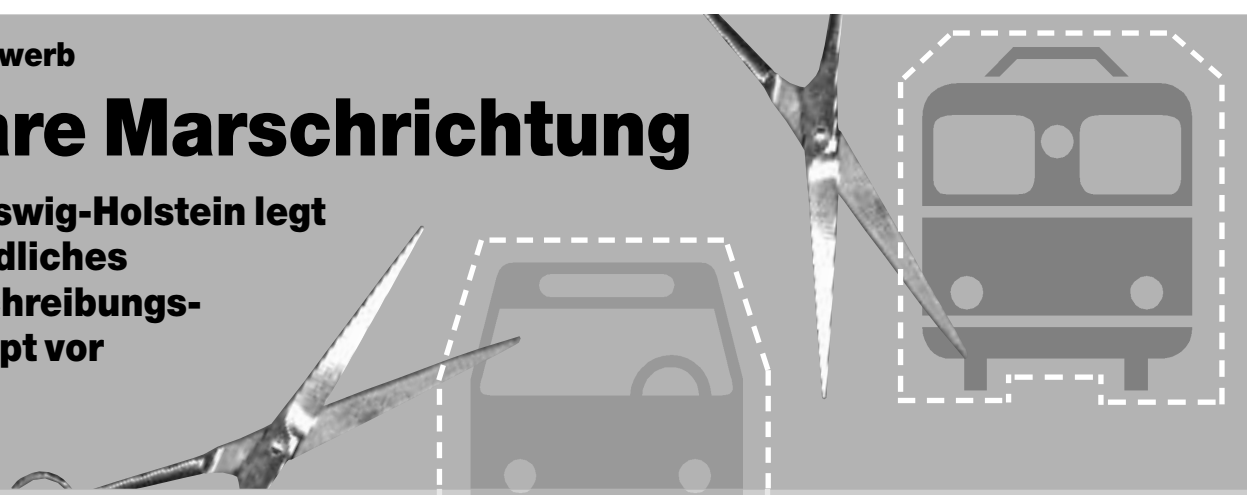


Wettbewerb

Klare Marschrichtung

Schleswig-Holstein legt vorbildliches Ausschreibungskonzept vor



➤ Schleswig-Holstein ist Vorreiter im Wettbewerb auf der Schiene: Während bundesweit weniger als zehn Prozent der Schienenstrecken ausgeschrieben sind, sind es zwischen Nord- und Ostsee schon 23 Prozent. Mit einem zeitlich gestaffelten Ausschreibungskon-

zept will das Land nicht nur mehr Qualität erreichen, sondern es schafft zugleich Planungssicherheit – auch für die DB AG. Andere Länder sollten diesem Vorbild folgen.

Erfahrungen

Schleswig-Holstein ist in der glücklichen Lage, dass im Lande leistungsfähige Unternehmen überlebt haben, die erfolgreich Schienenpersonenverkehr betreiben. Sie sind der Schlüssel für eine Sichtweise, die Wettbewerb begünstigt.

So hat mit dem Anschluss des Hafens Dagebüll zum Bahnhof Niebüll in Nordfriesland ein Unternehmen überlebt, das bis heute Kurswagen für Ferienreisende befördert und – nachdem die Strecke endlich zur Verfügung stand – schon zwei Sommer lang bewiesen hat, dass Schienenverkehr über die Grenze ins dänische Tondern sinnvoll ist.

Doch vor allem die Eisenbahn Altona – Kaltenkirchen – Neumünster (AKN) führt seit Jahren vor, dass regionaler Verkehr erfolgreich sein kann. Während unter DB-Regie von dem Streckennetz nur Stummel im Hamburger Umland übrig geblieben wären, hat die Stammstrecke auch im dünner besiedelten nördlichen Abschnitt überlebt. Als die DB die Bahnlinie von Neumünster nach Heide aufgeben wollte, übernahm die AKN den Betrieb.

Zur Zeit werden jährlich etwa 22 Mio. Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr gefahren. Davon hat das Land bis jetzt etwa 23 Prozent im Wett-

bewerb vergeben: Das Netz Nord mit etwa 3,6 Mio. Zugkilometern pro Jahr, das teils an die DB AG, teils an die Nord-Ostsee-Bahn (Connex) ging, und Heide – Büsum, wo jetzt die AKN fährt, mit etwa 0,3 Mio. Zugkilometern pro Jahr sind seit 5.11.2000 im Betrieb, Ende 2002 – so die DB AG es schafft, den Streckenausbau fertig zu stellen – wird Neumünster – Bad Oldesloe mit etwa 0,6 Mio. Zugkilometern pro Jahr folgen. Diese Ausschreibung ging an ein Konsortium aus AKN und der Hamburger Hochbahn AG (HHA). Die HHA ist bereits mit der Walddörferbahn, einem Teil der Hamburger U-Bahn, im Lande aktiv.

Damit betreiben insgesamt fünf Unternehmen Personenverkehr auf der Schiene. Alle kommen als potenzielle Anbieter in Betracht. Und mit den Wettbewerbern der DB AG ist man im Lande zufrieden.

