



# PRESSEDIENST

Niederkirchnerstraße 5  
D-10111 Berlin  
Fon (030) 23 25 24 50/51  
Fax (030) 23 25 24 09

pressestelle@gruene-fraktion-berlin.de  
[www.gruene-fraktion-berlin.de](http://www.gruene-fraktion-berlin.de)

## Datum

16.09.2009

## Nummer

## Thema

S-Bahnvertrag

## Redaktion

-sch-

**Claudia Hämmerling**, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt:

## **Grüne werden Beihilfebeschwerde bei der EU einreichen Grund: rechtswidrige staatliche Beihilfen an die S-Bahn**

Bündnis 90/Die Grünen akzeptieren nicht, dass viele Millionen Euro Steuergelder von der S-Bahn als Gewinne an die Bahn abgeführt werden. 2008 waren es 56 Millionen Euro. Wir akzeptieren nicht, dass die Sicherheit und Qualität der S-Bahn der Bahnprivatisierung geopfert werden und dabei die Berliner S-Bahn-Fahrgäste auf der Strecke bleiben.

**Deswegen werden Bündnis 90/Die Grünen eine Beihilfebeschwerde bei der EU einreichen. Das Ziel ist erstens, endlich einen guten S-Bahnvertrag für Berlin zu bekommen. Zweitens soll Berlin die beihilferechtswidrigen Zuwendungen von der S-Bahn zurückbekommen.** Damit wäre der Weg frei für die schnellstmögliche Neu-Ausschreibung der Verkehrsleistung. Das Beihilfeverfahren gibt dem Land Berlin ein wirksames Druckmittel gegenüber der Bahn an die Hand. Denn die S-Bahn hat von sich aus kein Interesse, den jetzigen Vertrag zu ihren Ungunsten zu ändern. Bis zu einer Neu-Ausschreibung soll die S-Bahn mit klar definierten und abrechenbaren Leistungen den Verkehr weiter sicherstellen.

**Der rot-rote Senat wäre gut beraten, dem Machtwort der EU zuvorzukommen und endlich selbst Konsequenzen aus dem S-Bahnchaos zu ziehen.** Wenn die Beihilfebeschwerde Erfolg hat, ist der Senat zur schnellstmöglichen Ausschreibung gezwungen, weil die S-Bahn die Kriterien für die Zuwendungen vom Land Berlin und die Kriterien für die Direktvergabe nicht erfüllt. **Die S-Bahn ist kein durchschnittlich gut geführtes, sondern ein überdurchschnittlich schlecht geführtes Unternehmen.**

**Bündnis 90/Die Grünen fordern, dass auch die Bahn endlich Konsequenzen aus dem selbst verursachten Chaos ziehen muss.** Solange sie nicht mehr Personal, mehr Züge und mehr Werkstattkapazitäten einsetzt, bleibt der S-Bahnverkehr außer Kontrolle. Eine S-Bahn die das Vertrauen der BerlinerInnen verspielt hat, wird bei einer Neu-Ausschreibung chancenlos sein.

### Hintergrund für den S-Bahnvertrag:

**Die S-Bahn wurde 2004 vom Berliner Senat auf dem Weg der Direktvergabe zur Durchführung des S-Bahnverkehrs in Berlin beauftragt.** 2007 verzichtete der Senat auf die mögliche Ausschreibung der Nord-Süd-Strecke und beauftragte die S-Bahn bis 2017, obwohl auch andere Bahnunternehmen Interesse signalisiert hatten (u.a. Kreolis).

**Grundlage dieser Direktvergabe ist der S-Bahnvertrag. Er sieht jährliche Zuwendungen in Höhe von ca. 230 Millionen Euro vor. Die Zuwendungen sollen die Mehrkosten decken, die der S-Bahn beim Betrieb entstehen und die nicht durch die Ticketverkäufe gedeckt werden.** Im Verkehrsvertrag sind allerdings die zu erbringenden Leistungen nicht klar messbar definiert. Wenn die S-Bahn unpünktlich fährt oder schlechte Leistungen erbringt, sind die Strafzahlungen auf 5 Prozent (d.h. zurzeit 11 Millionen Euro) beschränkt.

