

S-Bahn-Roulette

Privatisierung jetzt stoppen



Demo gegen S-Bahn-Zerschlagung und -Privatisierung, Alexanderplatz, 22. Mai 2020 | Foto: Johanna Erdmann

Was Wettbewerb genannt wird, ist eine Privatisierung. In Antworten auf Bürger*innenanfragen bemühen sich Senatsmitarbeiter*innen zu beschwichtigen. Statt von Privatisierung spricht man von »Rückgriff auf die erforderliche Expertise privatwirtschaftlich verfasster Bahnunternehmen« unter »Zugrundelegung anspruchsvoller Sozialstandards«. Man hofft auf »gute Angebote zu angemessenen Preisen«. In Wirklichkeit spielt der Senat S-Bahn-Roulette auf Kosten von Beschäftigten und Nutzer*innen. | **Carl Waßmuth**

Ein Gefühl wohliger Vorfriede machte sich breit. Wer in den letzten Jahren in Berlin Zeitung gelesen oder im Rundfunk Berlin-Brandenburg die Nachrichten verfolgt hat, dem wurde das Bild vermittelt, dass sich das Land Berlin um viele neue S-Bahn-Wagen kümmert. Dass es professionell eine Ausschreibung steuert, bei der es am Ende entscheidet, wer die Wagen produzieren darf und wer sie später betreibt, und dabei noch Geld spart. Das Land Berlin wird Eigentümer der Wagen, Bilder von roten und gelben Zügen illustrieren das rot-rot-grüne Erfolgsvorhaben.

Und doch ist es alles andere als eine harmlose Ausschreibung. Es geht um Deutschlands aktuell größte Privatisierung mit einem Volumen von acht bis elf Milliarden Euro, bei der mehr Steuergeld an die Finanzmärkte abzufließen droht als beim (später gescheiterten) Bahnbörsengang 2008. Im Zuge des Verfahrens will Berlin die S-Bahn zerschlagen und obendrein die Steuerung der für Berlins Klimapolitik so wichtigen S-Bahn aufgeben, obwohl für den schädlichen Autoverkehr dringend eine leistungsfähige Alternative erforderlich ist. Die S-Bahn benötigt dichte Takte, praktische Mehrzweckabteile und einen Streckenausbau ins Umland.

Die neuen rot-gelben Wagen werden zwar kommen, wenn auch vielleicht nicht so schnell wie versprochen. Aber der bisher einheitliche Betrieb wird aufgeteilt in drei Teile: Ringbahn, Nord-Süd und Ost-West/Stadtbahn. Werkstätten und Nachtabstellanlagen müssen auf die verschiedenen Anbieter verteilt wer-

den. Die künftigen Betreiber werden dann zunächst 15 Jahre lang miteinander und mit der bestehenden S-Bahn Berlin GmbH, einer Tochter der Deutschen Bahn AG, konkurrieren. Bei Störungen streiten anschließend Anwälte vor Gericht um Schadensersatz. Dabei haben die Kundinnen und Kunden den eigentlichen Schaden, kein Gericht ersetzt ihnen lange Wartezeiten und Fahrten in überfüllten Kurzzügen.

Um der S-Bahn Berlin GmbH keinen Wettbewerbsvorteil zuzugestehen, baut Berlin mindestens eine zusätzliche Werkstatt an der Schönholzer Straße. Und um alle Betreiber an diese Werkstatt anzuschließen, muss ebenfalls von Berlin eine 300 Millionen Euro teure Brücke quer über das Karower Kreuz errichtet werden. Die Baumaßnahmen dienen nur dazu, die geplante Aufteilung der S-Bahn umzusetzen, für die Fahrgäste entsteht kein zusätzlicher Nutzen. Für die derzeit Beschäftigten der S-Bahn Berlin GmbH sind die Vorgänge sogar bedrohlich: Erhalten neue Betreiber den Zuschlag, gehen Arbeitsplätze bei der S-Bahn Berlin GmbH verloren (siehe auch Seite II).

Die Wartung der Wagen soll innerhalb der Privatisierung gesondert privatisiert werden: Ein Finanzinvestor bekommt im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft die neuen Wagen für deren komplette Lebensdauer übergeben, er darf künftig Geld damit verdienen, indem er die Kosten für die Wartung drückt und die Betreiber gegeneinander ausspielt. Und wenn er möchte, darf er auch das ganze Geschäft weiterverkaufen. Eine eigens neu ge-

gründete »Landesanstalt für Schienenfahrzeuge« dient dabei als staatliche Briefkastenfirma: Sie leitet alle Steuergelder durch, eine eigene Tätigkeit ist ihr hingegen gesetzlich untersagt (mehr dazu auf Seite III).

Die geplante S-Bahn-Privatisierung folgt einer Reihe einzelner Privatisierungsschritte, von denen die Ausschreibung nur der letzte sein soll. Jeder Schritt für sich wurde als alternativlos dargestellt. Es ist eine Kette von Lügen: Statt die S-Bahn in eine GmbH zu überführen, hätte man sie wie die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Anstalt des öffentlichen Rechts ausbilden können. Das gilt auch für den Mutterkonzern Deutsche Bahn AG, der zudem selbstverständlich nicht zwingend an die Börse musste, und erst recht musste dafür die Berliner S-Bahn nicht kaputtgespart werden. Die rot-schwarze Berliner Koalition hätte 2012 den Betrieb nicht in drei Lose aufteilen und damit die Sollbruchstelle für die aktuell laufende Ausschreibung schaffen müssen. Und die grüne Verkehrssenatorin Regine Günther hätte die S-Bahn entweder ganz anders ausschreiben oder direkt vergeben können, verschiedene Möglichkeiten dazu zeigt ein neues juristisches Positionspapier von Rechtsanwalt Benno Reinhardt auf (siehe dazu Seite III).

Stattdessen hat sich die Berliner S-Bahn-Ausschreibung an der Ausschreibung der Londoner U-Bahn orientiert. Die »Tube« mit einer Milliarde Fahrgästen jährlich war vor 20 Jahren in zwei Teile zerschlagen und per öffentlich-privater Partnerschaft privatisiert worden. Als in

der darauffolgenden Chaotisierung des U-Bahn-Systems kein sicherer Verkehr mehr angeboten werden konnte, musste die öffentliche Hand eingreifen und retten, was noch zu retten war. Nach nur achteinhalb Jahren statt der geplanten 15 Jahre musste das System zurückgekauft und über Jahre teuer saniert werden. Dabei muss Berlin gar nicht über den Kanal sehen, um aus Privatisierungserfahrungen zu lernen. Die 2004 von Berlin privatisierten Wohnungen ermöglichen heute Vonnova und Deutscher Wohnen, Berlins Mietpreise zu diktiert. Der Teilverkauf der Berliner Wasserbetriebe führte zu einer Gebührenexplosion und einem faktischen Investitionsstopp in das Leitungsnetz. Erst ein Volksentscheid machte dem Spuk ein Ende, die hohen Rückkaufkosten stehen allerdings noch bis 2042 auf unserer jährlichen Wasserrechnung. Und jedes Mal gab es vorher die tollsten Versprechungen.

