



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kontra Deutsche Bahn:

Streit über Vertrag eskaliert

Der VRR will der DB Verkehrsleistungen hoheitlich auferlegen

Von Lothar Ebbers und Rainer Engel

> Die Diskussion um Kürzungen des Angebots im Schienennahverkehr im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat im Juni 2007 eine dramatische Wende genommen: Die seit Monaten laufenden Verhandlungen zwischen VRR und DB Regio sind ohne Einigung geplatzt. Beide Seiten traten mit massiven Vorwürfen an

die Öffentlichkeit. Jetzt droht nicht nur ein langwieriger Rechtsstreit, sondern auch erstmals die Auferlegung von Verkehrsleistungen durch die öffentliche Hand – eine neue Dimension in der Auseinandersetzung zwischen Aufgabenträgern und Monopolunternehmen.

Schlechte Stimmung zwischen Rhein und Ruhr

Der Hausseggen hängt bei VRR und DB schon länger schief. Schon seit Jahren schneidet der VRR in der Qualitätsbewertung der Fahrgäste auffallend schlecht ab. Der „Verspätungserbst“ des Jahres 2003 ließ die Pünktlichkeit der DB-Züge und die Stimmung der Fahrgäste in den Keller sinken. Aber auch danach erreichte die DB laut VRR zeitweise

nur eine Pünktlichkeit von 70 Prozent. Dabei handelt es sich nicht nur um subjektive Bewertungen einzelner Fahrgäste, sondern um systematische Erhebungen durch ein Meinungsforschungsinstitut. Stück für Stück wurde die Qualitätskontrolle so ausgebaut, dass konkrete Aussagen über die Qualität bestimmter Linien getroffen werden konnten, die der VRR als „Qualitätsbericht“ veröffentlicht. Darin wird deutlich, dass die Qualitätsmängel sich auf die Züge und Stationen der DB konzentrieren. Besonders ärgerlich für den VRR ist, dass es



Schlechte Qualität für hohe Zuschüsse: Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr will weniger zahlen und die Qualitätsmängel nicht mehr hinnehmen.

sich bei dieser mangelhaften Qualität nicht um ein DB-spezifisches Problem handelt, sondern um ein Problem der DB in dieser Region. Andere Betriebe der DB, beispielsweise die S-Bahn Stuttgart, zeigen, dass auch die DB hohe Qualitätsstandards erreichen kann.

Zugleich ist der Anteil der Züge, die von der DB im Rhein-Ruhr-Raum gefahren werden, besonders hoch. Im Bereich der S-Bahn und der doppelstöckigen Regionalexpress-Züge hat die DB quasi ein Monopol inne. Allein schon die große Anzahl von Fahrzeugen und Personal, die Wettbewerber benötigen würden, aber auch die Fahrzeugförderung des Landes, die den Unternehmen direkt zufließt und damit nicht wettbewerbsneutral war, führte im Jahre 2004 zu einem besonders umfangreichen Verkehrsvertrag, der noch bis 2018 läuft.

Als die Bahnlinie Münster – Essen ausgeschrieben wurde, gewann die DB allerdings die Ausschreibung – und führte vor, dass ihre Leistungen auch zu wesentlich günstigeren Preisen zu haben sind als nach dem großen Verkehrsvertrag. Der Wettbewerb machte es plötzlich möglich, die komfortlosen Triebwagen der Baureihe 425 nachzurüsten, was ansonsten von der DB für viel zu teuer gehalten wird.

Vor diesem Hintergrund trat der VRR in Verhandlungen mit der DB ein, um das S-Bahn-Netz neu zu strukturieren und das Regionalexpress-Netz zu optimieren. Parallel zu den Verhandlungen wurde eine Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes beschlossen, die die Finanzmittel des VRR ab 2008 um 30 Millionen Euro jährlich verringern würde. Es ging also auch darum, diese Kürzungen mit möglichst geringen Reduzierungen im Angebot umzusetzen. Die DB wollte sich nicht

darauf einlassen, die in den Altverträgen vereinbarten Preise zu senken. Der VRR war seinerseits der Auffassung, dass der DB in dem Verkehrsvertrag ein weit über Marktpreisen liegender Betrag zugesagt worden war, und wollte jährlich 45 Millionen Euro weniger zahlen.

