

Druck der Straße für die Schiene

Neue Bündnisse für mehr Angebot und stabilen Betrieb bei der Bahn

Von Wolke Hedger | 17.12.2019, 16:39 Uhr | 17.000 Leser | 4 Bilder

Verkehrssenatorin Regine Götcher (Grüne) bekommt am Mittwoch Besuch. Um fünf vor 12 wird ein Bündnis aus Umweltverbänden, Gewerkschaften und den »Stadts für Futur«, städtischen Unterstützern der [S-Bahn für Future](#), vor dem Verwaltungssitz der Senatorin am Köpenicker Park demonstrieren. Es geht um die vom Senat bereits beschlossene Ausschreibung der S-Bahn-Tolltarife Stadtbahn und Nord-Süd.

Der Gewerkschaftsbund ÖGB, die Umweltverbände BUND und Naturliebhaber und auch die städtischen Klimaretter haben Sorge, dass durch die Kostlosigkeit der Ausschreibung und die möglicherweise daraus resultierenden Schnittstellen kein stabiler und stabiler S-Bahnbetrieb möglich sein wird. Die Beteiligten sehen durchaus die schon jetzt vorhandene Schichtstellenprobleme durch die Aufteilung der Zuständigkeit auf verschiedene Unternehmen des Bahn-Konzerns. »Dieses Problem wird aber durch die Ausschreibung auf mehrere Betreiber nicht klarer, sondern größer. Und damit auch die Stärk anfälliger, heißt es im Aufruf. Auch der verpflichtende Bau einer neuen S-Bahn-Werkstatt wird kritisiert. »Wir gehen nach Erfahrungswerten von etwa 350 Millionen Euro Kosten aus«, sagt Robert Seifert, Vorsitzender der Betriebsgruppe S-Bahn Berlin der Gewerkschaft ÖGB. Die Verkehrsverwaltung schlägt die Kosten derzeit auf etwa 80 Millionen Euro. Der Gewerkschafter freut sich, dass die Unterstützung für die ÖVG bereits in der Frühphase der Überlegungen zur Ausschreibung der S-Bahntarife immer bester geteilt wird. »Nachdem die Grünen nicht zu einer Höhe wollten, haben wir versucht mit dem Umweltverbänden zu sprechen«, so Seifert. SPD und LINKE kritisieren die mögliche Zersplitterung bereits seit längerem, haben sich in der Koalition mit den Grünen auf den Kompromiss verständigt, dass weiterhin ein Angebot aus einer Hand möglich sein soll.

Bis spätestens diesen Mittwoch sollte nach dem Willen der Berliner Verkehrsstaatsrats auch die Brandenburger Landesregierung der S-Bahn-Ausschreibung zustimmen. Davon ist bisher nichts bekannt.

Mehr Tempo für die Schienenwege- und Angebotsausbau in der Region will das neue Bündnis Berlin-Brandenburg machen. Über 20 Verbände, darunter der Deutsche Bahnkundenverband, der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland, Bürgerinitiativen, aber auch die Industrie- und Handelskammer Cottbus, die Fachgenossenschaft Bau sowie die Grünen und die LINKE in beiden Ländern gehören dazu. Für die SPD ist nur deren verkehrspolitischer Sprecher im Berliner Abgeordnetenhaus dabei.

»Die **Mobilitätswende in der Region** Spätkörper voranzukommen, ist eine große Aufgabe und erfordert die gegenseitige Unterstützung aller Akteure«, sagt Katrin Schabert, Berliner Landesvorsitzende der LINKE zur Gründung des Bündnisses. »Unser Ziel ist klar: eine deutliche Entlastung der vielen pendelnden Menschen in unserer Region«, so Schabert weiter.

Das Bündnis fordert eine Verankerung des Angebots im Regionalverkehr, um die »verfälschte Verkehrswege« einzufestigen umzusetzen zu können. »Leitlinien im Stadtverkehr müssen durch zBEntgelt im 15-Minuten-Takt befestigt werden. Dies erfordert einen massiven Ausbau der Infrastruktur und Erhöhung der Zugbesatzungen«, heißt es in einem Konzeptpapier, das zur Gründung im November anberathet worden ist. Die bisher vollzogenen Schritte der beiden Bundesländer im Regional- und S-Bahnverkehr stellen zwar einen begrüßenswerten Anfang dar, aber es aber kein Hinweis den Erfordernissen zurück, heißt es im Papier.

