SIGNALARCHIV.DE

Berlin

S-Bahn vor drastischen Angebotskürzungen?

aus SIGNAL 03/2003 (Juni/Juli 2003), Seite 11 (Artikel-Nr: 10002447)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Durch das (Eisenbahn-)Regionalisierungsgesetz (RegG) erhält das Land Berlin seit 1996 vom Bund zweckgebundene Zuweisungen, mit denen es schienengebundenen Personennahverkehr bestellt und Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) finanziert.

Für den laufenden Bahnbetrieb standen dem Land nach § 8 (1) RegG bis zum Jahr 2001 jeweils 454 Millionen DM (rund 232 Millionen Euro) zur Verfügung, für die gleicher Höhe Zugleistungen bei der Berliner S-Bahn bestellt wurden. Nach Vereinbarungen mit dem Land Brandenburg bestellte das Land Berlin den kompletten S-Bahn-Verkehr einschließlich der Brandenburger Abschnitte, während das Land Brandenburg umgekehrt auch die Berliner Anteile im Eisenbahn-Regionalverkehr bestellte und bezahlte. Mittlerweile ist diese Vereinbarung jedoch überholt. Berlin muss mit »seinen" Regionalisierungsmitteln zwar nur noch den S-Bahn-Verkehr auf Berliner Gebiet bestellen, dafür jedoch auch die in Berlin verkehrenden Regionalexpress- bzw. Regionalbahnzüge.

Mit der Revision des RegG vom 26. Juni 2002 erhält Berlin für das Jahr 2002 einen auf 276,1 Millionen Euro erhöhten Betrag für den laufenden S-Bahn- bzw. Eisenbahnbetrieb. Dieser Betrag erhöht sich in den Jahren ab 2003 (bis 2007) um jeweils 1,5 Prozent.

Im Hinblick auf die finanziellen Erhöngsspielräume und auch durch Netz-Erweiterungen bedingt hat die Berliner S-Bahn seit 2002 'freiwillige' (nicht bestellte und nicht bezahlte) Mehrleistungen erbracht.

Auf Betreiben des derzeitigen Berliner Finanzsenators Sarrazin ist jedoch auch in Zukunft nur ein Betrag von 232 Millionen Euro für den Eisenbahnverkehr im Land Berlin vorgesehen.

Die Erhöhungsbeträge will der Berliner Finanzsenator der Eisenbahn wegnehmen und in voller Höhe für die Bestellung von U-Bahn- und Straßenbahnverkehren bei den landeseigenen Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) nutzen. Dies würde jedoch keinesfalls zu Angebotsausweitungen bei der BVG führen - vielmehr sollen die beim Eisenbahnverkehr weggesparten Mittel für eine weitere Reduzierung des landeseigenen Zuschusses an die BVG benutzt werden.

Wird die Entstehungsgeschichte des Regionalisierungsgesetzes betrachtet, kann das Vorgehen des Berliner Senats nur als verantwortungslos bewertet werden. Mit dem RegG sollte der Nahverkehr der Eisenbahn langfristig auf eine sichere finanzielle Grundlage gestellt werden. Der Senat will einen großen Teil dieser Mittel stattdessen de facto für die Haushaltssanierung zweckentfremden.

Nunmehr soll die Senatsverkehrsverwaltung auf der Basis belastbarer Zahlen mit der S-Bahn Berlin GmbH Verhandlungen über die Einsparungen führen. Der Berliner Fahrgastverband hält die vom Finanzsenator angestrebten Sparsummen jedoch für

vollständig realitätsfern - Sparsummen dieser Größenordnung wären seitens der S-Bahn nur durch drastische Verschlechterungen der Bedienungshäufigkeit (zum Beispiel Wegfall aller HVZ-Verstärker, an Sonnabenden und Sonntagen Bedienung nur noch im 20-Minuten-Takt) zu erzielen. Schlimmer noch: Bei der für das Jahr 2007 vorgesehenen Überprüfung des RegG ist angesichts der frivolen Senatspolitik anzunehmen, dass der Bund und die anderen Länder eine Neuverteilung der Regionalisierungsmittel zulasten Berlins durchsetzen werden.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB hält es für selbstverständlich, das finanzielle Mittel, die für die Eisenbahn bestimmt sind, auch für die Bahn verwendet werden. Im Hinblick auf die ab 2006 (geplante Inbetriebnahme des Fernbahntunnels in Berlin) erforderlichen Mehrleistungen im Regionalverkehr der Eisenbahn sollten durch Verhandlungen mit der S-Bahn Berlin GmbH jedoch finanzielle Spielräume dafür - und nur dafür - gewonnen werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002447.

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