Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.

**Berliner Fahrgastverband**

IGEB e.V. • S-Bf Lichtenberg • Weitlingstr. 22 • 10317 Berlin

An
Presse, Funk und Fernsehen

Berlin, 28. Oktober 2013

# Berliner S-Bahn wird systematisch behindert

## Fahrgastverband IGEB fordert eigenständige Regeln für ein eigenständiges Netz

Die Berliner S-Bahn musste in den letzten Jahren schon mehrfach schmerzhafte Betriebseinschränkungen hinnehmen. Am Montag, dem 21. Oktober 2013 kam eine weitere hinzu. Seither dürfen alle Züge nur noch maximal 80 km/h fahren (bisher je nach Baureihe 80, 90 oder 100 km/h). Auf einigen Streckenabschnitten wurde die erlaubte Geschwindigkeit noch deutlicher herabgesetzt. So dürfen die Züge zwischen Gesundbrunnen und Bornholmer Straße nur noch 40 km/h fahren. Entgegen den Behauptungen der Deutschen Bahn haben sich die Einschränkungen durchaus auf die Pünktlichkeit der S-Bahn ausgewirkt, wobei die Ringbahn und die S1 besonders stark betroffen sind.

Ursache ist die Anpassung betrieblicher Regeln bei der Berliner S-Bahn an bundesweite Standards – angeblich in Vorbereitung auf die Ausschreibung. Doch das Berliner S-Bahn-Netz weist einige grundlegende Unterschiede gegenüber den anderen Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn auf: So fahren die Züge fast vollständig auf eigenen Gleisen, die nur von der S-Bahn genutzt werden, und beziehen ihren Strom aus einer seitlichen Stromschiene anstatt aus einer Fahrleitung. Das Zugsicherungssystem – die Fahrsperre – ist inkompatibel zu den sonst üblichen Zugsicherungssystemen in Deutschland. Daran ändert auch die Ausschreibung nichts, denn eine Vereinheitlichung ist nicht geplant. Das neue Zugsicherungssystem ZBS ist ebenfalls ein Sondersystem, das speziell für die Bedingungen bei der Berliner S-Bahn entwickelt wurde und bereits auf der nördlichen S1 und S85 zum Einsatz kommt. Wettbewerber müssen daher ebenso wie die S-Bahn Berlin GmbH mit Spezialzügen antreten, die an die Besonderheiten der Berliner S-Bahn angepasst sind.

### Die Spitze des Eisbergs ist noch nicht erreicht

Zusätzlich zu den allgemein gültigen Richtlinien gibt es derzeit noch eine ergänzende Richtlinie mit Sonderbestimmungen für die Berliner S-Bahn, die der Insellage des Netzes und den Ähnlichkeiten zu einem U-Bahn-Betrieb Rechnung trägt. Denn auf S-Bahn-Gleisen sind keine 700 Meter langen Güterzüge, keine spurtstarken Regionalzüge und keine ICE-Hochgeschwindigkeitszüge mit jeweils völlig unterschiedlichem Beschleunigungs- und Bremsverhalten anzutreffen. Diese Richtlinie, welche die Besonderheiten der Berliner S-Bahn gesammelt bereithält, soll in Zukunft jedoch zugunsten einheitli-

cher Konzernstandards abgeschafft werden. Nur ein kleiner Teil der Besonderheiten soll – verteilt auf verschiedene Regelwerke – erhalten bleiben.

Damit drohen nicht nur weitere Geschwindigkeitseinbrüche und eine Verringerung der gesamten Leistungsfähigkeit, sondern auch deutliche Erschwernisse bei Bauzuständen und Betriebsstörungen. Der Pendelverkehr ist zum Beispiel eine solche Berliner Spezialität, die im normalen Regelwerk nicht vorgesehen ist.

Die Verringerung der Leistungsfähigkeit der Berliner S-Bahn, ob nun durch ständige Verspätungen oder durch Streckung der Fahrpläne, schadet dem öffentlichen Nahverkehr in Berlin insgesamt, denn als dessen Rückgrat sind Anschlüsse von Straßenbahnen und Bussen auf die S-Bahn ausgerichtet. Selbst die U-Bahn entwickelt ihren gesamten Fahrplan vom S-Bahn-Anschluss in Wuhletal aus.

Ein Beispiel für bereits erfolgte Einsparungen mit Verringerung der Leistungsfähigkeit ist der Bahnhof Schöneweide. Dort fehlen sogenannte Nachrücksignale. Durch die Brückensperrung steht derzeit ein Gleis weniger zur Verfügung, sodass die Züge nicht mehr so dicht wie geplant fahren können. Dadurch kommt es vor allem im morgendlichen Berufsverkehr zu Verspätungen, aber auch die S85 blockiert nun beim Ein- und Aussetzen wertvolle Trassen. Die Situation wird sich in den künftigen Bauphasen noch deutlich verschärfen.

Ohne eine Änderung der aktuellen Vorgehensweise ist außerdem der 10-Minuten-Takt nach Potsdam künftig nicht mehr stabil fahrbar, da ein Ausbau der eingleisigen Strecke zwischen Wannsee und Griebnitzsee nicht absehbar ist.

Eine Verlängerung der Fahrzeiten zur Einhaltung der Fahrpläne wurde im Übrigen zumindest auf einem Teil des Netzes den Einsatz zusätzlicher Züge erfordern, die bekanntlich auf Jahre hinaus nicht zur Verfügung stehen werden.

**Grundlegende Änderungen erforderlich**

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert die Eigentümer Bund und Bahn auf, das Berliner S-Bahn-Netz aus dem DB-Netz auszugliedern und als Eisenbahn des Bundes in eine eigene Netzgesellschaft zu überführen. Nur so können die Besonderheiten auch bei Neuanlagen von Stellwerken, Bahnhofsumbauten und Streckenmodernisierungen ausreichend berücksichtigt werden. Nur so kann die Leistungsfähigkeit und Flexibilität der Berliner S-Bahn erhalten und können viele vermeidbare Mehrkosten gespart werden.

Argumente zu mangelnder Betriebssicherheit sind vorgeschoben, denn auch mit den Sonderbestimmungen war und ist die Berliner S-Bahn ein sicheres Verkehrsmittel. Ebenso ist das “EU-Wettbewerbsgespenst” nicht nachvollziehbar. Der freie Netzzugang ist für all jene gewährleistet, denen entsprechende Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Hier besteht kein Unterschied zu europakonformen Einschränkungen auf der Schnellfahrstrecke Köln—Frankfurt am Main, den Neubauten im Rahmen von „Stuttgart 21“ oder dem Kanaltunnel zwischen Frankreich und England.

**Die Berliner S-Bahn hat die Folgen der großen Krise von 2009 noch immer nicht vollständig überwunden. Wenn sie betrieblich jetzt durch Verzicht auf die sinnvollen Sonderregelungen auf Konzernstandards verpflichtet wird, ist eine Fortsetzung und sogar Verschärfung der S-Bahn-Krise vorprogrammiert.**

*Christfried Tschepe* *Jens Wieseke*
*Vorsitzender* *stv. Vorsitzender*