Noch ist es nicht zu spät: Die Ausschreibung kann aufgehoben werden, auch das zeigt das Positionspapier von Benno Reinhardt. Bisherige Bieter müssten entschädigt werden, die Kosten dafür wären aber im Vergleich zu den enormen Mehrkosten der abenteuerlichen Privatisierung gering.

Es ist nur eine Frage des politischen Willens: Wenn die rot-rot-grüne Koalition wirklich die S-Bahn privatisieren will, kann sie Regine Günther gewähren lassen. Ist es ihr hingegen ernst mit ihren sozialen Zielen und dem Klimaschutz, muss sie den Abbruch beschließen. Am besten noch vor der Wahl.

Inhalt

S-Bahn-Privatisierung: Wir wissen, was uns erwartet
Seite II

Zukunft ungewiss
Seite II

Gewinne, die die S-Bahn Berlin GmbH von 2001 bis 2019 an die DB AG abführte
Seite II

Mogelpackung kommunaler Fuhrpark
Seite III

Sollbruchstelle: Netz-Dreiteiler
Seite III

Ausstiegsszenarien aus dem aktuellen Vergabeverfahren
Seite III

Das ist unsre Bahn
Seite IV

Stimmen aus dem Bündnis
Seite IV

Aufruf: Schützt unsere S-Bahn!
Seite IV

Eine S-Bahn mit Geschichte

Janek Neuendorf

Seit nun fast 100 Jahren ist die S-Bahn eines der wichtigsten Verkehrsmittel der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Am 8. August 1924 fuhr der erste Zug vom Stettiner Bahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, nach Bernau. Das Datum gilt als Geburtsstunde der heutigen S-Bahn. Schnell wuchs das Gleichstromnetz mit seiner seitlichen Stromschiene an. Die S-Bahn galt lange Zeit als Sinnbild moderner Mobilität, trug sie doch maßgeblich zum Wachstum der Stadt bei. Ob während des Zweiten Weltkriegs oder in der geteilten Stadt, die S-Bahn war stets ein wichtiges und zuverlässiges Verkehrsmittel. Auf aktuell 16 Linien und einem 340 Kilometer langen Streckennetz fahren im Jahr 334 Millionen Fahrgäste. Die gelb-roten Züge umrunden umgerechnet jedes Jahr 810-mal die Erde. Sie verbinden Berlin mit dem Brandenburger Umland und stellen so eine Brücke zwischen quirliger Großstadt und ländlichem Raum dar. Damit die täglich circa eine Million Fahrgäste sicher ihr Ziel erreichen, arbeiten allein bei der S-Bahn Berlin GmbH etwa 3.000 Mitarbeiter*innen. Damit die Stadt am Laufen gehalten werden kann, brauchen wir alle die Berliner S-Bahn: die Handwerkerin aus Marzahn genauso wie der Krankenpfleger aus Steglitz oder der Tourist aus Tokio. Kaum ein anderes Verkehrsmittel wird so mit Berlin verbunden wie die markanten S-Bahnen. Als man vor 100 Jahren den Grundstein für die Berliner S-Bahn legte, hätte sich wohl niemand träumen lassen, dass dieses System im Jahr 2021 durch eine Ausschreibung in Gefahr gebracht wird.

S-Bahn-Privatisierung: Wir wissen, was uns erwartet

Schon bisherige Privatisierungsschritte waren folgenschwer. | **Benedikt Hopmann**

Es ist jetzt gut zehn Jahre her: Wir standen auf den Bahnsteigen und warteten. Manchmal kam eine S-Bahn nach einer halben, manchmal nach einer Stunde. Und manchmal kam sie gar nicht. Es war Winter, die Bahnsteige waren überfüllt, und wir klapperten mit den Zähnen. Das ging wochenlang so.

»Da sieht man es doch. Die öffentliche Hand kann es nicht«, schimpften diejenigen, die es schon immer besser wussten und das Wasser, die Gesundheitsversorgung und die S-Bahn lieber heute als morgen privatisieren möchten.

Die S-Bahn Berlin GmbH gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn AG (DB AG), und die Deutsche Bahn AG gehört zu 100 Prozent dem Staat. War das Desaster Ende der 2000er Jahre der Beweis dafür, dass die S-Bahn ausgeschrieben werden muss, damit sie besser wird?

Als GmbH muss die S-Bahn ihr Ergebnis, also Gewinn oder Verlust, jährlich veröffentlichen. Am 17. Juni 2020 legte das Verkehrsministerium den Bundestagsabgeordneten auf einer Sitzung des Verkehrsausschusses die Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnungen der S-Bahn Berlin GmbH aus den Jahren 2000 bis 2019 vor: Zwischen 2001 und 2005 schwankte das Ergebnis zwischen einem Verlust von vier Millionen Euro und einem Gewinn von 17 Millionen Euro. Der durchschnittliche Gewinn betrug neun Millionen Euro. Dann vervielfachte sich der Gewinn innerhalb weniger Jahre. Grund war der geplante Gang an die Börse. Ab 2006 bereitete Bahnchef Hartmut Mehdorn den Verkauf der Bahnaktien an der Börse vor. Die Bahn war schon vorher, im Zuge der Bahnreform 1994, in eine Aktiengesellschaft (AG) umgewandelt worden – eine formelle Privatisierung als erste Stufe einer Privatisierungskaskade hatte stattgefunden. Aber die Aktien waren noch zu 100 Prozent in staatlicher Hand. Damit sollte nun Schluss sein. Ziel war es, die Bahnaktien zu einem hohen Preis zu verkaufen. Das

konnte nur erreicht werden, wenn die DB AG hohe Gewinne auswies. Die S-Bahn lieferte. Ihre Gewinne, die sie an die DB AG abführt, vervielfachten sich von neun Millionen Euro im Jahr 2005 auf 56 Millionen Euro im Jahr 2008.

