



EINE S-Bahn für ALLE, Weidenweg 37, 10249 Berlin

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz  
Senatorin Bettina Jarasch  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

**EINE S-Bahn für ALLE**  
c/o Gemeingut in BürgerInnenhand e. V.  
Weidenweg 37  
10249 Berlin  
info@bahn-fuer-alle.de

Berlin, 16. Januar 2023

Sehr geehrte Frau Senatorin, liebe Bettina Jarasch,

mit diesem Schreiben zusammen übergeben wir Ihnen 10.328 Unterschriften.

Alle, die dort mit ihrem Namen unterzeichnet haben, erwarten von der Berliner Landesregierung, dass auf die Privatisierung der S-Bahn (das heißt auf die Vergabe des Betriebs sowie die Beschaffung und Instandhaltung der Wagen an Privatfirmen) verzichtet wird. Menschen und Umwelt sollen Profiten übergeordnet werden. Die S-Bahn als Betrieb der öffentlichen Daseinsvorsorge ist nach Auffassung der Unterzeichnenden dem Gemeinwohl verpflichtet und darf nicht gewinnorientiert sein. Durch den Eintritt von Siemens und Stadler in das DB-Konsortium würde die S-Bahn selbst dann teilprivatisiert, wenn die S-Bahn Berlin GmbH den Zuschlag bekommt.

Es soll nach Willen der Unterzeichnenden auch keine Zerschlagung geben, also keine Aufteilung des bisher einheitlichen Betriebs auf zwei oder drei Firmen. Da die bisherige Ausschreibung beides, die Privatisierung und die Zerschlagung ermöglicht beziehungsweise sogar forciert, ist sie zurückzunehmen. Sofort.

Stupide Politik macht immer dasselbe, egal was um sie herum passiert. Eine gute Politik reagiert zugunsten der Bürgerinnen und Bürger auf Veränderungen. Und sie lernt aus Praxis, Analyse, eignen Fehlern sowie aus den Fehlern anderer. Als 2019 die vorige Regierung die S-Bahn-Ausschreibung anging, dachte noch keiner an eine Pandemie. Seiher verstaatlichte Großbritannien seine zuvor dem Wettbewerb ausgesetzten Bahnen. Große private Anbieter gingen hingegen Pleite, wie etwa Abellio. Jetzt haben wir dazu Krieg in Europa und eine massive Energiekrise. Die Kontrolle über den energieeffizienten öffentlichen Verkehr hat enorme Bedeutung erlangt.

Im Jahr 2019 hieß es, man müsse mit der S-Bahn-Ausschreibung schnell handeln, sonst hätte man in naher Zukunft nicht genug Wagen. Selbst wenn eine gewisse Skepsis angebracht sei, so habe man nicht mehr genug Zeit: Die Ausschreibung dürfe nicht verzögert werden. Vier Jahre später müssen die Menschen in Berlin feststellen, dass es die Ausschreibung selbst ist, die alles verzögert. Gleichzeitig war die Zeitnot doch nicht gegeben. Viele Wagen der im Betrieb befindlichen Bombardier-Baureihe 481/482 wurden aufgearbeitet und können mindestens bis 2030 fahren, etliche Wagen noch länger. Die Entwicklung der neuen Stadler-Baureihe 483/484 ist abgeschlossen, die Wagen werden planmäßig sukzessive geliefert, zum Teil vor dem vereinbarten Termin. Eine bedrohliche Zäsur in der Wagenbeschaffung gibt es nicht. Alle diesbezüglichen Entscheidungen

können mit kühlem Kopf getroffen werden. Insbesondere sollte geklärt werden, ob es wirklich nötig ist, nach der Neuentwicklung einer ganzen Baureihe gleich wieder eine Neuentwicklung zu bezahlen.

