

Ausgliedern? Gut!

Aber mit einem neuen Wettbewerb!

Mehdorn plant an den Fahrgästen vorbei

Bahnchef Hartmut Mehdorn will 9000 Kilometer Bahnstrecke ausgliedern und verselbstständigen. Das ist besser als die Stilllegung. Doch für Länder,

Städte und Gemeinden sowie für den Wettbewerb hätte das tiefgreifende Konsequenzen.

Foto: Karg



Usedomer Bäderbahn: Unter dem Konzerndach zum Erfolg.

Zunächst: Eine richtige Idee

Die Idee, regionale Bahnen auszugliedern und dabei Betrieb und Netz wieder zusammenzuführen, ist richtig. Überall, wo Netz und Betrieb regionaler Strecken nicht in einer Hand sind, gibt es reichlich Sprengstoff. Ob bei der Vogtlandbahn oder der Burgenlandbahn, bei der Nordwestbahn oder der Süd-Thüringenbahn: Immer gab und gibt es Ärger, weil DB-Netz die Strecken nicht rechtzeitig oder gar nicht herrichtet, damit die neuen Unternehmen fahren können. Das passiert natürlich nicht, wenn Betrieb und Netz in einer Hand sind.

Usedom: Erfolgreiches Beispiel

Die Usedomer Bäderbahn ist das Paradebeispiel dafür, dass eine Ausgliederung

neue unternehmerische Kräfte freisetzt. Die Bahn auf Usedom schien verloren: Sie war abgekoppelt vom übrigen Netz, besaß überwiegend total verkommene Schienen, es gab scheinbar keinerlei Nachfrage. Die DB entließ erstmals eine ihrer kleinen Bahnen in die relative Freiheit; sie durfte selbst wirtschaften, allerdings nach wie vor unter dem Konzerndach. Und das wurde ein sichtbarer Erfolg.

Und der Wettbewerb?

Doch bei diesen paradiesischen Zuständen für die DB blieb es im Regionalverkehr nicht. Die erste Phase des neuen Wettbewerbs bestand darin, dass von den Aufgabenträgern Konkurrenten auf die Schiene der DB AG gehievt wurden. Das war ganz einfach und wie eine neue Schöpfung: Am ersten Tag kam die Ausschreibung, am zweiten wurden neue Triebwagen bestellt, am dritten die dafür

benötigten Lokführer ausgebildet, am vierten wollte man fahren ... Parallel dazu sollte DB-Netz die Strecken für die Konkurrenz sanieren. Das konnte und kann einfach nicht gut gehen, so lange das Netz fest in der Hand des Konzerns Deutsche Bahn AG ist.

Jetzt plant die Deutsche Bahn AG – so Hartmut Mehdorn – regionale Netze verstärkt zu verselbstständigen. Aber: Wie wird es dann mit dem Wettbewerb?

Er ist von der Europäischen Union vorgeschrieben. Auch auf den verselbstständigten regionalen Strecken könnte, nach einer entsprechenden Ausschreibung selbstverständlich, einmal eine blaue oder grüne Bahn auf den Gleisen der „roten Bahn“ unterwegs sein, und zwar auch dann, wenn die Strecke gerade mit viel Aufwand von der roten Bahn auf Vordermann gebracht worden ist. Hat die „rote Bahn“, die DB AG, dadurch einen unschlagbaren Wettbewerbsvor-



Foto: Engel

Nicht nur hier ist Straßenbahn-Technik angebracht: Bahnlinie Münster – Rheda.

teil, dass ihr die Gleise gehören und ihr Zugführer in der Dienstpause beispielsweise die Weichen ölt? Sicher nicht, obwohl diese Wartungs-Extras dem DB-Konzern nur recht sein können.

Aber: Sollte der Eigentümer einer Strecke eine Ausschreibung verlieren, könnte er sie wegen Unwirtschaftlichkeit stilllegen oder – auch das gehört zur freien Marktwirtschaft – die Rest-Firma über einen Konkurs liquidieren. Diese Möglichkeiten machen schon eher nachdenklich!

Die Straßenbahn und ihre Folgen

Mit Straßenbahntechnik soll in den neuen regionalen Netzen viel Geld gespart werden. Auch das ist zunächst gut, denn die Betriebsordnung für Straßenbahnen ist viel flexibler als die für Eisenbahnen. Doch: Auf Straßenbahnstrecken gibt es keinen freien Netzzugang – weder im Personenverkehr noch im Güterverkehr. Damit ist ein juristisches Schlupfloch entstanden, dessen Bedeutung bisher nicht richtig erkannt worden ist. Eine Ausschreibung des Betriebes ist nach dem Recht der Europäischen Union nur dann nötig, wenn der Verkehr nicht kostendeckend realisiert werden kann.

Streckenunterhalt ausschreiben!

Die regionalen Bahnen brauchen die Synergieeffekte, die Netz und Betrieb aus einer Hand ermöglichen. Aber: Grund und Boden müssen nicht unbedingt der Bahn gehören!

Auch die neuen regionalen Bahngesellschaften werden Geld brauchen, um ihre Strecken zu modernisieren. Sie werden die Hand vor allem bei den Ländern aufhalten, wie es DB-Netz schon jetzt nicht erfolglos tut. Das wäre aber gleichzeitig die Chance für Aufgabenträger, ihr gutes Geld

gleich gegen die Strecke einzutauschen, um künftig Betrieb und Netz gemeinsam ausschreiben und in eine Hand geben zu können. Allerdings erfordert das den Willen, den Wettbewerb auch auf die Unterhaltung der Infrastruktur auszuweiten und mit dem Betrieb zu koppeln.

Veränderter Wettbewerb

Alles das könnte den Wettbewerb entscheidend verändern. Genügend bisher ein paar Triebwagen, um eine Bahn zu übernehmen, so wird künftig auch Kapital für die Übernahme von Gleisen und Signalen benötigt – und das Know-how, sie instand zu halten. An langfristige Ausschreibungen wird man sich ebenfalls gewöhnen müssen.

Aber alles ist besser als die augenblickliche Situation, in der sich Netz und Betrieb gegenseitig blockieren.

(refl)



Foto: Naumann

Eisenbahn bis ins Zwickauer Stadtzentrum: Hier gibt es keinen freien Netzzugang.



Foto: WEG

Musterbeispiel Schönbuchbahn: Die Strecke gehört einem Zweckverband, Betrieb und Streckenunterhalt liegen in einer Hand.