

Berliner S-Bahn droht das Aus

Mehdorn hat Berlins Nahverkehrs-Juwel kaputtgespart /
Hauptsache die Bahn kann an der Börse glänzen

BERLIN – 9.7.2009 (khd). Ex-Bahn-Chef Mehdorn wollte schon 2003 S-Bahn-Linien in Berlin stillegen [05] – aus Kostengründen. Nach einer am 1. Mai wg. eines gebrochenen Rades entgleisten S-Bahn-Zuges droht jetzt sogar die totale Betriebs-einstellung. Das titelt heute [15] die Berliner Tageszeitung *Der Tagesspiegel*. Im S-Bahnverkehr herrscht seit Anfang Juni das absolute Chaos [13], da wg. der Sicherheitsüberprüfungen nicht mehr alle Züge zur Verfügung stehen.

Die S-Bahn soll dennoch nicht allen amtlichen Sicherheitsauflagen eingehalten haben, weshalb das EBA mit dem Entzug der Betriebserlaubnis gedroht haben soll. Die Berliner S-Bahn GmbH ist seit 1995 ein 100-%iges Tochterunternehmen der Deutschen Bahn.

Schon seit Jahren wurde bei der S-Bahn auf Weisung des Bahnvorstands ein rigider Sparkurs gefahren, um der Mutter jährliche Gewinne in Millionenhöhe überweisen zu können (2008 waren es 56 Mio. Euro, künftig sollen es sogar 125 Mio. sein).

Aber das ging alles zu Lasten der Fahrgäste und der Sicherheit des Bahnbetriebs. Ein breites Bahn-Bündnis sagte bereits im September 2005 voraus [06]: „**Berliner bluten für den Börsengang!**“ Eisenbahner sagten dann 2006/07, man „fahre nur noch auf Verschleiß“. Das Chaos war vor-

programmiert. Auch Berlins Senat und Petitionsausschuß waren ausreichend informiert und gewarnt. Dennoch geschah nichts.

Wie eine Heuschrecke

Mit den Gewinnabführungen hat die Bahn die S-Bahn regelrecht ausgesaugt – wie eine Heuschrecke amerikanischer Prägung.

Und dabei sah 2002 nach endlich erfolgter Ringschließung [04] alles noch so gut für die S-Bahn aus. Sie befand sich auf einem Wachstumskurs.

Immer mehr Berliner nutzten das einmalige Schnellbahn-System, hatten sie doch zu DDR-Zeiten jahrzehntelang die „Ulbricht-Bahn“ in West-Berlin boykottiert (damals gehörte die gesamte S-Bahn der DDR). Beigetragen zum

Erfolg hat vor allem die Revitalisierung von früher stillgelegten Strecken sowie der Einkauf moderner Züge.

Schon beim Kauf dieser neuen Züge hatte die Bahn kein so gutes Händchen. Sie hatten alle ‚eingebaute‘ Probleme, wie sich dann erst im Betrieb herausstellen sollte. Dazu gehört auch, daß der Hersteller Bombardier die Züge mit Rädern und Radsatzwellen aus einem nicht für diesen Zweck geeigneten Stahl ausrüsteten. Als früher die Deutsche Bundesbahn noch bei der

„Die Deutsche Bahn AG hat mit dem produzierten Chaos auf Jahre jegliches Recht verloren, Preise zu erhöhen oder jedwede Leistungen zu kürzen.“

Das sagen ältere Berliner, die noch selbst das Kriegsende 1945 und die Nachkriegszeit in Berlin erlebten. Sie wollten nie Unternehmen wie die Post oder die Telekom oder die Bahn, bei denen Lug & Trug Einzug halten durften. Nun sei Wiedergutmachung angesagt – noch vor der Wahl.

