

Zukunft der Berliner S-Bahn in einem Eigenbetrieb des Landes Berlin sichern

Die Mitglieder des Abgeordnetenhauses von Berlin und des Berliner Senats werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass der Betrieb der heutigen S-Bahn-Strecken sowie künftiger Erweiterungsstrecken spätestens nach Auslaufen des bestehenden Verkehrsvertrages durch einen Eigenbetrieb des Landes Berlin übernommen wird. Hierfür ist vorzugsweise die Gründung einer Anstalt öffentlichen Rechts (Arbeitstitel Berliner S-Bahn AÖR) vorzunehmen, um eine Direktvergabe der gesamten Verkehrsleistung an diesen Eigenbetrieb zu ermöglichen und die Abhängigkeit von den bisherigen Auftragnehmern zu beenden. Eine angemessene Beteiligung des Landes Brandenburg ist dabei zu prüfen. Die Beschäftigten der Berliner S-Bahn sind – mit Ausnahme des gehobenen Managements – zu übernehmen.

Begründung

Die S-Bahn Berlin GmbH und die DB Netz haben in den letzten Jahren ihr Desinteresse an einem leistungsstarken und serviceorientierten Betrieb der Berliner S-Bahn gezeigt. Profitgier und Gewinnmaximierung durch Verschrottung von einsatzfähigen Fahrzeugen, Abbau von Personal, Schließung von Werkstätten und die Vernachlässigung von Wartungsarbeiten und das Fahren der Fahrzeuge auf Verschleiß standen im Vordergrund des Managements. Den Bekundungen des neuen Managements kann mensch nur wenig Glauben schenken, da stets nur das zugegeben und verkündet wird, was bereits bekannt ist und die Kernfehler der Konzern- und S-Bahnführung aus den Jahren 2004 bis 2009 noch immer geleugnet werden.

Eine kurzfristige Lösung der Probleme und die Rückkehr zu einem Fahrbetrieb, bei dem die vertraglich vereinbarten 562 Viertelzüge tatsächlich eingesetzt werden, stehen in weiter Ferne und sind ohne Neubaufahrzeuge kaum realistisch. Angesichts der fehlenden Bereitschaft der S-Bahn zu schonungsloser Aufklärung der Misere und zu notwendigen Veränderungen und vor dem europäischen Recht sind eine Verlängerung des Verkehrsvertrages über 2017 hinaus oder eine neuerliche Direktvergabe nicht vermittelbar und möglich. Um zumindest nach Auslaufen des Verkehrsvertrages einen stabilen und leistungsstarken Betreiber zu haben, müssen in den Jahren 2011 und 2012 die grundlegenden Entscheidungen getroffen werden. Folgende Varianten kommen in Betracht:

1. Ausschreibung des Gesamtnetzes oder von Teilnetzen, z. B. Ring, Nord-Süd-Strecken und Ost-West-Strecken
2. Erwerb der S-Bahn Berlin GmbH durch das Land Berlin
3. Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die BVG und Übernahme des Betriebes
4. Direktvergabe der Verkehrsleistungen an ein neu zu gründendes landeseigenes Unternehmen

Die Ausschreibung und Vergabe von (Teil-)Leistungen ist angesichts eines komplexen Gesamtsystems S-Bahn und einer nicht möglichen kompletten Trennung der Teilnetze nicht zielführend. Gleichzeitig wird die Organisation des Betriebs bei mehreren Betreibern noch komplexer. Hinzu kommt, dass bei privaten Anbietern ähnliche Renditeerwartungen zu befürchten sind, die die Krise der S-Bahn Berlin GmbH verursacht haben.

Vor diesem Hintergrund kommt nur die Rekommunalisierung des S-Bahn-Betriebes in Frage, da nur so der direkte Einfluss der Länder und des VBB auf das Fahrangebot und seine Qualität unmittelbar gesichert werden kann. Die bisher abgeführten Gewinne könnten wieder in Instandhaltung, Wartung und für Verbesserungen des Angebotes und der Infrastruktur sowie zur Verbesserung der Anstellungsverhältnisse eingesetzt werden.

Dabei ist der Erwerb der S-Bahn GmbH eindeutig am unattraktivsten, da bei dieser Variante Strukturen und Personal des mittleren und gehobenen Managements wohl zu übernehmen wären und eingefahrene Verfahrensmuster übertragen werden. Zudem müsste dann die Fahrzeugflotte mit ihren bekannten Nachteilen und Instandhaltungsdefiziten übernommen werden. Außerdem liegt eine Veräußerungsbereitschaft der Deutschen Bahn AG nicht vor. Insofern dürfte es auch keine akzeptable Übereinkunft für beim Kaufpreis geben.

In den Jahren 1984 bis 1994 befanden sich Teile der heutigen S-Bahn bereits bei der BVG und wurden dort eher stiefmütterlich behandelt. Die Erneuerung von Strecken und Fahrzeugpark sowie die Verbesserung des Angebots wurden angesichts des „übergeholfenen“ Betriebsteils nicht mit der notwendigen Konsequenz betrieben. Gleichzeitig wurde versucht, über Jahrzehnte verfolgte Lösungsansätze aus dem Bereich U-Bahn zu übertragen, was nicht immer zum Vorteil war. Auch in der heutigen Zeit wird der Betriebsteil Straßenbahn von den traditionellen Westbereichen U-Bahn und Omnibus dominiert. Ein Grund für den bisher nicht erfolgten aber sinnvollen Ausbau des Straßennetzes. Nicht zuletzt muss darauf verwiesen werden, dass auch die BVG Probleme hat, ausreichend Fahrzeuge für den vereinbarten Fahrbetrieb anzubieten und es Probleme bei mehreren Fahrzeugtypen (Motor- bzw. Fahrzeugbrände beim Typ Citaro, Achsen- und Rostprobleme bei den Doppeldeckern der Baujahre 2005 bis 2009) gibt. Vor diesem Hintergrund sollte der BVG kein weiterer Betriebsteil aufgezwungen werden.

Ein neu gegründetes Unternehmen (als AöR, AG oder GmbH) kann mit klarem Unternehmenszielen und einem entsprechenden Leitbild ausgestattet werden. Mit der möglichen Direktvergabe könnte diese auf dem Finanzmarkt die notwendigen Kredite erhalten, um bis zur Übernahme des Fahrbetriebes eine ausreichende und neu zu entwickelnde Fahrzeugflotte erwerben zu können. Hierfür ist ein Zeitraum von fünf Jahren anzusetzen. Mit einer Grundsatzentscheidung im Frühjahr 2012 wäre eine Betriebsübernahme Ende zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 möglich. Im Nachgang wäre dann zu entscheiden, ob und wenn ja welche Betriebsstätten von der S-Bahn-Berlin GmbH erworben oder gemietet werden sollen. Alternativ könnten vorhandene Brachflächen auch für neue Betriebsstätten genutzt werden. In diesem Zusammenhang ist auch über die Übernahme von Fahrzeugen und Personal zu entscheiden. Angesichts des Lohndumping und der hohen Wochenarbeitszeit des Personals bei der S-Bahn Berlin GmbH, könnten hierbei auch deutliche Verbesserungen für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein positiver Nebeneffekt sein.

Letztlich stellt sich Variante 4 als einzige vertretbare und erfolgversprechende Variante dar. Kurzfristige Lösungen gibt es ohnehin nicht und den Versprechungen der derzeit noch Verantwortlichen des Deutsche Bahn Konzerns kann nicht getraut werden.

Roland Schröder, AGH-Direktkandidat im Pankower Wahlkreis VI