

München

Gibt nur die Bahn ein Angebot ab, so die Befürchtung, müssten Monopolpreise gezahlt werden Geschickter Zug Erst wenn der zweite Tunnel gebaut sei, könne man in den richtigen Wettbewerb einsteigen

Trotz der Vergabe des Nürnberger Netzes an ein billiges britisches Unternehmen gilt es als unwahrscheinlich, dass auch die Münchner S-Bahn kurzfristig einen neuen Betreiber bekommt. Der Freistaat, sagen Branchenkenner, wolle wohl nur Druck auf die Deutsche Bahn aufbauen

Von Marco Völklein

Zunächst ist die Sache für Engelbert Recker klar. „Glasklar“, wie er sagt. Sollte der Freistaat tatsächlich den Betreibervertrag für die Münchner S-Bahn neu ausschreiben, dann werden diverse Konkurrenten der Deutschen Bahn in den Bieterwettbewerb einsteigen. „Unsere Mitgliedsunternehmen stehen parat“, sagt der Geschäftsführer des Verbandes „Mofair“, in dem sich die Bahn-Konkurrenz zusammengeschlossen hat. Allerdings müssten zuvor einige Dinge noch geklärt werden: Zum einen müsste das 434-Kilometer lange Netz aufgeteilt, und die Teile als Einzellose ausgeschrieben werden. Und zum zweiten müssten der Betrieb der S-Bahn und die Anschaffung neuer Fahrzeuge voneinander entkoppelt werden. „Andernfalls“, sagt Recker, „wird man einen echten Bieterwettbewerb nicht hinkriegen.“

Für viele in der Branche wird 2015 ein spannendes Jahr. Vor kurzem hatte die Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft (BEG), die im Auftrag des Freistaats den Schienenverkehr organisiert, bestellt und bezahlt, den Auftrag für die S-Bahn Nürnberg an eine britische Firma vergeben. Von Dezember 2018 an soll dort National Express mit 38 neuen Zügen das 272-Kilometer lange Netz befahren. Die Deutsche Bahn (DB) muss sich mit ihren Zügen zurückziehen.

Nun fragen sich viele: Wird das in München auch geschehen? Die BEG und Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) sind jedenfalls gewillt, einen Wettstreit der diversen Bahn-Anbieter untereinander anzuzetteln. Denn nur so, argumentiert BEG-Chef Johann Niggel, werde es möglich sein, für etwa den gleichen finanziellen Aufwand mehr Leistungen (also mehr Fahrten, dichtere Takte und mehr Züge) zu bestellen. Gibt dagegen nur ein Unternehmen, nämlich die DB, ein Angebot ab, „müssen Monopolpreise gezahlt werden“, warnt Niggel. Mehr Leistungen zu bestellen, das sei dann kaum mehr möglich. Auch Fahrgastverbände wie Pro Bahn oder „Aktion Münchner Fahrgäste“ hoffen, dass der Wettbewerb bessere Leistungen bringt.

Entsprechend nervös sind die Manager der Deutschen Bahn. Offiziell will derzeit keiner etwas sagen, zumal in Nürnberg der Konzern gerade bei der BEG eine Rüge gegen die Vergabe an die Briten eingereicht hat. Aber hinter den Kulissen werden die DB-Leute nicht müde, immer wieder auf die komplizierte Struktur des Münchner Netzes zu verweisen. Gerade bei Großstörungen, so heißt es immer wieder, sei es wichtig, dass ein Betreiber alles in der Hand halte. „also sämtliche Fahrzeuge steuere, die auf allen Linien unterwegs sind und über sämtliche Lokführer verfüge. Nur so könne es gelingen, bei einer Störung nach kurzer „Chaos-Phase“ wieder einen einigermaßen passablen Regelbetrieb aufrecht zu erhalten. Schützenhilfe bekommen die DB-Manager dabei von Arbeitnehmervertretern: Denn die fürchten, dass sie bei Konkurrenten wie National Express in Nürnberg zumindest zu Beginn nicht so gute Konditionen aushandeln werden wie bei der DB. Um Druck aufzubauen, müsse eine Belegschaft organisiert sein, sagt etwa Paul Eichinger von der Eisenbahnergewerkschaft EVG. Bei National Express aber gebe es noch gar keine Belegschaft. „Ich habe also niemanden, den ich irgendwie organisieren könnte.“ Ähnlich argumentiert Uwe Böhm von der Lokführergewerkschaft GDL. „und fordert, dass die BEG künftig bei jeder neuen Ausschreibung, also auch bei der für die Münchner S-Bahn, den Betreibern vorschreibt, einen speziell für Fälle des Betreiberwechsels in einem Netz abgefassten Tarifvertrag zu akzeptieren. Andernfalls würde das Zugpersonal „zum hilflosen Spielball freier Kräfte“

Wer allerdings BEG-Chef Niggel so reden hört, der kann zwischen den Zeilen schon ein wenig heraushören, dass es zumindest auf kurze Sicht eher nicht zu einem Betreiberwechsel im Münchner Netz kommen dürfte. So betont Niggel stets, dass die „Betriebsstabilität“ im Münchner Netz für die BEG „die höchste Priorität“ habe. Die bestehende S-Bahn-Stammstrecke sei „die Aorta von München, die Hauptschlagader des Nahverkehrs“ in der Landeshauptstadt. Und der Freistaat werde „auf keinen Fall irgendwelche Experimente“ eingehen. Erst wenn die geplante zweite S-Bahn-Stammstrecke gebaut sei, könne man damit „in den klassischen Wettbewerb“ gehen.

Tatsächlich zeigen Branchenkenner diese Möglichkeit immer wieder auf: Sollte nämlich die zweite Röhre tatsächlich irgendwann einmal gebaut werden, sollen durch diese auch Express-Züge rollen. Dies wiederum würde eine leichtere Losbildung ermöglichen: Ein Los für die Express-Züge, ein Los oder gar mehrere Lose für die „klassischen“ S-Bahnen. Bedingung dazu wäre allerdings, dass der 2,5-Milliarden-Euro-Tunnel kommt. Und da geht bekanntlich kaum etwas voran. „weder bei der Frage der Finanzierung noch bei den ausstehenden Genehmigungsverfahren.“

Branchenkenner erwarten daher, dass die BEG den derzeit noch laufenden Betreibervertrag mit der DB um ein oder zwei Jahre verlängert. „um sich so ein wenig Zeit zu verschaffen.“ Die Vergabe des kleineren Nürnberger Netzes an die billigen Briten könnte, so spekulieren Fachleute, daher eine Art „Bauernopfer“ gewesen sein. Um die DB zu warnen. „und sie so bei den Preisverhandlungen unter Druck zu setzen.“

Noch sausen die roten Züge der Deutschen Bahn durch den S-Bahn-Tunnel unter der Innenstadt. In Nürnberg wird von Dezember 2018 an der britische Betreiber National Express mit seinen violetten Zügen das Netz übernehmen. Viele Fragen sich nun: Ist ein solcher Betreiberwechsel auch in München denkbar? Foto:Stephan Rumpf

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 12. Februar 2015, Seite 39