

Wettbewerb:

# Frischer Wind an der Küste

## Nord-Ostsee-Bahn gewinnt Ausschreibung

> Ab Dezember 2005 wird die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) die Bedienung der 243 Kilometer langen Marschbahn von Hamburg nach Westerland übernehmen. Das ist das Ergebnis der Ausschreibung der bisher längsten Einzelstrecke in Deutschland und damit die bisher größte Vergabe, die an ein Verkehrsunternehmen außerhalb des DB-Konzerns

gegangen ist. Es ist eine herbe Niederlage für die Deutsche Bahn AG und kann eine Schlüsselrolle zu echtem Wettbewerb auf den deutschen Schienen spielen. Wohl auch deshalb hat die DB AG Rechtsmittel gegen die Vergabe eingelegt, die Entscheidung ist daher noch nicht rechtskräftig.



Mitarbeiter nach einem mit der Gewerkschaft Transnet ausgehandelten Lohnvertrag für NE-Bahnen bezahlt. Außerdem seien die Lohnkosten nicht entscheidend, denn rund 60 Prozent der Gesamtkosten des Regionalverkehrs auf der Marschbahn entfielen auf Gebühren an DB Netz sowie DB Station & Service. Insider behaupten, der Preis sei nicht ausschlaggebend gewesen.

Lokomotiven aus Kiel? Hier benutzt die NOB den eingängigen Slogan von den Lokomotiven „Made in Schleswig-Holstein“, denn es sollen Dieselloks von Vossloh in Kiel eingesetzt werden. Aber tatsächlich muss es das Gesamtkonzept gewesen sein, das den Ausschlag gab, sonst wäre die Vergabe anfechtbar. Die unterlegenen Konkurrenten dürfen die Unterlagen Blatt für Blatt überprüfen und würden jede Blöße nutzen, um das Ergebnis vor Gericht anzufechten.

### Warum gewonnen?

Das Land Schleswig-Holstein hatte die Verkehrsleistungen zwischen Westerland und Hamburg Mitte 2002 ausgeschrieben. Beworben hatten sich die zur DB gehörende Regionalbahn Schleswig-Holstein, die zur Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn und eine Bietergemeinschaft aus Hamburger Hochbahn und AKN. Auf zehn Jahre zu vergeben waren alle Regionalbahn- und Express-Leistungen, insgesamt 4,6 Mio. Zugkilometer jährlich, ein Fünftel der Schienenverkehrsleistungen des Landes.

Schon vorher war die Nord-Ostsee-Bahn mit den Linien Kiel – Husum, Husum – Bad St. Peter-Ording, Kiel – Neumünster und zuletzt Niebüll – Tondern erfolgreich. Was hat den Ausschlag gegeben? Offiziell war darüber wenig zu erfahren. Gerüchte gibt es viele. Lohndumping? Die NOB verweist darauf, dass sie ihre

abgenommen hat. Aber der MEX wird öfter fahren: Der Intercity der DB reißt für die Fahrgäste des Landes empfindliche Lücken in den Taktfahrplan. Er fährt zwar im Takt des Regionalexpress, aber es gilt nicht der Schleswig-Holstein-, sondern der höhere Intercity-Tarif.

Die NOB will für die Expresszüge die bei Vossloh gebaute dieselhydraulische Lokomotive vom Typ R 3000 CC mit einer Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h und einer Leistung von über 3.000 kW einsetzen. Als Wagenmaterial sind Gliederzüge des spanischen Herstellers Talgo vorgesehen. Damit könnte man auch die Fahrzeiten der neunziger Jahre wieder erreichen, wenn es die Infrastruktur erlaubte. Talgo bietet einstöckige Gliederzüge mit passiver Neigetechnik für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h an. Damit ist der Einstieg in das Touristik-Geschäft problemlos möglich, doch das dürfte formell in der Ausschreibung nicht die wesentliche Rolle spielen. Entscheidend könnte gewesen sein, dass die Talgo-Züge mit einem Niederfler-Wagenboden über den gesamten Zug aufwarten können. Die NOB wirbt hier mit dem Slogan vom „Nahverkehr in Fernverkehrsqualität“. Die bisher im hochwertigen Regionalexpress-Verkehr bevorzugten Doppelstockwagen können damit ebenso wenig dienen wie die verschiedenen Triebwagen-Varianten. Zwar ist der lobbespannte Talgo-Zug nicht so einfach zu verstärken wie ein Triebwagen, aber er lässt sich durch das Einhängen von Wagen sehr gut den jahreszeitlichen Schwankungen der Nach-

### Mut zu neuen Wagen

Der Kern des Betriebskonzepts sind stündlich zwischen Hamburg und Westerland verkehrende Marschbahn-Express-Züge (MEX) mit jeweils 500 Sitzplätzen. Die Reisezeit für die Gesamtstrecke bis Westerland soll weniger als drei Stunden betragen. Das ist nicht schneller als der heutige Regionalexpress, und der ist rund ein halbe Stunde langsamer als der Eilzug der Jahre 1992/1993 – ein Indiz dafür, dass die Streckenqualität in den letzten Jahren



frage anpassen, und das ist für die Bahn zur Nordseeküste sehr sinnvoll.

Für den Regionalverkehr wird die NOB herkömmliche Triebwagen beschaffen und zur Wartung des Fahrzeugparks ist die Errichtung einer neuen Werkstatt im Bereich der schleswig-holsteinischen Westküste vorgesehen.

### Interconnex statt Intercity?

**F**ür die NOB spielt die Westküstenbahn eine Schlüsselrolle zum weiteren Eindringen in den Fernverkehr der DB AG. Die Talgo-Wagen sind schnell und komfortabel genug, um mit dem Intercity mitzuhalten, und mit E-Loks bespannt können sie dann ohne weiteres mit 200 km/h Köln, Frankfurt, Berlin und Dresden erreichen. Die NOB hat solche Zugleistungen schon angekündigt. Die Züge sollen schon durch ihre äußere Gestaltung und einen weithin sichtbaren Schriftzug „Nord-Ostsee-Bahn“ für das Urlaubsland Schleswig-Holstein werben.

### Bittere Niederlage für die DB

Der Ausgang der Ausschreibung ist eine bittere Niederlage für die Deutsche Bahn AG. Im Land Schleswig-Holstein wird sie nur noch 47 Prozent der Zugleistungen erbringen. Der lukrative Autozug-Verkehr nach Westerland, in

den Connex ohnehin eindringen möchte, wird zum Inselbetrieb.

Ob man dann in der Hochsaison den Autozügen weiterhin absoluten Vorrang einräumen kann mit der Gefahr, im Nahverkehr Folgeverspätungen bis in den Raum Hamburg zu erzeugen, bleibt abzuwarten.

Eine bittere Niederlage ist es auch für das Konzept, Fern- und Nahverkehr säuberlich über den Tarif und die Zugarten zu trennen – nach der Übernahme der Linie Hamburg – Padborg durch den Flex ist es die zweite innerhalb kürzester Zeit.

Außerhalb des Landes gerät erstmals das Intercity-Netz in Gefahr, und, wie die bisher verkehrenden Interconnex-Züge zeigen, auch das Preisgefüge im Fernverkehr. Auf stark nachgefragten Strecken wie denen zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet oder Hamburg und Köln kann das der DB schwer zu schaffen machen. Ob diese Entwicklung im Sinne der Fahrgäste ist, bleibt abzuwarten. Damit könnte auch die zeitliche Verfügbarkeit der Verbindungen in Frage gestellt werden: Der Interconnex wird die Tagesrandverbindungen wohl nicht ersetzen, die die DB wegen Unwirtschaftlichkeit streicht. Ob die Unternehmensangebote der DB „Schönes Wochenende“ und das Länderticket für Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern noch lange Bestand haben können, ist ebenso fraglich. Die Bürger im Land wird es kaum treffen, denn sie haben mit den Tageskarten des

neuen Schleswig-Holstein-Tarifs von max. 27 Euro bereits eine Alternative. Auf kürzeren Verbindungen sind sie trotz Freizügigkeit billiger als das jetzige Länderticket. Weiter an Attraktivität zunehmen werden sie, wenn sie erst einmal auf den gesamten Nahverkehr im Land ausgeweitet sein werden, z. B. auf den Stadtverkehr in Kiel und Lübeck oder auf die Busse der Insel Sylt.

Noch ist nichts darüber bekannt, ob es dann noch Kurswagen nach Dagebüll geben wird. Der Umstieg zu ebener Erde am gleichen Bahnsteig ist vielleicht doch eine ernst zu nehmende Alternative, aber ein direkter Triebwagen von Hamburg mit Flügeln nach Büsum, St. Peter-Ording und Dagebüll hätte auch seinen Charme. Dafür ist viel Kooperationswille erforderlich, aber auch der eine oder andere Umbau am Netz und den Stationen.

Für den Fahrgast halten sich die Wirkungen dieses Ausschreibungsgewinns, die jetzt abschätzbar sind, die Waage. Die Politik hat 1994 entschieden, dass auf den Schienen Wettbewerb entstehen soll, und dieser Übergang wird nicht ohne schmerzhaftes Veränderungen vor sich gehen. Eine solche Erfahrung gibt es für die Schüler Schleswig-Holsteins schon in diesem Sommer: statt bisher eines Ferientickets gibt es zwei: eines zu 15 Euro für NOB, „Flex“ und AKN, und ein anderes für 25 Euro auch für Züge der DB-Regionalbahn.

Für das Land rechnet sich die Ausschreibung, denn für die Marschbahn sind statt bisher 32,3 Mio Euro jährlich nur noch 18 Mio. Euro zu zahlen, wie der Verband „Mehr Bahnen!“ berichtet. Und es ist ein unschätzbare Vorteil, dass die Unternehmen gleich „nebenan“ zu Hause sind, die die Gäste mit ihren Zügen an ihre Küste bringen. Aus Sicht des Fahrgastes ist zu hoffen, dass sich nach dem Übergang auf das neue Verkehrsunternehmen die Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber nahtlos gestalten wird.

(rel/jk)