Das Konzept

Bis 2011 sollen alle Teilnetze in Schleswig-Holstein ausgeschrieben und vergeben werden. Nach Betriebsbeginn des zuletzt ausgeschriebenen Netzes werden ab 2014 alle Netze im Wettbewerb gefahren. Die Ausschreibung erfolgt in Teilabschnitten, mit angemessenem Vorlauf und einer Laufzeit von zehn Jahren. Damit soll gewährleistet werden, dass die zum Zuge kommenden Verkehrsunternehmen ihre Planungen und Investitionen rechtzeitig einleiten können. Die Vergabe in Teilabschnitten soll es zugleich ermöglichen, Erfahrungen der jeweiligen Betreiber auszuwerten.

Die Teilnetze sollen, nachdem der Verkehrsvertrag mit der DB AG Ende 2002 ausläuft, in folgender Reihenfolge ausgeschrieben werden:

| Netz | Strecken | Ausschreibung | Betriebsbeginn | Mio. Zugkm/Jahr |
|-------|---|---------------|----------------|-----------------|
| West | Marschbahn | 2002 | Dezember 2005 | 4,6 |
| AKN | AKN | 2005 | 2008 | 2,3 |
| Ost | Lübecker Kreuz | 2005 | 2009/10 | 6,6 |
| Nord | Kiel – Flensburg/ Bad St. Peter-Ording | 2008 | 2011 | 5,3 |
| Mitte | Flensburg/Kiel – Hamburg | 2009 | 2013/14 | 5,8 |



Wettbewerber Seite an Seite in Norderstedt Mitte: U-Bahn der HHA und Regionaltriebwagen der AKN. Mit fünf Anbietern ist Schleswig-Holstein gut gerüstet für den Wettbewerb.

Ausschreibungsbedingungen

Das Land erwartet von den Anbietern:

- Verbesserungen des Angebots,
- hohe Qualität,
- moderne Fahrzeuge und
- geringere Kosten.

Als Ausschreibungsbedingungen werden genannt:

- Verbesserung der Angebotsqualität,
- Qualitäts-Management-System mit Kundenmonitoring,
- Einsatz neuer Fahrzeuge (Triebwagen oder Doppelstockzüge),
- Nettoverträge (Einnahmeverantwortung bei den Verkehrsunternehmen).

Die Option für neue Produkte wie Sprinterzüge und Durchbindung von Linien wird offen gehalten.

Vorteile für alle

Die Vergabe in Teilnetzen und in zeitlicher Staffelung bietet nicht nur eine kontinuierliche Auslastung der Planungskapazitäten der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS), sondern auch allen Anbietern Planungssicherheit. Zuschnitt der Netze und Wahl des Zeitpunktes sind nicht rein zufällig. So ist die Notwendigkeit, bald in Diesellokomotiven für die Marschbahn zu investieren, unübersehbar und der lange Vorlauf für das Lübecker Kreuz ist durch die offene Frage veranlasst, ob die Strecke Hamburg – Lübeck bis dahin elektrifiziert ist.

Vor allem wird aber eines erreicht: Auch die DB AG weiß jetzt, woran sie ist. Eine Verlängerung des Verkehrsvertrags

der DB AG von Jahr zu Jahr wäre für das Unternehmen, aber auch für ihre Eisenbahner unerträglich.

Zu viel erwartet?

Für den Zeitraum bis zum Betriebsbeginn der ausgeschriebenen Teilnetze sollen nun Verhandlungen mit der DB AG über neue Verkehrsverträge geführt werden. „Das Land erwartet“, so Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer am 6. Dezember 2001 in Kiel bei der Vorstellung des Konzepts, „von der DB AG, dass die Angebots- und Fahrzeugqualität deutlich verbessert, die Takt- und Anschlusszeiten optimiert und hochwertige Fernverkehrsverbindungen gesichert werden.“

Bei diesen Äußerungen schimmert wieder durch, dass die DB AG mit der Herrschaft über das Netz ein ungeheures Machtinstrument innehat. Auch das Fernverkehrsangebot der DB AG entpuppt sich als Machtinstrument, damit sich die Länder angemessen verhalten. Die DB AG habe – so berichtete das Nachrichtenmagazin Focus wenige Tage vor der Vorstellung des Ausschreibungskonzepts – in einem internen Papier Konzepte zur Ausübung ihrer Macht erörtert.

Schleswig-Holstein ist von beidem stark betroffen: von den Interregio-Streichungen und davon, dass das DB-Netz es nicht fertig bringt, die Bahnlinie Neumünster – Bad Segeberg rechtzeitig instand zu setzen. Eigentlich sollte sie im Sommer 2002 in Betrieb gehen. Da die DB AG das baulich nicht schafft, ist schon die AKN beauftragt, die Bauarbeiten durchzuführen. Aber der DB-Vorstand schafft es auch nicht, die Finanzierung zu klären. Möglicherweise

hat aber auch das Land die Finanzierung nicht gesichert. Beschuldigung steht gegen Beschuldigung – aber es geht nicht voran.

Das Land würde gern Strecken selbst übernehmen – aber abgeben will die DB die Gleise auch nicht.

Durch das von Rohwer vorgelegte Konzept hat das Land dem etwas entgegengesetzt – selbst wenn es nur der Nachweis ist, dass die DB AG die Verwirklichung eines vernünftigen Ausschreibungskonzepts zu verhindern in der Lage ist. Andere Länder sollten den gleichen Weg gehen, um klare Verhältnisse zu schaffen.

(red)