

■ Niedersachsen

## Zukünftige SPNV-Landschaft noch im Nebel

aus SIGNAL 01/2003 (Februar/März 2003), Seite 25-26 (Artikel-Nr. 10002372)  
DBV Niedersachsen

**Zu einer Veranstaltung zum Thema Wettbewerb im niedersächsischen SPNV lud die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH - LNVG - Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem Informationsgespräch am 13. Dezember vergangenen Jahres in das niedersächsische Verkehrsministerium ein.**

Im Hinblick auf den bevorstehenden Abschluss eines langfristigen Verkehrsvertrages zwischen Land und DB Regio AG sollten die nun noch für die nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) verbleibenden Perspektiven eines unternehmerischen Engagements in Niedersachsen erörtert werden.

Der Abteilungsleiter Eisenbahnen vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Mann, gab zunächst einen Überblick über die bisher mit der Vergabe von SPNV-Leistungen gewonnenen Erfahrungen:

Seit der Übertragung der SPNV-Bestellverantwortung auf die Länder im Jahr 1996 konnte in Niedersachsen ein Fahrgastzuwachs von 20 Prozent erzielt werden. Rund 3 Millionen Zugkilometer jährlich werden im Teilnetz Weser-Ems nunmehr durch die NordWestBahn GmbH erbracht - auch dort mit erheblichen Fahrgastzuwächsen. Durch die nun erfolgte Revision der Regionalisierungsmittel bestehe wieder Mittelklarheit bis 2007. Weitere SPNV-Vergaben an NE-Bahnen seien ab 2003 geplant. Von besonderer Bedeutung hierfür sei ein gutes Marketing. Nach Ansicht des Landes ist eine Ausweitung des Wettbewerbs nur schrittweise denkbar und sinnvoll - auch aus Sicht der Betreiber sei dies so.

Als grundhaftes Problem, das sich auf eine Ausweitung des Wettbewerbs negativ auswirke, führte der Geschäftsführer der LNVG, Dr. Gorka, aus, dass es das Ziel der DB sei, möglichst viele Regionalisierungsmittel aus dem Gesamtvolumen abzuschöpfen. Dennoch plane man, bis 2012 50 Prozent aller Strecken im Wettbewerb zu betreiben.

Die finanziellen Spielräume der Betreiber seien begrenzt: Ein Drittel des Kostenblocks würden durch die Entgelte für die Infrastrukturnutzung bestimmt - da könne man nichts machen. Ein weiteres Drittel seien Fahrzeugkosten. Lediglich das verbleibende Drittel, die variablen Kosten, würde über den Wettbewerb bestimmen.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der landeseigene Fahrzeugpool. Dieser verfüge gegenwärtig insgesamt über 125 SPNV-Fahrzeuge: 49 Dieseltriebwagen vom Typ Lint und 76 Doppelstockwagen. Eine Aufstockung auf 175 Fahrzeuge sei geplant, wofür Regionalisierungsmittel in Höhe von 500 Millionen Euro zum Einsatz gelangen sollen. NE-Bahnen, die zur Vergabe vorgesehene SPNV-Leistungen im Land Niedersachsen betreiben, können auf die Fahrzeuge des Pools zurückgreifen. Hierdurch würden kleinere und damit weniger kapitalstarke NE-Bahnen nicht mehr gegenüber den großen Unternehmen benachteiligt. Zum anderen kann das Land die benötigten Fahrzeuge rechtzeitig bei der Industrie ordern



Wie es weitergeht mit dem Schienenverkehr in Niedersachsen konnte die Veranstaltung leider nicht klären. (Foto: Lutz Wagner)

und erhält nach Angaben der LNVG aufgrund der hohen Stückzahlen auch günstigere Konditionen. Auch die Instandhaltung der Fahrzeuge wird über den Fahrzeugpool geregelt.

Der niedersächsische Fahrzeugpool ist aus Sicht des DBV zwar keine neue Idee. Doch verdient es Anerkennung, dass das Land Niedersachsen diesen Weg, der ein bisschen mehr Wettbewerbsgleichheit mit sich gebracht hat, konsequent umgesetzt hat.

Von großem Interesse der anwesenden Bahnen war schließlich jedoch die Gretchenfrage, welche Leistungen das Land wann auszuschreiben gedenkt. Von einem Teilnehmer wurde in diesem Zusammenhang die Vorlage eines Ausschreibungskalenders gefordert. Doch die Antworten hierauf blieben nebulös.

Mit Umschreibungen versuchte Dr. Gorka die durch die Statements geweckte Neugierde der NE-Bahnen zu befriedigen, ohne jedoch etwas Greifbares zu sagen. Die auszuschreibenden Netze dürften nicht zu klein geraten, müssten mindestens zwei Millionen Zugkilometer jährlich umfassen. »Hier und da ein bisschen lohnt sich nicht«, sagte Gorka. Die Forderung nach einem Ausschreibungskalender wies Gorka zurück, da die langfristige Bekanntgabe von Ausschreibungen betriebswirtschaftlich nicht optimal sei.

Teilnehmer hinterfragten die Grundsätze der Vergabepolitik, die letztlich immer noch eine Dominanz der DB Regio, insbesondere im Hauptstreckenverkehr, bedeute. Die LNVG erwiderte hierzu, ein zu starker Wettbewerb gefährde den Erhalt des Netzes, da eine Trennung von »Netz und Betrieb« noch nicht gewährleistet sei. Dieses ist eine aus Sicht des DBV sehr fragwürdige These, die darauf hinaus läuft, eine dem DB Konzern vorgeworfene Vermischung der Bereiche »Eigene Verkehrsdurchführung« und »Infrastrukturinvestition« durch die Ausrichtung der Bestellpolitik quasi noch zu legalisieren.

Um die fragenden Gemüter dennoch zu beruhigen, kündigte Dr. Gorka weitere Informationen zur nächsten Stufe der SPNV-Ausschreibungen für die nächsten Wochen an.

Außerdem sollen die NE-Bahnen aufgerufen werden, ihre Vorstellungen zur Vergabe von SPNV-Leistungen der LNVG bzw. dem Ministerium bekanntzugeben. Das genaue Anliegen des Veranstalters blieb allerdings im Unklaren. Die Abgabe von Initiativbewerbungen war hiermit zumindest nicht gemeint, wie auf Nachfrage einer NE-Bahn zu erfahren war.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002372>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten