



Beschluss der Fraktionssommerklausur Bündnis 90/Die Grünen

26. August 2010

**Bündnis 90/Die Grünen
im Abgeordnetenhaus von Berlin**

Die Zukunft der S-Bahn:

Kundenfreundlich, zuverlässig und pünktlich für Berlin

Seit über einem Jahr steckt die S-Bahn in der Krise. Bereits Anfang 2009 kam es bei der S-Bahn zu erheblichen Störungen und Pannen, die von dem Unternehmen heruntergespielt wurden. Im Juni 2009 kam es dann zum Offenbarungseid: das Eisenbahnbundesamt nahm einen großen Teil der S-Bahn-Züge aus Sicherheitsgründen aus dem Betrieb. Ein Drittel der S-Bahn-Züge wurden stillgelegt, die Folgen für den S-Bahn-Verkehr in der Stadt waren dramatisch: ständig wechselnde Notfahrpläne, nur noch verkürzte und damit ständig überfüllte Züge, zeitweilig auf allen Linien nur noch 20-Minuten-Takt, einige Linien wurden sogar komplett eingestellt. Der absolute Tiefpunkt wurde im Sommer 2009 erreicht, als der Betrieb auf der Ost-West-Trasse komplett eingestellt wurde.

Die S-Bahn-Krise und der Umgang der S-Bahn-Unternehmensführung mit der Krise haben einen hohen Vertrauensverlust für den Öffentlichen Nahverkehr in Berlin nach sich gezogen. Dieses Vertrauen muss zurückgewonnen werden. Dafür muss der S-Bahn-Verkehr verstärkt Kundenfreundlichkeit, Zuverlässigkeit und Qualität bieten. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen setzt sich für das beste Angebot für die ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer in der Stadt ein. Unser wichtigstes Kriterium für den zukünftigen Betrieb der Berliner S-Bahn ist Kundenfreundlichkeit.

Bahn-Krise von Deutscher Bahn und Rot-Rot hausgemacht

Die Gründe für die S-Bahn-Krise sind allesamt hausgemacht, zum einen von der Deutschen Bahn, deren Tochterunternehmen die S-Bahn ist. Für die Deutsche Bahn steht die Wirtschaftlichkeit der S-Bahn an erster Stelle, die Frage der Qualität steht hinten an. Aufgrund des geplanten Börsengangs der Deutschen Bahn wurde die S-Bahn in Berlin auf Gewinn getrimmt. Wurden 2005 noch 9 Millionen Euro an den Mutterkonzern Deutsche Bahn überwiesen, sollten 2008 bereits 56 Millionen Euro Gewinn abgeführt und im Jahr 2010 astronomische 125 Millionen Euro Gewinn gemacht werden. Diese Gewinnvorgaben konnten nur mit einer dramatischen Verschlechterung des Angebots erreicht werden. In der Folge hat die S-Bahn über Jahre nicht nur massiv Personal abgebaut und den Fahrzeugbestand reduziert, sondern auch die Wartung der Züge vernachlässigt und hat Züge eingesetzt, die beschädigt waren – dies alles auf Kosten der Sicherheit der Fahrgäste und auf Kosten der Zuverlässigkeit des S-Bahn-Betriebs. Zu Recht hat das Eisenbahnbundesamt diesem Treiben ein Ende gesetzt.

Wissend um den Einspardruck bei der S-Bahn hat sich der rot-rote Senat im Jahr 2002 dennoch für eine Direktvergabe an die S-Bahn entschieden. Ohne Not hat Rot-Rot, ohne andere Angebote in Erwägung zu ziehen, der Deutschen Bahn einen Freifahrtschein für den S-Bahn-Betrieb ausgestellt und Berlin von der Deutschen Bahn langfristig abhängig gemacht. Zudem hat sich Rot-Rot von der Deutschen Bahn dem Senat die Vertragsbedingungen quasi diktieren lassen und hat einen Vertrag unterschrieben, der zum Nachteil für Berlin ist. Der Vertrag sichert der Deutschen Bahn eine Monopolstellung bis 2017 im S-Bahn-Verkehr in der Stadt und garantiert ihr jährliche Zuschüsse von rund 230 Millionen Euro. In der Krise zeigten sich die dramatischen Mängel des S-Bahn-Vertrags deutlich. Bis heute weigert sich der Senat, den mit der S-Bahn abgeschlossenen Vertrag zu veröffentlichen. Doch inzwischen weiß die Berliner Öffentlichkeit, dass der Senat einen für Berlin schlechten Vertrag mit der S-Bahn verhandelt und unterschrieben hat. Rot-Rot hat nicht für einen Vertrag gesorgt, der eine zuverlässige, pünktliche und hundertprozentige S-Bahn-Verkehrsleistung für

die Stadt garantierte und bei Nichteinhaltung des Vertrags deutliche Sanktionen vorsah. Weder die eingesetzten Zuglängen, noch die Frage der Wartung und Instandhaltung sind Bestandteil des Vertrags – obwohl der Berliner Senat auch schon im Jahr 2002 um die massiven Einsparvorgaben bei der S-Bahn wusste.