Konstruktion neuen rollenden Materials kräftig mitmischte, wäre das nicht passiert. Aber dieses Bahn-Spezialpersonal war schon längst von Mehdorn eingespart worden. **[Links zum S-Bahn-Chaos][01]**



eines Minimal-Betriebs beglückt werden, denn die Bahn hat nichts mehr zum Zusetzen. Das erinnert sehr an die Not-Zeit nach 1945 [19]. Die Bahn hatte in den letzten Jahren hunderte fahrfähiger Züge verschrottet lassen. Insider sagen, damit sollte vor allem verhindert werden, daß diese mal von einem Konkurrenten gekauft werden könnten.

Neo-Liberale stellen Nachkriegszustand wieder her

BERLIN – 16.7.2009 (khd). In Berlin ist das S-Bahn-Chaos perfekt [18]. Ab Montag, den 20. Juli, stehen der Bahn nur noch 165 Viertelzüge zur Verfügung. Alle anderen Züge müssen dringend auf ihre Sicherheit überprüft und bei vielen müssen Räder ausgewechselt werden. Die Bahn hatte aus Kostengründen keine zuverlässigen Züge eingekauft. Noch bis Dezember sollen nun die Fahrgäste mit Not-Fahrplänen

Man muß nicht links denken – rational und logisch reicht völlig aus, um zu erkennen, daß es die marktradikalen Ideologen und deren Nachplapperer (Schröder/SPD, Merkel/CDU, Tiefensee/SPD, Wiesheu/CSU, Mehdorn/SPD-nah [07] usw.) waren, die den Berlinern dieses Chaos im Nahverkehr letztendlich durch die Bahn-Privatisierung beschert haben.

Management-Fehler bei der S-Bahn

Die folgenden vermeidbaren Fehler haben 2009 in Berlin zum S-Bahn-Chaos geführt und sind Anlaß zur massiven Wut auf „diese Bahn“.

Stand: 1.7.2009 — Last Update: 25.7.2009 (khd).

- **Das Bahn-Privatisierungs-Gebot der Bundesregierung.** 9)
- **Keine zuverlässigen Züge eingekauft.**
- **Zu wenig Züge eingekauft.**
- **Unfähiges Führungspersonal eingestellt.**
- **Fähiger Manager durch ahnungslosen Juristen ersetzt.** 1)
- **Anordnungen des EBA ignoriert.** 8)
- **Defekte Züge auf Fahrt geschickt.** 10)
- **Fahrfähige Züge der Baureihe 477 wurden verschrottet.** 6)
- **4 Werkstätten geschlossen.** 2)
- **Wartungspersonal entlassen.** 3)
- **Bahnhofs-Aufsichten eingespart.** 4)
- **Fahrkartenschalter abgeschafft.** 7)
- **Gewinne müssen in Verbesserungen investiert werden.**
- **Vergessen, daß Berlin eine leistungsfähige S-Bahn braucht.**
- **Ständiger ‚Dummschwatz‘ durch Pressesprecher.** 5)

1 G. Ruppert mußte 2007 gehen, ein Tobias Heinemann kam, und...

2 Insgesamt gab es 7 S-Bahn-Werkstätten.

3 Sehr viele Spezialisten wurden schlichtweg vergrault.

4 Obwohl die Berliner das nie und nimmer wollten.

5 Beispiel: „Im Winter ist's kalt, deshalb...“

6 Ein regelrechter Schildbürgerstreich!

7 Stattdessen viel zu komplizierte Automaten installiert.

8 Ignoranz schon vom Köln ICE-Unfall [11] bekannt.

9 Und der sie tragenden Parteien CDU/CSU + SPD. **Das war der Auslöser!**

10 Bericht [21] der *Berliner Morgenpost* vom 25.7.2009.

S-Bahn-Chefs, erfolgreich wie eine Armee

[Ed: Bahn auf dem Niveau von 1945 angekommen].

