

Ausgebremst So wirkt die S-Bahn-Krise bis heute



Inzwischen auf dem Abstellgleis: Der „Panoramazug“, mit dem Ende 2004 die britische Königin Elizabeth II. an der Seite des britischen Botschafters in Deutschland, Peter Torry, von Berlin nach Potsdam reiste. Foto: Getty Images Europe/Pool

Von Jörn Hasselmann

Alles war gut. Sogar die Queen nahm die S-Bahn. Bei ihrem vierten Besuch in Berlin 2004 reiste die britische Königin mit dem „Panoramazug“ nach Potsdam. Der Zug machte etwas her, die Fotografen waren begeistert, die Monarchin lächelte. Die S-Bahn warb anschließend: „Fahren wie die Queen.“ Das ist lange her. Fünf Jahre später: Am 1. Mai 2009 entgleist in Kaulsdorf ein Zug. Das interessierte die Öffentlichkeit an diesem Tag nicht: In Kreuzberg randalierten Linksextremisten, schlimmer als in den Jahren zuvor.

Erst zwei Tage später kommt heraus, dass an einem Wagen der – neuen – Baureihe 481 ein Rad gebrochen ist. Die S-Bahn redet die Schwierigkeiten klein. Damals konnte sich niemand vorstellen, wie groß das Desaster werden würde. Dass bald die meisten Züge stillstehen würden. Dass Kunden vor geschlossenen Bahnhöfen stehen würden.

Seitdem sind 15 Jahre vergangen. Erholt hat sich das Unternehmen davon nicht. Kann sich irgendjemand vorstellen, dass der britische König mit der S-Bahn fahren würde? Nein. Und nicht nur, weil der Panoramazug nicht mehr fährt. Auch er fiel der Krise zum Opfer. Eine Woche nach dem 1. Mai 2009 ordnet das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde zusätzliche Sicherheitsprüfungen an. Jedes Rad soll alle sieben Tage überprüft werden – immens viel Arbeit. Die Werkstätten waren überlastet, für Luxus wie den Sonderzug oder die historischen Wagen war keine Zeit mehr. Ist es bis heute nicht.

Am 29. Juni stellte das EBA fest, dass die im Mai angeordneten Prüfungen nur in geringem Umfang erfolgt waren, alle Zusagen nicht eingehalten worden waren. Die Behörde ordnete an, alle nicht untersuchten Züge am nächsten Tag außer Betrieb zu nehmen. 467 Viertelzüge fuhren aufs Abstellgleis. 165 Viertelzüge (zwei fest gekuppelte Waggons) durften noch fahren. Das reichte natürlich nicht. Acht Linien wurden eingestellt, darunter das Herz des Netzes, die Stadtbahn zwischen Zoo und Ostbahnhof für zweieinhalb Wochen. Die Zahl der fahrfähigen Züge wurde in den Zeitungen veröffentlicht wie der tägliche Wetterbericht.

Der Aufsichtsrat feuerte Anfang Juli den gesamten Vorstand der Bahn-Tochter – alles Nicht-Fachleute. Sie hatten das Desaster verursacht, unter anderem mit der Entscheidung, eine der sechs Werkstätten zu schließen. Dass immer älter werdende Wagen immer mehr Wartung benötigen, war ignoriert worden. Die Werkstätten wurden angewiesen, einfach die Inspektionsintervalle zu strecken. In den Werkstätten sank die Zahl der Mitarbeiter von 760 im Jahr 2002 auf 454 im Jahr 2008. Damals ahnte niemand, dass der Sommer 2009 nur ein erster Tiefpunkt war. Im September 2009 musste der nächste Notfahrplan veröffentlicht werden. Kaputte Bremszylinder wurden entdeckt, betroffen war abermals die jüngste Baureihe 481. Jetzt waren nur noch 163 von 634 Viertelzügen einsetzbar. Die Bremsen waren nicht gewartet worden. Erneut ruhte der

Verkehr auf der Stadtbahn sowie am Stadtrand. Und wieder ein Schock, als herauskommt, dass seit 2004 sogar die Wartungsprotokolle gefälscht worden waren. Die Staatsanwaltschaft ermittelte, befand aber ein Jahr später, dass dies nicht strafbar war.

S-Bahn-Chef schöpft Hoffnung aus der vergangenen Krise

Aus dem S-Bahn-Chaos wurde die S-Bahn-Krise. Ist sie heute überwunden? S-Bahn-Chef Peter Buchner sieht es mittlerweile positiv: „Ganz am Ende haben wir eher davon profitiert“, sagte er der Tagesspiegel. Denn: „Wir mussten jeden Stein im Unternehmen zweimal umdrehen.“ Buchner hatte Anfang Juli 2009 das Kommando übernommen. Etwas skeptischer ist Viktor Tauber, Kommunikationschef der S-Bahn. Im RBB sagte Tauber: „Die Erfahrung mit der Krise ist für uns immer noch maßgeblich. Da kommen wir her.“ Das Image sei 2009 „stark in den Keller gegangen“, erst seit 2021 etwa habe man bei Fahrgastbefragungen wieder das Vorkrisenniveau erreicht.

Hoffnung macht, dass die neue Baureihe 483/484 zu funktionieren scheint. Doch vieles andere funktioniert nicht. Die Zahl der Störungen steigt stetig. So gar keine Hoffnung macht die Ausschreibung für zwei der drei Teile des Netzes. 2019 setzte die damalige Grüne-Verkehrssenatorin komplizierte Modalitäten für die Ausschreibung durch. Sie wollte das Monopol der Deutschen Bahn brechen, die sie für die Krise verantwortlich machte. Doch fünf Jahre später ist kein Auftrag vergeben. Die Zeit drängt. Für den Panoramazug ist sie bereits abgelaufen. Die Sanierung würde Millionen kosten. Und als ungewiss gilt, ob die vorgeschriebene Sicherungstechnik in den Uralt-Zug überhaupt eingebaut werden kann.