Auch nach über einem Jahr S-Bahn-Chaos ist weder der Normaltakt wieder hergestellt noch fährt die S-Bahn mit vollen Zuglängen. Dauerhafte Strukturentscheidungen, um ähnliche Probleme in Zukunft zu vermeiden, sind nicht getroffen worden. So weigert sich die Bahn nach wie vor, die fehlenden Züge für einen Normalbetrieb anzuschaffen. Auch die überzogenen Gewinnerwartungen wurden mittel- und langfristig nicht zurückgenommen. Der Umgang der S-Bahn und des Mutterkonzerns Deutsche Bahn mit der Berliner S-Bahn-Krise war von Arroganz und Dilettantismus geprägt, von Kundenfreundlichkeit und Zuverlässigkeit konnte keine Rede sein. Die Vertrags-Nachverhandlungen zogen sich lange hin. Lediglich bessere Sanktionsmöglichkeiten konnte der Senat in dem bis heute nicht unterzeichneten Vertrag erzielen.

Berlin braucht eine kundenfreundliche S-Bahn

Dieses Jahr steht die Entscheidung über die Zukunft der Berliner S-Bahn an. Spätestens bis Ende dieses Jahres muss der Senat entscheiden, ob er sich über das Jahr 2017 hinaus an die S-Bahn beziehungsweise den Monopolisten Deutsche Bahn binden will. Der aktuelle Vertrag läuft im Jahr 2017 aus. Eine Entscheidung über die Zukunft des S-Bahn-Betriebs muss aufgrund der langen Vorlaufzeit für ein Vergabeverfahren bis spätestens Ende dieses Jahres getroffen werden. Wenn der Senat bis Ende 2010 keine Entscheidung trifft, bleibt die Berliner S-Bahn nach 2017 automatisch weiter im Geschäft.

Doch keine der Optionen, die der Senat und die Koalition aktuell diskutieren, überzeugen bislang. Zumal der bislang von Berlin beschrittene Weg der Direktvergabe von SPNV-Leistungen seit dem Beschluss des Düsseldorfer Oberlandesgerichtes vom 21. Juli 2010

fraglich geworden ist. Die Direktvergabe sei mit deutschem Vergaberecht unvereinbar, beschloss das Gericht. Auch wenn die Entscheidung des Bundesgerichtshofs noch abzuwarten ist, die unklare Rechtslage bei der Direktvergabe und die drohende Gefahr, dass gegen eine Direktvergabe erfolgreich geklagt werden könnte, muss zu einem Umdenken beim Senat führen.

Auch wenn der Kauf der S-Bahn durch das Land Berlin immer wieder durch die Linkspartei thematisiert wird, eine ernsthafte Option ist dies nicht. Der Kauf der S-Bahn ist eine Scheindiskussion, da die Deutsche Bahn ihre Tochtergesellschaft S-Bahn schlichtweg nicht verkaufen will.

Die Direktvergabe eines Teilnetzes an die BVG ist seit dem oben genannten Beschluss des Oberlandesgerichts Düsseldorf rechtlich in Frage gestellt. Die BVG kann sich jedoch an einem Vergabeverfahren und an dem Wettbewerb um einen qualitätsvollen und kundenfreundlichen S-Bahn-Betrieb beteiligen, sofern dies rechtlich möglich ist. Dabei ist zu beachten, dass die BVG aktuell ein hoch verschuldetes Unternehmen ist, das durch hochrisikante Sale-and-lease-back Geschäfte, Cross-border-leasing und riskante Unternehmungen jenseits des Kerngeschäfts (Gasbusse, U-Bahnfenster, E-Ticketing) ein Problem für den Landeshaushalt darstellt.

Auch die Vergabe nur einer Teilstrecke ab 2017 ist keine ernsthafte Option. Solange die Deutsche Bahn langfristig noch zwei Drittel des S-Bahn-Netzes betreibt, reicht die Vergabe einer einzigen Teilstrecke nicht, um das Monopol der Deutschen Bahn in Berlin in Frage zu stellen. Daher muss die Vergabe des gesamten S-Bahn-Betriebs das Ziel sein.

Wir sind daher der Auffassung, dass die wettbewerbliche Vergabe des S-Bahn-Betriebs der rechtlich sichere Weg zu mehr Qualität, Kundenfreundlichkeit und Zuverlässigkeit des S-Bahn-Verkehrs in Berlin ist. Die Verantwortung für die Infrastruktur, das heißt für Züge und Werkstätten, und die Verantwortung für die Sicherheit der S-Bahn soll zukünftig nicht mehr

einem Betreiber überlassen werden. Die Infrastruktur gehört in die öffentliche Hand, dafür muss das Land Berlin die Verantwortung übernehmen.

Wir fordern deshalb den Senat auf, als ersten Schritt dieses Jahr die Vergabe eines Teilnetzes zum Jahr 2017 vorzubereiten. Wir schlagen dafür das Verhandlungsverfahren nach der EU-Verordnung 1370 vor. Nach Art. 5 Abs. 3 können nach der Angebotsaufforderung und einer ersten Auswertung der Angebote mit mehreren Anbietern Verhandlungen aufgenommen werden, bevor eine endgültige Entscheidung für einen Anbieter getroffen wird. Damit kann ein optimales Angebot für Berlin sichergestellt werden, das sowohl Verbesserungen für die Fahrgäste, als auch niedrigere Kosten für den Landeshaushalt bringt, als auch die Einhaltung ökologischer Standards garantiert, als auch die tariflichen Rechte der Beschäftigten wahrt.

Infrastruktur gehört in die öffentliche Hand, S-Bahn-Betrieb offen vergeben

Wir setzen uns nach den schlechten Erfahrungen mit der Deutschen Bahn, deren S-Bahn-Tochter in Berlin systematisch bei der Infrastruktur, also der Beschaffung und Wartung von Zügen, drastisch auf Kosten der Zuverlässigkeit und Sicherheit gespart hat, für den Aufbau eines landeseigenen Wagenparks ein.

Der Betrieb der S-Bahn soll dann stufenweise ab dem Jahr 2017 offen vergeben werden. Eine stufenweise Vergabe von jeweils einem Drittel des S-Bahn-Netzes in den Jahresscheiben 2017, 2020 und 2023 ist der gangbare Weg. Bis zum Jahr 2023 sollte für die verbliebenen Strecken der Vertrag mit der S-Bahn GmbH bis zur Vergabe der jeweiligen Teilstrecke verlängert werden. Als erstes Los soll der S-Bahn-Ring ab 2017 neu vergeben werden.

Zeitgleich muss zum Jahr 2017 ein Drittel des Wagenparks erneuert werden bzw. zusätzliche Züge angeschafft werden, um die nötige Beförderungskapazität zu bewältigen. Diese Gelegenheit wollen wir nutzen, eine landeseigene Infrastrukturgesellschaft zu gründen und

die notwendigen Züge für den S-Bahn-Betrieb als Land Berlin zu beschaffen. Neben der Notwendigkeit, dass die öffentliche Hand die Verantwortung für die Infrastruktur übernimmt, ist nur so eine diskriminierungsfreie Vergabe zum Jahr 2017 möglich, bei der die Deutsche Bahn nicht aufgrund ihres vorhandenen Wagenparks im Vorteil ist.

Wir schlagen daher vor, dass der Betrieb der S-Bahn stufenweise bis 2023 offen vergeben wird und die Anschaffung und Wartung des Wagenparks von einer landeseigenen Infrastrukturgesellschaft nach dem Vorbild Niedersachsens durchgeführt wird. Die Funktion kann auch die BVG übernehmen.

Die Vorteile der Trennung von Infrastruktur und Betrieb liegen auf der Hand: Die landeseigene Infrastrukturgesellschaft sorgt für eine sichere Infrastruktur und einen gut gewarteten Wagenpark, nicht mehr der Betreiber. Der Betreiber ist nicht mehr in Versuchung, bei der Sicherheit zu sparen. Bei einer Ausschreibung des Betriebs hätten auch kleinere Unternehmen eine Chance, die keinen eigenen Fuhrpark finanzieren können. Dadurch wird der Wettbewerb ermöglicht und die Vertragslaufzeit kann verkürzt werden. Sollten vertragliche Leistungen nicht eingehalten werden, kann der Vertrag leichter gekündigt und der Betrieb an einen anderen Anbieter übertragen werden. Den Investitionskosten stehen niedrigere Betriebskosten über die Vertragslaufzeit gegenüber. Zudem können die S-Bahn-Züge bereits zeitnah bestellt werden, so dass sie bis 2017 auf jeden Fall zur Verfügung stehen.

Die Investitionskosten für die Beschaffung der Züge für die Ausschreibung eines Teilnetzes zum Jahr 2017 belaufen sich auf rund 400 Millionen Euro. Sowohl bei einer Ausschreibung des S-Bahn-Betriebs, wie auch bei einer Direktvergabe an die BVG, die von Rot-Rot diskutiert wird, muss die Anschaffung der Züge vom Land Berlin vorfinanziert werden. Über die so genannten Regionalisierungsmittel, die zur Zeit sowohl BVG wie auch S-Bahn erhalten, und ergänzender Kreditfinanzierung kann diese Investition getätigt werden.

Wir schlagen vor, dass die Wartung des Wagenparks ebenfalls von der Infrastrukturgesellschaft übernommen wird. Entweder werden die entsprechenden Werkstätten der Deutschen Bahn mitgenutzt oder es werden neue Werkstätten errichtet. Möglich ist auch, dass nach dem Beispiel Niedersachsens die große Wartung vom Zughersteller vertraglich übernommen wird und nur die kleine Wartung beim Eigentümer verbleibt. Die Hersteller Stadler und Bombardier sind in Berlin ansässig und würden ggf. die Wartungsaufträge übernehmen.