

PRO BAHN

Gemeinnütziger Fahrgastverband
Landesverband Berlin / Brandenburg



Vorschlag zur Neuordnung der Berliner S-Bahn

1. Betrachtung der Gegenwärtigen Situation

Seit fast zwei Jahren erfüllt die DBAG nicht annähernd ihre Aufgaben aus dem Verkehrsvertrag mit dem Berliner Senat zur Erbringung von S-Bahn-Leistungen für die Länder Berlin und Brandenburg. Bis heute lässt die DB AG die Öffentlichkeit im Unklaren, wann der Regelzustand wieder hergestellt sein wird.

Seit Beginn des sogenannten "S-Bahn-Chaos" diskutieren die politisch Verantwortlichen (der Bundesminister für Verkehr und der Berliner Senat) verschiedene Varianten. Diese Varianten bewerten wir aber ausnahmslos als nicht zielführend, obwohl vom Grundsatz her die Ursache gemeinsam in der Gewinnmaximierung durch die DB AG gesehen wird. Diese Kritik teilen auch die anderen Fach-Verbände und viele Fachleute, auch die Gewerkschaften EVG und GDL sehen die bisherigen Vorschläge als völlig unzureichend an.

- Der Verkehrsminister hat als Eigentümer bisher nur den Vorstand der DBAG allgemein kritisiert und aufgefordert, seine „Schul“-Aufgaben in Deutschland und besonders in Berlin bei der S-Bahn vorrangig zu erledigen, der Börsengang sei z. Zt. ohnehin indiskutabel.
- Die zuständige Senatorin Junge-Reyer sieht in einer Teilausschreibung den richtigen Weg, auch wenn sie sich nach dem BGH-Urteil zu Abellio weiterhin auch die Möglichkeit der Direktvergabe von einem Großteil der Leistungen vorbehält. In dem Urteil hatte sich die sich Abellio in Nordrhein-Westfalen erfolgreich gegen die Direktvergabe des S-Bahn-Betriebs an die Bahn gewehrt.
- Der regierende Bürgermeister legt sich zur Zeit nicht fest und äußert sich nur allgemein.

So aber kommen wir nicht voran zu einer nachhaltigen Lösung, zumal es zahlreiche Argumente gegen eine Ausschreibung gibt:

- Keine geschlossene Leistung aus einer Hand, kein einheitlicher, in sich austauschbarer Fahrzeugpark, Reservepark höher! Kein Erbringer kann und wird für den anderen einspringen!
- Schaffung neuer Abstell- und Reparaturanlagen im DB AG-Gleisnetz mit Zugang zu den S-Bahn-Gleisen mit hohen Mehrkosten, obwohl genügend solche Anlagen vorhanden sind.
- Senat und VBB werden zusätzliche Stellen benötigen, um die Koordinierung im Tagesgeschäft und bei Störungen zu gewährleisten. Werden die zugehörigen nicht oder nur schwach ausgestattet geschaffen, ist eine Fortsetzung der jetzigen unhaltbaren Zustände absehbar

Die EU hat dafür jedoch Sonderregelungen dahingehend erlassen, dass in sich geschlossene Verkehrsaufgaben die räumlich begrenzt sind, nicht ausgeschrieben werden müssen, solange es territoriale Verkehre und in sich geschlossene Netze sind.

2. Vergleich mit anderen Organisationsstrukturen

Als Beispiele besserer Organisationsstrukturen haben wir ausgewählt:

Die **Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG)**, hier sicher besonders herauszuheben, dass U-Bahn, Tram und örtlicher Busverkehr unter einem Dach angesiedelt sind. Sie ist seit der Gründung ein im Landesbesitz befindliches Unternehmen einschl. der besonderen Netze für U-Bahn und Tram.