Aus: Der Tagesspiegel, Berlin, 19. Juli 2009, Seite 1 (Kolumne) von HARALD MARTENSTEIN. [19]

Ein paar Jahre lang sah es beinahe so aus, als ob Berlin, die alte Skandalnudel, eine normale Großstadt geworden wäre. Jetzt hält die Geschichte für Berlin wieder heroische Momente bereit. Denn dass in einer europäischen Millionenstadt der öffentliche Nahverkehr zusammenbricht, nicht etwa infolge von Streik oder Krieg, sondern einfach nur durch Missmanagement, so etwas kommt, historisch gesehen, ähnlich selten vor wie die Teilung einer Millionenstadt durch eine Mauer. Wir sind wieder wer! Die *Süddeutsche Zeitung* spricht von „indischen Verhältnissen“, die im Berliner Nahverkehr herrschen.

1945, bei der letzten vergleichbaren S-Bahn-Krise, verkehrten die Züge bis zum 25. April, wenige Tage vor der Kapitulation, trotz ständiger Luftangriffe und trotz Artilleriebeschuss. Am 25. April 1945 waren 75 Prozent der Wagen wegen der Russen nicht mehr funktionsfähig. Heute sind 70 Prozent der Wagen wegen des Managements nicht mehr funktionsfähig. Das heißt, die Auswirkungen des ehemaligen Bahnchefs Mehdorn auf den Berliner Nahverkehr sind, rein quantitativ, durchaus mit den Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges zu vergleichen.

Denn im Hintergrund der S-Bahn-Katastrophe stehen ja die Pläne Mehdorns, die Bahn durch rücksichtslosen Kampf bis zum letzten Fahrgast hochprofitabel zu machen. Unsere Radatzwellen brechen, unsere Börsenpläne nie! Alle Räder stehen still, weil Mehdorn an die Börse will. Besonders faszinierend ist der Gedanke,

dass Berlin, obwohl extrem verschuldet, die S-Bahn mit hohen Millionenbeträgen aus Steuermitteln subventioniert hat, während die S-Bahn gleichzeitig Gewinne an ihren Mutterkonzern überwiesen hat. Was wird eigentlich aus diesem Steuergeld? Ist „Betrug“ das richtige Wort, oder muss man das irgendwie anders nennen?

Um die Berliner S-Bahn im April 1945 zum Stehen zu bringen, benötigte die Rote Armee 2,5 Millionen Soldaten, 6000 Panzer, 7500 Flugzeuge und 10.000 Geschütze. Der Bahn ist das Gleiche durch den Einsatz von lediglich 4 Managern gelungen [Ed: eigentlich ja 5 Manager, denn auch Hauptakteur Mehdorn spielte eine Rolle mit erheblicher Tragweite]. Gegen sie wird jetzt vom Staatsanwalt wegen „gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr“ ermittelt.

Was die 4 Manager erreicht haben, war also möglicherweise illegal, aber es war zweifellos auch ein militärisches Wunder. Deswegen läge es nahe, die 4 Manager nach Afghanistan zu schicken, damit sie dort, auf ihre bewährte Weise, diesmal aber völlig legal, die Infrastruktur, den Nachschub und die Versorgungswege der Taliban lahmlegen. Kein einziger Militärtransport der Taliban in Ost-West-Richtung erreicht mehr sein Ziel, genau wie bei der Berliner S-Bahn! Leider sind

die 4 Manager finanziell so gut versorgt, dass sie ein Engagement bei der Bundeswehr nicht nötig haben.

***„Die Berliner
und
Brandenburger
zahlen die Zeche!“***

Hieß es bereits im September 2005 in einem *Bahn-Flugblatt* [06]. Nun ist das von den Marktradikalen angerichtete fulminante Chaos da.

