

Berlin und Brandenburg einigen sich auf umstrittene S-Bahn-Ausschreibung

Der Berliner Senat und die Brandenburger Landesregierung haben sich laut einer Pressemitteilung (<https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.927940.php>) nach langen Diskussionen und trotz anhaltender Kritik auf Eckpunkte für die geplante Ausschreibung der Teilnetze Ost-West (Stadtbahn) und Nord-Süd der S-Bahn Berlin geeinigt.

Die S-Bahn Berlin verkehrt auf einem vom restlichen Bahnsystem weitgehend unabhängigen Netz mit einigen technischen Besonderheiten. Beispielsweise werden die Züge der Berliner S-Bahn-Züge mit Gleichstrom aus einer Stromschiene anstatt mit Wechselstrom aus einer Oberleitung versorgt. Aus diesen Gründen eignen sich normale Regionalzüge nicht zum Einsatz auf S-Bahn-Linien. Somit führte die S-Bahn-Krise ab dem Jahre 2009, bei der wegen Wartungsmängeln viele Fahrzeuge zeitweilig nicht eingesetzt werden konnten, unmittelbar zu drastischen Betriebseinschränkungen.



S-Bahnhof Charlottenburg – erkennbar sind einige der Besonderheiten der S-Bahn Berlin: Stromschiene, 96 cm hohe Bahnsteige, metroähnliche Fahrzeuge, städtisches Umfeld

Während U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse in Berlin seit 1929 von der kommunalen BVG betrieben werden, wurde die S-Bahn seit ihrer Eröffnung 1924 von der Deutschen Reichsbahn betrieben, welche als ostdeutsche Staatsbahn den Betrieb bis 1994 fortführte, und sogar in West-Berlin immerhin bis 1984, als nach jahrelangem Boykott und einem Streik die verbliebenen Strecken von der West-Berliner BVG übernommen wurden. Im Rahmen der Bahnreform entstand 1995 die S-Bahn Berlin GmbH als 100-prozentige Tochter der Deutsche Bahn AG, welche den S-Bahn-Betrieb in West- und Ost-Berlin übernahm und heute das einzige Verkehrsunternehmen auf dem S-Bahn-Netz ist, das von den Infrastrukturunternehmen DB Netz, DB Station & Service und DB Energie vorgehalten wird.

Seit der S-Bahn-Krise im Jahr 2009 und einem Urteil des Bundesgerichtshofs im Jahr 2011, das Direktvergaben an Tochterunternehmen der Deutschen Bahn verbietet, wird über rechtmäßige Alternativen für die Vergabe der S-Bahn Berlin diskutiert. Nachdem die DB mehrfach einen Verkauf der S-Bahn Berlin abgelehnt hatte, entschied sich das Land Berlin für Ausschreibungen. Dazu wurde das Gesamtnetz in die drei Teilnetze Ost-West (Stadtbahn), Nord-Süd und Ring eingeteilt, welche jeweils auf einer weitgehend, aber nicht vollständig getrennten Infrastruktur verkehren.

Unter der schwarz-roten Koalition in Berlin 2011-2016 wurde die Ausschreibung des Teilnetzes Ring für einen Zeitraum von 15 Jahren ab 2021 durchgeführt. Vermutlich wegen der hohen Komplexität des Auftrags durch die mitzubringenden Neufahrzeuge und die zahlreichen Spezifikationen blieb am Ende nur die DB als Bieter übrig. Trotz der internen Trennung zwischen Netz und Betrieb sowie zwischen dem Betrieb der Teilnetze blieb die S-Bahn Berlin damit in einem Konzern integriert. Die gestiegenen Bestellerentgelte wurden aber von den oppositionellen Grünen als Monopolpreise interpretiert.

Unter der rot-rot-grünen Koalition in Berlin 2016-2021 wird derzeit die Ausschreibung der Teilnetzes Ost-West (Stadtbahn) und Nord-Süd für den je nach Linie leicht abweichenden Zeitraum zwischen 2030 und 2045 (Instandhaltung sogar bis 2060!) eingeleitet. Um im Vergleich zum vorherigen Verfahren die Abhängigkeit von der DB zu verringern und den Wettbewerb zu erhöhen, sind für die beiden Teilnetze nun ein landeseigene Fahrzeugpark und nach der jüngsten Einigung auch optionale neue Werkstätten sowie jeweils zwei im Wettbewerb vergebene Fachlose Betrieb und Instandhaltung vorgesehen. In diesem sogenannten Kombinationsverfahren sind Gebote für mehrere Lose wie auch für einzelne Lose möglich – bei diesem neuartigen Verfahren ist jedoch fraglich, inwieweit die vielen möglichen Kombinationen und Optionen hinsichtlich der Qualität rechtssicher miteinander vergleichbar sind. Aufgrund dieser Komplexität gäbe es selbst bei einem Ausschreibungsstart noch in diesem Mai ein Zuschlag nicht vor Anfang 2022 einen Zuschlag, der aber schließlich noch unter dem Vorbehalt eventueller Einsprüche unterlegener Bieter sowie der Bestätigung durch das Abgeordnetenhaus stehen würde. Angesichts der Verzögerungen durch die lange politische Diskussion und die Corona-Pandemie wurde die Umstellung der ersten Linie auf den neuen Verkehrsvertrag kürzlich um ein Jahr auf Ende 2027 verschoben.

Schließlich wird zur Vermeidung von Monopolpreisen eine Desintegration der S-Bahn Berlin in Kauf genommen. Im Extremfall könnten mehr als 10 Organisationen für das System S-Bahn zuständig sein. Die entstehenden Schnittstellen zwischen Teilnetzen, Fachlosen und Vertragsperioden könnten zu Koordinationsproblemen und auch zu Mehrkosten führen. Parallel zur Einigung auf Regierungsebene mehren sich daher kritische Stellungnahmen von Gewerkschaften, Privatisierungskritikern und Umweltverbänden sowie der rot-rot-grünen Parteibasis. Einige Ausschreibungskritiker haben sich im Bündnis „Eine S-Bahn für Alle“ (<https://www.eine-s-bahn-fuer-alle.de>) zusammengeschlossen.

Eine vom Autor dieses Artikels verfasste Detailanalyse der aktuell geplanten Ausschreibung sowie der weiterhin bestehenden Alternative eines Verkaufs von Anteilen von der bundeseigenen DB an die Länder Berlin und Brandenburg ist auf Zukunft Mobilität (www.zukunft-mobilitaet.net/171299/analyse/zukunft-s-bahn-berlin-ausschreibung-alternativkonzepte-landeseigentum/) veröffentlicht.