

Vergabeverfahren für Berliner S-Bahn-Ring hat begonnen S-Bahn-Chaos vorprogrammiert - Artikel aktualisiert: Montag, 15.07.2013 19:55 Uhr MAZ

Die Ausschreibungsfrist für den Betrieb des Berliner S-Bahn-Rings ist am Montag abgelaufen. Wer auch immer den Zuschlag erhält, wird die Strecken ab 2017 nicht komplett mit eigenen Fahrzeugen befahren können. Um 400 neue Wagen zu produzieren, bleibt keine Zeit. Eines steht jetzt schon fest: Wer auch immer bei der Ausschreibung von Teilen des Berliner S-Bahn-Netzes von 2017 an den Zuschlag erhält, wird die Strecken nicht komplett mit eigenen Fahrzeugen befahren können. Denn insgesamt werden 400 neue Wagen dafür benötigt. Weil die erst mal produziert werden müssen, wurde die Ausschreibungsfrist schon mehrfach verschoben. Doch die Zeit wird trotzdem nicht reichen. Davon geht nun auch der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) aus, der den Wettbewerb im Auftrag beider Länder organisiert hat. Das Chaos ist also schon programmiert. Zur Ausschreibung stehen die Berliner Ringbahn und drei zum Teil nach Brandenburg verlaufende S-Bahn-Strecken. Gestern um 17 Uhr endete nach mehrmaligen Verschieben das Interessenbekundungsverfahren. Eine erneute Terminverschiebung wird es nicht mehr geben. „Der Deckel ist zu“, sagte VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz. Lange hatte der Berliner Verkehrssenat gezögert, Teile des quasi schon traditionell von der Deutschen Bahn betriebenen Stadtbahnnetzes auszuschreiben.

Kein Zweifel besteht, dass die Deutsche Bahn (DB) ihr Interesse für die Teilausschreibung des S-Bahn-Netzes angemeldet hat. In Branchenkreisen wird sogar davon ausgegangen, dass der DB-Konzern gleich zweimal vertreten sein wird: einmal mit der Tochter S-Bahn GmbH und zur Sicherheit etwa mit dem Regionalverkehrsbetreiber DB Regio. Die zweite Bewerbung gilt als Joker: Der bisherige Betreiber S-Bahn GmbH könnte nach vielen Krisen das Vertrauen verspielt haben. Für den Fahrzeugpark gilt eine Kooperation mit Bombardier oder Siemens-Stadler als wahrscheinlich. Neben den beiden Ringbahnen S41 und S42 sind die S-Bahnstrecken S46 und S8 vom Berliner Hauptbahnhof und Hohen Neuendorf (Oberhavel) nach Königs Wusterhausen und Zeuthen (beide Dahme-Spreewald) sowie S47 (Spindlersfeld-Südkreuz) mit im Paket. Der Betreiber, der den Vertrag von 2017 an für 15 Jahre bekommen soll, muss nicht nur Erfahrung, sondern auch Geld mitbringen. Nach Expertenschätzung belaufen sich die Kosten für die 400 Wagen auf rund 600 Millionen Euro. Dennoch ist das Interesse groß. Nach Branchenangaben will nicht nur die Bahn den Auftrag wiederum bekommen, sondern auch Verkehrsunternehmen aus dem Ausland sowie Schienenfahrzeug-Hersteller (siehe unten).

Schon frühzeitig hat Bombardier für den Betrieb der S-Bahnlinien in Berlin-Brandenburg den Finger gehoben. Bereits im Frühjahr stellte der kanadische Schienenfahrzeug-Hersteller mit seinem Werk in Hennigsdorf (Oberhavel) ein Konzept samt Wartung vor. Noch ist nicht klar, ob Bombardier selbst auch den Betrieb stemmen will oder sich dafür mit einem Verkehrsunternehmen wie etwa der Deutschen Bahn zusammenschließt. Natürlich wird auch die regionale Karte gespielt: Die benötigten 400 neuen Wagen würden in Hennigsdorf hergestellt, wirbt Bombardier. „Inzwischen ist aber allen Beteiligten klar, dass der neue Betreiber 2017 allenfalls 50 Wagen mitbringen wird, weil Bahn-Hersteller mit der Fertigung nicht nachkommen können“, sagt der Hauptgeschäftsführer des privaten Verkehrsunternehmen vertretenden Verbands Mofair, Engelbert Recker. Offen ist bislang, was in der Übergangsphase geschehen soll. Der Fahrgastverband Igeb erwartet, dass die S-Bahn GmbH als bisheriger Betreiber noch für weitere drei Jahre unter Vertrag genommen wird. Denkbar ist auch eine teilweise Übergabe, je nachdem wie viele Fahrzeuge der neue Betreiber auf die Gleise setzen kann. Klar ist dem Fahrgastverband aber schon jetzt: „Es wird erneut ein Chaos geben“, prophezeit Vorstand Jens Wieseke. Damit das Angebot zwischenzeitlich nicht zusammenbricht, müssten auch alte Baureihen der heutigen S-Bahn weiter Dienst schieben, die erneut zugelassen und auf neue Technik umgerüstet werden müssten.

Mit gesicherten Jobs in der Region versucht sich auch ein Konsortium der Schienenfahrzeug-Hersteller Siemens und Stadler ins Spiel zu bringen. Während Siemens in dem Duo für die Elektrik zuständig sein würde, will Stadler den mechanischen Teil für den benötigten Wagenpark übernehmen. Stadler hat Werke in Velten (Oberhavel), Berlin-Pankow, -Hohenschönhausen und -Reinickendorf. Siemens ist vorwiegend in Berlin vertreten. Für ein Verkehrsunternehmen als Betreiber sei man mit mehreren Partnern im Gespräch, heißt es bei Stadler. In der Branche wird die Bahn dafür genannt.

Nach der gestern abgelaufenen Ausschreibungsfrist wird mit der Vergabe des Auftrags nicht vor 2014 gerechnet. Von Gerald Dietz