Auch hier hat der Markt – wie schon in der Finanzwelt – nichts aber auch garnichts gerichtet. Die Politik hat angesichts des produzierten Chaos' auch noch immer nicht verstanden, daß die Aufgabe der Bahn das solide Transportieren von Menschen und Gütern ist, nicht das Gewinnstreben für irgendwelche Shareholder oder etwa das Welt-Logistiker-Werden-Wollen. [Zur Erinnerung: **S-Bahn-Netz von 1955**][22]

Viele Bürger wissen nun sehr genau, daß sie am 27. September auf keinen Fall CDU/CSU, FDP oder SPD wählen werden. Denn dann könnte das mit der Deutschen Bahn alles noch sehr viel schlimmer kommen

(keine IC-Züge mehr, kundenfreundliche InterRegios sind schon den drastischen Einsparungen des Bahn-Napoleons Mehdorn [12] zum Opfer gefallen!).

Für die SPD gibt es insofern noch eine Chance: Sie sollte jetzt klar und deutlich durch Müntefering oder Steinmeier sagen, daß sie nicht mehr zu den Bahn-Privatisierungsplänen steht („Tut uns leid, wir haben uns seit 1994 geirrt!“), wie das ein Regierender Bürgermeister Wowereit (SPD) schon mal getan hat. [**Fakten und Hintergründe**][16]

Berliner S-Bahn-Krise: Fakten und Hintergründe 1

Basiert auf: Morgenpost + Eigen-Recherchen ab 12.7.2009.

Verfügbare Züge:

Die Berliner S-Bahn GmbH besitzt heute nur noch 630 Viertelzüge (2 Wagen) unterschiedlicher Bauart, was eindeutig zu wenig für einen ausfallsicheren Bahnbetrieb ist. Noch 2005, vor Beginn der von Bahnchef Mehdorn verordneten großen Sparwelle, besaß die S-Bahn immerhin 703 Viertelzüge. Zum Betrieb des Berliner S-Bahnnetzes benötigte die Bahn um 1939 rund 1000 Viertelzüge. Damit konnte auch 1936 anlässlich der Olympischen Spiele der hervorragende Transportservice zum Bhf. Olympiastadion mit seinen vielen Bahnsteigen problemlos bewerkstelligt werden.

Radbruch:

Am 1. Mai 2009 entgleiste in Kaulsdorf ein Zug der Baureihe 481 (modernste Bauart) mit Fahrgästen. Erst Tage später räumte die S-Bahn ein, daß Unfallursache der Komplettbruch eines Rades war. Weil der Radbruch an der letzten Achse geschah und der Zug bereits relativ langsam fuhr, ist der Vorfall glimpflich verlaufen.

Sicherheits-Checks:

Als Konsequenz aus dem Vorfall verpflichtete sich die S-Bahn Mitte Mai, Zugräder der be-

troffenen Baureihe 481 nicht nur alle 14 Tage, sondern einmal pro Woche auf mögliche Schäden zu untersuchen. Anfang Juni 2009 wurden vom EBA zusätzliche Sicherheits-Überprüfungen von Achsen und Rädern auferlegt.

Stillegung:

Bei Kontrollen Ende Juni 2009 mußte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) feststellen, daß die S-Bahn die vereinbarten Prüfungen nicht eingehalten hatte. Über Nacht ließ die Aufsichtsbehörde fast ein Drittel der S-Bahn-Flotte stilllegen. Seither kann die S-Bahn nur noch einen stark eingeschränkten Verkehr anbieten. Weil bereits in den letzten Jahren wg. des geplanten Börsengangs massiv Personal und Werkstatt-Kapazitäten abgebaut worden war, hatten sich schon zuvor Zugausfälle und Verspätungen gehäuft.

Basisfahrplan:

Am 9. Juli 2009 verkündete die S-Bahn dann einen Not-Fahrplan, der voraussichtlich bis Ende September gelten soll. Von Werkstatt-Wiederöffnungen und Wiedereinstellung entlassenen Personals oder von Bestellungen neuer Züge wurde aber nichts bekannt. Inso-



fern kann die von Bahn-Managern verursachte Krise noch viel länger dauern. Und sie könnte Auswirkung auf das Ergebnis der Bundestagswahl (27.9.2009) haben, da CDU/CSU + SPD den unsinnigen Bahnverkauf an der Börse forciert hatten, was dann den enormen Sparkurs bei der Berliner S-Bahn auslöste.

