

Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.

Berliner Fahrgastverband



IGEB e.V. • S-Bf Lichtenberg • Weitlingstr. 22 • 10317 Berlin
Bei Umzug mit neuer Anschrift zurück

An Presse, Funk und Fernsehen
in Berlin und Brandenburg

S-Bahnhof Berlin-Lichtenberg
Empfangsgebäude, Untergeschoss
Weitlingstraße 22
10317 Berlin

Berlin, 24. Februar 2020

Fahrgastverband IGEB fordert von Berlin und Brandenburg Korrekturen bei der Ausschreibung der S-Bahn-Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd

„Senat beschließt Eckpunkte für das S-Bahn-Vergabeverfahren – Ziel der wettbewerblichen Vergabe: gute Angebote für langlebige Fahrzeuge, nachhaltige Instandhaltung und zuverlässigen Betrieb“ meldete die Senatskanzlei mit Pressemitteilung vom 12.11.2019. Der Berliner Fahrgastverband IGEB bezweifelt aber, dass diese Ziele tatsächlich erreicht werden.

Der Fahrgastverband IGEB hat keine Bedenken hinsichtlich der Entscheidung des Berliner Senats für ein Vergabeverfahren, bei dem der Verkehr auf der Berliner S-Bahn in drei Teilnetzen vergeben wird (Ring, Stadtbahn und Nord-Süd) und bei dem nun für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd die Fahrzeugbeschaffung plus Instandhaltung und der Betrieb in zwei getrennten Losen vergeben werden sollen.

Ob das zu erheblichen Schnittstellenproblemen führt, kann nicht verlässlich vorhergesagt werden. Außerdem hat die Erfahrung gezeigt, dass der Betrieb „aus einer Hand“ die Berliner S-Bahn nicht davor bewahrt hat, 2009 in eine Krise von historischer Dimension zu geraten.

Aber um das Ziel, „ein für viele Unternehmen attraktives und faires Wettbewerbsverfahren, das für hochwertige Angebote sorgt und Monopolpreise vermeidet“ (PM vom 12.11.2019), zu erreichen, nimmt der Berliner Senat Weichenstellungen mit unabsehbaren negativen Auswirkungen vor.

Der Fahrgastverband IGEB sieht keine Risiken in der Entscheidung zum öffentlichen Eigentum an den Fahrzeugen: „Geplant ist erstmals ein landeseigener Fahrzeugpool. Zunächst sind für die beiden Teilnetze insgesamt 1.300 Wagen (650 Viertelzugäquivalente) zu beschaffen. Darüber hinaus wird es Optionen für zusätzliche Fahrzeuge geben, um Angebotsausweitungen zu ermöglichen. Für diesen Fahrzeugpool wird eine Landesfahrzeuggesellschaft gegründet, der künftig der S-Bahn-Wagenpark gehört. Mit der Vergabe der Fahrzeugbeschaffung/Instandhaltung ist daher verbunden, dass die neu beschafften Wagen in Landeseigentum übergehen.“ (PM vom 12.11.2019).

Ein sehr großes Risiko verbirgt sich allerdings hinter der Werkstättenplanung: „Das Land Berlin will zudem die Möglichkeit sichern, dass der eigene Fuhrpark langfristig in einer Werkstatt auf einem Landesgrundstück gewartet werden kann.“

Gegründet am 3.7.1980
Eingetragen VR 6373 Nz
(AG Charlottenburg)
Steuer-Nr: 27/668/52530
FinA Körpersch. Berlin I

Vorstand: Christfried Tschepe (Vors.)
Jens Wieseke (stv. Vorsitzender),
Florian Müller (stv. Vorsitzender),
Mario Fischbach (Schatzmeister),
Artur Frenzel, Christian Schultz

Tel (030) 78 70 55 11
Fax (030) 78 70 55 10
www.igeb.org
igeb@igeb.org

Konto IBAN: DE94 4306 0967 1148 0273 00
BIC: GENO DEM1GLS
Die IGEB ist gemeinnützig und förderungswürdig.