Entgegenkommen gegen Verzicht auf Wettbewerb?

Diese komplexen Verhandlungen scheiterten schließlich Mitte Juni 2007 an der Frage der Vertragslaufzeiten und gingen in einen öffentlichen Schlagabtausch über.

Bei den Verhandlungen über die S-Bahn waren sich DB und VRR fast schon einig gewesen. Bereits im „großen“ Verkehrsvertrag hatte die DB zugesagt, 84 neue S-Bahn-Triebwagen zu beschaffen. Weitere 17 sollten nun auf der Grundlage des neuen Vertrags beschafft werden. Dafür wollte die DB eine Verlängerung der Laufzeit um weitere vier Jahre. Während das gerade noch akzeptabel gewesen wäre, so kam es bei der Verhandlung über die Optimierung des Regionalexpress-Netzes zum Eklat, da die DB hierfür als Gegenleistung eine Vertragsverlängerung um weitere sechs Jahre forderte. Da auch schon beim S-Bahn-Vertrag eine Verlängerung um vier Jahre verlangt wurde, wäre so auf wesentlichen Teilen des Netzes, beispielsweise beim angedachten Rhein-Ruhr-Express (RRX), der Wettbewerb auf der Schiene bis in die Zwanzigerjahre dieses Jahrhunderts ausgeschlossen.

Der VRR reagierte damit, dass er nunmehr die Zahlungen um den Betrag minderte, den er für überhöht hielt. Die DB kon-

terte ihrerseits damit, dass sie ihre Verkehrsleistung um 20 % reduzieren und dafür ganze Linien, unter anderem die Lebensader des Ruhrgebiets zwischen Düsseldorf und Dortmund, einstellen wollte, um die Zahlung zu erzwingen. Schon vorher, zum April 2007, hatte der VRR begonnen, die Zahlungen an die DB wegen Qualitätsmängeln monatlich um eine Million Euro zu verringern.

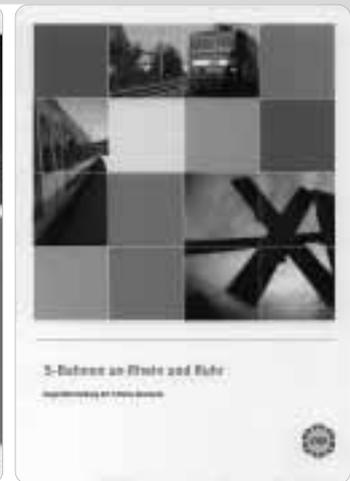
Am 18. Juli machte die DB dann Ernst und strich die Sonderzüge zum Freundschaftsspiel zwischen Borussia Mönchengladbach und dem FC Bayern München.

Mit Wettbewerbern zur Love-Parade

Für die Love-Parade, die am 25. und 26. August 2007 erstmals in Essen stattfand, waren 340 Sonderzüge vorgesehen. Um die Führung der Züge durch die DB durchzusetzen, gab es keine Handhabe. Gemeinsam mit den im Rhein-Ruhr-Raum tätigen Wettbewerbern der DB – Prignitzer Eisenbahn, Abellio, Nordwestbahn und Regiobahn – organisierte der VRR 228 zusätzliche Züge. Einige Sonderzüge fuhr die DB auf Linien, die nicht im „großen“ Verkehrsvertrag enthalten sind. Gegen die Weigerung der DB, Sonderzüge zu Bundesligaspielen zu führen, zog der VRR vor Gericht – mit Erfolg: Die DB ist nach Auffassung des Oberverwaltungsgerichts Münster aufgrund ihrer Monopolstellung verpflichtet, die Bundesliga-Sonderzüge zu fahren, auch wenn gleichzeitig vor anderen Gerichten um das Geld für andere Leistungen gestritten wird. Das Gericht verpflichtete die DB für einen Monat, die Züge zu führen. Daraufhin lenkte die DB zunächst ein und sagte auch für die Folgezeit solche Zusatzleistungen zu. Dies umfasste auch die Zusatzfahrten in der Vorweihnachtszeit.



Die DB ist nach dem Verkehrsvertrag von 2004 verpflichtet, 84 alte S-Bahnen durch neue zu ersetzen. Hier ein Triebwagen der Baureihe 420 mit dem Stand der Technik um 1970.



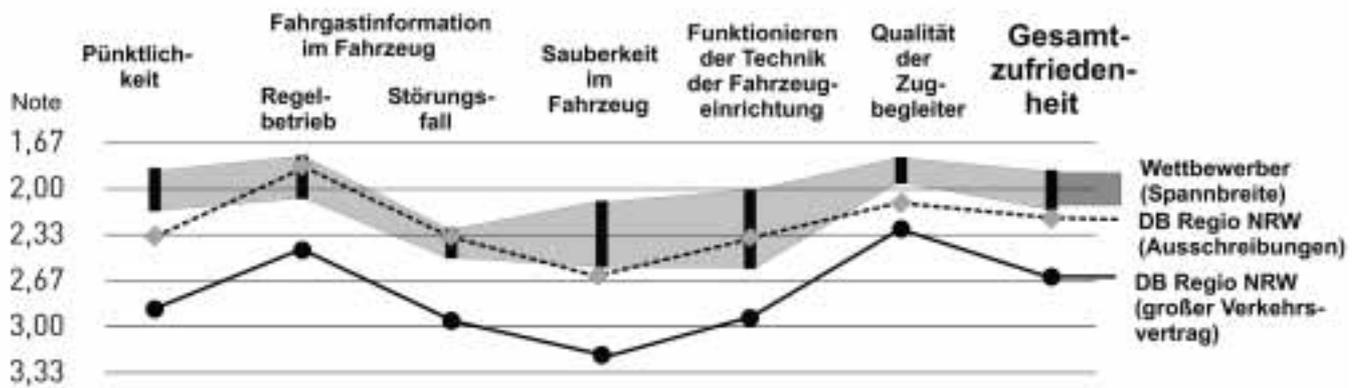
Stimmungsmache mit Broschüren: Die DB stellte ihr Angebot für die S-Bahn effektiv dar – und der VRR antwortete mit einer Gegenüberstellung.

Neues S-Bahn-Konzept?

Im Juli legte die DB eine Hochglanzbroschüre auf, um die gescheiterten Verhandlungen in diesem Punkt wieder in Gang zu bringen. Die DB stellte dabei die Vorteile heraus, die sich durch einen Linientausch im Knoten Düsseldorf ergeben würden. Der VRR antwortete ebenfalls mit einer Broschüre, um die Details zu erläutern. Der VRR monierte, dass die Einsparungen durch die Linienveränderungen, die zu einem wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz bei der DB geführt hätten, auch nicht anteilig an den VRR weitergereicht werden sollten. Der VRR sagte dazu: „Dies führt dazu, dass der Gewinn pro Zugkilometer für die DB im Raum Düsseldorf weiter steigt; der produktspezifische Preis für den VRR bleibt konstant.“ Zugleich bot die DB Zusatzleistungen wie den Einsatz von zehn mobilen Reinigungsteams an, die der VRR bereits als Bestandteil der Pflichten aus dem laufenden Vertrag ansieht. Der VRR begründete die Ablehnung des neuen DB-Angebots nach eigener Aussage in erster Linie damit, dass die DB keine zusätzlichen Neufahrzeuge angeboten hatte. Ein Eingehen auf die DB-Vorschläge hätte für den VRR bedeutet, seine rechtliche Position bei der Klage wegen der nach seiner Auffassung überhöhten Vergütung aus dem Verkehrsvertrag zu schwächen. Das Preisrecht besagt, dass bei Verträgen zwischen einem öffentlichen Auftraggeber und einem privaten Auftragnehmer im Interesse des Gemeinwohls marktübliche Preise zu vereinbaren sind, wenn keine Ausschreibung stattfindet. Da der Globalvertrag zwischen DB Regio und VRR nicht durch eine Ausschreibung, sondern über eine Direktvergabe ohne Wettbewerb abgeschlossen wurde, ist nach Ansicht des VRR eine preisrechtliche Prüfung zwingend erforderlich. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ist daher das neue Konzept im Knoten Düsseldorf nicht umgesetzt worden.

