

Vorarlberg: Kartell oder Wettbewerb?

Jürg D. Lüthard, RS-Redakteur

Am 22. 7. 2016 unterzeichnete Vorarlberg mit dem Verkehrsministerium ein 400-Millionen-Paket für die nächsten zehn Jahre. Zwei Drittel davon trägt der Bund, den Rest das Land. Kernpunkt dieses Pakets ist die Ausweitung der jährlichen Fahrplankilometer von heute 2,84 auf 3,13 Millionen im Jahr 2021. Dazu sollen die ÖBB 21 Triebzüge mit je 300 Sitzplätzen beschaffen.

In den letzten zehn Jahren verdoppelten sich die Fahrgastzahlen im Schienen-Regionalverkehr auf täglich 45.000 Fahrten. 29 Züge, davon drei Doppelstockzüge, erbringen derzeit die Vorarlberger Zugleistungen.

2016 bringt das Land für den regionalen Schienenverkehr 9 Millionen Euro auf, wozu noch 0,4 Millionen von Liechtenstein und der Schweiz kommen. Für 2017 sind 11 Millionen vorgesehen, die sich bis 2021 auf 13 Millionen steigern sollen.

Der Clou an diesem Paket ist, dass die ÖBB den freihändigen Zuschlag für den landesweiten schienengebundenen Regionalverkehr erhält! Das Land hat dazu Gutachten, beispielsweise von der deutschen *KCW GmbH*, und rechtliche Beurteilungen eingeholt, aus denen hervorgeht, dass damit die Interessen des Landes am besten berücksichtigt werden. Argumentiert wird damit, dass die bestellten Verkehre stark miteinander verflochten sind und dass durch die Fokussierung auf nur einen Partner den unterschiedlichen Vertragslaufzeiten, Qualitätsmaßstäben und Regelungen zur Abgeltung am besten Rechnung getragen wird.

Seit Längerem bekräftigt das private EVU *WESTbahn* seinen Willen, sich landesweit an Ausschreibungen von Regionalverkehrsleistungen zu beteiligen. Die *WESTbahn* unterbreitete dem Land Vorarlberg bereits 2015 Zugkonzepte. Am 6. 7. 2016 meinte *WESTbahn*-Geschäftsführer Erich Forster: „Wenn alles nach den Vorgaben der EU läuft, gibt es Chancen, dass wir uns künftig bei wettbewerblichen Ausschreibungen im Vorarlberger Nah- und Regionalverkehr beteiligen können.“ Die *WESTbahn* hat gegen die Vergabe Einspruch erhoben. Sowohl das Landesverwaltungsgericht (wegen Unzuständigkeit) als auch das Bundesverwaltungsgericht wiesen die Eingaben ab. Überdies ließen beide Gerichte keine Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu. Die *WESTbahn* betont, dass alle Rechtsmittel ausgeschöpft werden.

Wie die seit 1905 im Vorarlberg bestehende Montafonerbahn in das Konzept eingebunden werden soll, war nirgends zu erfahren. Immerhin fährt diese Bahn seit einigen Jahren mit ihren Zügen im Austausch mit jenen der ÖBB auch auf ÖBB-Strecken.

Neue Züge

Die heute vorwiegend eingesetzten Triebzüge vom Typ Talent (*Bombardier*) und die von der ÖBB zurzeit beschafften Cityjets (*Siemens*) werden seitens des Landes mit ihren Zuglängen von 67 respektive neu 75 Metern als zu kurz beur-



Bombardier gewann die Ausschreibung der ÖBB für Triebzüge von 75 und 100 Meter Länge. Im Bild: Der kürzere Talent-Triebzug von Bombardier. © Foto: Bombardier

teilt. Als optimal wird eine Zuglänge von 100 Metern erachtet. Zudem wird das Preis-Leistungs-Verhältnis des Cityjet als unvorteilhaft angesehen.

Im Land setzte man auf die bis im Herbst 2016 laufende Neu-Ausschreibung der ÖBB eines nochmaligen neuen Triebzugtyps. Am 22. 9. 2016 gaben die ÖBB ihren Zuschlag an *Bombardier* über einen Rahmenvertrag von zwei Milliarden Euro für je 150 Triebzüge zu 75 und 100 Meter Länge bekannt.

Dem Vernehmen nach legte *Stadler Rail* gegen diese Vergabe Einspruch ein. Die angeblich zweitplatzierte *Stadler* verfügt mit dem *Flirt* über einen den Vorstellungen entsprechenden Zugtyp. In Anbetracht des Bestellvolumens holte sich *Stadler Rail* Ex-Kanzler Alfred Gusenbauer als Berater. Argumentiert wurde auch damit, dass *Stadler* in seinen Schweizer Werken viele Vorarlberger beschäftigt. Offen blieb, ob dann die Züge auch in der Schweiz gebaut würden. Bei *Stadler* ist man davon überzeugt, dass die ersten Züge bereits 2019 in Vorarlberg verkehren könnten. Beispielsweise werden zur Zeit in den Niederlanden wesentlich ehrgeizigere Zeitvorgaben umgesetzt. Angeblich haben die ÖBB Zweifel, ob andere Anbieter die zeitlichen Ziele umsetzen können.



Innenansicht des 75 Meter langen Cityjet-Triebzugs von Siemens. Für einen Regiozug zu eng: Gut die Hälfte aller Sitze liegt auf seitlichen Podesten. © Foto: Jürg D. Lüthard