

# **Schienen-Wettbewerb: Kritik am Land**

## **Grüne fordern Rückzug vom geplanten Globalvertrag mit der Bahn**

VON FRANK SCHWAIBOLD  
(Stuttgarter Nachrichten, 04. Mai 2002)

Stuttgart - Die Grünen im Landtag haben die Landesregierung aufgefordert, sich bei der Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene nicht langfristig an die Deutsche Bahn (DB) AG zu binden.

Das Land verhandelt seit langem mit der DB über einen Globalvertrag, der zehn Jahre lang bis 2012 gelten soll. Der Vertrag sollte eigentlich schon am 28. Februar abgeschlossen werden, ist aber noch immer nicht unterzeichnet. Dabei ist beabsichtigt, über das Fahrplanangebot 2001/2002 von 53,45 Millionen Zug-Kilometern hinaus auf dem DB-Netz weitere 2,62 Millionen Zug-Kilometer zu bestellen. Der grüne Verkehrsexperte Boris Palmer kritisierte am Freitag dieses Vorhaben "als versteckte Finanzierung des Großprojekts Stuttgart 21". Die Landesregierung werde damit den bisher erfolgreich eingeschlagenen Weg verlassen.

Seit 1996 ist das Land für den Nahverkehr auf der Schiene zuständig. Seither kamen auch zahlreiche nicht bundeseigene Privatbahnen wie die Hohenzollerische Landesbahn oder die Württembergische Eisenbahn zum Zug. Der Anteil der im Wettbewerb vergebenen Leistungen in Baden-Württemberg liegt heute bei zwölf Prozent. Spitzenreiter ist Schleswig-Holstein mit 25 Prozent, der Bundesschnitt beträgt 13 Prozent.

Schleswig-Holstein, Brandenburg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz würden ferner "in einem klaren Stufenplan bis 2011 sämtliche Zugleistungen ausschreiben". Niedersachsen wiederum baue einen eigenen Fahrzeugpool auf. Der Südwesten aber kopple sich mit dem DB-Globalvertrag vom Wettbewerbszug ab.

Dies sei unverständlich. Die Erfahrung habe gezeigt, dass durch den Wettbewerb die Kosten um 20 Prozent gesenkt werden. Das Einsparpotenzial von 100 Millionen Euro pro Jahr könnte in zusätzliche Angebote investiert werden. Der integrale Taktfahrplan sei noch immer nicht vollständig umgesetzt. In Spaichingen etwa, dem Wohnort von Regierungschef Erwin Teufel, würden die Züge nur alle zwei Stunden fahren. Zudem müssten auch im Nahverkehr neue Strecken gebaut werden - beispielsweise von Tübingen nach Stuttgart entlang der viel befahrenen neuen B 27.

Zudem sieht Palmer juristische Probleme bei einem Globalvertrag. Nach EU-Recht bestehe bereits heute die Pflicht zur Ausschreibung bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in dieser Größenordnung. Baden-Württemberg müsse daher "einen klaren Wettbewerbsfahrplan" für die nächsten zehn Jahre vorlegen, fordert Palmer.