Lesen Sie auf Seite 36 weiter.

Aus dem Qualitätsbericht SPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für 2007



Pünktlichkeit

■ Die Pünktlichkeitsquote des Eisenbahnverkehrs im VRR-Raum ist 2007 im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken. Die durchschnittlichen Verspätungen je Fahrt haben bei den Regionalbahn- und S-Bahn-Linien um 11,7 % bzw. 9,6 %, bei den Regionalexpress-Linien sogar um 28,2 % zugenommen. Die Einzelbetrachtung zeigt, dass auf nur wenigen Linien die Pünktlichkeitsquoten angehoben werden konnten. Die Pünktlichkeitsquote der S-Bahn-Linien S5/S8 [Dortmund – Hagen – Mönchengladbach] und S6 [Köln – Ratingen – Essen], wegen deren schlechter Betriebsqualität der VRR seit April 2007 monatlich eine Million Euro einbehält, hat sich weiter verschlechtert. Besonders eklatant sind die deutlichen Verschlechterungen bei den RE-Linien, die aus VRR-Sicht nicht akzeptabel sind und nicht allein durch die vom Fern- und Güterverkehr stark mitgenutzten Haupttrassen zu erklären sind.

Zugausfälle

Die vorhersehbaren Ausfälle sind nicht durch die EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) zu verantworten. Ursachen sind Baustellen bzw. Arbeiten an Gleisen, Weichen, Stellwerken etc., die, wie von DB Netz angekündigt, ab 2007 und in den Folgejahren in vermehrtem Umfang durchgeführt werden, um die Infrastruktur zu erhalten bzw. zu verbessern. Sie dienen langfristig der Stabilisierung des Fahrbetriebes. Die nicht vorhersehbaren und deshalb für den Fahrgast besonders ärgerlichen – weil nicht planbaren – Ausfälle haben

jedoch in noch stärkerem Ausmaß zugenommen. Dieser deutliche Anstieg ist nur zum Teil durch den Orkan „Kyrill“ im Januar 2007 sowie die insgesamt neun Streiktage in 2007 zu erklären.

Fahrgastinformation Fahrzeuge im Regelbetrieb

Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen hat sich im Vergleich zum Vorjahr teilweise erheblich verbessert. Grundsätzlich kann für fast alle Linien festgehalten werden, dass das für den Fahrgast wichtigste Merkmal, die Lautsprecheransage im Zug, auch im Jahr 2007 fast immer den Erwartungen entsprach. Vor allem bei den Verkehrsverträgen, die kleinere Teilnetze betreffen, haben sich die erreichten Werte bei Fahrtzielanzeiger, Fahrgastinformationssystem und Liniennetzplänen verbessert. Bei der DB weisen oben genannte Qualitätskriterien noch erhebliche Mängel auf. Die Werte liegen hier zum Teil bis zu 20 Prozentpunkte unterhalb der Ergebnisse der kleineren EVU.

An der von der Nordwestbahn zum Fahrplanwechsel 2006/2007 mit Neufahrzeugen übernommenen Linie RB 45 [Dorsten – Coesfeld] zeigt sich, wie auch bei der Linie RB 46 (Abellio) [Gelsenkirchen – Bochum], dass ein Erfüllungsgrad von nahezu 100 % für diesen Qualitätsstandard durchaus möglich ist.

Fahrgastinformation Fahrzeuge im Störfall

Dieser Qualitätsstandard wird [...] durch die Kundenzufriedenheitsbefragung erhoben (Fragestellung: „Wie zufrieden sind Sie mit den Durchsagen im Zug im Störfall?“). Bei diesem, für den Kunden sehr wichtigen Qualitätsaspekt haben sich die Zufriedenheitswerte im Jahr 2007 erfreulicherweise in fünf von acht ausgeschriebenen Netzen verbessert. Bei lediglich drei Ausschreibungsnetzen (DB, Regiobahn [Mettmann-Kaarst] und Westmünsterlandbahn) ist im vergangenen Jahr eine (geringfügige) Verschlechterung der Kundenzufriedenheit eingetreten. Ein interessantes – wenn auch wenig überraschendes – Ergebnis der Kundenzufriedenheitsmessungen ist, dass diejenigen Linien, die im Zuge einer Ausschreibung von einem neuen Betreiber übernommen werden, tendenziell besser abschneiden als zu den Vertragslaufzeiten mit der DB. Beeindruckend ist [...] die Tatsache, dass selbst Ausschreibungsnetze, die von der DB Regio gewonnen wurden, deutlich besser abschneiden als die Linien der DB. So stieg die Kundenzufriedenheit bei diesem Qualitätsstandard bei der Haard-Achse von 3,3 um eine ganze Zufriedenheitsstufe auf 2,3 und beim Sauerland-Netz von 3,1 auf 2,4 – also im gleichen Umfang wie bei den privaten Bahnen.

Die Qualität der Fahrgastinformation an den Bahnhöfen im Regel- und im Störfall ist nach wie vor äußerst unbefriedigend. Ursache ist zum einen, dass viele kleinere Bahnhöfe gar nicht mit der entsprechenden Infrastruktur wie Lautsprechern oder elektronischen Displays ausgestattet sind. Zum anderen erfolgen dort, wo es Lautsprecher gibt, des Öfteren keine oder nur unzureichende Durchsagen.

Zustand Fahrzeuge

Die Qualität der Fahrzeuge wird objektiv von Profitestern überprüft. Die erreichten Werte im RE- und RB-Bereich sind generell zufriedenstellend und liegen bei den DB-Linien bei etwa 90 % und bei den Linien der anderen EVU etwa bei 95 %. Die Werte im S-Bahn-Bereich bewegen sich durchschnittlich um die 85 % und haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Häufig führen defekte Toiletten, verschmutzte Böden sowie zerkratzte Scheiben zu einer Abwertung.

Zugbegleitpersonal

Der Qualitätsstandard „Personal im Zug“ wird mit den Messkriterien „Aktivität des Personals“, „Erscheinungsbild“ sowie „Auftreten und Verhalten“ durch die Profitester erhoben. Bezogen auf die Messkriterien „Erscheinungsbild“ sowie „Auftreten und Verhalten“ liegen die Ergebnisse bei allen EVU zwischen 99 % und 100 %. Bei der Frage, ob das Zugbegleitpersonal seine Tätigkeit aktiv ausführt oder sich eher nicht präsent beim Lokführer oder in der ersten Klasse aufhält

(„Aktivität des Personals“), hat sich im Vergleich zum Vorjahr eine erfreuliche Entwicklung ergeben. Die deutliche Verbesserung bei den Linien der DB sowie bei der Regiobahn ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass der VRR den EVU regelmäßig und zeitnah die Ergebnisse der Profitester-Erhebungen zu diesem Punkt zukommen lässt und die EVU dann entsprechend schnell reagieren und geeignete Maßnahmen ergreifen können.

Allgemeine Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsmessung

Die [...] linienspezifische Kundenzufriedenheitsmessung des VRR für das Jahr 2007 [...] verdeutlicht, dass die DB Regio bei diesem Vergleich bei allen Qualitätsstandards deutlich schlechter abschneidet als die privaten Bahnen. Die jeweiligen Rahmenbedingungen der Leistungserbringung bei einem kleinen EVU sind in der Regel andere als bei einem großen EVU (Netzgröße, Misch-/Parallelverkehr). Ein Vergleich zwischen diesen Unternehmen ist daher üblicherweise nur bedingt aussagefähig. Die Linien der DB schneiden jedoch auch bei den Kriterien, die unabhängig von der Größe des EVU mit einfachen Mitteln zu beeinflussen sind (beispielsweise „Fahrgastinformation im Fahrzeug“ und „Sauberkeit der Züge“), schlecht ab. Die von der DB Regio im Wettbewerb gewonnenen Netze schneiden deutlich besser ab und liegen mit den Werten der übrigen privaten Bahnen gleich auf.

Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR (VRR-Mittelwert) hat sich im Jahr 2007 im Vergleich zu 2006 kaum geändert. Demgegenüber ist die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der S-Bahn-Linie S9 [Haltern – Essen – Wuppertal] deutlich schlechter als der VRR-Mittelwert. Im Vergleich zum Vorjahr liegt der erreichte Wert sogar noch deutlich unterhalb des Wertes von 2006.

Fazit

Der Vergleich der im VRR-Raum tätigen EVU zeigt wie im letzten Qualitätsbericht 2006 deutlich, dass der vom VRR eingeschlagene Weg, zunehmend Linien und Teilnetze in den Wettbewerb zu bringen, richtig ist und deshalb konsequent fortgesetzt wird. Die Zahlen belegen einerseits, dass sich die Qualität der im Wettbewerb vergebenen Linien eindeutig verbessert hat. Andererseits wird deutlich, welche Qualität in einzelnen Bereichen erzielt werden kann.





Ungepflegte Bahnhöfe gibt es noch reichlich.

Neue Runde zum Jahresbeginn

Der schwelende Streit ging zur Jahreswende in eine neue Runde: Die DB drohte kurz vor Weihnachten, ab März erneut die Sonderleistungen, also vor allem die Zusatzfahrten zu Bundesligaspielen, einzustellen. Ab Juni soll dann der Takt auf den S-Bahn-Linien von 20 auf 30 Minuten gedehnt werden.

Der VRR kündigte daher im Gegenzug an, Konzepte zur Auferlegung von Verkehrsleistungen vorzubereiten. Als Reaktion stellte sich die DB effektiv als Opfer einer verfehlten Politik des VRR dar: Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsführung von DB Regio NRW, erklärte, der Verkehrsvertrag von 2004 mit seinen hohen Preisen müsse Grundlage gemeinsamer Lösungen für den Regionalverkehr sein.

Genau das will der VRR aber nicht – er will nur die „Marktpreise“ bezahlen. Bei der Auferlegung gelten diese Marktpreise, die der Verbund für niedriger als die Vertragspreise hält. Mitte März teilte der VRR mit, dass zwar Bewegung in die Position der DB gekommen sei, ihm dies aber nicht genüge. Der VRR kündigte an, dass er bei der Auferlegung bleibe und das dazu notwendige Verwaltungsverfahren einleite. Gleichzeitig veröffentlichte er eine Liste von Sonderleistungen, von denen er einige vertraglich an andere Unternehmen vergeben wird, die auch außerhalb ihrer Stammstrecken fahren sollen. Der größere Teil sollte aber der DB auferlegt werden.

Gute Argumente ...

Doch der VRR hat gute Argumente: Er macht nicht nur eine Ausnutzung der Monopolstellung der DB bei der Vereinbarung der Preise im Verkehrsvertrag von 2004 geltend. Der

Verbund kann auch darauf verweisen, dass die EU eine Vergütung, die die Marktpreise übersteigt, als unzulässige Subvention ansieht und aktuell der Bundesregierung unangenehme Fragen zum Verkehrsvertrag zwischen der DB und dem Land Brandenburg gestellt hat. Es ist keine Frage: Wenn die Vergütung, die die DB im Verkehrsvertrag vereinbart hat, überhöht ist, bekommt der VRR Recht. Nicht einmal rechtskräftige Urteile deutscher Gerichte hindern die EU daran, überhöhte Vergütungen zu beanstanden.