Chaos-Dauer:

Da die Kapazität der 3 (von einst 7) verbliebenen Werkstätten nicht ausreicht, um schnell alle Räder auszuwechseln, erwarten Experten ein Andauern der Zugsausfälle bis weit ins nächste Jahr hinein. Warum der S-Bahn-Hersteller Bombardier nicht mit seinem Werk in Heinersdorf bei Berlin aushilft, ist nicht bekannt.

Berliner S-Bahn-Krise: Fakten und Hintergründe 2

Basiert auf: Eigen-Recherchen ab 15.7.2009.

Bahn-Börsengang:

Bislang hat die Politik nicht darauf gehört, daß das Volk mehrheitlich keinen Verkauf der Deutschen Bahn an Shareholder wünscht. Denn die Bürger wußten, daß das in einer Katastrophe enden wird. Das Berliner S-Bahn-Chaos zeigt nun, sie hatten recht gehabt. Auch Berlins Regierender Bürgermeister Wowereit sieht das jetzt so. Er warnt die Deutsche Bahn davor, das Ziel einer Privatisierung weiter zu verfolgen. Für die SPD sei nunmehr klar: „**Das Thema ist beendet!**“ Die Frage ist, ob das auch Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD) weiß, da dieser unlängst jede Verantwortung des Bundes am Berliner S-Bahn-Chaos zurückgewiesen hatte. Aber wer hatte die Privatisierung der Bahn beschlossen?

Weitere Radrisse:

Bei der Überprüfung der Berliner S-Bahnen wurde an einem Rad eines Zugs der Baureihe 481 ein gefährlicher Riß von etwa 5 cm Länge entdeckt. Das zeigt, daß die Überprüfungsanordnung des Aufsichtsamts EBA vollaufberechtigt war. Berlins S-Bahnen sind offensichtlich durchweg mit Billigrädern ohne Dauerfestigkeit ausgestattet. Vermutlich müssen sie alle ersetzt werden.

Wer hat Schuld?

Die Deutsche Bahn AG trage die Schuld am S-Bahn-Chaos in Berlin, sagte der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), Hans Werner Franz. Die Bahn als Mutterkonzern habe die S-Bahn ausgenutzt, sagte Franz am 18.7.2009 im DeutschlandRadio Kultur. „**Eindeutig hat sie die Kuh gemolken und gemolken und hat vergessen, ihr zu fressen zu geben.**“ Seit 2 Jahren sei die Qualität kontinuierlich abgesackt. Bei den Werkstätten sei Personal reduziert worden, und mehr als 10 % der Fahrzeuge seien stillgelegt worden.

Nur noch 320 Wagen

Am 21. Juli 2009 standen der Berliner S-Bahn nur noch 320 Wagen (160 Viertelzüge) zum Betrieb zur Verfügung. Das sind rund 25 % der vorhandenen Kapazität (1260 Wagen). Der Bahnbetrieb fiel dementsprechend miserabel aus. Normalerweise werden zu Spitzenzeiten 1104 Wagen benötigt. Durch ihr Mißmanagement hat die S-Bahn bereits jeden 2. Fahrgast verloren, berichtet der *Tagesspiegel*. Dennoch hält das Mißmanagement bei der Bahn an. Es wurde noch immer keine der geschlossenen Werkstätten wiedereröffnet, um so den Rad-tausch zu beschleunigen. Offensichtlich will die Bahn ihr fehlerhaftes Handeln aussitzen und nicht vom eingeschlagenen Sparkurs abrücken. Vermutlich braucht die Bahn Nachhilfe durch die Bürger.

Solider Bahnbau?

Managementfehler hin oder her: Es stellt sich auch die Frage, warum heutzutage die Bahn-Industrie ganz offensichtlich nicht mehr in der Lage ist, wirklich solide (Eisen-)Bahnen zu bauen. Denn mit allem rollenden Material, das in den letzten 20 bis 30 Jahren konstruiert worden ist, gab es im praktischen Betrieb immer wieder schwere Unfälle: Man denke nur an die ICE-Unfälle von Eschede (1998) und von Köln (2009) oder die Combino-Straßenbahnen. Da stehen nicht irgendwelche juristischen Sottisen wie die Gewährleistung im Vordergrund, sondern sehr ernste Sicherheitsfragen für den Betrieb. Sehen die Ingenieure



heute bei der CAD-gestützten Konstruktion am Computer nicht mehr ausreichend große Sicherheitsfaktoren vor, um Kosten einzusparen? Fordern die Bahngesellschaften besonders kostengünstige Konstruktionen?

Berliner S-Bahn-Krise: Fakten und Hintergründe 3

Basiert auf: Eigen-Recherchen ab 25.7.2009.

Was wurde eingespart?

Bekannt war bislang, daß die S-Bahn in den letzten Jahren 4 von vorhandenen 7 Werkstätten geschlossen hat. In der aktuellen *ZEIT* [20] wird nun mitgeteilt, daß allein in den Jahren 2006 bis 2008 die S-Bahn von 3766 Stellen 881 eingespart hat (23,4 %) – 324 davon in den jetzt dringend benötigten Werkstätten. Diese Mitarbeiter fehlen nun, um die abgestellten S-Bahnenzüge schnell wieder fahrfähig zu machen. Es verwundert sehr, daß sich das die Gewerkschaften gefallen ließen.

Schon wieder eine Sicherheitspanne:

Wegen nicht ausreichender Wartung mußte am 29. Juli 2009 früh ein Zug der Linie S2 aus dem Verkehr gezogen werden. Er hatte nicht mehr genug Brems sand an Bord. Der Zug konnte nicht mehr richtig abgebremst werden. Die Bahn-Oberen werden wohl erst zur Besinnung kommen, wenn es in Berlin beim Betrieb der S-Bahn Tote gibt, sagen Bahn-Insider. [mehr]

Bahn-Chef Grube wußte vom drohenden Chaos:

Schon im Mai 2009 schrieb Verkehrsverbund-Geschäftsführer Franz einen deutlichen Warnbrief wegen der Betriebsmängel bei der Berliner S-Bahn an den Chef der Deutschen Bahn AG Grube. Dieser wußte zum Vorwurf „es werde größtenteils auf Kosten der Qualität und Sicherheit gespart“ wenig zu sagen. Nun könnten auch ein Herr Grube unter Druck kommen. [23]

Bahnbauer Bombardier baute Murks:

Im SPIEGEL – 33/2009 vom 10.8.2009 sagte Bahn-Chef Grube (Seite 40): „Die Firma Bombardier hat uns mit den S-Bahn-Wagen der

Baureihe 481 ein Produkt geliefert, das nicht dem entspricht, was verabredet war. Wir haben selbstverständlich keine Produkte mit Konstruktionsfehlern bestellt. Da muss sich der Hersteller mitverantwortlich fühlen.“ Bislang gibt es aber keinerlei Einlassung oder Entschuldigung des kanadischen Konzerns Bombardier. Es war ein Fehler, solide deutsche Bahnbauer an Bombardier zu verkaufen.

Nun auch die Post:

Die BWL-hörigen Manager der Deutsche Post AG haben nichts aus dem Berliner S-Bahn-Desaster gelernt. Sie wollen bis 2011 **alle** noch vorhandenen Postämter schließen. Den Postservice sollen vor allem Supermärkte übernehmen! Das Chaos ist mit solchen hirnrissigen Plänen vorprogrammiert. Wo bleibt die Kundenorientierung? Wo bleibt die Politik von SPD und CDU, solchem Schwachsinn Einhalt zu gebieten? [mehr]

Nicht überall wurde gespart:

Die Berliner S-Bahn, deren Sparkurs 2009 zu massiven Betriebsproblemen führte, gab 2008 reichlich Geld für Berater und Repräsentation aus. Nach einem Bericht des *Tagesspiegel* vom 22.8.2009 sollen es 4,5 Mio. Euro gewesen sein.

