Das Ausschreibungsverfahren für zwei Teilnetze der S-Bahn Berlin verzögert sich um Jahre, der Betriebsbeginn auch, und die Kosten des Projekts geraten aus den Fugen. Statt mit acht rechnet die Landesregierung inzwischen mit 20 Milliarden Euro. Das ist ein Desaster mit Ansage, monieren Kritiker, während Mitbewerber Alstom vor Gericht auf Fairness pocht und die Bankzinsen mit jeder höheren Instanz in noch luftigere Höhen schießen. Dabei könnte alles viel einfacher, schneller und preisgünstiger gehen und nicht zum Ärger von Fahrgästen und Steuerzahlern – nämlich von Staats wegen. Das hieße allerdings, den Investoren die Tour zu vermasseln. Nicht mit diesem Senat. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/240201_Voll_auf_Kurs_Vergabe_der_Berliner_S_Bahn_schon_zweieinhalb_Mal_teurer_als_geplant_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Bei staatlichen Großprojekten spielt der Faktor Zeit eine überaus gewichtige Rolle. Die Faustregel besagt: Je länger es bis zur Umsetzung dauert, desto teurer gerät die Unternehmung, desto mehr entrücken die Kosten den einstigen Planungen. Mithin geraten die Dinge so verrückt, dass sich die Ausgaben bis zum Ende vervielfachen und die Steuerzahler die doppelt, drei- oder gar zehnfach Angeschmierten sind. Im Fall Stuttgart 21 etwa ging es einmal mit 2,5 Milliarden Euro los, wogegen heute, bei Mitberücksichtigung aller Ergänzungsbauvorhaben, 20 Milliarden Euro realistisch erscheinen. Bei noch mehr Verzug freilich noch viel mehr, und bei S21 ist das Ende der Fahnenstange längst nicht erreicht. Für Bürger und Verbraucher sind solche Hängepartien ein Ärgernis, für andere ein (Geld-)Segen. Denn aus Sicht von Banken, Investoren und Baukonzernen bedeutet ein Zeitgewinn immer auch einen Gewinn an Gewinnen.

Insofern gibt es auch mit der Berliner S-Bahn viel zu holen. Das 2020 eingeleitete Ausschreibungsverfahren für zwei Drittel des Netzes hat sich bereits mehrmalig verzögert, ein Vollzug ist nicht in Sicht. Einer der Bieter hat die Justiz in Stellung gebracht, weil er sich durch die Vergabemodalitäten benachteiligt sieht und ein Mitbewerber auf „Marktabschottung“ setze. Der nächste Termin vor dem Berliner Kammergericht ist nach mehrmaliger Verschiebung auf den 23. Februar datiert, wobei selbst bei einem Urteilsspruch kein weißer Rauch aufsteigen dürfte. Bei einer Niederlage wird der Kläger ziemlich sicher durch die nächsten Instanzen gehen, bis hoch zum Europäischen Gerichtshof (EuGH).

Uhr tickt, Banken entzückt

In der Zwischenzeit tickt die Uhr erbarmungslos, macht den schönen Zeitplan zunichte und treibt die Kosten ins Uferlose. Ursprünglich waren diese auf acht Milliarden Euro beziffert, wogegen das Land „mittlerweile über die gesamte Laufzeit mit 20 Milliarden Euro“ plane, schrieb am Wochenende der *Tagesspiegel* (hinter Bezahlschranke). So verschlingt die Anschaffung einer neuen Fahrzeugflotte laut einer „vertraulichen Präsentation“ des Senats knapp das Doppelte der zu Beginn veranschlagten Summe von 2,8 Milliarden Euro. Und allein der auf den Gesamtauftrag gemünzte Kredit für den oder die irgendwann einmal siegreichen Bieter soll sich laut „Bahn für alle“ auf sieben Milliarden Euro extra belaufen.

„Dafür könnte Berlin mühelos die ganze S-Bahn kaufen“, äußerten sich am Montag die Bündnisse „Bahn für alle“, „Eine S-Bahn für alle“ und der Verein „Gemeingut in BürgerInnenhand“ (GiB). Für die Aktivisten ist es höchste Eisenbahn, das ganze Prozedere abzublasen, um stattdessen eine Verstaatlichung der S-Bahn in Angriff zu nehmen. „Würde Berlin die Bahnen selbst kaufen und über eine Beteiligung an der S-Bahn Berlin GmbH mit Brandenburg selbst betreiben, könnte das Geld gespart und in den Ausbau und den Kauf weiterer Wagen gesteckt werden“, verbreiteten sie per Medienmitteilung.