Wie erhöht man den Gewinn? Indem man die Kosten senkt. Wie lassen sich schnell und einfach Kosten sparen? Durch Kürzungen beim Personal: Hatte die S-Bahn Berlin GmbH im Jahr 2006 noch 3.766 Beschäftigte, waren es Ende 2008 fast 900 weniger. Auf der Suche nach weiteren Einsparmöglichkeiten schloss das Unternehmen 2006 die wichtige Betriebswerkstatt Friedrichsfelde. Trotz aller Bemühungen konnten die Beschäftigten die Züge nicht mehr im notwendigen Umfang warten. Zudem verschrottete die Bahn angeblich überflüssige Züge, so dass es an Reserven fehlte.

Im Januar 2009 frieren die Fahrsperrungen ein. Am 1. Mai entgleist ein Zug durch Radbruch. S-Bahn-Chef Tobias Heinemann sieht keine Probleme. Wenige Tage später fordert die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), zusätzliche Sicherheitsprüfungen. Ende Juni stellt das EBA fest, dass die Prüfungen völlig unzureichend durchgeführt wurden. Alle nicht geprüften Fahrzeuge werden aus dem Verkehr gezogen. Nur noch 165 von 632 Viertelzügen sind einsatzbereit. Im Herbst werden defekte Bremszylinder festgestellt, dann Störungen an Türen und Antrieben. Mehrere Linien werden eingestellt, später wird nur mit ausgedünntem Fahrplan und verkürzten Zügen gefahren.

Doch dann muss der Börsengang als nächster Privatisierungsschritt abgesagt werden. Denn 2009 ist nicht nur ein Krisenjahr der Berliner S-Bahn, sondern zugleich der Höhepunkteiner allgemeinen Wirtschaft- und Finanzkrise, in der sich Aktien nicht mehr gewinnbringend verkaufen lassen. Es beginnen die Aufräumarbeiten. Dazu gehört auch, dass die S-Bahn Berlin GmbH dem Land

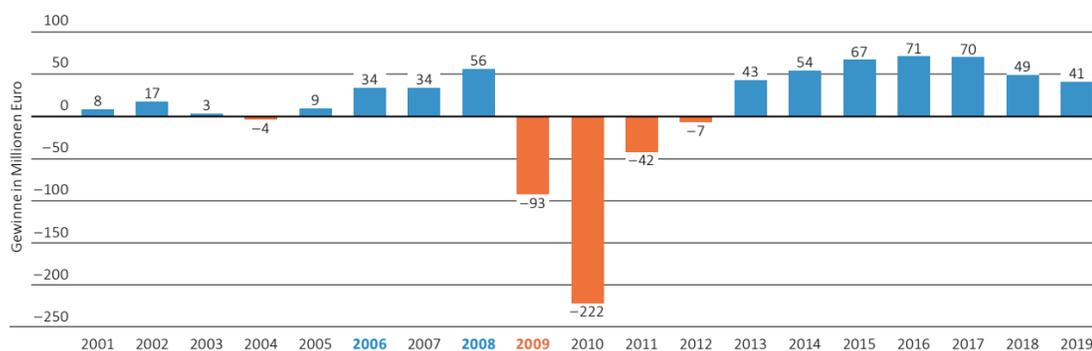
Berlin viel Geld als Schadensersatz zu zahlen hat. An eine Abführung von Gewinnen an die DB AG ist nicht mehr zu denken. Die desaströsen Folgen der geplanten Privatisierung führen in den Jahren 2009 bis 2012 zu hohen Verlusten der S-Bahn Berlin GmbH: 93 Millionen Euro Verlust im Jahr 2009, 222 Millionen Euro im Jahr 2010.

Seit 2013 führt die S-Bahn wieder Gewinne ab: 2013 einen Gewinn von 43 Millionen Euro und zwischen 2015 und 2017 sogar jährlich rund 70 Millionen Euro. Heißt das, dass uns wieder ein Absturz im nächsten kalten Winter bevorsteht? Nein, die S-Bahn hat aus dem Desaster gelernt. Sie ist gut ausgelastet, hat wieder Personal eingestellt und die Werkstatt Friedrichsfelde reaktiviert.

Es ist also das Gegenteil von dem richtig, was die Privatisierungsverfechter verbreiten. Schon die bisher vollzogenen beziehungsweise geplanten Privatisierungsschritte waren folgenschwer. Die öffentliche Hand kann es besser. Alle haben im Jahr 2009 zu spüren bekommen, was droht, wenn der öffentliche Nahverkehr privatisiert wird.

Wer beklagt, dass das Land Berlin jährlich viele Millionen Euro verliert, weil die S-Bahn Berlin GmbH sie an die DB AG abführen muss, und dass die S-Bahn die Preise diktiert, sollte nicht dem Kapital weiter die Türen öffnen. Schon die Rechtsformprivatisierung hat die Betriebskultur negativ verändert. Jeder weitere Privatisierungsschritt verschlechtert die Lage, wie der geplante Börsengang in den 2000er Jahren belegt. Dem Land Berlin ist nicht damit gedient, dass Millionen Euro Gewinn nicht mehr an die DB AG, sondern an die privaten Mitbewerberabgeführt werden. Besser ist es, wenn Berlin das Betreiben der S-Bahn in die eigene Hand nimmt und zügig mit den Vorbereitungen für eine kommunale S-Bahn beginnt. Was jetzt als Gewinn abgeführt wird, bleibt dann im Land und kann dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs dienen.

Gewinne, die die S-Bahn Berlin GmbH von 2001 bis 2019 an die DB AG abführte



2006 Die S-Bahn Berlin GmbH muss hohe Gewinne an die Mutter, die Deutsche Bahn AG, ausschütten. Die Aktien der DB AG, die dem Staat gehören, sollen an die Börse. Alles wird auf den Gewinn ausgerichtet: Je höher die die Gewinne der DB AG, desto teurer die Aktie.

2008 Hatte die S-Bahn Berlin im Jahr 2006 noch 3.766 Beschäftigte, sind es 2008 fast 900 weniger. Trotz aller Bemühungen können die Beschäftigten die Züge nicht mehr im notwendigen Umfang warten.

2009 Im Januar 2009 frieren die Fahrsperrungen ein. Etliche weitere Störungen folgen in diesem Jahr. Mehrere S-Bahnlinien werden eingestellt, später wird nur mit ausgedünntem Fahrplan und verkürzten Zügen gefahren.



Demo am Ostkreuz gegen S-Bahn-Privatisierung, 19. Juni 2020 | Foto: Klaus Ihlau

Zukunft ungewiss

Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Umsicht, vorausschauendes Handeln – das und vieles mehr wird von Mitarbeiter*innen der S-Bahn verlangt. Das Ausschreibungsroulette der rot-rot-grünen Regierung ist für sie ein Schlag ins Gesicht. | **Janek Neuendorf**

Große Lokomotiven zu fahren war mein Kindheitstraum. Folgerichtig begann ich 2006 meine Ausbildung zum Betriebseisenbahner bei der DB Cargo, der Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn. Vier Jahre später, zur Zeit der sogenannten S-Bahn-Krise, wechselte ich zur S-Bahn Berlin. Für die Berliner S-Bahn zu arbeiten, ob anfangs im Führerstand oder heute in der Verwaltung, und täglich dafür zu sorgen, dass alle Fahrgäste sicher und bequem an ihr Ziel kommen, macht mich noch immer stolz.

Mit der Ausschreibung für die beiden Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn bringt die grüne Verkehrsministerin jedoch die Berliner S-Bahn nachhaltig in Gefahr. Die Bedrohung besteht darin, dass ab dem Jahr 2027/28 nicht mehr ein Unternehmen die S-Bahn betreibt, sondern viele verschiedene. Die konkurrierenden Firmen werden sich dann dabei überbieten, den meisten Profit aus der S-Bahn, ihren Beschäftigten und den Fahrgästen herauszupressen.

Arbeitnehmerstrukturen, Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen werden mit der Zerschlagung und Privatisierung langfristig zerstört. Vielen Kolleginnen und Kollegen droht die Versetzung oder Kündigung, denn bis heute gibt es nur eine Aussage zur Übernahme von Berufsgruppen wie Lokführer*innen, Disponent*innen und Handwerker*innen in den Werkstätten der S-Bahn Berlin GmbH. Die Privaten werden versuchen, möglichst viel Personal einzusparen. Das bedeutet Arbeitsverdichtung für die verbleibenden Beschäftigten und geht auf Kosten von Sicherheit und Service. Dabei ist es auch egal, ob der bisherige Betreiber auch der zukünftige Betreiber bei den Beschäftigten.

Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen, die für die Beschäftigten bei der S-Bahn Berlin heute selbstverständlich geworden sind, wären verloren. Starke Betriebsräte und gewerkschaftliche Organisation, wie wir sie bei der S-Bahn Berlin GmbH heute haben, müssten erst wieder schwer erkämpft werden. Die Aufsplitterung der Belegschaft auf mehrere Unternehmen würde die Gewerkschaften schwächen. Zumal die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Ende der Verkehrsverträge, nach 15 beziehungsweise 30 Jahren, wieder am Anfang stehen und erneut

um ihre Errungenschaften bangen müssen. Die Beschäftigten drohen zum Spielball privater Eigentümer zu werden. Und Frau Günther als Verkehrsministerin verkauft das noch als Gewinn für alle.

Darüber hinaus sieht die Ausschreibung einen Subunternehmeranteil von 30 Prozent vor. So können sich Unternehmen der sozialen Verantwortung entziehen, und die Arbeitnehmer*innen werden verstärkt dem Profitstreben der Firmen unterworfen. Die Vergabe an Subunternehmer ist allerdings nicht neu, die S-Bahn Berlin GmbH vergibt schon heute zahlreiche Aufgaben an Subunternehmen. Aber wäre es für eine rot-rot-grüne Landesregierung nicht angemessen, eine 100-prozentige Eigenerbringung festzuschreiben?

Die Pläne der rot-rot-grünen Landesregierung und vor allem der Grünen sind ein Schlag ins Gesicht der S-Bahner*innen. Ein funktionierendes und in sich geschlossenes System soll auf Kosten der Beschäftigten zerschlagen werden. Statt den öffentlichen Nahverkehr als zukunftssichere Arbeitgeber zu stärken, werden durch die wiederkehrenden Ausschreibungen im Nahverkehr Vertrauen und Perspektiven zerstört. Das wird auch langfristige Folgen für alle haben, die täglich auf eine gut funktionierende S-Bahn angewiesen sind.

Eingroßer Vorteil, den eine S-Bahn aus einer Hand hat, sind die langfristig gewachsenen Strukturen. Die Mitarbeiter*innen kennen ihre S-Bahn, wissen, wo das System gut läuft und wo es Probleme gibt. Diese Verbundenheit wird durch die Ausschreibung mit Füßen getreten.

Die Grünen haben den politischen Willen, die S-Bahn aus der öffentlichen Verantwortung zu nehmen und für Profiteure von Privaten zu öffnen. Zahlreiche Beispiele von Privatisierungen im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland und international zeigen, dass das nur auf Kosten der Beschäftigten und des Angebots geht.

Wenn wir eine leistungsstarke S-Bahn mit attraktiven Jobs und zufriedenen Beschäftigten haben wollen, brauchen wir eine S-Bahn aus einer Hand ohne Wettbewerbsdruck. Schluss mit dem Profitgedanken auf dem Rücken der Beschäftigten! Die S-Bahn gehört zur öffentlichen Daseinsvorsorge und nicht in die Hände von Spekulanten. Die Ausschreibung muss gestoppt werden.

Mogelpackung kommunaler Fuhrpark

Ein wichtiges Scharnier der S-Bahn-Ausschreibung ist der Aufbau eines sogenannten landeseigenen Fahrzeugpools. Befürworter*innen preisen ihn als Schritt Richtung Kommunalisierung der S-Bahn. Tatsächlich erleichtert er aber deren Privatisierung. | **Jorinde Schulz**

Die Länder Berlin und Brandenburg möchten 1.308 Wagen für die S-Bahn-Netze Nord-Süd und Stadtbahn kaufen, mit der Option auf 852 weitere Fahrzeuge. Die Beschaffung kostet um die drei Milliarden Euro und stellt damit einen gewichtigen Teil der S-Bahn-Ausschreibung dar. Neu ist, dass die Wagen nicht mehr wie bisher dem Betreiber der S-Bahn gehören sollen, sondern dem Land Berlin. Politiker*innen des Abgeordnetenhauses sprechen daher von einem neuen »kommunalen Fuhrpark«, der die Weichenstellung zur kommunalen S-Bahn sei.