Die Ausgangssituation

Heute stehen der S-Bahn Berlin GmbH für die S-Bahn-Fahrzeuge die Hauptwerkstatt in Schöneweide und die Betriebswerkstätten Grünau, Friedrichsfelde (mit Außenstelle Erkner) und Wannsee (mit Außenstelle Oranienburg) zur Verfügung.

In der Vorbereitung des Vergabeverfahrens hat der Berliner Senat festgestellt, dass es für Bieter auf das Los „Fahrzeugbeschaffung plus Instandhaltung“ eine hohe Hürde ist, wenn das Land Berlin ihnen nicht auch landeseigene Werkstätten zur Verfügung stellen kann.

Deshalb wurde „über Nacht“ eine Planung aus der Zeit vor 1990 wiederbelebt. Die Deutsche Reichsbahn plante, an der Strecke zwischen Karower Kreuz und Mühlenbeck-Mönchmühle für 370 Mio DDR-Mark eine neue S-Bahn-Betriebswerkstatt Buchholz für rund 340 Viertelzüge (680 Wagen) zu errichten, deren erste von vier Ausbaustufen 1995 in Betrieb genommen werden sollte (Quelle: Bernd Kuhlmann).

Nun also will das Land Berlin auf diesen landeseigenen Flächen an der Schönerlinder Straße im äußersten Nordosten Berlins auf ehemaligen Rieselfeldern eine neue zentrale Werkstatt bauen, in der alle 1.300 Wagen der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd gewartet werden können. Damit diese Werkstatt aus beiden Teilnetzen, die jetzt ausgeschrieben werden sollen, angefahren werden kann, soll die bisher erst langfristig geplante S-Bahn-Verlängerung vom Endbahnhof Wartenberg zum Karower Kreuz und mit Anbindung nach Norden zur Schönerlinder Straße vorgezogen werden.

In dem erst ein Jahr alten Nahverkehrsplan vom 25. Februar 2019 findet sich dazu nur Folgendes:

Laut Bedarfsplan (Anlage 3 zum Nahverkehrsplan) sind Werkstattkapazitäten nicht zur Unterbringung der 1000 neuen Wagen, die die Fahrzeuge der Baureihe 481 ersetzen sollen, geplant, sondern „nur“ für 204 bis 380 zusätzliche Wagen für die wachsende Stadt mit einem Realisierungszeitraum 2020 bis 2035 – für 100 Mio Euro.

Auch der Streckenneubau „Wartenberg—Karower Kreuz—Mühlenbeck-Mönchmühle“ ist in der Anlage 3 zum Nahverkehrsplan enthalten – mit einer Kostenschätzung von 140 Mio Euro und einer Realisierung „nach 2035“. Im Nahverkehrsplan selbst wird dazu auf Seite 290 angemerkt: Es ist „zu prüfen, ob die bisher für nach 2035 vorgesehene infrastrukturelle Verlängerung der S-Bahn-Infrastruktur von S-Bhf. Wartenberg bis zum Karower Kreuz (Verlängerung der S75) für eine Realisierung bis 2030 vorzuziehen ist, um die landeseigene Fläche für S-Bahn-Werkstätten und Abstellanlagen an der Schönerlinder Straße besser zu erschließen.“

Zur Erinnerung: Beim Start der Infrastrukturoffensive i2030 im Jahr 2017 war die Verlängerung der S-Bahn von Wartenberg zum Karower Kreuz noch nicht enthalten. Inzwischen betrachtet das Land Berlin die S-Bahn-Verlängerung wegen der Anbindung der geplanten Werkstatt als prioritäre i2030-Maßnahme.

All das verdeutlicht den Aktionismus des Berliner Senats, der dabei auch das Land Brandenburg nicht angemessen eingebunden hat, aber nun dessen Zustimmung erwartet:

Was für das Konzept des Berliner Senats spricht

Die Ausschreibung des Betriebs für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd dürfte nicht tangiert sein. Aber für das Los „Fahrzeugbeschaffung plus Instandhaltung“ ist zu erwarten, dass nur wenige oder gar keine Dritten in Konkurrenz zur S-Bahn Berlin GmbH mitbieten, wenn die Werkstätten weiterhin im Eigentum der Deutschen Bahn sind.