Augen zu und durch

Vor einem Jahr hatten die Bündnispartner der damaligen Verkehrssenatorin Bettina Jarasch von der Grünen-Partei über 10.000 Unterschriften für einen Stopp der Ausschreibung übergeben, woraufhin diese versprach, das Anliegen zu prüfen. Selbst der seit neun Monaten amtierende Regierende Bürgermeister Kai Wegner (CDU) zeigte sich in der Frage anfangs gesprächsbereit, aber passiert ist seither nichts. Vielmehr gab Jarasch-Nachfolgerin Manja Schreiner (CDU) in einem Schreiben an GiB vom September 2023 Bescheid: „Ein (Teil-)Erwerb von Anteilen der S-Bahn Berlin GmbH ist nicht Gegenstand der aktuellen Richtlinien der Regierungspolitik, so dass weitere Aktivitäten in diese Richtung nicht geplant sind“. Im Übrigen wolle sie „während des noch laufenden Verfahrens“ nicht mehr mit den Kritikern über die Sache sprechen.

Das klingt nach „Augen zu und durch“. Dabei sollte das Projekt doch eigentlich nur das Allerbeste bringen. Für seine politische Wegbereiterin, die frühere grüne Verkehrssenatorin Regine Günther, verhieß es „effektiven Wettbewerb“ bei „vernünftigen Preisen“ und „dauerhaft guter Qualität“. Ihre klar kommunizierte Zielstellung war die, zwei Teilnetze des S-Bahn-Netzes (Nord-Süd und Stadtbahn) von einem anderen Anbieter als der Deutschen Bahn (DB) betreiben zu lassen. Die ist in Gestalt ihrer Tochter, der S-Bahn Berlin GmbH, noch bis 2035 für das übrige Drittel, die Ringbahn und die südöstlichen Zubringer,

zuständig.

Chaos mit Ansage

Günthers Mission war getrieben von der fixen Idee, wonach der Schienenverkehr nur durch mehr Wettbewerb flottzukriegen ist und deshalb das Monopol der DB geknackt werden müsse. Argumentativ rief sie dazu immer wieder die große S-Bahn-Krise von 2009 in Erinnerung. Damals lief in der Hauptstadt so gut wie gar nichts mehr, nachdem die S-Bahn technisch und personell jahrelang auf Verschleiß gefahren worden war, um die DB-Konzernmutter für den geplanten Börsengang aufzuhübschen.

Allerdings gibt es reichlich Belege dafür, dass mehr Konkurrenz zu noch mehr Chaos führt. Geradezu legendär ist der Zerfall der britischen Eisenbahn nach der Zerschlagung und Privatisierung in den 1990er-Jahren. Passender noch mit Blick auf die Berliner Verhältnisse ist die Teilprivatisierung der Londoner U-Bahn Anfang der 2000er-Jahre. Die „Tube“ wurde dabei in zwei Teile aufgespalten, was schnell zu einer Chaotisierung im Betrieb und Kostenexplosionen führte. Schließlich zog die Stadt die Reißleine und musste den niedergewirtschafteten Laden auf Staatskosten viele Jahre lang teuer sanieren. Der Berliner S-Bahn droht ein ähnliches Desaster, würden demnächst tatsächlich mehrere Anbieter im Netz mitmischen. Zu rechnen wäre mit einem Wirrwarr an Zuständigkeiten, einer Vielzahl an Schnittstellen im Betriebsablauf, Doppelstrukturen, Ineffizienzen und immensen Transaktionskosten – alles zum Nachteil der Fahrgäste, mithin gar mit Gefahren für Leib und Leben.

Betrieb aus einer Hand?

Offenbar wollten es die politischen Entscheider nicht ganz so weit kommen lassen. Jedenfalls entschärften sie das Ausschreibungsdesign dahingehend, dass es neben der Möglichkeit eines Zuschlags für mehrere Unternehmen auch die eines einzigen „Gesamtsiegers“ eröffnet beziehungsweise sogar sehr wahrscheinlich macht. Entsprechend steht im schwarz-roten Regierungsvertrag: „Die Koalition steht für den S-Bahn-Betrieb aus einer Hand.“

Ex-Ministerin Günther schwebte dagegen vor, die beiden Streckenabschnitte an wenigstens ein, wenn nicht zwei DB-fremde Unternehmen und in zwei weiteren Losen die Aufträge für die pro Netzabschnitt erforderliche Fahrzeugbeschaffung und -wartung zu vergeben. Im Extremfall hätten am Ende bis zu 13 Akteure das Gesamtsystem S-Bahn Berlin bedient. Diese Aussicht schmeckte irgendwann auch den Mitregierenden in Reihen von SPD und Linkspartei nicht mehr, weshalb sich Günther wegen des Drucks genötigt sah, die Option

eines Komplettangebots in das Verfahren aufzunehmen. Das war auch im Sinne der CDU, die das Projekt mit ihrem Wahlsieg vor einem Jahr in ihre Zuständigkeit übernahm.