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) - hier fahren die Karlsruher Verkehrsbetriebe mit der DB im Verbund mit Gleichstrom und Bahnstrom unter gemeinsamer Fahrleitung und z. T. mit 2-Systemfahrzeugen ein in sich geschlossenes Regionalnetz (aus Strecken der Karlsruher Verkehrsbetriebe und der DB) mit großem Erfolg. Dies wäre mit Ausschreibung nie zu Stande gekommen, aber die Bürger würden es nicht wieder

hergeben.

- 2 -

Die Usedomer Bäderbahn gehört zur DBAG, Netz und Reiseverkehr befinden sich hier in einer Hand. Auch hier käme niemand auf die Idee, einen Teil der Leistung auszuschreiben, es würde nur teurer!

Die Beispiele zeigen, dass die genannten kundenfreundlichen Verkehre von Unternehmen aus einer Hand für Netz und Verkehr wirtschaftlich erbracht werden.

Vergleicht man die Struktur der S-Bahn mit den vorgenannten Verkehrsunternehmen, so ist festzustellen, dass die Netze bei allen Unternehmen außer bei der S-Bahn Berlin zum Unternehmen gehören. Bei der S-Bahn werden aber von der DB Netz AG enorm hohe Trassen- und Bahnhofsgebühren erhoben - das stellt für die DB AG keine geringen Gewinnanteile dar und verläuft dazu an der Bilanz der S-Bahn GmbH vorbei!

Auch in der Fahrzeug-Instandhaltung und –Vorhaltung (Verschrottung BR 485) konnte der vorgesetzte Bereich –DB Stadtverkehr*)- hineinregieren, ohne die Verantwortung zu übernehmen; so wurden Werkstätten geschlossen und Instandhaltungspersonale reduziert. Positive Jahresbilanzen wurden damit bei der S-Bahn erzielt, die heute teuer bezahlt werden!

Das Streben nach hohen Gewinnen verträgt sich also schlecht mit öffentlicher Daseinsvorsorge.

*) Die DB-S-Bahn GmbH war bisher ohne Netz als selbständiges Unternehmen bei Gericht angemeldet. Zur Vermeidung eines öffentlichen Geschäftsberichtes ist sie heute unselbstständiges Unternehmen in der DB Regio AG.

3. Resümee des Fahrgastverbandes PRO BAHN Berlin/ Brandenburg und Lösungsvorschlag

Das Chaos der S-Bahn in den Jahren 2009 und 2010, das auch noch in 2011 anhalten wird, hat gezeigt, dass die bisherige Struktur im Schlepptau der DB Regio und DB Stadtverkehr nicht der Zielstellung dieses besonderen Teiles der Bahn gerecht werden konnte, und auch nicht der besonderen Verantwortung in der öffentlichen Daseinsvorsorge für den Nahverkehr der Hauptstadt.

Es ist deshalb nach wie vor dringend erforderlich, die Einordnung der S-Bahn Berlin in die DB AG mit einer **ungleich höheren Selbständigkeit** bezogen auf die Führung der S-Bahn vorzunehmen. In Ableitung aus unserem Vergleich mit den hier beispielhaft herangezogenen Bahnen zeigt sich, dass in sich geschlossenen, besonderen Netzen die Aufgabenerfüllung der öffentlichen Daseinsvorsorge besondere Priorität vor einer Gewinnorientierung haben muss. Dies gilt im besonderen Maße für die deutsche Hauptstadt.

Der Senat hat im Zuge des schlechten Verkehrsvertrags enorme Fehler gemacht. Die übergreifende Verantwortung sowohl für den unhaltbaren Zustand der Berliner S-Bahn als auch für die finanzielle Ausstattung liegt über die DB AG weiterhin beim Bund. Vorschläge, Wagenbestand, neue Wagen und auch die Netze im Zuge einer Rekommunalisierung an das Land zu überführen, bedeuten, die DB AG und den Bund nach entstandenen Schaden aus der Verantwortung zu entlassen und die Berlinerinnen und Berliner den Schaden bezahlen zu lassen, und zwar sowohl den aktuellen Schaden als auch zukünftig erforderlich werdende Investitionen. Gleichzeitig wird der dem Schaden zugrunde liegende Mechanismus, der Versuch, aus der S-Bahn Gewinne zu erzielen unter Vernachlässigung der Daseinsvorsorge-Aufgaben der S-Bahn, dabei gerade nicht aufgelöst. Wird die S-Bahn aufgeteilt statt besser zusammengeführt, kommen negative Effekte aus dieser Fragmentierung hinzu.