Die Art und Weise, wie die Anschaffung organisiert ist, lässt aber Zweifel daran aufkommen. Per Errichtungsgesetz hat das Berliner Abgeordnetenhaus eine Landesanstalt Schienenfahrzeuge gegründet, die die Wagen erwerben soll. Allerdings sollen die angeschafften Fahrzeuge für ihre gesamte Lebensdauer an das Unternehmen abgegeben werden, das die S-Bahn zukünftig wartet – eventuell also an ein privates Unternehmen. Die Betätigung der Landesanstalt, so das Gesetz, beschränkt sich »auf die Verwaltung und Nutzungsüberlassung des erworbenen Vermögens an Dritte als Betreiber; eine eigene aktive Betätigung im Schienenpersonennahverkehr oder in der Durchführung von Service- oder Werkstattleistungen für die Fahrzeuge findet nicht statt.« So »gehören« der Landesanstalt die Fahrzeuge zwar, und sie bezahlt auch den Kaufpreis, hat aber dann bis zur Verschrottung nichts mehr mit ihnen zu tun. Nur sehr bedingt kann man hier von öffentlichem Eigentum sprechen – die Konstruktion ist vielmehr eine öffentlich-private Partnerschaft, wie man sie aus dem Autobahnbau kennt.

Das ist kein Zufall. Die Landesanstalt erleichtert den Einstieg für private Betreiber. Die Berliner S-Bahn

ist ein einzigartiges System mit maßgeschneiderten Fahrzeugen, die sich derzeit im Besitz der S-Bahn GmbH befinden. Die Beschaffung geeigneter Fahrzeuge stellt daher für eventuelle neue Betreiber eine Hürde dar. Diese wird mit der Einrichtung des »landeseigenen Fahrzeugpools« beseitigt. Damit entfällt ein wichtiger Vorteil für die S-Bahn Berlin, die aktuell (noch) das gesamte System betreibt. Privatisierung und Zerschlagung werden wahrscheinlicher. Es handelt sich also nicht um einen ersten Schritt zur Kommunalisierung, sondern um eine Öffnung des S-Bahn-Betriebs für Private.

Genau deswegen gab es in der parlamentarischen Debatte zur Landesanstalt Schienenfahrzeuge auch Lob von der FDP zum Fahrzeugpool. So äußerte der Abgeordnete Henner Schmidt sich zufrieden über die neue Landesanstalt. Diese sei wesentlich zur Sicherung des Wettbewerbs, da der aktuelle Betreiber sonst einen Vorteil bei der nächsten Ausschreibung hätte. Ähnlich lautet das Argument in den Beschlussunterlagen für das Errichtungsgesetz. Beim »kommunalen Fuhrpark« geht es nicht um Rückgewinnung der S-Bahn – es geht um Wettbewerbsförderung auf Kosten des Landes.

Eine ernstgemeinte Kommunalisierung sieht anders aus. Dazu wäre es zunächst notwendig, aus einer Ausschreibung auszusteigen, welche die Einheit des Berliner S-Bahn-Netzes aufs Spiel setzt und damit den Weg zu einer integrierten S-Bahn in öffentlicher Hand versperrt. Für die Kommunalisierung der S-Bahn kann beispielsweise ein kommunaler Träger aufgebaut werden, der sämtliche Aufgaben der S-Bahn übernimmt und an den eine Direktvergabe des Betriebs, der Wagenbeschaffung und Instandhaltung möglich ist.

EINE S-Bahn für ALLE unterstützen und das Buch »Verkehrswende. Ein Manifest« bekommen!



Die Autoren legen in ihrem Manifest dar, wie unsere Mobilität von Grund auf anders organisiert werden kann. Im Zentrum stehen das Vermeiden und

Verkürzen schädlicher Verkehre sowie das Verlagern auf die klimaschonenden Verkehrsarten: Zufußgehen, Radfahren, Umsteigen auf öffentlichen Nahverkehr und die Schiene. Sie rechnen vor, dass die Ausrichtung auf das Auto wesentlich teurer kommt als eine Verkehrswende. Und sie zeigen, dass durch eine Verkehrswende in der bisherigen Autobranche wesentlich mehr neue Arbeitsplätze entstehen als durch die Abkehr vom Auto entfallen. Reine Utopie? Nein, eine Verkehrswende wollen schon heute viele Menschen.

Wenn Sie bis zum 15. August 2021 Fördermitglied von EINE Bahn für ALLE werden, schenken wir Ihnen das Buch »Verkehrswende. Ein Manifest« von Carl Waßmuth und Winfried Wolf. Schreiben Sie uns: info@bahn-fuer-alle.de

Sie können Ihren Beitrag sicher und bequem online überweisen:

[https://www.gemeingut.org/spenden/?message=Eine S-Bahn fuer alle](https://www.gemeingut.org/spenden/?message=Eine+S-Bahn+fuer+alle)

Oder senden Sie diesen Coupon an: EINE S-Bahn für ALLE, c/o GiB e. V., Weidenweg 37, 10249 Berlin

Ich werde Fördermitglied mit einem monatlichen Beitrag von 5 € 10 € 20 € ____ €

Konto-Inhaber*in

Bank

IBAN

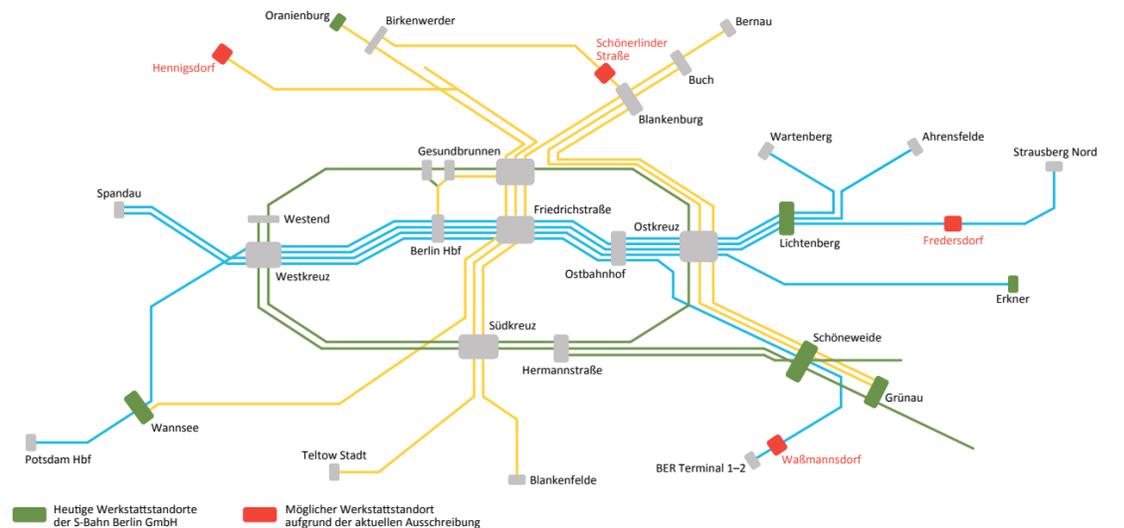
BIC

Datum und Unterschrift

Unsere Trägerorganisation GiB ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Die Spendenquittung versenden wir am Anfang des nächsten Jahres – Postadresse nicht vergessen!