Spielverderber Alstom

Allerdings wurden mit der Regeländerung längst nicht alle Probleme abgeräumt. Zunächst einmal gibt es mit dem Alstom-Konzern einen absehbaren und ziemlich schlechten Verlierer. Es ist ein offenes Geheimnis, dass der französische Fahrzeugbauer der böse Spielverderber ist, der den ganzen Prozess mit seiner Klagewut ins Stocken bringt. Das hätte man ahnen können. Alstom war schon einmal beim Poker um den Auftrag zur Fertigung neuer Waggons für die Berliner U-Bahn leer ausgegangen und zog auch da vor Gericht. Das bremste den Fortgang der Ereignisse um eineinhalb Jahre aus. Und den Auftrag der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zog sich seinerzeit dieselbe Schweizer Stadler Rail AG an Land, die voraussichtlich auch bei der S-Bahn-Vergabe das Rennen machen wird.

Allerdings nicht als Alleinkämpfer. Mit Stadler im Boot sitzen zwei Unternehmen mehr. Den Dreierbund in Gestalt eines Konsortiums vervollständigen der deutsche Industrieriese Siemens sowie – Überraschung! – die Deutsche Bahn. Gemeinsam sind sie als Bietergemeinschaft angetreten, und kaum war das bekannt, suchten die anfänglich noch zahlreichen Interessenten das Weite – bis auf Alstom. Dessen Gebot hat nur einen entscheidenden Nachteil: Anders als der mächtige Mitbewerber hat er keinen Betreiber für die S-Bahn-Strecken im Gepäck. Den bräuchte es aber, wenn sich die Juroren eine Gesamtlösung wünschen, sprich „alles aus einer Hand“.

Advantage: Deutsche Bahn

Die DB könnte nicht nur die Züge steuern, sie besitzt auch die nötigen Werkstätten, um den Fuhrpark in Schuss zu halten. Außerdem fertigen Stadler und Siemens bereits die neueste S-Bahn-Reihe, die jüngst erst in Betrieb genommen wurde. Die Franzosen dagegen können nur Züge bauen und müssen das auch unbedingt, weil die Alstom-Fabrik in Hennigsdorf im Nordwesten der Hauptstadt nicht ausgelastet ist. Das erklärt auch die Beharrlichkeit des Konzerns. Es steht einfach zu viel auf dem Spiel, und das Volumen des S-Bahn-Deals ist einfach zu verlockend.

Tatsächlich will das Land bis zu 2.160 neue Waggons besorgen und dies mittels einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) erledigen. Die Rede ist von einem „eigenen Fahrzeugpool“, um sich von Bahnbetreibern „unabhängig“ zu machen. Das ist Augenwischerei. Eigentümer der Wagen wäre Berlin nur auf dem Papier, während die Besitzrechte bei den privaten „Partnern“ liegen würden. Zuerst bauen sie die Teile, um sie

dann vertragsgemäß für mindestens 30 Jahre zu nutzen und „instand zu halten“. Ganz materiell gehören sie Berlin erst danach – in vielleicht schrottreifem Zustand.

Plündern mit ÖPP

Derlei ÖPP-Geschäfte erweisen sich praktisch ausnahmslos als Rezept zum Ausplündern öffentlicher Kassen, getarnt durch Schattenhaushalte, die sich erst langfristig als Milliardengrab entpuppen. Die Rechnungshöfe in Bund und Ländern haben schon wiederholt die Tücken dieser Finanzierungsmodelle angeprangert. Sie machen Privatinvestoren reich und den Staat immer ärmer. ÖPPs liefern zudem Einblicke in ein System institutioneller Korruption. Nicht selten bedient sich die Politik bei Anbahnung und Realisierung solcher Projekte – etwa durch Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bis hin zur Abfassung der Verträge – der Expertise von Beratern (Anwaltskanzleien, Wirtschaftsprüfungsgesellschaften), die ihrerseits selbst mit den Nutznießern der Geschäfte verbandelt sind.

Zur bedenklichen und oft folgenschweren Nähe von Politik und Beratungsbusiness siehe dazu zwei Beiträge im Handelsblatt und im Spiegel.

Wohin das führt, sieht man jetzt in Berlin. „Die Ausschreibung der Berliner S-Bahn ist eine der größten und hinterhältigsten Privatisierungen in Deutschland“, meint Carl Waßmuth, Sprecher von „Bahn für alle“. Seit 2012 arbeiteten Lobbyisten „hartnäckig dafür, und wie es aussieht, fahren sie bald die Ernte für ihre milliardenschweren Auftraggeber ein“, befand er am Dienstag im Gespräch mit den NachDenkSeiten. Verkauft hatte Grünen-Ministerin Günther die Ausschreibung vor Jahren mit einer behaupteten Ersparnis für die Stadt im Umfang von 800 Millionen Euro, die sonst in 15 Jahren als Gewinn an die DB abgeflossen wären, sowie mit dem Heilsversprechen von „mehr Wettbewerb“, von wegen: die Deutsche Bahn braucht eine Abreibung.