Der nachfolgend aufgeführte Vorschlag zielt im Gegensatz zu den bisher eingebrachten Varianten darauf ab, die S-Bahn gemeinnützig zu machen und den schädlichen Verwertungsinteressen zu entziehen und gleichzeitig den Bund nicht aus seiner Infrastrukturverantwortung zu entlassen. Zusätzlich werden nicht zu rechtfertigende Sonder-Schadensbegleichungen durch die Berlinerinnen und Berliner ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir folgende Lösung für die S-Bahn Berlin folgende Lösung vor:

- **Die S-Bahn Berlin wird innerhalb der DB AG zu einer Gemeinnützigen GmbH, bestehend aus Netz, Verkehr sowie Station und Service umgebildet, die wirtschaftlich, verlustfrei und selbstständig arbeitet und den S-Bahn-Verkehr der Hauptstadt-Region qualitätsgerecht und nachhaltig sichert.**
- **Die S-Bahn Berlin ist selbständiger Teil der DB AG Holding und wird von einem Aufsichtsrat geführt und angeleitet. Der Vorstand der S-Bahn handelt in diesem Sinne selbständig.**
- **Die Holding sorgt für die Geltung der einheitlichen Tarifverträge sowie die einheitliche Anwendung der Vorschriften der Buchführung, des Rechnungswesen und der Personalführung. Sie sorgt für die Unterstützung der S-Bahn bei der technischen Weiterentwicklung durch Forschungs- und Entwicklungsbereiche der Bahn**
- **Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen aus:**
 - Aufsichtsrats-Vorsitzenden: Bundesminister für Verkehr oder ein Stellvertreter**
 - Vertreter des Vorsitzenden: Land Berlin, Regierender Bürgermeister**
 - DB AG Holding, Vorstand für Technik**
 - Mitglieder des Aufsichtsrates: Gewerkschaften;**
 - Geschäftsführer der Allianz pro Schiene**
 - Senator für Stadtentwicklung Berlin;**
 - Minister für Infrastruktur des Landes Brandenburg;**
 - Geschäftsführer des VBB;**
 - Fahrgastverbände PRO BAHN Berlin/Brandenburg und IGEB;**
- **Sämtliche Gewinne der S-Bahn-Berlin GmbH sind ausschließlich für die Qualitäts- und Service- sowie Angebotsverbesserungen (insbesondere zukünftige S 21) des S-Bahn-Verkehrs einzusetzen.**
Die Trassen- und Bahnhofs-Gebühren sind nur in der Höhe zu erheben, dass sie Wartungs- und Instandhaltungskosten der Infrastruktur ausreichend decken.

Insgesamt zeigt der Vergleich der organisatorischen Strukturen, dass mehr Freiheit in der eigenständigen Entscheidung der Führungskräfte gewährt werden muss, um vereinbarte Leistung in bester Qualität zu erbringen. Nur auf dieser Basis ist verbesserte Wirtschaftlichkeit anzustreben, deren Gewinne wiederum in das Angebot zu investieren sind, damit die Fahrgastzahlen weiter steigen. Ist die Sättigung des Bedarfs erreicht, sind die Gewinne zu Fahrpreissenkungen und für die Zahlung von Leistungszulagen zu verwenden!

Berlin, den 22.02.2011

**Werner Koeltzsch
Carl Waßmuth**