Die laufende Ausschreibung hat Risiken aufgezeigt, die nun berücksichtigt werden können und müssen. Um verschiedene Lose bilden zu können, wären umfangreiche Bauwerke nötig, die keinen weiteren Nutzen haben als die Aufteilung des Netzes. Dazu zählen: eine Diagonalbrücke über das Karower Kreuz für 300 Millionen Euro, nach aktuellen Baupreisen eher für 500 Millionen Euro sowie zusätzliche Ausfahrten, Bahnsteigkanten und Nachtstellgleise für einige 100 Millionen Euro. Diese erheblichen Kosten kann man einsparen und die Risiken solcher Großbaustellen können entfallen, vor allem hinsichtlich der rechtzeitigen Fertigstellung samt eventueller Entschädigungen für Bieter.

Noch etwas hat sich fundamental verändert: Die Niedrigzinsphase ist zu Ende. Die gesamte Ausschreibung basiert bisher auf dem Konzept, dass private Bieter sich Geld leihen, das sie dann über die Laufzeit der 15-beziehungsweise 30-Jahresverträge sukzessive zurückbekommen. Mit dem Ende der Niedrigzinsphase steigen die Kosten für diese Kredite um mindestens eine Milliarde Euro, möglicherweise auch um zwei Milliarden. Dieses Geld müssten dann die Steuerzahlenden und die Kund\*innen bezahlen – ohne Mehrwert und obwohl Berlin selbst deutlich günstiger Geld leihen könnte. Wichtige ökologische Projekte könnten womöglich nicht realisiert werden.

Sehr geehrte Frau Jarasch,

die Wiederholungswahl bietet neue Chancen. Berlin wählt nicht neu, damit alles beim Alten bleibt. Die Pläne für die S-Bahn-Ausschreibung haben sich als teurer und riskanter Irrweg herausgestellt.

Sie als jetzige Verkehrssenatorin mit Chancen auf den Posten der Regierenden Bürgermeisterin können sich jetzt als diejenige politische Kraft präsentieren, die die Zeichen der Zeit erkannt hat und die genau dafür gewählt wird.

Viel einfacher und kostengünstiger als die verkorkste Ausschreibung wäre ein Aufkauf der Mehrheit an der S-Bahn Berlin GmbH durch das Land Berlin. Wir sagen das nicht einfach so, diese Variante haben wir juristisch untersuchen lassen (siehe Anlage). Sie können auch eigene Anwäl\*innen fragen – es gibt definitiv mehr als die eine Option der bisherigen hochkomplexen Ausschreibung.

Es hieß früher, die Deutsche Bahn AG wolle nicht verkaufen. Diese Aussage ist inzwischen 13 Jahre alt. Die DB benötigt dringend Geld, ihre Schulden sind explodiert. Der DB-Aufsichtsrat ist dem Unternehmen verpflichtet, und wenn Berlin ein attraktives Angebot macht, kann man das nicht ausschlagen, ohne eine Schädigung der DB zu riskieren und dabei eventuell sogar haftbar zu werden. Auf Bundesebene sind Bündnis 90/Die Grünen ebenfalls in der Regierung. Und auf Bundesebene spricht sich Ihre Partei für Sonderwege für die S-Bahnen in Berlin und Hamburg aus – Rückenwind für eine Direktvergabe nach dem Erwerb eines bestimmenden Einflusses auf die S-Bahn Berlin GmbH.

Brechen Sie die S-Bahn-Ausschreibung ab – am besten und überzeugendsten jetzt vor der Wahl! Damit geben Sie den Pendler\*innen, dem Klimaschutz und den in Abgasen versinkenden Menschen in Berlin die Chance auf einen Neustart der S-Bahn in Richtung einer besseren Zukunft!

Für Gemeingut in BürgerInnenhand, Bahn für Alle, EINE S-Bahn für ALLE

Laura Valentukeviciute

Carl Waßmuth

Katrin Kusche

Anlage: "Juristisches Positionspapier Zur Aufhebung der S-Bahn-Vergabe Berlin-Brandenburg", Autor RA Benno Reinhardt