

S-Bahn-Vergabe

Positionspapier

Zielstellung

Eine Lösung für die S-Bahn-Vergabe muss die Interessen der Nutzer (zuverlässiger Betrieb, hohe Taktfrequenz, komfortable, saubere, sichere und barrierefreie Züge und Bahnhöfe), des Landeshalters (effizienter Mitteleinsatz) und der Mitarbeiter (Erhaltung der Qualifikation, keine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen) berücksichtigen. Eine Katastrophe wie die S-Bahn-Krise 2009 ff. muss unbedingt in Zukunft vermieden werden. Aus Sicht der FDP-Fraktion ist diese Katastrophe durch miserable Vertragsgestaltung, mangelnde politische Kontrolle und unkoordiniertes Sparen um des Sparens willen entstanden. Dem Staatsunternehmen DB-Konzern wurde vom damaligen Senat ein ungerechtfertigter Vertrauensvorschuss gegeben, den dieses rücksichtslos ausgenutzt hat. Das darf nie wieder geschehen.

Es ist anzuerkennen, dass in den letzten Jahren die S-Bahn Berlin GmbH durch ihre Mitarbeiter und ihre Geschäftsführung erhebliche Anstrengungen zur Überwindung der Schäden der S-Bahn-Krise und zur Erhöhung der Qualität der S-Bahn-Leistungen unternommen hat und diese Anstrengungen auch unbestritten erfolgreich waren. Die S-Bahn-Krise wurde nicht durch die Mitarbeiter verursacht und darf auch nicht auf deren Rücken ausgetragen werden.

Eckpunkte / Rahmensezung

- Wettbewerb führt regelmäßig zu besseren Leistungen, weil er Anbieter zwingt, effizienter und innovativer zu werden. Ein Unternehmen, das sich sicher auf einem Auftrag ausruhen kann, ist nach einiger Zeit i.d.R. weder effizient noch innovativ. Dies bedeutet: in jedem Falle muss eine Ausschreibungs-Lösung gefunden werden, die es zumindest theoretisch möglich macht, den bestehenden Betreiber beim Betrieb der S-Bahn durch einen anderen Betreiber abzulösen. Nur dann wird sich der bisherige Betreiber ausreichend anstrengen, eine optimale und verbesserte Leistung im Falle eines Zuschlags zu erbringen. Natürlich kann auch er unter diesen Voraussetzungen wieder den Zuschlag erhalten, wenn er das beste Angebot macht.
- Für die FDP-Fraktion ist im konkreten Falle der Berliner S-Bahn nicht wesentlich, ob ein privates oder öffentliches Unternehmen die S-Bahn betreibt. Da mögliche ausländische Anbieter oft ebenfalls staatliche Unternehmen sind, würde eine Konzentration rein auf Private keinen ausreichenden Wettbewerb erzeugen. Wettbewerb ist aber der wesentliche Schlüssel zu einer optimalen S-Bahn, nicht die Frage des Eigentums am Unternehmen.
- Zusätzliche Schnittstellen zwischen jeweils Netz/ Betrieb/ Instandhaltung/ Fahrzeugkauf verursachen tendenziell zusätzliche Probleme

und Kosten und erzeugen in jedem Falle eine höhere Komplexität und einen höheren Vertrags- und Kontrollaufwand. Eine Zersplitterung in sehr viele Akteure ist deshalb zu vermeiden.

- Der jeweils aktuelle Betreiber hat einen großen Vorteil, wenn neue Betreiber einen eigenen Fahrzeugpark bereitstellen müssten. Die Fahrzeuge der Berliner S-Bahn sind speziell nur dort einsetzbar. In jedem Falle muss also eine Übertragung der Fahrzeuge vom jeweils aktuellen auf den künftigen Betreiber für die Zukunft gesichert sein. Die Berliner Politik, insbesondere CDU und SPD hat leider in der Vergangenheit eine zu große Nähe zum DB-Konzern gezeigt, was zu überhöhten Preisen und schlechter Leistung bei der S-Bahn beigetragen hat. Diese bestehende Situation kann nur durch offene und transparente Ausschreibungen aufgelöst werden. Verhandlungsmodelle nur mit den bisherigen Beteiligten unter Ausgrenzung neuer Wettbewerber oder komplizierte Beteiligungskonstruktionen sind nicht hilfreich, aufgrund der Historie in der Berliner Vergabe öffentlicher Leistungen aber wohl zu befürchten.

Istzustand / Ausgangslage

- Das Land Berlin hat die S-Bahn in drei Vergabe-Lose aufgeteilt: Stadtbahn, Nord-Süd und Ring. Das war nicht zwingend erforderlich, sollte aber jetzt als gesetzt betrachtet werden, da der Ring-Betrieb bereits vergeben wurde. Die angedachten Ausschreibungsmodelle lassen im Übrigen auch – zu Recht – zu, dass ein einziger Betreiber alle Lose gewinnt.
- Der Senat hat bisher offen gelassen, auf wie viele Anbieter jeweils die Leistungen Instandhaltung/ operativer Betrieb/ Fahrzeugbeschaffung aufgeteilt werden sollen. Das ist der großen Uneinigkeit der drei Koalitionspartner geschuldet und birgt die Gefahr zu vieler Schnittstellen. Die laufenden Marktsondierungen, die alle möglichen Modelle offen lassen, werden dazu keine eindeutige Lösung ergeben, das strukturelle Modell der Vergabe ist deshalb politisch zu entscheiden und vorzugeben.
- Das Netz und die Werkstätten gehören Gesellschaften der DB, die sie derzeit nicht verkaufen will.
- Die derzeitigen betrieblichen Probleme stammen zu einem erheblichen Teil aus dem Netz (Signalstörungen, Weichenstörungen), das nicht in der Verantwortung der S-Bahn Berlin, sondern der DB Netz liegt.
- Der Senat hat beschlossen, auf Dauer einen landeseigenen Fahrzeugpool einzurichten. Dessen genaues Modell ist aber noch offen und muss vernünftig gestaltet werden.
- Die Vergabe der S-Bahn-Leistung ist die Voraussetzung für die dringend nötigen Fahrzeugbeschaffungen, außerdem laufen bestehende Verträge aus, deshalb besteht ein gewisser Zeitdruck.

Positionierung der FDP-Fraktion

- Wegen des bestehenden Zeitdrucks sollte die bestehende grundsätzliche Konfiguration der Ausschreibung akzeptiert werden: 3 Teilnetze und ein zentraler, verpflichtend von allen Betreibern zu nutzender Fahrzeugpool als Lösung zur Gestaltung künftiger Betreiber-Übergänge.
- Das Eigentum der DB an Netz und Werkstätten muss regelmäßig hinterfragt und diskutiert werden, denn dieses bietet der DB einen Hebel, Ausschreibungen zu ihren Gunsten zu beeinflussen und schafft zusätzliche Schnittstellen. Eine Übernahme des Schienennetzes in Landeseigentum wäre deshalb als Option zu verfolgen, ebenso die Übernahme der bestehenden Werkstätten, perspektivisch in Verbindung mit dem Fahrzeugpool. Auch wenn die FDP allgemein sehr skeptisch gegenüber der Übernahme von Anlagen in Landeseigentum ist, würde dies hier die möglichen Optionen für eine optimale und unabhängige Vergabe deutlich erweitern.
- Der zentrale Fahrzeugpool sollte nicht nur für die Fahrzeugbeschaffung, sondern auch für die Instandhaltung zuständig sein. Dies eröffnet die Möglichkeit, die Fahrzeugkosten über die gesamte Lebensdauer zu optimieren und kann zu besseren Angeboten der Fahrzeuganbieter führen. Das Land Berlin muss nicht selbst Betreiber des Fahrzeugpools sein, sondern könnte dies z.B. an einen Fahrzeughersteller ausschreiben, auch wenn das Eigentum an den Fahrzeugen formal beim Land bliebe.
- Der Betrieb der S-Bahn sollte in jedem Fall so offen ausgeschrieben werden, dass auch andere Betreiber als der bisherige Betreiber überhaupt zum Zuge kommen können. Die bisherigen Ausschreibungen hatten eine Tendenz zur Begünstigung des bisherigen Betreibers, die beendet werden muss. Auch sind explizit Nebenangebote für innovative Lösungen und Qualitätsverbesserungen zuzulassen, um neuen Ideen eine Chance zu bieten.
- Idealerweise sollten Betrieb der Fahrzeuge und des Schienennetzes zusammengeführt werden, denn an dieser Schnittstelle entstehen derzeit die größten Probleme (s.o.). Eine mögliche Lösung wäre deshalb, das Schienennetz in Landeseigentum zu übernehmen und dann dessen Instandhaltung und Betrieb zusammen mit dem Betrieb der Fahrzeuge auszuschreiben.
- Die von der FDP regelmäßig für den Schienenbetrieb geforderte „Trennung von Netz und Betrieb“ würde in diesem Falle so stattfinden, dass das Land Berlin Eigentümer des Schienennetzes und der Fahrzeuge wäre, während der operative Betrieb regelmäßig für die drei geographischen Teillösungen ausgeschrieben würde (Schienennetz- und Fahrzeugbetrieb dabei als Einheit).
- Sollte die DB Netz nicht bereit sein, das Schienennetz herauszugeben, darf diese zusätzliche Schnittstelle zum S-Bahn-Betrieb keine Aus-

wirkungen auf die Strukturierung der Ausschreibung des Fahrzeugbetriebs haben und keine zusätzlichen Vorteile für den bisherigen Betreiber generieren.

- Gemischte Gesellschaften Land Berlin/ DB-Konzern (oder jedweder anderer Betreiber) sind explizit abzulehnen, Berlin hat mit solchen Modellen ausgesprochen schlechte Erfahrungen gemacht (siehe z.B. Teilprivatisierung der Wasserbetriebe). Zudem würde dadurch der Wettbewerb, die Kernforderung der FDP-Fraktion, ausgehebelt. Es muss immer eine saubere Trennung zwischen Gesellschaften des Landes Berlin und externen Unternehmen, egal ob privat oder öffentlich, geben.
- Sollte die DB die Werkstätten nicht herausgeben, ist anzustreben, diese durch den Fahrzeugpool zu pachten oder einen langfristigen Vertrag zur Nutzung deren Dienstleistungen zu verhandeln. Die DB hat sich dazu grundsätzlich bereit erklärt. Angesichts der Alternative, für dreistellige Millionensummen neue Werkstätten und deren kilometerlange Schienenanbindung neu zu bauen, bleibt hier leider kaum eine Wahl. Dass der Senat diese Ausgaben trotzdem tätigen möchte, wird von der FDP-Fraktion kritisiert.

Berlin, 28. April 2020

Fraktion der Freien Demokraten
im Abgeordnetenhaus von Berlin
Preußischer Landtag
Niederkirchnerstraße 5
D-10117 Berlin

info@fdp-fraktion.berlin