**Die Leitentscheidung für Verkehrsverträge „Altmark Trans“:** Auf die Genehmigung der Zuwendungszahlungen durch die Europäische Kommission darf nur dann verzichtet werden, wenn sie mit den Kriterien des Urteils „Altmark Trans“ (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. Juli 2003) übereinstimmen. Im Fall der Berliner S-Bahn ist keines der vier Kriterien erfüllt.

- 1. Die Zuwendungen vom Land Berlin an die S-Bahn sollen nur ein Ausgleich der Mehrkosten sein, die der S-Bahn entstehen. Doch sie werden zum großem Teil direkt als Gewinne an die Bahn abgeführt.** Die S-Bahngewinne sind unangemessen hoch. 2007 betrug der Gewinn 34 Millionen Euro, 2008 waren es 56 Millionen. Für 2009 waren 87 Millionen Euro Gewinn geplant und 2010 sollten es 125 Millionen Euro sein. Die S-Bahn erzielt Gewinne, die im Vergleich zu branchenüblichen Gewinnen unangemessen hoch sind. Diese betragen bei erfolgreichen Bahnunternehmen ca. 7 Prozent (statt etwa zurzeit 18 Prozent bei der S-Bahn). **Die hohen Gewinne, die S-Bahn an die Bahn abführt, sind beihilferechtswidrig.**
- 2. Das Unternehmen muss mit einer klar definierten gemeinwirtschaftlichen Leistung betraut werden.** Dieser S-Bahnvertrag beinhaltet keine klare Definition über die zu erbringende gemeinwirtschaftliche Leistung, z.B. wird die Zuglänge nicht definiert. Der Vertrag enthält keinen wirksamen Hebel für Berlin, überhaupt S-Bahnleistungen durchzusetzen, denn die Strafzahlungen für Schlechtleistung sind auf 5 Prozent begrenzt. **Dieser Vertrag ermöglicht der S-Bahn, eigenwirtschaftlich Gewinne zu erzielen, bevor sie überhaupt der gemeinwirtschaftlichen Pflicht zur Personenbeförderung nachkommt.** Der Vertrag gibt dem Senat keine Möglichkeit, gegen das kontinuierliche Bahnchaos einzugreifen.
- 3. Die Ausgleichszahlungen müssen entsprechend des Altmark-Trans-Urteils nach objektiven und transparenten Parametern erfolgen.** Davon kann im Falle der Berliner S-Bahn keine Rede sein, denn die Kilometerpreise sind nicht anhand objektiver Faktoren ermittelt worden, sondern werden pauschal vergütet.
- 4. Die Zuwendungen, die Berlin an die S-Bahn zahlt, übersteigen die Kosten, die einem durchschnittlich gut geführten Unternehmen entstanden wären. Hierfür sprechen u.a.**

**die hohen Gewinne und der gleichzeitig katastrophale Zustand der S-Bahn.** Zumindest 2007, als die Unzuverlässigkeit der S-Bahn bekannt war und das Angebot anderer Verkehrsunternehmen für die Durchführung des S-Bahnvertrages vorlag, hätte der Senat die Pflicht gehabt, durch eine Ausschreibung Kostentransparenz sicherzustellen und den günstigsten Anbieter zu ermitteln. Dabei gilt: Wettbewerb muss nicht zu Lohndumping führen. Der Senat als Auftraggeber hat es in der Hand, tarifliche Standards und Übernahmegarantien sowie Bestandsschutz in der Ausschreibung festzulegen.

**Ein Vergleichsbeispiel:** Die Ausschreibungsergebnisse in Brandenburg belegen, dass die Kosten gesenkt und neue Arbeitsplätze geschaffen werden können. Denn entscheidend für die Qualität des Bahnverkehrs sind die in einem Verkehrsvertrag fixierten Rechte und Pflichten. Und die liegen in Berlin der Verantwortung des rot-roten Senats.