

Totalausfälle aufs Gleis gesetzt

Berliner S-Bahn: Gekürztes Angebot wegen alter Fahrzeuge droht, Hängepartie bei Vergabeverfahren

Von Ralf Wurzbacher

Die S-Bahn Berlin GmbH hat ein Problem: Ihr gehen die Fahrzeuge aus. Die Bestandsflotte ist in die Jahre gekommen und muss, eine Baureihe nach der anderen, in die Werkstatt. Das kostet Zeit, Geld und Nerven – zuvorderst die der Fahrgäste, aber auch der Stadtpolitiker. Im September wird in der Hauptstadt ein neues Abgeordnetenhaus gewählt. Da kommt es nicht gut, wenn in der Presse von drohenden »Totalausfällen« und »Angebotskürzungen« zu lesen ist. Dabei sollten eigentlich schon ab kommendem Oktober ganz neue Züge über die Schienen rollen. So sah es der Zeitplan des Vergabeverfahrens zum künftigen Betrieb zweier Teilnetze samt Wagenbeschaffung vor. Aber die Ausschreibung ging nicht wie gewünscht über die Bühne, vielmehr ist auch sie ein Totalausfall. Das ganze Projekt könnte die Berliner 20 Milliarden Euro und noch viel mehr kosten. Und zum Dank werden sie noch jahrelang in »historischen« Waggons befördert.

Am Montag folgte das nächste Kapitel des Dramas. Die Vergabekammer des Landes Berlin verhandelte erstmals mündlich eine Beschwerde des Eisenbahnkonzerns Alstom. Die Franzosen waren als Bieter im Vergabepoker leer ausgegangen und fühlen sich verschaukelt. Anders als das zum Gewinner erklärte Konsortium aus Deutscher Bahn (DB), den Herstellern Stadler und Siemens hatte sich der Konkurrent nur auf die Lieferung und Instandhaltung der Fahrzeugflotte beworben, nicht aber für den Betrieb der fraglichen S-Bahn-Teilstrecken Nord-Süd und Stadtbahn. Weil die Verantwortlichen aus Sorge um eine Zerschlagung der S-Bahn plötzlich auf eine Gesamtlösung setzten – und die Modalitäten auf halber Strecke entsprechend anpassten –, war Alstom als reiner Wagenbauer, aber ohne »Lokführer«, faktisch chancenlos.

Über Ergebnisse des Montagstermins ist noch nichts bekannt. »Eine Entscheidung wird erst geraume Zeit nach der Verhandlung ergehen und den Beteiligten zugestellt werden«, teilte eine Sprecherin der Senatswirtschaftsverwaltung dem *Tagesspiegel* mit. Sicher erscheint nur, dass sich der Prozess noch lange hinziehen wird. Bis zu einem Entscheid der Vergabekammer könnte es also noch bis Anfang 2027 dauern. Scheitert Alstom mit seinem Antrag, wird das Unternehmen sehr wahrscheinlich vor das Berliner Kammergericht ziehen. Das tat es schon einmal im laufenden Verfahren und unterlag dabei im wesentlichen wegen Fristverletzungen. Allerdings monierten die Richter damals erhebliche vergaberechtliche Mängel beim Prozedere. Jedenfalls könnten bis zu einem Entscheid in letzter Instanz noch Jahre ins Land gegen. So lange bleibt der Zuschlag für DB und Co. auf Eis

gelegt, und ohne Rechtssicherheit fangen Siemens und Stadler nicht an, Fahrzeuge zu bauen. Mithin dauert es bis zur Erneuerung noch bis 2033.

Kritiker hatten von Beginn an vor dieser Entwicklung gewarnt und empfohlen, die S-Bahn in Landeseigentum zu überführen, das Gesamtnetz aus einer Hand zu bespielen und die Modernisierung des Fuhrparks schnell und zu überschaubaren Kosten voranzubringen. »500 Millionen Menschen fahren pro Jahr mit der Berliner S-Bahn, das Streckennetz hat 340 Kilometer. Keine Metropole der Welt hat ein derart intelligentes System aus Kreuz und Ringbahn wie Berlin«, bemerkte am Dienstag der Sprecher beim Bündnis »Bahn für alle«, Carl Waßmuth. »Durch die Ausschreibung drohen Privatisierung, Zuständigkeitswirrwarr, Know-how-Verlust, Verteuerung und betriebliches Chaos«, sagte er *junge Welt*. Ursprünglich hatte der damals regierende Senat aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Linkspartei mit Ausgaben von acht Milliarden Euro kalkuliert und Einsparungen von 800 Millionen Euro versprochen – verglichen mit einer rein staatlichen Beschaffungsmaßnahme.

Inzwischen sind die Kosten um zwölf Milliarden Euro gewachsen und steigen immer weiter. Beschaffung und Unterhaltung der Fahrzeuge sollen im Rahmen einer auf 30 Jahre angelegten öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) vonstatten gehen, eine Praxis, die in der Regel Milliardengräber hinterlässt. Dazu kommen hohe Kosten für die Nachrüstung des alten Materials, das zum Teil längst aus dem Verkehr gezogen sein sollte. Und schließlich drohen Schadensersatzzahlungen, abermals in Milliardenhöhe, für den Fall, dass Alstom vor Gericht obsiegt und sich seine entgangenen Gewinne leistungslos erstatten lässt. Für Wasmuth ist der Rechtsstreit »Krise und Chance zugleich«. Die Parteien könnten sich vor der Wahl noch einmal entscheiden: »Wollen sie weiter jahrelange Verzögerungen, oder heben sie die Ausschreibung auf und kommunalisieren die S-Bahn?«

<https://www.jungewelt.de/artikel/521744.s-bahn-berlin-totalausfälle-aufs-gleis-gesetzt.html>