

Die Ausschreibung von Teilen der Berliner S-Bahn verschlingt mindestens 20 Milliarden Euro und ein Ende des Verfahrens ist nicht in Sicht. Weil der unterlegene Bieter klagt, können die Sieger nicht mit dem Bauen neuer Fahrzeuge starten, weshalb die alten Baureihen teuer und zeitraubend aufgerüstet werden müssen. Carl Waßmuth vom Bündnis „Bahn für alle“ hat das Chaos kommen sehen, noch ehe mit der Verlosung losgelegt wurde. Die größte Niete hätten wie immer die Fahrgäste und Steuerzahler gezogen, während selbst der Verlierer mit leistungslosen Profiten rechnen könne, schildert er im Interview mit den *NachDenkSeiten*. Seine Diagnose: Umverteilung von unten nach oben. Sein Gegenrezept: Kommunalisierung. Mit ihm sprach **Ralf Wurzbacher**.

Zur Person

Carl Waßmuth, Jahrgang 1969, ist Bauingenieur, Infrastrukturexperte und Sprecher bei „Bahn für alle“ unter dem Dach des Vereins „Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB)“, den er mitgegründet hat. Dieser setzt sich für die Demokratisierung der Daseinsvorsorge und für die gesellschaftliche Verfügung über Güter wie Wasser, Bildung, Mobilität und Gesundheit ein.

Herr Waßmuth, [1.000 Wagen der Baureihe 481](#) der Berliner S-Bahn müssen in den kommenden Jahren in die Werkstatt, um mit jeweils Hunderten Metern an neuen Kabeln bestückt zu werden. Eigentlich wollte man den Typ längst aus dem Verkehr gezogen haben. Im Rahmen einer 2020 gestarteten Ausschreibung sollten sowohl der Betrieb zweier Teilstücke des Gesamtnetzes als auch die Fahrzeugbeschaffung neu vergeben werden. Das Verfahren selbst kam bereits mit gehörigem Verzug in die Gänge und könnte sich bis zur endgültigen Entscheidung noch mehrere Jahre hinziehen. Um im Bild zu bleiben: Wer hat bei all dem eigentlich die längste Leitung?

Wir hatten jetzt sage und schreibe 25 Verschiebungen in diesem Vergabeverfahren, und trotzdem klagt am Ende mit Alstom der unterlegene Bieter, und das mit guter Aussicht auf Erfolg. Wer da nicht merkt, dass etwas schiefgelaufen ist, der hat mehr als nur eine lange Leitung. Albert Einstein hat einmal angemerkt, es wäre die Definition von Wahnsinn, das Gleiche immer und immer wieder zu tun und ein anderes Ergebnis zu erwarten.

Wäre es stattdessen weiterhin möglich, das ganze Verfahren einfach abubrechen, nach all den Jahren?

Wir haben das juristisch untersuchen lassen. Die öffentliche Hand ist und bleibt Herrin des Verfahrens. In der Politik herrscht allerdings oft das „sunk-cost“-Prinzip vor, der Grundsatz,

versinkenden Geldern und verstrichener Zeit weiter Zeit und Geld nachzuwerfen – weil man schon so viel davon verplempert hat. Das ist ein klassischer Trugschluss. Ob Zeit und Geld gut oder schlecht investiert sind, hat allein mit der Sache zu tun. Und die Sache, die Ausschreibung, ist in diesem Fall von Anfang an bis heute verkorkst.

Gibt es seitens der Senatsparteien, CDU und SPD, gar keine Anzeichen, dass sie vielleicht doch die Reißleine ziehen wollen?

Die CDU hat einen Spitzenkandidaten, Kai Wegner, mit akutem Glaubwürdigkeitsproblem, Stichwort Tennisgate. Die SPD stand in Umfragen zeitweise auf Platz fünf, wird womöglich also das fünfte Rad am Berliner Parteienwagen. Jetzt können die sagen, schieß drauf, wir haben eh keinen Bock mehr auf Regieren. Oder sie versprechen den Menschen wenigstens ein Fitzelchen an Positivem. Zum Beispiel, dass sie in Sachen S-Bahn einschreiten.

Was ist mit der Opposition?

