

Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin, informiert über die Möglichkeit der Kündigung des S-Bahnvertrages und eine anschließende Auferlegung:

Auferlegung des S-Bahnverkehrs nach EU-Recht

Nach der Vertragskündigung wird der S-Bahn die Verkehrsleistung auferlegt. Das heißt, die S-Bahn fährt ohne Vertrag und wird stattdessen nach ihrem erforderlichen Aufwand bezahlt, für die konkret erbrachte Leistung.

Dazu muss die S-Bahn sämtliche Kosten, Einnahmen, Ausgaben und Geldflüsse transparent machen. Auf diese Weise müssen auch die überzogenen Kosten für die Netz- und Stationsbenutzung, für die unternehmenseigenen Dienstleitungen wie Reinigung, Energie etc. offen gelegt werden. All das ist im S-Bahnvertrag nicht geregelt. Damit dürfte auch die Bundesnetzagentur aktiv werden und gegen die Ausnutzung der Monopolstellung durch die DB AG intervenieren.

Es wird mit großer Wahrscheinlichkeit einen Rechtsstreit geben, ob zu dem erforderlichen Aufwand der Bahn auch die Kosten für die unterlassene Instandhaltung der letzten Jahre gezahlt werden darf. Dennoch vertreten Fachleute die Auffassung, dass allein dadurch, dass die nicht gerechtfertigten Zahlungen bzw. Abführungen an andere Unternehmensteile der Bahn transparent gemacht werden und diese dann nicht dem Land Berlin in Rechnung gestellt werden dürfen, mit deutlich geringeren Kosten als heute zu rechnen ist. Sicherheit, ob die Auferlegung wirklich billiger wird gibt es nicht. Dass es teurer wird, ist allerdings eine Unterstellung, die nicht belegbar ist.

Fakt ist, dass die S-Bahn im Rahmen des bestehenden Vertrages nicht in die Pflicht genommen werden konnte und den S-Bahnverkehr bis heute nicht gewährleisten kann. Eine Änderung für die Zukunft ist nicht erkennbar. Wir kommen so nicht weiter, deshalb ist der Schritt zur außerordentlichen Kündigung wegen Nicht- bzw. Schlechtleistung alternativlos, natürlich in Verbindung mit Neuausschreibung und Gründung einer Infrastrukturgesellschaft etc. – so wie es im Fraktionskonzept von Bündnis 90 / Die Grünen im Abgeordnetenhaus beschlossen wurde.

Mit der Kündigung fahren erst einmal keine neuen Züge. Aber sie ist der politische Paukenschlag. Sie macht klar: die DB AG und die Bundesregierung sind unfähig, den S-Bahnverkehr in Berlin zu garantieren – keine guten Referenzen für den beabsichtigten Börsengang. Sie wird die S-Bahn unter Druck setzen, rasch bessere S-Bahnverkehrsleistungen anzubieten. Immerhin strebt sie ab 2017 erneut einen Verkehrsvertrag an. Durch die Auferlegung werden dem Land Berlin Handlungs- und Kontrollspielräume eröffnet, die bislang nicht bestehen. Damit übernimmt das Land aber auch mehr Verantwortung und kann Probleme nicht wie bisher aussitzen.