solche Regionalzugangebote, die die S-Bahn entlasten können, wieder dringend gebraucht.

BVG ohne Fahrzeug- und Personalreserven

Zum anderen betrifft es die BVG. Hier sind die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren um über 5 Prozent gestiegen. Dennoch wurden der Fahrzeugbestand und das gefahrene Angebot bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus (sogenannte Nutzwagenkilometer) erheblich reduziert. Mit 235 Mio Nutzwagenkilometern wurden 2011 rund 10 Prozent weniger gefahren als 2001 (261 Mio). Und die Zahl der U-Bahn-Wagen sank im selben Zeitraum von 1403 auf 1242 (-11 Prozent). Bei Straßenbahn und Bus sieht es nicht besser aus. Für weitere Fahrgastzuwächse gibt es also keine Reserven.

Diese Entwicklung muss nicht nur gestoppt, sondern umgekehrt werden! Vor allem für U-Bahn und Straßenbahn werden mehr neue Fahrzeuge benötigt. Die 2012 erfolgte Nachbesserung bei der Bestellung neuer Straßenbahnfahrzeuge (nun 138 statt zuvor 99 Flexitys - siehe SIGNAL 4/2012) muss nochmals nach oben korrigiert werden. Und für das U-Bahn- Großprofilnetz muss dringend mit der Entwicklung und Bestellung der nächsten Neubaufahrzeuge begonnen werden, da die jüngste Baureihe H nicht mehr nachbestellt werden kann. Schon jetzt ist der Fahrzeugbestand knapp bemessen, aber spätestens nach der für 2019 geplanten Fertigstellung der U 5-Verlängerung vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Denn diese U-Bahn-Linie, deren Verlängerung der Berliner Fahrgastverband IGEB aufgrund der extrem hohen Kosten und der Streckenführung parallel zur S-Bahn lange Jahre abgelehnt hat, wird nun aufgrund des Fahrzeugmangels der S-Bahn erheblich an Bedeutung gewinnen.

Finanzsenator will bei BVG-Angebot sparen

Vor dem Hintergrund der nicht mehr abwendbaren künftigen Fahrzeugknappheit bei der Berliner S-Bahn und bisher sowie künftig steigender Fahrgastzahlen im Berliner Nahverkehr ist es absurd, dass Finanzsenator Ulrich Nußbaum noch immer bestrebt ist, das Verkehrsangebot der BVG zu kürzen. Wachsende Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in Berlin erfordern auch ein wachsendes Verkehrsangebot - gerade bei der BVG.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001697.

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