Sollbruchstelle: Netz-Dreiteiler

2012 beschloss das Abgeordnetenhaus die Dreiteilung des S-Bahn-Netzes und schrieb den Ring mit Strecken im Südosten separat aus. 2021 hätte das Netz wieder zusammengeführt werden können. Stattdessen begann 2020 die nächste Ausschreibung.



Verkehrsvertrag Ring
(Stand: 09.02.2021)

Laufzeit: 01.01.2021 – 31.12.2035
Betreiber: S-Bahn Berlin GmbH
S-Bahn-Linien: S41 (Ring) und S42 (Ring); S46, S47 und S8

Wettbewerbslos Nord-Süd-Bahn
(Stand: 09.02.2021)

Laufzeit: 2027 – 2042 (gestaffelt)
Betreiber: offen
S-Bahn-Linien: S1, S2, S25, S8, S85, S86 und S15

Wettbewerbslos Stadtbahn
(Stand: 09.02.2021)

Laufzeit: 2028 – 2043 (gestaffelt)
Betreiber: offen
S-Bahn-Linien: S3, S5, S7, S75, S9

Grafik: Aktionsbündnis EINE S-Bahn für ALLE, 2021

Ausstiegsszenarien aus dem aktuellen Vergabeverfahren

Ein juristisches Positionspapier | **RA Benno Reinhardt**

1. Die Aufhebung des Vergabeverfahrens ist möglich.

Die Länder Berlin und Brandenburg sind nicht gezwungen, an der initiierten Ausschreibung festzuhalten, wenn sie hierfür sachgerechte Gründe haben. Dies ergibt sich aus § 63 Absatz 1 Satz 2 der Vergabeverordnung (VgV): »Im Übrigen ist der öffentliche Auftraggeber grundsätzlich nicht verpflichtet, den Zuschlag zu erteilen.«

Dies gilt auch und gerade dann, wenn andere zulässige Gründe für eine Aufhebung im Sinne des § 63 Absatz 1 Satz 1 VgV – wie zum Beispiel ein fehlendes wirtschaftliches Angebot – nicht vorliegen. Wenn der öffentliche Auftraggeber am Beschaffungsvorhaben insgesamt nicht mehr festhält und/oder er sich politisch neu orientieren will, soll er nicht gezwungen werden, den Auftrag zu erteilen.

Das Gesetz berücksichtigt, dass gerade bei langwierigen Vergabeverfahren sich die politische Grundstimmung ändern kann. Was zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibung noch als richtig bewertet wurde, kann sich einige Zeit später als falsch herausstellen. § 63 Absatz 1 Satz 2 VgV erlaubt daher ohne weiteres den Abbruch der Ausschreibung.

Die betroffenen Bieter sind nicht schutzlos. Sie haben in diesem Fall einen Anspruch auf Ersatz der entstandenen Kosten und im Einzelfall – wenn der Auftraggeber die Vergabe willkürlich aufhebt – einen einklagbaren Anspruch auf Fortsetzung der Ausschreibung.

Die Rechtsprechung diskutiert einen solchen Anspruch auf Fortsetzung der Vergabe für die Fälle, in denen die Aufhebung in rechtlich zu missbilligender Absicht erfolgt. Eine solche Absicht ist dann anzunehmen, wenn die Länder nach Aufhebung der Vergabe an der Beschaffung unverändert festhalten und nur die Möglichkeit schaffen möchten, den

Auftrag außerhalb des Verfahrens an einen bestimmten Bieter zu vergeben (sogenannte Scheinaufhebung). Eine Scheinaufhebung liegt nicht vor. Es ginge im Gegenteil darum, die Beschaffung am Markt aufzugeben und den S-Bahn-Verkehr weitestgehend unter Kontrolle der Länder selbst zu erbringen. Hierzu ist eine Pause für ergebnisoffene neue Überlegungen und andere politische Weichenstellungen notwendig sowie die Erarbeitung eines Konzeptes, nach dem die Länder die Leistungen durch eine Anstalt des öffentlichen Rechts oder aber durch eine von den Ländern kontrollierte S-Bahn GmbH erbringen. In diesem Fall erfolgt die Aufhebung der Vergabe nicht willkürlich. Kein Bieter hat einen Anspruch auf Fortsetzung des Vergabeverfahrens. Die Länder Berlin und Brandenburg haben damit die rechtliche Möglichkeit, über die Zukunft der S-Bahn neu zu befinden.

2. Bieter können als Ersatz nur die bisher entstandenen Aufwendungen verlangen.

Jeder Bieter kann aufgrund einer gegen § 63 Absatz 1 Satz 1 VgV verstößenden Aufhebung der Ausschreibung Schadensersatz beanspruchen. Rechtsgrundlage für einen solchen Ersatzanspruch ist § 181 Satz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Hiernach besteht ein Anspruch der Bieter auf Ersatz der Kosten für die Vorbereitung des Angebots und die Teilnahme an dem abgebrochenen Vergabeverfahren (sogenanntes negatives Interesse).

Diese Kostenpositionen sind zu berechnen. Im Ergebnis zeigt sich, dass eine Aufhebung der Vergabe auch unter Berücksichtigung dieser Kosten vertretbar ist. Es handelt sich insgesamt um ein Auftragsvolumen von über acht Milliarden Euro, bei den bisher entstandenen Kosten dagegen um einen Bruchteil dieser Summe. Eine Neuorientierung, die

andere Einsparvolumina ermöglicht, ist damit auch aus haushaltsrechtlicher Sicht zulässig und möglich.

Einen Anspruch auf Ersatz des entgangenen Gewinns (sogenanntes positives Interesse) können die Bieter nicht geltend machen, weil die Aufhebung der Ausschreibung keinen Bieter einseitig in rechtlich vorwerfbarer Weise benachteiligt.

3. Nach Aufhebung der Ausschreibung ergeben sich für die Länder Berlin und Brandenburg mehrere Optionen.

Die Übertragung des Betriebes an landeseigene Betriebe ist als Inhouse-Geschäft vergabefrei zulässig. Die Details sind im § 108 GWB festgelegt und geben das weitere Verfahren vor. Bei einem Inhouse-Geschäft handelt es sich nicht – wie bisher vorgesehen – um eine Beschaffung der Leistungen am Markt und eine Erbringung der Leistung durch fremde Dritte, sondern um den Einsatz landeseigener Anstalten des öffentlichen Rechts oder vom Land kontrollierter Gesellschaften zur Erbringung des S-Bahn-Verkehrs.

