

## Weiter mit angezogener Handbremse: Der SPNV-Wettbewerb im Ländle

(urs) Baden-Württemberg hat nun seinen Wettbewerbsfahrplan für den Folgevertrag ab 2017 am 22.05.09 im EG-Amtsblatt veröffentlicht. Im Gegensatz zu Bayern wurde dies aber still und heimlich vorgenommen, da man offenbar ein schlechtes Gewissen hat. Dieses zeigt sich bereits bei der Bilanz des bisherigen Vertrages, denn weder die Minimalausschreibungen Nordwürttembergnetz (2,1 Mio. Zugkm/a) noch die Südbahn (2,0 Mio. Zugkm/a) wurden/werden platziert, so dass SPNV-Ausschreibungen in BW seit der Schwarzwaldbahn-Vergabe im Jahre 2004 zum Erliegen gekommen sind. Daher werden in BW für Ende 2016 stattliche 35 Mio. Zugkm/a schlagartig frei, also immerhin noch 75 % des 2002 fixierten Volumens. Gemäß Bekanntmachung soll nun das Volumen wie folgt und erkennbar erneut nur zum Teil im Wettbewerb vergeben werden:

- Die Südbahn wird nicht ausgeschrieben, sondern im Dezember 2015 direkt (an DB Regio?) vergeben. Der RE-Sprinter Ulm – Friedrichshafen (bisher weiter nach Basel) ist nur noch optional.
- Direkt vergeben werden werden auch der IRE Stuttgart – Karlsruhe und der RE Stuttgart – Würzburg, wobei letzterer den lange geforderten Stundentakt erhält.

Insgesamt umfassen diese Direktvergaben inkl. Südbahn, der RB Ulm – Aulendorf und Stuttgart –

Ulm 7,2 Mio. Zugkm/a.

Mit „Stuttgart 21“ (O-Ton Bekanntmachungstext, also weder „Baden-Württemberg 21“, noch das „neue Herz Europas“...) soll sich das direkt vergebene Volumen auf 11 Mio. Zugkm/a erhöhen. Neu ist dabei ein RE stündlich über die NBS (von Würzburg) und Verdichtung des IRE nach Karlsruhe vom Zwei- auf den Stundentakt.

- Der bestehende Verkehrsvertrag soll für die weiteren „Stuttgart 21“ Leistungen Nürnberg – Schwäbisch Hall – Stuttgart – Singen/Freudenberg um drei Jahre bis Ende 2019 verlängert werden (3,9 Mio. Zugkm/a).
- Das Heilbronn-Netz (RE nach Mannheim, RB nach Stuttgart und Osterburken) soll für 12/2013 vergeben werden (4 Mio. Zugkm/a). 2014 folgen dann die Linien Stuttgart – Aalen und Stuttgart – Tübingen (2,7 Mio. Zugkm/a).
- Die sonstigen Leistungen, v. a. RE/RB Offenburg – Basel, RB Freiburg – Neustadt/Seebrugg, RB Basel – Waldshut – Singen – Friedrichshafen, RE Mannheim/Karlsruhe – Bietigheim – Stuttgart, Nordwürttembergnetz, alle Neitech-Leistungen (Neustadt – Ulm/Rottweil, Basel – Singen – Lindau, Stuttgart – Sigmaringen – Ulm) sowie die zweite Stufe S-Bahn Rhein-Neckar sollen für Oktober (!) 2016 in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden (geschätzt 17 Mio. Zugkm/a).

Abgesehen von der Frage, ob ernsthaft für Ende 2016 satte 17 Mio. Zugkm/a auf einmal platziert werden können und ob ernsthaft für diesen Zeitpunkt mit Wettbewerb bei Neitech-Netzen zu rechnen ist, hinterlässt der Kuhhandel „Herauslösen von Hungerlinien“ nach Heilbronn, Osterburken und Aalen, die v. a. mit stark schwankenden Nachfragen zu kämpfen haben, im Gegenzug zum Verbleib der hochprofitablen IRE-Linien bei der DB Regio einen schalen Beigeschmack, nicht zuletzt weil gerade für die Südbahn, aber auch für Stuttgart – Würzburg seitens der Landesregierung Verbesserungen stets nur im Zuge von Ausschreibungen in Aussicht gestellt wurden. Ob das Land nicht nur beim Preis für immerhin 4,8 Mio. zusätzliche Zugkm einschließlich eines RE über die NBS nach Ulm und des schnellen Stundentakts nach Würzburg und Karlsruhe, sondern auch bei der Qualität den Quantensprung mit DB Regio ausverhandeln kann, muss sich nun zeigen.

Bislang hat die Markterfahrung allerdings eher gezeigt, dass DB Regio gerade in Wettbewerbsverfahren wie Hamburg – Flensburg, München – Passau, München – Ingolstadt – Neubaustrecke – Nürnberg, Siegen – Köln – Aachen, Hamburg – Rostock, Hamburg – Lübeck oder auch Leipzig – Cottbus mit Preisen, die signifikant unter den bisherigen lagen, sehr gute Leistungen angeboten hat bzw. bereits erbringt. 