

Wettbewerb:

Nach Aschermittwoch

EU beanstandet Verträge zwischen Ländern und DB

➤ Am 26. Februar 2004 führte die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) die 4. Tagung zum „Wettbewerb im SPNV“ durch. Rund 150 Fachleute waren gekommen. Ganz unfreiwillig stand die Tagung im Zeichen der am Vortag bekannt gewordenen Aufforderung der EU-Kommission an die Bundesregierung, die bereits abgeschlossenen Länderverträge mit der DB zu beenden und neue nicht abzuschließen.

Am Aschermittwoch

Als der Karneval nicht nur im Rheinland vorbei war, kam der Brief aus Brüssel: Die EU-Kommission beanstandet die zwischen DB und Ländern ausgehandelten Verträge wegen Verstoßes gegen EU-Recht. Am Donnerstag darauf kamen die an der Fortentwicklung des Wettbewerbs interessierten Fachleute aus dem Bereich der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Fulda zusammen. Natürlich prägte die unmissverständliche Aufforderung der EU-Kommission Vorträge, Diskussionen und Randgespräche.

Wettbewerb statt Staatswirtschaft

Dem Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Alois Riehl gelang es, im Eingangsreferat die grundlegenden Veränderungen zu umreißen, die die derzeitige Situation der Kommunen und der Länder prägen. Die Öffnung des Verkehrsmarktes für den Wettbewerb ist kein isoliertes Phänomen, sondern vollzieht sich parallel zu dramatischen Veränderungen in anderen Bereichen, in denen gefragt werden muss, ob die Kommunen die Aufgaben selbst wahrnehmen oder vergeben. Gas, Wasser, Elektrizität und Müll müssen nicht mehr unbedingt von den Kommunen selbst besorgt werden. Riehl ließ keinen Zweifel daran, dass dieser Umdenkungsprozess sehr schmerzhaft ist, vertrat aber die Meinung, dass es keine Alternative zu Privatisierung und Wettbewerb gebe.

Europa – nein danke?

Die vortragenden Juristen Jan Werner vom Kompetenzzentrum Wettbewerb und Ute Jasper, Rechtsanwältin aus Düsseldorf, ließen keinen Zweifel daran, dass die von der EU beanstandeten Exklusivverträge der Bundesländer Berlin, Brandenburg, Thüringen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern mit der DB AG der Nachprüfung nach europäischem Recht nicht standhalten, weil sie nicht in einem transparenten und für Wettbewerber zugänglichen Verfahren zustande gekommen sind. Das Wort „Wir sind wieder dort, wo wir nach Magdeburg waren“ machte die Runde. Erinnern wir uns: Der damalige Verkehrsminister Heyer, Sachsen-Anhalt, hatte die Ausschreibung für das Nordharz-Netz aufgehoben und den gesamten Verkehr im Land ohne Ausschreibung an die DB vergeben. Die Vergabekammer Magdeburg hatte den Vertrag alsbald wegen Verstoßes gegen das Vergaberecht aufgehoben und festgestellt, dass eine Ausschreibung stattfinden müsse. Daraufhin hatte die Bundesregierung die Vergabeverordnung kurzfristig geändert und 15-Jahresverträge möglich gemacht. Berlin und Brandenburg hatten daraufhin den Regionalverkehr im Land an die DB vergeben. Die Klage des Wettbewerbers Connex scheiterte am Oberlandesgericht Brandenburg, das meinte, es gebe gar keine Ausschreibungspflicht. Weder das Brandenburger Obergericht noch die Bundesregierung hatten sich ernsthaft mit dem Recht der Europäischen Union auseinandergesetzt – und daher war das Verdikt aus Brüssel unvermeidlich. Deutschland steht übrigens, wie Rechtsanwältin Jasper berichtete, unter besonderer Beobachtung der EU-Kommission, es sei daher mit einer unnachgiebigen Verfolgung der Sache zu rechnen. Und Werner machte in seinem Vortrag zur Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) deutlich, dass die Bundesregierung die Vorgaben der EU, die dieses Reformgesetz notwendig machen, allenfalls halbherzig umsetzt. Ein zweiter Hinweis enthält ebenso viel Sprengstoff: Die AEG-Novelle („3. Eisen-



bahnpaket“) wäre weitgehend überflüssig, wenn die Bundesregierung die DB-Holding aufgelöst hätte, wie die Bahnreform von 1994 es vorgesehen hatte. Dann wäre das Netz unter einer vom Verkehrsunternehmen unabhängigen Verwaltung. So muss die jetzige Bundesregierung mit einem umfangreichen Aufsichtsapparat nachbessern, um die Neutralität des Netzes zu sichern.

Infrastrukturförderung ist unbedenklich

Einen wichtigen Aspekt, der Wege in der Bewältigung der Probleme aufzeigen könnte, lieferte Werners Vortrag fast nur am Rande: Die Förderung der Infrastruktur ist beihilferechtlich unbedenklich. Diese Frage sollte aber im politischen Raum stärker beachtet werden, denn der steuerliche Querverbund und andere Finanzierungsinstrumente, die den öffentlichen Verkehr heute noch tragen, werden nicht mehr zur Verfügung stehen. Der Schlüssel zur sinnvollen Neuordnung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und insbesondere der Finanzierung der Schienenwege liegt in der vorrangigen Finanzierung der Infrastruktur.

Der Tarif – das große Problem

Der Tarif wird als Problem des Wettbewerbs erkannt, das zurzeit nur schwer lösbar ist. Das ist das Fazit der Vorträge von Wolfgang Seyb, LVS Schleswig-Holstein, und Hans-Werner Franz, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Seyb schilderte die Erfahrungen des Landes Schleswig-Holstein mit der Ausschreibung der Marschbahn Hamburg – Westerland und

der Insolvenz der Flex AG. Dabei wurde deutlich, wie schwierig es für ein Verkehrsunternehmen ist, die Fahrgeldeinnahmen zu kalkulieren, und dass die Insolvenz der Flex AG vor allem durch eine Fehleinschätzung der Einnahmen verursacht wurde. Seyb bestätigte damit im Wesentlichen den Bericht in *derFahrgast* 4/2003 über die Flex-Insolvenz. Franz machte deutlich, dass die Einnahmeverteilung in den Verkehrsverbänden keineswegs reif für den Wettbewerb sei, denn neu in den Markt eintretende Wettbewerber erhielten in vielen Fällen keine angemessene Beteiligung an den Einnahmen.

Mehrfach erwähnten die Referenten auch das Verhalten der DB AG, die für den Vertrieb fremder Fahrscheine den doppelten Provisionssatz verlangt, als sie selbst für den Verkauf ihrer Fahrscheine durch andere Unternehmen zu zahlen bereit ist. Allerdings hatten die Vortragenden die namentliche Nennung des gemeinten Unternehmens vornehm vermieden. Als der PRO BAHN-Vorsitzende Karl-Peter Naumann darauf hinwies, dass auch die Bahncard ein Unternehmensangebot sei, das auf seine Berechtigung in der Tariflandschaft eines integrierten öffentlichen Verkehrs zu überprüfen sei, kam es prompt zu einer offenen Kontroverse mit einem DB-Vertreter: Dieser verwies darauf, dass schließlich Umweltverbände 1992 die Einführung der Bahncard erreicht hätten. Diese Kontroverse zeigte wieder einmal, dass die DB AG nicht verstanden hat oder nicht verstehen will, dass es einen Unterschied gibt zwischen der Bundesbahn mit einem gesetzlichen Auftrag und der Deutschen Bahn AG als einer von vielen Wettbewerbern. Die Bundesbahn durfte kraft gesetzlichen Auftrags den Tarif vorgeben, die Deutsche Bahn AG muss mit den anderen Bahnen zusammenwirken. Das wurde in der Antwort von Franz auf die Diskussion deutlich. Franz kennt die Position aus beiden Blickwinkeln, war er doch selbst bei der DB AG tätig, bevor er zum Aufgabenträger wechselte.

Kein Fazit, aber Erkenntnisse

Ein Fazit der Tagung mochte der Tagungsleiter Geyer nicht ziehen. Aber wer nicht durch eigene Interessen gehindert war, gut zuzuhören, nahm die Erkenntnis mit nach Hause: Wettbewerb ist unverzichtbar, Wettbewerb ist span-

nend und erfolgreich. Jasper wies auch darauf hin, dass zwei Drittel der Aufgabenträger die Prozesse um Vergabeverfahren gewinnen würden, schlecht könne die Arbeit der Aufgabenträger also nicht sein.

Und der Redakteur dieser Zeitung nahm die Erkenntnis mit: So schief liegen die Positionen von PRO BAHN nicht. Nur ist kaum jemand politisch so unabhängig, sie so früh und deutlich zu benennen, wie ein unabhängiger Fahrgastverband.



Die Zukunft des Brandenburger Regionalverkehrs ist wieder ungewiss: Express in Cottbus.



Fotos: Engel (2)

Die Einnahmeseite war nicht kalkulierbar: der erste Flex.