Nicht ausgewechselte Schrauben:

Am 7. September 2009 stellten sich erneut Bremsprobleme bei den S-Bahnen heraus. Die Masse der Züge muß erneut stillgelegt werden, bis alle Bremszylinder erneuert worden sind. Nicht nur Berlins Verkehrssenatorin spricht von einem „unglaublichen Vorgang“ bei der Deutschen Bahn. Es kann aber auch als Wahlnachhilfe gesehen werden, auf keinen Fall FDP oder CDU zu wählen. [24]

xxx

(weiteres folgt).

Schon wieder S-Bahn-Chaos

Nicht ausgewechselte Schraube hat Folgen / Ergebnis
marktradikalen Sparkurses der Bahn

BERLIN – 8.9.2009 (khd). Am 7. September 2009 stellten sich aufgrund von Versäumnissen bei der Wartung massive Bremsprobleme bei den Berliner S-Bahnen heraus. Die Masse der Züge muß erneut stillgelegt werden, bis alle Bremszylinder erneuert worden sind. Nicht nur Berlins Verkehrssenatorin (SPD) spricht von einem „unglaublichen Vorgang“ bei der Deutschen Bahn. [24]

Bahn erteilt Wahlnachhilfe

BERLIN – 9.9.2009 (pep). Es ist in der Tat ungeheuerlich, daß die Berliner S-Bahn-Züge seit 2004 nicht mehr ordentlich gewartet worden sind – nur um maximalen Gewinn an die Bahn-Mutter abführen zu können. Tagtäglich hätte seit dem ein großes Unglück mit Toten wg. versagender Bremsen passieren können. Die Strafrechtler nennen das Transportgefährdung.

Andere sehen das neue S-Bahn-Desaster als Wahlnachhilfe, auf keinen Fall FDP oder CDU zu wählen, denn die wollen noch immer an der Privatisierung der Deutschen Bahn festhalten. Es sei denn die Bundesregierung erklärt noch vor dem 27. September, auf den Verkauf der Deutschen Bahn an der Börse für immer verzichten zu wollen. Zumindest die SPD wird das ja wohl noch klar und deutlich in den beiden nächsten Wochen schaffen, wenn sie nicht total untergehen will. [[Tagesspiegel-Kommentar](#)][25]

Mehr zu diesem Thema:

- [00] Die Vergabe der Nummer erfolgt demnächst.
- [01] [2001–2009: [Link-Liste zum Berliner S-Bahn-Chaos](#)] (khd-research).
Diese ist umfangreich und beleuchtet die gesamte Entwicklung bei der Bahn seit 2001/02.
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_20.html#Chaos_Links
- [02] [00.06.2001: [Drehscheibe Berlin – Bauen für die S-Bahn](#)] (S-BAHN BERLIN GMBH).
Das ist eine gespiegelte Broschüre der S-Bahn von 2001, in der der Aufbruch der Berliner Schnellbahn zu großer Kundenfreundlichkeit beschrieben wird.
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/Docs/DB_S-Bahn_Berlin_2001.pdf
- [03] [2002–2009: [S-Bahn Berlin](#)] (WIKIPEDIA — Die freie Enzyklopädie)
URL: http://de.wikipedia.org/wiki/S-Bahn_Berlin
- [04] [09.06.2002: [Berliner S-Bahnring wird geschlossen](#)] (khd-Page)
URL: <http://www.khd-research.net/Welcome/News03.html#9>
- [05] [20.10.2003: [Aus für Berliner S-Bahnstrecken?](#)] (khd-Page)
URL: <http://www.khd-research.net/Welcome/News05.html#19>
- [06] [13.09.2005: [Berliner bluten für den Börsengang!](#)] (Flugblatt)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_04.html#S-Bahn_1
- [07] [17.11.2005: [Mehdorn: Was tut die Bahn für Berlin – was tut Berlin für die Bahn?](#)] (BERLINER ZEITUNG)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_05.html#BZtg_4
- [08] [31.12.2005: [Erster Schnee: Zugverkehr unregelmäßig](#)] (BERLINER ZEITUNG)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_5.html#Schnee_1
- [09] [06.03.2006: [Fahren auf Verschleiß](#)] (DER TAGESSPIEGEL)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_5.html#Netz_2
- [10] [17.09.2007: [Schleichfahrt – weil die Bahn Auflagen ignoriert](#)] (DER TAGESSPIEGEL)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_16.html#TASP_1
- [11] [17.07.2008: [Bahn wollte Auflagen des Eisenbahnbundesamtes verhindern](#)] (KÖLNER STADT-ANZEIGER)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_8.html#KStA_1
- [12] [15.08.2008: [Mehdorn attackiert Eisenbahnbundesamt](#)] (DDP)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/PCR/PC_and_Railways_9.html#DDP_1