... und schwierige Rechtslage

Dennoch ist die Rechtslage für den VRR schwierig. Nach Auffassung der Juristen ist ein Vertrag, in dem überhöhte Preise vereinbart worden sind, null und nichtig. Wäre es aber so, so bestünde zwischen DB und VRR ein vertragsloser Zustand. Dementsprechend hatte der VRR auch angekündigt, die gesamten Verkehrsleistungen der DB aufzuerlegen, weil ja kein Vertrag besteht. Die Folge der Nichtigkeit wäre auch, dass der VRR die auferlegten Leistungen schnellstmöglich ausschreiben müsste. Würden die Gerichte aber zum Ergebnis kommen, dass der Vertrag doch nicht nichtig ist, so stünden hohe Schadensersatzforderungen der DB ins Haus. Der VRR taktiert daher außerordentlich vorsichtig und beschränkt sich offenbar einstweilen darauf, der DB nur die Zusatzleistungen aufzuerlegen, die sie verweigert. Es ist verständlich, dass der VRR eine Gratwanderung auf juristisches Neuland wagt und gleichzeitig das Risiko so gering wie möglich hält.





Typische Qualitätsmängel an Rhein und Ruhr: Sie sind auch ein soziales Problem, doch wo schon Dreck ist, kommt noch mehr.

Stichwort:

Auferlegung

■ Grundsätzlich geht die EU davon aus, dass die Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb die Regel ist. Bereits bei Erlass der ersten Vorschriften über den öffentlichen Verkehr hat die EU erkannt, dass eine Pflicht der Staaten und ihrer Organisationen besteht, die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen sicherzustellen, und dass für diese Leistungen möglicherweise nur ein Unternehmen zur Verfügung steht.

Daher sind die Staaten nach EU-Recht berechtigt, den Verkehrsunternehmen die entsprechenden Leistungen durch Hoheitsakt aufzuerlegen, wenn und soweit es nicht möglich ist, diese in einem Vertrag einzukaufen. Die Vergütung richtet sich dann nach den Kosten, die in einem durchschnittlich gut geführten Unternehmen entstehen. Ein angemessener Gewinn ist hinzuzurechnen. Man kann diesen Kostensatz auch als „Marktpreis“ bezeichnen. Was über diesen Betrag hinausgeht, ist eine „Beihilfe“, die unzulässig ist, weil sie den Wettbewerb verzerrt.

Bisher wurde in Deutschland von der Möglichkeit der Auferlegung kein Gebrauch gemacht. Im Unterschied zu anderen Staaten wird der städtische Nahverkehr weitgehend von Verkehrsunternehmen erbracht, die der öffentlichen Hand gehören. Aufgabenträger scheuen auch deswegen vor Auferlegungen zurück, weil die zu zahlenden Vergütungen nicht sicher kalkulierbar sind, sondern möglicherweise erst nach langwierigen Gerichtsverfahren feststehen. Erst nach der Bahnreform nutzte die – hundertprozentig staatliche – Deutsche Bahn AG ihre Monopolstellung mit stiller Billigung der Bundesregierung und meistens auch der Landesregierungen, um Verkehrsverträge mit hohen Vergütungen zu vereinbaren. Sie wurden mit Gutachten von Wirtschaftsprüfern abgesichert, die nur auf Kostenangaben der DB beruhten. Dort, wo Wettbewerbsverfahren eingeleitet wurden, bewies die DB immer wieder, dass sie ihre Leistungen auch zu erheblich geringeren Preisen anbieten kann.

Die Finanzlage des VRR

Welche Brisanz der Konflikt für die Finanzlage des VRR hat, zeigt ein Blick in den Etat für den Schienenverkehr des VRR für das Jahr 2008. Betrachtet über alle Verkehrsverträge hinweg beträgt die Lücke zwischen Aufwand und Ertrag 33,4 Millionen Euro (einschließlich des Niederrheins, der seit

Anfang 2008 zum VRR gehört). Durch Forderungen an Verkehrsunternehmen aus Vorjahren, meist wegen ausgefallener Leistungen oder Vertragsstrafen für Verspätungen, schrumpft die tatsächliche Deckungslücke auf 19,4 Millionen Euro. Die jetzt beschlossene Tarifstrukturreform im VRR wird hier nur zu geringen Mehreinnahmen führen, da die Mehreinnahmen beim großen Verkehrsvertrag der DB zufließen (Nettovertrag).