Bald herrscht Wagenmangel

Und jetzt? Die Gesamtkosten belaufen sich nicht auf acht, sondern 20 Milliarden Euro – mindestens –, und die DB bleibt absehbar Herrin über das Gesamtnetz. Allerdings bringt das Prozedere neben dem finanziellen Reinfall eine „Betriebsstörung“ womöglich historischer Dimension mit sich. In wenigen Jahren könnte der S-Bahn das Fahrzeugmaterial ausgehen, weil die Auslieferung neuer Züge wegen der juristischen Reibereien in immer weitere Ferne rückt.

Planmäßig war der Betriebsbeginn für beide Netze für 2026 und 2028 vorgesehen, nun wird

als Starttermin frühestens 2030 gehandelt. Die Verkehrsverwaltung erwägt bereits, die Verschrottung von in die Jahre gekommenen Wagen aufzuschieben, wobei sich daraus neuerliche Mehrkosten ergeben würden. So oder so sieht der Berliner Fahrgastverband (IGEB) schwarz: „Wir haben absehbar Ende des Jahrzehnts einen Wagenmangel“, zitierte der *Tagesspiegel* Verbandssprecher Jens Wieseke. Das wäre dann wohl die S-Bahn-Krise 2.0.

„Man sagte uns, es würde schneller gehen mit Privaten. Nun dauert es bereits fünf Jahre länger – und die Autos verstopfen derweil weiter die Straßen und verdrecken die Luft“, bemerkte Waßmuth. „Dann wollte man uns weismachen, man könne mit der Privatisierung Hunderte Millionen Euro sparen. Nun zeigt sich, dass es mindestens zwölf Milliarden Euro mehr kostet – was für eine gigantische Täuschung!“ Überdies verliere das Land mit der Privatisierung der Fahrzeugbeschaffung noch mehr an finanziellem Handlungsspielraum.

Verkehrswende jetzt!

Zur Erinnerung: Mit einer dubiosen Konstruktion hat die einst rot-rot-grüne Landesregierung auch den Schulbau den Profitinteressen von Banken und Baukonzernen ausgeliefert. Statt mit anfänglich 5,5 Milliarden Euro soll die Berliner Schulbauoffensive (BSO) – Stand jetzt – mit 11,7 Milliarden Euro zu Buche schlagen. Offenbar versteht man sich in der Hauptstadt ganz vorzüglich aufs Verschleudern von Steuergeld.

Dabei seien die Alternativen „so simpel wie nur möglich“, meint Waßmuth. „Berlin muss die Mehrheit der S-Bahn Berlin GmbH erwerben und die neuen Wagen selbst kaufen.“ Die DB als Eigentümerin könne sich so einer Anfrage nicht verweigern, „die steckt bis zur Halskrause in Schulden und verschleudert deswegen gerade ihre Tochter DB-Schenker“. Nur mit einer rekommunalisierten S-Bahn könnten Berlin und Brandenburg „endlich die dringend nötige Verkehrswende in der Region angehen – für einen Bruchteil der Kosten dieser wahnwitzigen Privatisierung“, so Waßmuth.

Abwegig ist der Vorschlag nicht. Sämtliche anderen öffentlichen Verkehrsleistungen – U-Bahn, Busse, Straßenbahnen und Fähren – werden in Berlin durch die BVG erbracht, mittels Direktvergabe durch den Senat. Außerdem hat sich GiB durch einen Gutachter bestätigen lassen, dass die Politik das laufende Vergabeverfahren jederzeit abbrechen könnte.

Kommunalisierung zum St. Nimmerleinstag

Und dann gab es da noch diesen Vorstoß der damaligen Landeregierung aus SPD, Linke und Grünen, den Bund vom Verkauf der S-Bahn Berlin GmbH überzeugen zu wollen und zu

diesem Zweck ein landeseigenes Eisenbahnunternehmen aufzubauen. So verhindere man Ausschreibungsprozesse, die „viel Stress und Ärger“ machten, gab Regierungsvize Klaus Lederer (Linke) zu Protokoll. Einen kleinen Haken hatte die Idee: Warten wollte man damit bis zur nächsten Vergaberunde, also 2035 für die Ringbahn und irgendwann in den 2040ern für den Rest. Wie heißt es so schön: „Eile mit Weile“ oder später einmal: „Was schert mich mein Geschwätz von vorvorvorgestern.“

Titelbild: Perekotypole/shutterstock.com