- [13] [30.06.2009: S-Bahn schickt Züge nicht zum TÜV] (DER TAGESSPIEGEL)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_19.html#TASP_7
- [14] [02.07.2009: Berlins Bahn-Nieten mußten gehen] (khd-Kommentar)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_19.html#TASP_8k
- [15] [09.07.2009: Berlin droht völlige Einstellung des S-Bahn-Betriebs] (DER TAGESSPIEGEL)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_20.html#TASP_2
- [16] [12.07.2009: Berliner S-Bahn-Krise: Fakten und Hintergründe] (MOPO + khd-research)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_20.html#MOPO_1
- [17] [16.07.2009: S-Bahn: Es geht noch schlimmer] (NEUES DEUTSCHLAND)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_20.html#ND_2
- [18] [16.07.2009: Weitere Einschränkungen im Berliner S-Bahn-Verkehr] (BERLINER MORGENPOST)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_20.html#MOPO_2
- [19] [19.07.2009: S-Bahn-Chefs, erfolgreich wie eine Armee] (DER TAGESSPIEGEL)
URL: http://www.tagesspiegel.de/zeitung/Titelseite/art692,2851359_oder
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_20.html#TASP_4 *oder* siehe Seite 3.
- [20] [23.07.2009: Die SOS-Bahn] (DIE ZEIT)
URL: <http://www.zeit.de/2009/31/S-Bahn>
- [21] [25.07.2009: Wie die S-Bahn mit System ins Chaos fuhr] (BERLINER MORGENPOST)
URL: http://www.morgenpost.de/berlin/article1138355/Wie_die_S_Bahn_mit_System_ins_Chaos_fuhr.html_oder
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_21.html#MOPO_2
- [22] [15.10.1955: Berliner S-Bahn-Netz von 1955] (DEUTSCHE REICHSBAHN).
Zur Erinnerung: Ein derartig umfangreiches S-Bahn-Netz wie 1955 – (zu DDR-Zeiten!) – hat 2009 die Deutsche Bahn-Tochter „Berliner S-Bahn GmbH“ noch immer nicht erreicht.
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/Docs/Berliner_Spinne_1955.pdf
- [23] [01.08.2009: Konzernchef Grube war vor Berliner S-Bahn-Desaster gewarnt] (SPIEGEL ONLINE)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_21.html#SP_1
- [24] [07.09.2009: Berliner S-Bahn droht neues Chaos] (SPIEGEL ONLINE)
URL: http://www.khd-research.net/Bahn/in_Me/dien_21.html#SP_2
- [25] [09.09.2009: Ein Fall für den Staatsanwalt] (DER TAGESPIEGEL)
URL:
- [00] [00.00.0000: xxx] (xxx)
URL:

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 637 der Ausgabe der »khd-Page« vom 12. Juli 2009 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News19.html#9>.