

■ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Senatorin Junge-Reyer zur Zukunft der S-Bahn

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 36 (Artikel-Nr: 10000557)
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Land Berlin prüft 2010 drei Alternativen für die Zeit nach 2017

Lösungen und Wege zur Wiederherstellung des Normalbetriebes bei der S-Bahn stehen derzeit im Fokus des öffentlichen Interesses. Die Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer, hat deshalb am 7. Januar 2010 im Rahmen einer Pressekonferenz über die Pläne des Berliner Senats zur Zukunft des S-Bahn-Systems informiert.

Da für alle grundsätzlichen Entscheidungen hinsichtlich des S-Bahn-Betriebes in Berlin mehrjährige Vorlaufphasen notwendig sind, ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bereits seit ca. einem Jahr mit dem Thema der Zukunft der S-Bahn betraut.

Senatorin Junge-Reyer: »Im Dezember 2017 läuft der bestehende Verkehrsvertrag zwischen der S-Bahn Berlin GmbH und den Ländern Berlin und Brandenburg aus. Bei einem neuen Vertragsabschluss will der Berliner Senat seine Vorstellungen zu Leistungsumfang, Qualität und Finanzierung so weit als möglich umgesetzt wissen. Die S-Bahn als Rückgrat des Berliner ÖPNV-Systems soll ihre Attraktivität wieder erhalten und diese soll langfristig gesichert werden. Das Angebot für die Fahrgäste in Berlin und Brandenburg muss verbessert werden und eine stabile Qualität aufweisen. Gleichzeitig müssen die Kosten für die Länder sinken. Wir wollen uns deshalb von den Zwängen der ausschließlichen Verhandlung mit dem Monopolanbieter Deutsche Bahn AG lösen. Aus zeitlichen Gründen, aber auch als Ergebnis der Erfahrungen, die mit dem Fahrzeugdesaster der S-Bahn Berlin gesammelt wurden, intensivieren und konkretisieren wir jetzt unsere Planungen für die Zeit nach 2017.«

Eine zentrale Frage dabei ist, wie ermöglicht werden kann, dass zukünftig andere Unternehmen als die S-Bahn Berlin GmbH Verkehrsleistungen im Berliner S-Bahn-Netz erbringen. Eine mögliche Antwort lautet: Wettbewerb.

Drei grundsätzliche Alternativen für die Vergabe der S-Bahn Leistungen nach 2017 werden geprüft und vorbereitet:

Wettbewerbliche Vergabe eines Teilnetzes

Als **erste** Option wird für einen Teil des Netzes die wettbewerbliche Vergabe ab 2017 vorbereitet. Der lange zeitliche Vorlauf ergibt sich aus drei Vorbedingungen. Erstens muss eine Vergabeabsicht bis Anfang Februar im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden, damit sie später nicht am EU-Rechtsrahmen scheitert. Eine Verpflichtung zur Vergabe wird dadurch jedoch nicht ausgelöst. Zweitens ist zu beachten: Das Netz der Berliner S-Bahn ist mehr als doppelt so groß wie das der S-Bahn im Großraum Rhein-Ruhr und fast dreimal so groß wie das der Hamburger S-Bahn. Die Dimension des Auftrags allein verlangt nach einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf für die Auseinandersetzung mit den Bedingungen der Anschlussvergabe.

Eine Schlüsselrolle als dritter Aspekt spielt die Fahrzeugverfügbarkeit: In Berlin eingesetzte Fahrzeuge (sogenannte Viertelzüge) können nicht »von der Stange gekauft« werden. Technischen Besonderheiten, wie Tunnelhöhen, Achslasten und der Betrieb mit Gleichstrom, erfordern den Einsatz von »Spezialfahrzeugen«. Diese besitzt zurzeit nur die DB AG. Neue Betreiber können bis 2017 aller Voraussicht nach bis zu 190 Viertelzüge zu vertretbaren Konditionen neu beschaffen. Diese werden ab 2017 auch die Fahrzeuge der Baureihen 480 und 485, die dann das Ende ihrer betrieblich-technischen Nutzungsdauer erreicht haben, ersetzen.

Mit 190 Fahrzeugen kann ein gutes Viertel des Leistungsumfangs der Berliner S-Bahn bestritten werden. Eine wettbewerbliche Vergabe kommt also nur in diesem Umfang und damit zunächst nur für einen Teil des Netzes in Frage. Welches Teilnetz dies sein kann, prüft die Senatsverwaltung zurzeit zusammen mit dem VBB. Bis Anfang Februar 2010 soll über die für eine Ausschreibung in Frage kommenden Linien entschieden werden.