Für die Deckungslücke gibt es verschiedene Ursachen: Zum einen entfällt der bislang gewährte Rabatt beim DB-Vertrag in Höhe von 0,3552 € pro Zugkilometer, der bisher für früher vom Land geleistete Fahrzeugförderung gewährt wurde. Dies macht allein rund 11 Millionen Euro aus. Hinzu kommt die volle Durchreichung der Kostensteigerungen bei Energie, Personal sowie Trassen- und Stationsgebühren. Auch das Land NRW hat durch die neue SPNV-Pauschale die verfügbaren Mittel nur minimal erhöht. Bei einer Dynamisierung um übliche 1,5 % wären rund 11 Millionen Euro mehr in die Kasse des VRR geflossen.

Bei Betrachtung dieser Zahlen zeigt sich die Bedeutung der zwischen VRR und DB Regio strittigen Summe von 45 Millionen Euro pro Jahr: Sollte die DB in diesem Streit obsiegen, muss der VRR für 2008 rund 18,9 Millionen Euro nach-

schießen bzw. in entsprechendem Umfang Leistungen abbestellen, was gut zwei Millionen jährliche Zugkilometer ausmachen würde. Im Jahr 2007 waren nur rund eine Million Zugkilometer abbestellt worden.

Bei einem Erfolg des VRR wären rund 26 Millionen Euro vorhanden, die sowohl zur Senkung oder Abschaffung der kommunalen SPNV-Umlage, die im VRR noch erhoben wird, als auch zur Nachbestellung gestrichener Zugverbindungen eingesetzt werden könnten. Sollte sich dieser Rechtsstreit über mehrere Jahre hinziehen – und alle Zeichen deuten darauf, dass dieser Grundsatzstreit mit Signalwirkung für andere Aufgabenträger bis zur höchstrichterlichen Rechtsprechung durchgezogen wird –, kumulieren sich die entsprechenden Beträge weiter.



Der Kommentar:

VRR handelt endlich

■ Dass der VRR – offenbar stellvertretend für die anderen Aufgabenträger – härter gegen die DB vorgeht, ist aus Fahrgastsicht längst überfällig. Die neuen Qualitätsberichte der Agentur Nahverkehr NRW und des VRR zeigen das ganze Ausmaß der Misere auf vielen Linien auf. Dabei ist die Qualität bei fast allen Linien, die im Rahmen einer Ausschreibung – auch an DB Regio – vergeben wurden, deutlich besser als auf den Linien, die durch die DB im Rahmen des Globalvertrags gefahren werden. Wenn dafür dann offenbar auch noch nicht marktgerechte Preise verlangt werden, muss eingegriffen werden, denn Monopolverträge können nicht nur im Sinne der Vertragsfreiheit ausgelegt werden. Eine Begründung für die Reduzierung der Regionalisierungsmittel durch den Bund war, dass die Aufgabenträger inzwischen die gleichen Leistungen zu niedrigeren Preisen einkaufen könnten. Dies muss auch umgesetzt werden. Dass die DB bereit ist, über Änderungen der laufenden Verträge zu verhandeln, ehrt sie. Dass ihr Ziel aber offenbar immer wieder ist, die Ausschreibung von Linien hinauszuzögern und dadurch möglichst lange den Wettbewerb zu verhindern, macht jedoch klar, wohin die Reise gehen soll: Durch langfristige Verträge soll DB Regio als Cash Cow im DB-Konzern sichere Erträge für die nächsten Jahre garantieren, um die Privatisierung nach Mehdorns Konzept abzusichern. Dabei konzentriert sich DB Regio schon seit mehreren Jahren insbesondere auf S-Bahn-Linien und langlaufende RE-Linien, wohl wissend, dass im übrigen Bereich, vor allem bei RB-Linien, Abbestellungen politisch eher durchsetzbar sind. Aus Fahrgastsicht können wir nur hoffen, dass der VRR diesen Konflikt erfolgreich bewältigt. Andernfalls stehen in den nächsten Jahren weitere Einsparungen bevor.

Lothar Ebbers



Die Wettbewerber der DB sind deutlich besser: ein Abellio-Triebwagen der „Nokia-Linie“ Bochum – Herne. Doch dort, wo ausgeschrieben wurde, erreicht auch die DB dieses Niveau.