Bettina Jarasch von den Grünen hat uns als Verkehrssenatorin bei einer Unterschriftenübergabe versprochen, bei der Deutschen Bahn zu fragen, was es kostet, ihr die S-Bahn Berlin abzukaufen. Zwei Monate später war sie weg vom Fenster im Zuge der Wiederholungswahl. Jetzt ist sie wieder Spitzenkandidatin. Sie könnte weitermachen, wo sie aufgehört hatte. Und Die Linke ist gar nicht mehr dieselbe wie vor zehn Jahren. Harald Wolf, Klaus Lederer und die ganzen Privatisierungskonsorten – alle weg. Mit der personellen Erneuerung hat auch eine inhaltliche Erneuerung eine Chance. Eine Mehrheit will die Kommunalisierung.

Stellen Sie sich das mit der Kommunalisierung der S-Bahn nicht zu einfach vor?

Es wird versucht, uns weiszumachen, S-Bahn-Züge zu kaufen, wäre ein Hexenwerk. Ein S-Bahn-Netz zuverlässig zu betreiben, S-Bahn-Züge zu entwickeln und zu bauen – das ist kompliziert. Aber kaufen? Es wurde ja sogar eine Wagenreihe brandneu entwickelt! Man muss nicht viel mehr machen als einen Zettel nehmen und draufschreiben: „noch mal 1.400 Wagen von der 484er-Reihe“. Es ist auch kein Geheimnis, was so was kostet. Ein Sitzplatz in einer S-Bahn kostet bundesweit 15.000 bis 20.000 Euro, in einem ICE 100.000 Euro. Da kann man rechnen: 1.400 Wagen mal 24 Sitzplätze mal 20.000 Euro macht 672 Millionen Euro.

Das ist sehr, sehr viel weniger als die 20 Milliarden Euro, von denen die Rede ist. Und dann bekommen Berlin und Brandenburg ja auch Geld vom Bund, um S-Bahnen fahren zu lassen, die sogenannten Regionalisierungsmittel. Jetzt kommt noch was fürs Deutschlandticket

dazu. Das waren zuletzt zusammen 685 Millionen Euro im Jahr. Daraus wurde der S-Bahn-Betrieb bisher finanziert, und das wird auch zukünftig möglich sein.

Für eine Direktvergabe müssen Berlin und Brandenburg laut EU-Recht einen maßgeblichen Einfluss auf das Geschäft ausüben. Das geht durch Kauf von 51 Prozent der Anteile, man kann die Mehrheit im Aufsichtsrat auch anders sicherstellen. Geht also alles. Wir fordern auch, dass das Schienennetz der S-Bahn ans Land Berlin geht. Die DB-Netzgesellschaft InfraGo lässt die Infrastruktur seit Jahren verlottern und verlangt trotzdem Mondpreise für die Nutzung, fast wie für ICE-Fahrten. Berlin will das Netz aber im Topzustand haben, störungsfrei.

Welche Vorteile hätte die Kommunalisierung noch: fürs Land Berlin, für die Fahrgäste, die Steuerzahler?

Die Vorteile wären immens. Das Netz könnte weiter ausgebaut werden. Zwischen dem Betrieb von Schienen und Verkehr würden Synergieeffekte entstehen statt Reibung wie bisher. Vor allem aber würden wir viele Milliarden Euro sparen, die Kürzungen im Sozial- und Kulturbereich könnten zurückgenommen werden.

Nach offiziellen Angaben soll das Projekt 20 Milliarden Euro kosten. Die ursprüngliche Ansage lautete einmal acht Milliarden Euro, verbunden mit dem Versprechen, 800 Millionen Euro gegenüber einer rein staatlichen Beschaffungsmaßnahme einzusparen. Was lässt das Ganze finanziell so aus dem Ruder laufen?

Ich würde nicht sagen, dass das aus dem Ruder läuft. Das ist nur unsere Sicht als Steuerzahler. Tatsächlich läuft alles planmäßig so wie bei jeder öffentlich-privaten Partnerschaft, jedem ÖPP. Diesen Plan hat die private Strategie- und Managementberatung KCW erstellt, formell im Auftrag der damaligen Verkehrssenatorin Regine Günther von den Grünen. Erinnern Sie sich noch an die? Falls nein - nicht traurig sein, das ist typisch für ÖPP. Irgendein Nobody kommt ins Amt, steckt das größte Vorhaben in seinem Ressort in ein ÖPP und verschwindet wieder.