Auch eine weitere Beteiligung der Deutschen Bahn AG an einer umstrukturierten GmbH wäre möglich. Entscheidend ist, dass diese S-Bahn GmbH nicht mehr von der Deutschen Bahn AG, sondern von den Ländern Berlin und Brandenburg strategisch gesteuert wird und im Wesentlichen nicht am Markt, sondern nur für diese Länder tätig wird. Hierauf kommt es an. Unter diesen Voraussetzungen könnten die Deutsche Bahn AG und der Bund als öffentlicher Kapitalgeber auch am S-Bahn-Verkehr in Berlin und Brandenburg weiterhin beteiligt sein.



Das ausführliche Positionspapier ist ab 22. Juni 2021 unter dem nebenstehenden Link abrufbar.

Das ist unsre Bahn

Bahner*innen und Bürger*innen vereint: Aktionsbündnis EINE S-Bahn für ALLE



Demo am Ostkreuz gegen S-Bahn-Privatisierung, 19. Juni 2020 | Foto: Klaus Ihlau

Manche waren schon beim S-Bahn-Tisch vor rund zehn Jahren aktiv, nachdem das Netz formal in drei Teile gespalten worden war und der Betrieb des Rings unter den Hammer kam. Andere wohnen erst seit ein paar Monaten in der Stadt und mögen doch längst nicht mehr auf »ihre« S-Bahn verzichten. Alle haben den einen Wunsch: eine leistungsstarke S-Bahn, die gut für die Nutzer*innen, die Beschäftigten und für das Klima ist. Das geht, wenn die S-Bahn als wichtiges Gut der öffentlichen Daseinsvorsorge begriffen und geschützt wird.

Das Aktionsbündnis EINE S-Bahn für ALLE gründete sich nach einer ersten gemeinsamen Kundgebung,

die am 18. Dezember 2019 vor der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz stattfand. Zuvor hatte im Herbst 2019 das Bündnis Bahn für Alle zusammen mit Gemeingut in BürgerInnenhand in einer Pressekonferenz die möglichen Szenarien der drohenden S-Bahn-Ausschreibung vorgestellt. Anfang 2020 schmiedeten dann Klimaaktivist*innen, Gewerkschaftler*innen sowie Mitsstreiter*innen verschiedener sozialer und politischer Gruppen das Aktionsbündnis. Wöchentlich drängelten sich in Vor-Corona-Zeiten mehr als 30 Leute freitags in den Attac-Treff, um Pläne gegen das Senatsvorhaben zu entwickeln und Aktivitäten zu verabreden.

Zeitung bestellen und verbreiten!

Bestellen Sie weitere Exemplare dieser Zeitung, und legen Sie die Publikation am Arbeitsplatz oder bei Veranstaltungen aus, geben Sie sie an Ihre Freund*innen weiter, bringen Sie sie den Abgeordneten in Ihrem Wahlkreis vorbei. Bestellen Sie die Zeitung unter info@bahn-fuer-alle.de. Um Druck- und Portokosten zu decken, bitten wir um eine Spende.

Stimmen aus dem Bündnis

Die Unsichtbaren begehren auf

Was die Kolleginnen und Kollegen beim Fahrbetrieb bewegt und was wir warum wollen: Wir wollen unsere Familien am Wochenende sehen und was unternehmen. Deswegen wollen wir wenigstens jedes zweite Wochenende frei. Schichten ja, aber nicht von 3 Uhr morgens bis 14 Uhr, sondern menschenverträglich. Wir wollen einen sicheren Arbeitsplatz und sind kein Freiwild für gesellschaftliche Experimente. Wir wollen keinen Applaus, sondern gute Bezahlung. Wir sind in der Pandemie gefahren und haben die ganze Zeit Krankenschwestern und -pfleger, Ärzte, die Kolleg*innen der Feuerwehr und so weiter transportiert, also die »Helden« zum Einsatzort gebracht. Privatisierung bedeutet politisch verordnete weitere Verschlechterungen und dient nur den Profiten. | *Ein Lokführer bei der S-Bahn Berlin*

Bahn für Alle: Privatisierung ist der falsche Weg

Wir als Bündnis Bahn für Alle setzen uns seit unserer Gründung 2005 gegen Privatisierungen im Bahnbereich ein und haben mit unserer Arbeit erheblich dazu beigetragen, dass der Börsengang der Deutschen Bahn AG 2008 gescheitert ist. Wir kämpfen für eine gute integrierte Bahn in

öffentlichem Eigentum ein, eng verknüpft mit dem anderen öffentlichen Verkehr, attraktiv und zuverlässig – ähnlich wie in der Schweiz. Deswegen unterstützen wir auch die Kampagne »EINE S-Bahn für ALLE«, denn eine Zerschlagung der Berliner S-Bahn und eine Aufteilung auf mehrere Privatunternehmen wäre in diesem Sinne der falsche Weg. Wir setzen uns dafür ein, die S-Bahn als ein Unternehmen in kommunale Hand zu überführen. So wird unserer Meinung nach am ehesten die Aufgabe der S-Bahn als wichtigster Teil des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet. | *Bernhard Knierim*

Aufstehen.Berlin unterstützt EINE S-Bahn für ALLE

Für Aufstehen.Berlin ist es besonders wichtig, die öffentliche Daseinsvorsorge zu stärken. Dazu gehört auch ein qualitativ hochwertiger, zuverlässiger und flächendeckender öffentlicher Personennahverkehr mit der S-Bahn als Herzstück. Deshalb sind wir gegen die Zerstückelung und Privatisierung der S-Bahn. | *Jürgen Hoffmann*

Gemeingut in BürgerInnenhand: S-Bahn ist Daseinsvorsorge

Öffentliche Dienstleistungen wie die S-Bahn gehören in die öffentliche

Menschen vor Profite

Wettbewerb und Profitorientierung sind die schlechteste Lösung für einen sicheren, kostengünstigen und klimafreundlichen öffentlichen Nahverkehr. In Großbritannien, Neuseeland und Japan ist die Privatisierung der Bahn ein einziger Misserfolg. Auch in Deutschland hat der Ausschreibungswettbewerb nur Nachteile gebracht. Durch Privatisierungen ist kein Arbeitsplatz sicherer, kein Ticket günstiger, kein Service besser und kein Schienennetz größer geworden.