Was gegen das Konzept des Berliner Senats spricht

- Die Kosten für die zentrale Werkstatt werden sehr viel höher sein, als bisher vom Senat angegeben. Der Berliner Fahrgastverband IGEB rechnet mit mindestens 500 Mio Euro.

Begründung: Für rund 300 Wagen sind im Nahverkehrsplan 100 Mio Euro geschätzt. Bei den geplanten 1300 Wagen werden die Kosten entsprechend höher sein. Dabei ist der Wert von 100 Mio Euro schon zu niedrig angesetzt. Zum Vergleich: Für den Straßenbahnbetriebshof Adlershof für bis zu 60 Fahrzeuge plant die BVG mit Investitionskosten von 120 Mio Euro.

- Die Kosten für die S-Bahn-Strecke von Wartenberg bis zur geplanten neuen Werkstatt werden sehr viel höher sein, als bisher angegeben. Der Berliner Fahrgastverband IGEB rechnet mit mindestens 300 Mio Euro.

Begründung: Bei der rund 8 km langen Strecke kann nur auf Teilstücken auf Vorleistungen der Deutschen Reichsbahn bzw. auf bestehenden S-Bahn-Anlagen nördlich vom Karower Kreuz aufgebaut werden. Komplett neu zu planen und zu bauen ist der rund 2 km lange Abschnitt im Bereich Karower Kreuz, wo zahlreiche Gleisanlagen niveaufrei überquert werden müssen und das Karower Kreuz zum Kreuzungsbahnhof (Turmbahnhof) umgebaut werden muss. Außerdem sind zwischen Wartenberg und Karower Kreuz zwei zusätzliche S-Bahn-Stationen geplant. Die Kostenschätzung von 140 Mio Euro im Nahverkehrsplan ist deshalb vollkommen unrealistisch.

- Neben den hohen Investitionskosten sind auch erhöhte Folgekosten und eine erhöhte Störanfälligkeit zu beachten.

Begründung: Die Lage der geplanten zentralen Betriebswerkstatt am Rande des S-Bahn-Netzes erfordert längere Zuführungsfahrten. Wird an einer der Zuführungstrecken gebaut oder gibt es Störungen im Netz, sind Umwegfahrten unvermeidlich – mit Zeitverlust und mit negativen Auswirkungen auf die regulären Fahrgastfahrten. Als eine Reaktion auf die große S-Bahn-Krise 2009 hat die S-Bahn Berlin GmbH die zentral gelegene Betriebswerkstatt Friedrichsfelde wieder in Betrieb genommen. Heute sind die Werkstätten gut dezentral im Netz verteilt. Aber für den zusätzlichen Bedarf der wachsenden Stadt sollte der Standort an der Schönerlinder Straße vorgehalten werden, ebenso wie z.B. auch der Standort Hundekehle.

- Vorhandene funktionsfähige und gut im Netz gelegene Werkstätten zu schließen, um eine neue zu bauen, ist volkswirtschaftlich unverantwortlich.

Begründung: Die vorhandenen Werkstätten sind leistungsfähig und auch künftig geeignet. Das Ausschreibungskonzept des Berliner Senats sieht jedoch vor, dass diese in jedem Fall durch die neue Zentralwerkstatt ersetzt werden müssen – zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen auch dann, wenn die S-Bahn Berlin GmbH den Zuschlag für das Los „Fahrzeugbeschaffung plus Instandhaltung“ bekommen sollte. Das ist eine volkswirtschaftlich nicht zu vertretende Ressourcenverschwendung, zumal die Gefahr besteht, dass die Deutsche Bahn die Werkstätten dann umnutzt bzw. aus wirtschaftlichen Gründen umnutzen muss, so dass sie nie wieder für den S-Bahn-Verkehr zur Verfügung stehen werden.

- Die Priorisierung der Strecke Wartenberg—Karower Kreuz—Werkstatt ist einzig betrieblich begründet, nutzt nur wenigen Fahrgästen und verhindert wichtigere Projekte.

Begründung: Aus gutem Grund war die Verlängerung der S75 über Wartenberg hinaus bisher erst für den Zeitraum nach 2035 vorgesehen. Das Fahrgastaufkommen wird in dieser bisher und in nächster Zeit noch dünnbesiedelten Gegend gering sein. Außerdem fahren die Züge

auf einem Umweg in die Berliner Innenstadt. Wenn diese Maßnahme nun prioritär geplant und finanziert wird, fehlen Personal und Geld für andere, aus Fahrgastsicht sehr viel wichtigere Maßnahmen, z.B. für den Bau der S-Bahn von Spandau nach Falkensee oder für den zweigleisigen Ausbau von Schönholz nach Tegel. Die Priorisierung bei i2030 ist auch deshalb fragwürdig, weil das Projekt Wartenberg—Werkstatt nichts zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Berlin und Brandenburg beiträgt.

- Die Zeitschiene ist unrealistisch. Weder die Werkstatt noch die Streckenverlängerung von Wartenberg zur Werkstatt werden vor 2030 fertiggestellt sein können.

Begründung: Beide Vorhaben wurden erst im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd priorisiert. Es gibt noch keine Machbarkeitsstudien geschweige denn Vorplanungen. Allein bis zur Erlangung des Baurechts werden viele Jahre vergehen. Zum Vergleich: Von der Standortentscheidung bis zur Gesamtinbetriebnahme des Straßenbahnbetriebshofs Adlershof benötigt die BVG 10 Jahre. Ebenso lange dauern Planung und Realisierung des Regionalbahnhofs Köpenick.

- Aufgrund der Zeitschiene sind Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn bzw. der S-Bahn Berlin GmbH unvermeidlich.

Begründung: Der Ansatz des Landes Berlin, sich von der Deutschen Bahn unabhängig zu machen und nicht mehr auf die bahneigene Fahrzeuginfrastruktur angewiesen zu sein, ist verständlich, aber vollkommen unrealistisch. Das Alternativkonzept wurde viel zu spät entwickelt. Ein weiteres Verschieben der Ausschreibung der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd wäre jedoch extrem unverantwortlich, weil die Beschaffung neuer S-Bahn-Züge dringlich ist, um nicht wieder in eine S-Bahn-Krise wie 2009 zu geraten.

Es muss also ohnehin mit der Deutschen Bahn bzw. der S-Bahn Berlin GmbH über eine Weiternutzung der vorhandenen Infrastruktur verhandelt werden. Dem Berliner Fahrgastverband IGEB ist jedoch nicht bekannt, dass der Berliner Senat hierzu schon einmal das Gespräch gesucht hätte. Warum sollte eine Vereinbarung nicht möglich sein? Im Übrigen sei daran erinnert, dass Eigentümer der Deutschen Bahn der Bund und damit die öffentliche Hand ist. Notfalls müsste eben das Kanzleramt Vermittlungshilfe leisten, da auch dort kein Interesse an einem erneuten S-Bahn-Desaster in der Bundeshauptstadt bestehen kann.

Fazit

Der Eckpfeiler „neue landeseigene zentrale Betriebswerkstatt“ dürfte mitentscheidend sein, ob Konkurrenten der S-Bahn Berlin GmbH interessante Angebote für das Los „Fahrzeugbeschaffung plus Instandhaltung“ abgeben. Allerdings ist es sehr unwahrscheinlich, dass diese neue Werkstatt und die neue Zuführungsstrecke rechtzeitig fertig werden. Vor allem aber sind mit diesem Eckpfeiler – wie dargestellt – viele betriebliche, wirtschaftliche, finanzielle und verkehrliche Nachteile verbunden. Diese sind aus Fahrgastsicht so gravierend, dass jahrelange negative Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr in Berlin und Brandenburg zu befürchten sind. Sieht so die versprochene Verkehrswende aus?

Der Berliner Fahrgastverband IGEB appelliert deshalb an die Länder Berlin und Brandenburg, die Ausschreibung des Loses „Fahrzeugbeschaffung plus Instandhaltung“ zu korrigieren – zum Nutzen der Fahrgäste.