Wir müssen uns darüber klar werden, dass es mächtige Interessen im Privatsektor gibt, die wollen, dass öffentliche Daseinsvorsorge immer per öffentlich-privater Partnerschaft stattfindet. Mit reinen Industrieprodukten lässt sich längst nicht mehr so einfach viel Geld verdienen. Dazu kommen Konjunkturrisiken, Energiepreisschocks. Die Daseinsvorsorge brauchen wir immer, deswegen drängen sich die Anlagefonds so vehement zwischen uns und die öffentliche Hand. Dann fließt das Geld stetig und der Staat schirmt die Privaten vor

Risiken ab. So war es zuletzt beim Berliner Schulbau und so soll es wieder bei der Sanierung der Berliner Unis werden – dem nächsten Milliardengrab, das SPD und CDU planen. Diese Privatisierungen sind Planwirtschaft für Finanzanleger. Und sie sind immer extrem teuer für die Bürgerinnen und Bürger.

Sie fürchten, dass bei der Berliner S-Bahn das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht ist?

Die Summe von 20 Milliarden Euro wurde schon vor fünf Jahren genannt. Das muss allein aufgrund der Inflation heute schon mehr sein. Dann hatte man die Ausschreibung begonnen, als es weltweit noch Nullzinsen gab. Heute gehen wir in Richtung vier Prozent – das verteuert das Vorhaben ungemein. Die Privaten leihen sich das Geld für den Wagenkauf bei Banken und zahlen sie über 15 bis 30 Jahre zurück – zuzüglich Zinsen. Die Summe der Zinsen wird Stand heute die Kosten für die Wagen übersteigen. Und nicht zuletzt bezahlen wir eine Armada von Anwälten, nur, damit Alstom am Ende doch entschädigt wird fürs Gar-nix-Tun.

So wie einst die [verhinderten Betreiber der gerichtlich verhinderten Ausländermaut ...](#)

Ja, da war die Rendite auf das eingesetzte Kapital besonders hoch. Tausend Prozent schätze ich. Im Sommer ist hier in Berlin eine Investorenmesse mit dem Namen „Superreturn“. Ich denke, die sind auch dort.

Zurück zur S-Bahn. Der französische Eisenbahnkonzern Alstom war [als Bieter im Vergabepoker leer ausgegangen](#). 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 lieber auf eine Gesamtlösung setzten, also einen Betreiber fürs gesamte Netz in Gestalt der DB-Tochter S-Bahn Berlin GmbH, war Alstom als reiner Wagenbauer, aber ohne „Lokführer“, faktisch chancenlos und beschreitet deshalb den Klageweg. Das war mal eine Überraschung ...

Die Aufteilung auf mehrere Betreiber ist eine der großen Gefahren dieser Ausschreibung. Dass das so gemacht wurde, ist ganz allein dem grünen Wettbewerbsfanatismus geschuldet. Man hätte auch einfach einen Bieter für alles suchen können, das wäre auch schon eine Privatisierung gewesen. Aber nein, es sollte auch richtig chaotisch werden, so wie damals

bei der Londoner Metro, die man an zwei unterschiedliche Privatkonsortien abgegeben hatte, für zunächst 15 Jahre. Nach sieben Jahren ging technisch nichts mehr und Public Transport London musste den Scherbenhaufen zusammenfegen. Die sogenannten Investoren zogen weiter.

Inzwischen ist es so, dass die Ausschreibungsverfahren selbst eine Gelegenheit für die Privaten sind, die Hand aufzuhalten. Man muss als Firma nur groß genug sein und die richtigen Anwaltskanzleien beschäftigen. Alstom macht das öfter, andere auch. Die BVG entschädigt ständig in Millionenhöhe unterlegene Bieter. Wir müssen verstehen, dass diese Ausschreibungsverfahren keine notwendigen Übel sind, sondern bereits elementarer Teil der Umverteilung von unten nach oben.

Am Montag hat die Vergabekammer des Landes Berlin die Alstom-Beschwerde erstmals mündlich verhandelt. Über die Ergebnisse drang bislang nichts an die Öffentlichkeit. Womit rechnen Sie?