Eine Zerstückelung der Angebote ist durch die Teilnetzvergabe nach Ansicht des Landes Berlin nicht zu befürchten. Senatorin Junge-Reyer ist sicher, dass das Netz der S-Bahn auch mehrere Betreiber verträgt: »Über vertragliche Vorgaben und wirksame Sanktionen sorgen wir dafür, dass unterschiedliche Unternehmen im Netz reibungsfrei zusammenarbeiten. Zudem ist die Senatsverwaltung als Aufgabenträger bereits heute mit der Festlegung der Vorgaben für die Rahmenfahrpläne betraut. Mit Hilfe dieser Rahmenfahrpläne wird auch in Zukunft dafür gesorgt, dass den Fahrgästen ein integriertes, einheitliches Angebot auf der Schiene zur Verfügung steht.«

BVG als Betreiber eines Teilnetzes

Gleichzeitig mit der Vorbereitung für die wettbewerbliche Vergabe prüft das Land als **zweite** Alternative, ob und mit welchen Konsequenzen das landeseigene Unternehmen BVG in der Lage sein könnte, ein Viertel des S-Bahn Netzes zu betreiben und die dafür erforderlichen Fahrzeuge zu beschaffen. Falls sich dies als günstigste Alternative darstellt, würde der erforderliche Verkehrsvertrag mit der BVG AöR im Wege einer Direktvergabe verhandelt werden können.

Erwerb der S-Bahn GmbH durch das Land Berlin

Eine **dritte**, in Prüfung befindliche Option ist die Erwerb der S-Bahn Berlin GmbH durch das Land Berlin. Sollte dies aussichtsreich erscheinen, wird das Land gegenüber der DB AG Interesse am Erwerb der S-Bahn Berlin GmbH bekunden. Ob auf dieser Basis dann Verkaufsgespräche geführt werden können, hängt allerdings von der Veräußerungsbereitschaft des DB Konzerns ab. Bislang sind diesbezüglich keine positiven Signale zu vernehmen.

Prüfungsergebnisse Ende 2010

Das Jahr 2010 dient der umfassenden Entscheidungsvorbereitung, Prüfung und Abwägung der benannten drei Alternativen. Alle diesbezüglichen Vorarbeiten sollen im Dezember 2010 abgeschlossen werden. Senatorin Junge-Reyer: »Die Vergabe der Leistungen wird etwa 1 ½ Jahre dauern, da den Unternehmen ausreichend Zeit gegeben werden muss, ein Angebot für derartig komplexe Leistungen zu kalkulieren.

Zudem rechnen wir damit, dass die Fahrzeugindustrie etwa 5 ½ Jahre benötigt, um 190 Neufahrzeuge für die S-Bahn zu entwickeln, zu erproben und zu bauen. Wir müssen daher bis spätestens Januar 2011 entscheiden, ob und wie wir das mit Neufahrzeugen zu bedienende Teilnetz vergeben wollen.«

Das Land Berlin erwägt zudem eine Initiative im Bundesrat, die es dem Eigentümer Bund ermöglichen soll, Belange des Allgemeinwohls gegenüber der DB AG besser durchsetzen zu können. Die Erfolgsaussichten einer solchen Initiative hängen wesentlich von den Positionen der anderen Bundesländer sowie des Bundes selbst ab. Auch aus diesem Grund ist die Auseinandersetzung mit alternativen Betreibermodellen für die Berliner S-Bahn von grundlegender Bedeutung.

Senatorin Junge-Reyer: »Berlin hat stets eine kritische Haltung gegenüber dem Börsengang der DB AG vertreten. Dass wir uns derzeit so intensiv mit den Möglichkeiten des Wettbewerbs auseinandersetzen, liegt auch daran, dass die Bundesländer nur so die Monopolsituation aufbrechen können, um den Bürgerinnen und Bürgern einen guten Nahverkehr zu fairen Konditionen anbieten zu können. Berlin will deshalb, dass der Bund als Eigentümer der DB AG seine eigenen Eingriffsrechte und -pflichten konkreter definiert und wahrnimmt. Es muss endlich wieder allen Beteiligten klar werden, dass die Arbeit der DB AG dem Allgemeinwohl zu dienen hat. Ähnlich dem Schweizer Vorbild streben wir zudem eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Übertragung regionaler Schienenverkehrsnetze auf die Länder an. Dazu wollen wir auch erreichen, dass die Fahrzeuge insbesondere auf Netzen mit speziellen technischen Anforderungen (wie im Fall der Berliner S-Bahn) den Ländern zur Verfügung stehen können.«

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000557>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten