



Beschluss der Fraktionsklausur **11.02.2012**

Zukunft der S-Bahn in die Hand nehmen

Schlecht verhandelt und kaputt gespart: Vom Triebwagen bis zum/r ZugführerIn

Auch drei Jahre nach Beginn der S-Bahn-Krise fallen regelmäßig Züge aus und S-Bahn-Strecken werden nicht oder seltener bedient. Nach der Vielzahl von technischen Problemen, die inzwischen teilweise behoben sind, fehlen jetzt vor allem die TriebwagenführerInnen, um die ca. 500 einsatzbereiten Viertelzüge zu fahren. Auch hier wurde jahrelang am Personal gespart und jetzt mit Überraschung festgestellt, dass zu wenig neues Personal für den Normalbetrieb zur Verfügung steht. Zwar werden dieses Jahr ca. 100 TriebfahrzeugführerInnen neu ausgebildet, um die Lücke zu schließen, spätestens bei Inbetriebnahme des BER in Schönefeld dürfte die Personaldecke jedoch wieder knapp werden.

Einschlägige Regelungen zur Personaldecke im nach wie vor nicht veröffentlichten S-Bahn-Vertrag sind vom damaligen rot-roten Senat entweder nicht oder nicht gut verhandelt worden. Der gesamte Vertrag erweist sich wieder einmal als Zumutung. Das S-Bahn-Chaos wird uns wohl noch länger begleiten.

Augenwischerei beenden: Zeit zum Handeln nutzen

Wann die S-Bahn wieder nach Plan fahren wird, ist nach wie vor nicht absehbar. Das Ende des S-Bahn-Vertrages rückt hingegen näher. Wenn 2017 andere Optionen bestehen sollen, als sich von der S-Bahn als Monopolisten den neuen Vertrag diktieren zu lassen, müssen heute die Weichen gestellt werden.

Der Senat spielt jedoch schon zu lange auf Zeit. Seit einem Jahr prüft er den Kauf und die Direktvergabe der S-Bahn. Beide Varianten galten schon lange als unrealistisch. Die Deutsche Bahn hat mehrmals, nun endgültig mit Schreiben vom 11. Januar 2012, erklärt, dass sie nicht bereit ist, die S-Bahn zu verkaufen. Der Bundesgerichtshof hat im Februar 2011 klargestellt, dass eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen regelmäßig unzulässig ist.

Trotzdem haben die Parteien der Regierungskoalitionen, also SPD, Linke und CDU, im Wahlkampf ihren WählerInnen Optionen wie diese vorgegaukelt, obwohl sie genau wussten, dass sie diese Versprechen nicht halten können.

Zukunft der S-Bahn endlich auf den Weg bringen

Noch im letzten Jahr hat der Senat die Teilausschreibung für den 1. Februar 2012 vorgesehen und publiziert. Dieser Termin ist inzwischen ungenutzt verstrichen. Stattdessen kündigte der Senat nebulös an, im Februar eine Angebotsaufforderung zu veröffentlichen, die genauen Kriterien zum Beispiel zum Fuhrpark werden jedoch verschwiegen. Das Parlament wurde sogar noch Ende Januar vom Senat um Verständnis gebeten, dass man weitere Details noch nicht mitteilen könne. Dabei müsste die rechtliche Grundlage des weiteren Vorgehens angesichts der verstrichenen Zeit doch längst geklärt sein. Selbst diese notwendigen rechtlichen Bewertungen, etwa Gutachten und Stellungnahmen der Verwaltung zur Ausschreibung oder zur Fuhrparkfrage, werden vom Senat zurückgehalten. Es ist inakzeptabel, dass die Landesregierung diese Zukunftsentscheidung ohne Beteiligung des Parlaments treffen will und damit in das vornehmste Recht des Parlaments, das Haushaltsrecht, eingreift.

Mit dem Verschleiern und Vertrösten muss endlich Schluss sein. Die Zeit muss zum Handeln genutzt werden, andernfalls wird die Bereitstellung eines langfristig gesicherten S-Bahn-Verkehrs das Land teuer zu stehen kommen.