Das wird wohl noch mal drei Jahre dauern. Dass sich das alles verzögert, ist ja nur das Problem der Menschen in Berlin und Brandenburg. Die riesigen und hochkonzentrierten Vermögen auf der Welt haben Zeit. Sie werden ja auch kaum besteuert, oder gar nicht, wie hier in Deutschland, ohne die Vermögensteuer. Die ersten neuen Wagen kommen dann vielleicht in sieben Jahren. Am Anfang hieß es ja, wir bekommen zusätzliche Kapazitäten! Jetzt müssen wir froh sein, wenn ein klein wenig Ersatz da ist, bevor bei den alten Kästen die Achsen brechen.

Ganz zum Anfang der Vorbereitungen, 2016, hieß es einmal, die neue Flotte könne schon ab 2023 aufs Gleis. Das wären dann mal eben zehn Jahre Verzug. Wofür?

Ganz zum Anfang – das war sogar schon viel früher. Das meine ich, wenn ich sage, die Riesenvermögen haben Zeit. Zwei Jahrzehnte politisch geschaffener Sachzwänge sind dieser Ausschreibung vorausgegangen. Die Deutsche Bahn AG sollte 2006 bis 2008 an die Börse, im Vorfeld des Börsengangs maximierte die DB dazu kurzfristige Gewinne und beutete ihre Tochtergesellschaften massiv aus, darunter ihre Tochter S-Bahn Berlin GmbH. Das führte dort 2009/2010 zu einem Instandhaltungsstau mit dem Ausfall der Hälfte der Züge.

Im Jahr 2012 schrieb der SPD-CDU-Senat den Betrieb inklusive der Anschaffung neuer Züge aus – angeblich um dem Monopolisten DB entgegenzutreten. Aber in der Ausschreibung ging es nur um den S-Bahn-Ring als Teilnetz. Das haben viele zu Recht als Privatisierung erkannt und heftig protestiert. Am Verfahren wurde noch gedreht, und schwupps war die DB einziger Bieter, so dass weiter alles in einer Hand blieb. Aber die Sollbruchstelle war

geschaffen, die aktuelle Ausschreibung für die anderen Abschnitte des S-Bahn-Netzes liegen in der Logik des Verfahrens von 2012. Zwischendurch wurde Kritik immer mal wieder abgebügelt mit dem Hinweis, dafür wäre jetzt keine Zeit mehr. Wenn wir jetzt auf die Suche nach Alternativen gehen würden, würden wir die rechtzeitige Lieferung gefährden. Wir, damit waren wir Bürgerinnen und Bürger gemeint.

Immerhin verlangt auch die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), [„dieses dilettantische Verfahren“](#) zu beenden. Das Wort Verstaatlichung nimmt die EVG allerdings nicht in den Mund. Stehen Sie mit Ihrer Forderung nicht ziemlich alleine da?

Es gibt zum Glück inzwischen auch Forderungen in der SPD, das Verfahren abubrechen und die S-Bahn zu kommunalisieren – samt Schienennetz. Und auch bei den Gewerkschaften ist viel Bewegung. Auch bei der IG Metall, die die Beschäftigten im Schienenfahrzeugbau vertritt. Vor zwei Jahren habe ich mit einem DGB-Vertreter gesprochen. Der fand die Ausschreibung einen Riesenfehler, sah aber wenig Chancen, sie zu stoppen. Nur im Fall, dass noch einmal eine neue Klage von Alstom kommt, könnte die öffentliche Aufmerksamkeit groß genug werden. Nun, diesen Fall haben wir jetzt.

Worauf also muss es ankommen im Vorfeld der Abgeordnetenhauswahl?

Wir fordern die Parteien auf, klar zu sagen, welche Vorstellung sie für die S-Bahn Berlin haben. Wenn sie sagen, „weiter so schlecht, wie wir es bisher gemacht haben“, dann können die Menschen sich an der Wahlurne danach richten. Am 9. Juni laden wir Regierungschef Kai Wegner und den SPD-Spitzenkandidaten Steffen Krach zu einem öffentlichen Gespräch zur S-Bahn ein, und auch Bettina Jarasch von den Grünen und Elif Eralp von den Linken. Wir werden sehen, wer kommt, und was sie uns sagen.

Titelbild: Mo Photography Berlin/shutterstock.com 