Aktiv werden

Die Ausschreibung der S-Bahn in Berlin muss gestoppt werden. Die S-Bahn muss ungeteilt betrieben werden. Die Pläne des Senats bremsen eine sozialökologische Verkehrswende aus. Deswegen ruft das Aktionsbündnis alle Berliner*innen auf, Widerstand gegen die drohende Zerschlagung und Privatisierung der S-Bahn Berlin zu leisten. Gemeinsam sind wir stark! Weitere Informationen finden sich auf der folgenden Website:

www.eine-s-bahn-fuer-alle.de

Die Forderungen des Bündnisses werden von folgenden Organisationen und Initiativen unterstützt, darüber hinaus von zahlreichen Einzelpersonen:

Antikapitalistische Linke Berlin, Attac Berlin, Aufstehen Berlin, Bahn für Alle, Die unvollendete Revolution, GDL-Ortsgruppe S-Bahn Berlin, Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB), IG Metall Berlin – Arbeitskreis Internationalismus, Linke.Neukölln, Linke BO Wedding, Linksjugend Solid, Solidaritätsnetzwerk Berlin, Students for Future Berlin, Widerständig – RA Benedikt Hopmann

Hand und dürfen nicht privatisiert werden. Die Renditen der Privaten bringen die Nutzerinnen und Nutzer nicht weiter. Um eine zuverlässige, pünktliche und gut funktionierende S-Bahn zu erreichen, muss sie unter demokratischer Kontrolle bleiben. | *Laura Valentukeviciute*

Students for Future: Investieren statt Sparen – Klima nicht in private Hände!

Wir als Students for Future Berlin fordern dazu auf, die aktuelle Ausschreibung der S-Bahn zurückzunehmen. Ein sozial- und klimafreundliches S-Bahnkonzept soll stattdessen unter Bürgerbeteiligung neu entwickelt werden. Wir gehen für ambitionierte Klimapolitik auf die Straße. Einer der entscheidenden Pfeiler einer solchen Politik wird die Verkehrswende sein. Letztendlich geht es darum, klimaschädliche Mobilität zu stoppen und klimafreundliche Alternativen zu entwickeln. Um Menschen zu ermöglichen, das eigene Auto zuhause stehen zu lassen und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu nutzen, muss in den ÖPNV investiert werden. Eine Erhöhung der Taktfrequenzen ist erforderlich und eine bessere Anbindung des Umlandes. Der Berufsstand im ÖPNV muss aufgewertet werden. | *Selma, SFF HU Berlin*

Aufruf: Jetzt unterschreiben!

Schützt unsere S-Bahn! Sofortige Rücknahme der Ausschreibung! Keine Privatisierung der S-Bahn Berlin!

Der rot-rot-grüne Senat und Verkehrsministerin Regine Günther (Bündnis 90/Die Grünen) haben die Ausschreibung der S-Bahn Berlin beschlossen. Dazu soll das Netz dreigeteilt werden. Es droht die Privatisierung und Zerschlagung der S-Bahn auf Kosten von Beschäftigten, Fahrgästen und Klima. Diese Pläne des Senats bremsen die sozial-ökologische Verkehrswende aus.

Wir fordern:

- **Keine Privatisierung und Zerschlagung!**
Sofortige Rücknahme der Ausschreibung der Berliner S-Bahn.
- **Eine S-Bahn für alle!**
Für eine einheitliche, integrierte S-Bahn, die Betrieb und Wartung unter einem Dach vereinigt.
- **Menschen vor Profite!**
Die S-Bahn als Betrieb der öffentlichen Daseinsvorsorge ist dem Gemeinwohl verpflichtet und darf nicht gewinnorientiert sein.

Bündnis EINE Bahn für ALLE und alle Unterzeichner*innen des Aufrufs

Unterschreiben auch Sie unseren Aufruf! Und sammeln Sie Unterschriften im Freundes- und Kolleg*innenkreis. Sie können analog unterschreiben oder online unter: <https://bahn-fuer-alle.de/eine-s-bahn-fuer-alle/>



Für alle, die lieber analog unterschreiben wollen oder weitere Unterschriften sammeln möchten, gibt es vorgedruckte Unterschriftenlisten auf der oben genannten Seite zum Download und kostenlos zum Bestellen unter: info@bahn-fuer-alle.de

Impressum

Aktionsbündnis EINE S-Bahn für ALLE
c/o Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.
Weidenweg 37, 10249 Berlin
Telefon +49 (0)30 37300442
<https://www.eine-s-bahn-fuer-alle.de/>

V.i.S.d.P.: Carl Waßmuth
Redaktion: Katrin Kusche | wortformer.de,
Jenny Brückner, Ava Matheis,
Janek Neuendorf

Redaktionsschluss: 15.6.2021
Veröffentlichung des Aktionsbündnisses
EINE S-Bahn für ALLE als Beilage in der taz
am 22.6.2021

Unterstützt wurde das Zustandekommen dieser Zeitungsbeilage von Spender*innen sowie von Attac Berlin, Bahn für Alle, Bewegungsstiftung und Gemeingut in BürgerInnenhand.



Unterstützen Sie unser Aktionsbündnis mit Ihrer Spende!

Leider wissen viele Berliner*innen noch nicht, dass ihre S-Bahn in Gefahr ist. Der rot-rot-grüne Senat versucht, das Vorhaben möglichst geräuschlos durchzuziehen. Daher ist es in den Monaten vor und nach der Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus wichtig, möglichst viele Fahrgäste auf die drohende Zerschlagung und Privatisierung hinzuweisen und zu protestieren. Seien Sie dabei, unterstützen Sie unser Aktionsbündnis mit einer Spende!

Sie können schnell, sicher und bequem online spenden – mit dem Kennwort »EINE S-Bahn für ALLE«:



Sie können Ihre Spende auch direkt auf das Konto unserer Trägerorganisation überweisen:
Gemeingut in BürgerInnenhand
Bankverbindung: GLS Bank
IBAN: DE20 43060967 1124229100
BIC: GENODEM1GLS

Kennwort nicht vergessen: »EINE S-Bahn für ALLE«

Oder schicken Sie diesen Coupon an:
EINE Bahn für ALLE, c/o GiB e.V.
Weidenweg 37, 10249 Berlin

- Ich möchte die Arbeit von **EINE S-Bahn für ALLE** unterstützen. Ich spende für das Aktionsbündnis
- einmalig
- monatlich
- _____
- einen Beitrag von
- 5 € 10 € 20 € _____ €.

Konto-Inhaber*in

Bank

IBAN

BIC

Datum und Unterschrift

Unsere Trägerorganisation GiB ist als gemeinnützig anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Die Spendenquittung versenden wir am Anfang des nächsten Jahres – Postadresse nicht vergessen!