Fuhrparkfrage ist entscheidend

Vor allem die Bestellung neuer Züge braucht Zeit. Ein funktionierender S-Bahn-Betrieb ab 2017 wird nicht ohne neue Züge möglich sein. Damit der Senat bei Beschaffung und Instandhaltung der S-Bahn-Züge in Zukunft nicht mehr von einem Betreiber abhängig ist, gehört der Fuhrpark in die öffentliche Hand. Der Senat prüft auch in diesem Zusammenhang seit einem Jahr, wie die Züge beschafft werden können. Der Senat muss die Ergebnisse seiner Prüfungen, insbesondere

der angefertigten Gutachten, sofort veröffentlichen und den Aufbau eines landeseigenen Fuhrparks und der Beschaffung der notwendigen S-Bahn-Züge für die erste Teilstrecke unverzüglich in die Wege leiten. Die notwendigen finanziellen Voraussetzungen dafür sind im Haushalt sicherzustellen.

S-Bahn-Schiennetz in Berliner Hand

In unserem Wahlprogramm haben wir auch die Netzfrage thematisiert: Berlin soll im Bundesrat eine Initiative starten, mit der das S-Bahn-Netz aus der Deutschen Bahn AG herausgelöst und mit einem finanziellen Ausgleich für die Unterhaltung an das Land Berlin übertragen wird. Damit bekommt das Land mehr Möglichkeiten, auch über die Gestaltung der Trassenpreise hinaus einen den Anforderungen der Hauptstadt gerechten S-Bahn-Verkehr zu gestalten.

Ausschreibung des S-Bahn-Betriebs fair, sozial und ökologisch gestalten

Zeitgleich mit der Bestellung der Fahrzeuge muss die Angebotsaufforderung für das erste Teilnetz der S-Bahn (S-Bahn-Ring und alternative Zulaufstrecken aus Richtung Schöneweide) auf den Weg gebracht werden. Die grundlegenden Kriterien für die Vergabe sind im Parlament zu diskutieren.

Damit alle Bewerber gleiche Chancen haben, muss zeitgleich mit der Ausschreibung ein Zeitplan vorgelegt werden, wann die restlichen Teilstrecken ausgeschrieben werden und wie in der Zwischenzeit mit diesen Teilstrecken verfahren wird. Eine übergangsweise Direktvergabe der restlichen Teilstrecken an die S-Bahn Berlin GmbH ist nur für die Zeit gerechtfertigt, die für die Bestellung der Fahrzeuge dringend notwendig ist. Wenn die S-Bahn Berlin GmbH hingegen davon ausgehen kann, dass ihr die drei restlichen Teilstrecken direkt vergeben werden, verfügt sie bei der Ausschreibung über einen einseitigen Wettbewerbsvorteil, insbesondere auch durch die Möglichkeit der Quersubventionierung.

Die Ausschreibungsbedingungen haben soziale und ökologische Kriterien zu beinhalten. Insbesondere die Beschäftigten der S-Bahn dürfen auch bei einem Betreiberwechsel nicht schlechter stehen, diese soziale Absicherung gehört schon in die Ausschreibungsbedingungen.

Senat gefordert: Transparenz herstellen, Parlament die Planungen zur Entscheidung vorlegen

Der Senat muss endlich seine Zukunftspläne für den Betrieb, den Fuhrpark und das Schienennetz der S-Bahn offenlegen und erklären. Unsere S-Bahn-Strategie ist seit langem bekannt. Sie berücksichtigt die vielen rechtlichen und tatsächlichen Schwierigkeiten, beinhaltet einen klar rechtssicheren Weg. Das ist nach bisheriger Kenntnis sowohl bei Direktvergabe (an die Deutsche Bahn) als auch bei einer sogenannten „Inhouse-Lösung“ mehr als fraglich, weshalb weder die rot-rote Koalition der letzten zehn Jahre, noch die amtierende rot-schwarze Koalition diese Optionen ernsthaft prüfen oder gar angehen.

Ohne Offenlegung der vorliegenden Informationen, Gutachten, Verträge, Stellungnahmen und Planungen stellt der Senat nicht nur die Rechte des Parlaments erneut in Abrede. Er verhindert auch die Debatte über die S-Bahn auf einer soliden Tatsachengrundlage. Wir werden als Opposition für das Parlament die notwendige Transparenz und die gebotene Beteiligung einfordern. Wir werden gegen Entscheidungen, die Beteiligungs- und/oder Entscheidungsrechte des Parlaments missachten, rechtlich wie politisch vorgehen.