Die Mitstreiter des Bündnisses haben ein Konzept für kurz- und mittelfristige Maßnahmen erarbeitet, um den Schienenverkehr deutlich auszuweiten. Sie fordern unter anderem, derzeit nicht genutzten Rollmaterial aus anderen Regionen zusammenzuführen, um bereits im nächsten Jahr auf der RE1 (Frankfurt (Oder) - Berlin - Magdeburg) Zugpaare zu reduzieren. Immerhin wurde inzwischen, wie vom Bündnis gefordert, die Option für zusätzliche vierteljährliche Triebzüge für den RE1 gezogen, die ab der geplanten Betriebsübernahme durch die ÖDEG von der Deutschen Bahn im Dezember 2022 in der Hauptverkehrszeit fahren sollen.

»Wir brauchen mehr Transparenz bei 2020«, fordert Andreas Schack von der IG Nahverkehr der Berliner LINKE. Hinter dem Kürzel verbirgt sich die Initiative, mit der Berlin und Brandenburg den Ausbau der Schieneninfrastruktur beschleunigen wollen. Spannend wird es, wie stark die neue Brandenburger Landesregierung den Ausbau fördert. Immerhin hat der zuständige CDU-Staatssekretär Ralf von Ertke als verkehrspolitischer Sprecher selbst bis vor Kurzem noch oppositionelle Forderungen für die Schiene ins Zeug gelegt.

Mehr Schiene, weniger Auto: Der Senat steht in der Kritik. Seite 13

nd neues deutschland
DER TAG SOZIALISTISCHE TAGESZEITUNG

Montag, 05. Oktober 2019

Kommunikation | Verkehrsminister

17.12.2019, 16:39 Uhr | 17.000 Leser | 4 Bilder

Achillesferse Verkehrspolitik

Martin Krüger über die Probleme im Mobilitätsbereich

Von Wolke Hedger | 17.12.2019, 16:39 Uhr | 17.000 Leser | 2 Bilder

Wenn es um die stöckende Verkehrswege in der Region geht, weiß Berlins zuständige Senatorin Regine Götcher (Grüne) gerne auf die geplanten Investitionen. Schließlich will Berlin rund 26 Milliarden Euro in den nächsten 15 Jahren in den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs stecken. Das klingt gut, aber vom »schickatraktiven Nahverkehr«, wie ihn Götcher in Aussicht stellt, ist die Hauptstadtregion derzeit weit entfernt. Dass sich Verbände und Initiativen zum »Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg« zusammengeschlossen haben, zeigt auch, dass die Experten mit der derzeitigen Senatspolitik unzufrieden sind.

Doch nicht nur die Interessenvertreter und die Opposition kritisieren die **Senatspolitik im Mobilitätsbereich** immer massiver. Vielmehr entwickelt sich die Verkehrspolitik an sich zur Achillesferse des Mitte-links-Bündnisses. Verlegt ÖVG, weil es bislang zu wenige neue Fahrpläne und Tram-Linien gibt. Und die vorhandenen Waggen in U- und S-Bahn zu Stützstellen häufig überfüllt sind. Aber auch das noch abzuhebende Übergabe der Bürgerbetriebe bei der Abschaffung der Parkhäuser auf der Karl-Marx-Allee warf kein gutes Licht auf die Verkehrsministerie.

Druck der Straße für die Schiene

Neue Bündnisse für mehr Angebot und stabilen Betrieb bei der Bahn

Koalitionsträgern wird die miese Performance von Regine Götcher ebenfalls argwöhnisch betrachtet. Sie sollen zuletzt in der Senatsregierung wegen des eigenmächtigen Vorgehens in der Karl-Marx-Allee die Fesseln gelassen zu sein. Und der richtige große Ärger steht erst bevor: Wenn nicht schlagartig die Pläne für die verkehrlichen Anbindungen der neuen Wohnquartiere kommen, werden die Wohnungsbauziele nicht zu halten sein. Dann stünde Rot-rot-Grün vor der nächsten Belastungsprobe.



Autos und Busse stehen stich im Novemberabend. Die A10 ist überfüllt. Berlin ist die Schiene mit über 900 Kilometern.