

Ki/Fi 15.02.2011

Pressemitteilung:

Netzwerk Privatbahnen: Güterbahnen begrüßen BGH-Urteil zu Direktvergaben im SPNV – „Ein Sieg für den Steuerzahler!“

Der BGH hat am 08.02.2011 entschieden, dass Direktvergaben der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den bisherigen Betreiber unzulässig sind. Das bedeutet, dass sämtliche Leistungen im SPNV künftig ausgeschrieben werden müssen.

Netzwerk Privatbahnen-Geschäftsführer Alexander Kirfel: „Das Urteil ist ein Sieg für den Steuerzahler. An Korruption grenzende Mauseleien zugunsten der Deutschen Bahn AG, die insbesondere in Nordrhein-Westfalen Alltag waren, gehören jetzt endlich der Vergangenheit an. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat sich das Häuflein Anständiger um Geschäftsführer Martin Husmann (CDU) glücklicherweise behaupten können. Das Urteil des BGH ist eine Ohrfeige insbesondere für Verbandsvorsteher Herbert Napp (CDU), hauptamtlich Bürgermeister der Stadt Neuss, und für Oliver Wolff (CDU), bislang Ministerialdirigent im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium. Beide hatten den Prozess vor dem BGH aushebeln und Geschäftsführer Husmann im Dezember 2010 entlassen wollen. Nun ist Oliver Wolff zum Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bestellt worden. Größter Beitragszahler beim VDV ist die Deutsche Bahn AG. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.“

Die Deutsche Bahn AG hat bislang regelmäßig im Zuge sogenannter „Bahngipfel“ mit Vertretern der jeweiligen Bundesländer und der Aufgabenträger bzw. Verkehrsverbände über Investitionsmaßnahmen in neue Fahrzeuge bzw. in die Infrastruktur verhandelt. Als Gegenleistung wurden dann unter anderem Nahverkehrsleistungen direkt an die Deutsche Bahn AG vergeben, ohne die Leistungen vorher auszuschreiben. Der Wettbewerb wurde so auf kaltem Wege ausgehebelt.

Das ist regelrecht pervers, denn Bundesländer wie Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz oder Bayern machen vor, wie es geht: Dort haben die bislang durchgeführten Ausschreibungen von SPNV-Leistungen durch den Wettbewerb verschiedener Eisenbahnunternehmen zu deutlichen Einsparungen geführt. Die erzielten Ausschreibungsgewinne wurden dann in eine Ausweitung des Nahverkehrsangebotes auf der Schiene gesteckt.

In Verkehrsverbänden wie dem Zweckverband Großraum Braunschweig oder dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, in denen relativ wenig oder kein Wettbewerb herrscht und bei denen viele oder gar alle Leistungen direkt an die Deutsche Bahn AG vergeben wurden, herrscht dagegen die blanke Tristesse. Das Angebot auf der Schiene ist schlecht, die Züge teilweise alt, die Bahnhöfe heruntergekommen. Selbst bei so wichtigen Strecken wie Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt oder Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten wird immer wieder von Stilllegung geredet. Auf Strecken mit über 25.000 Fahrgästen pro Tag wie Düsseldorf – Krefeld – Kleve werden denkbar ungeeignete Fahrzeuge eingesetzt: Statt eigentlich angemessener Doppelstockwenzüge kommen dort kleine Dieseltriebwagen mit schmalen Türen zum Einsatz, die im Berufsverkehr bis zu 600 Fahrgäste aufnehmen müssen. Regelmäßig müssen Fahrgäste zurückbleiben. Das Argument gegen den Einsatz von geeigneten lokbespannten Doppelstockzügen: Es fehlt am Geld. Tja, wenn der kostensenkende Wettbewerb weitgehend draußen bleiben muss...

Es bleibt zu hoffen, dass seitens bestimmter Aufgabenträger nun nicht getrickst wird. Es ist nämlich auch bei Ausschreibungszwang durchaus möglich, Ausschreibungen so zu gestalten, dass nur der bisherige Leistungserbringer ein wirtschaftliches Angebot abgeben kann.

Transparent gestaltete Ausschreibungen im SPNV sind in jedem Fall im Sinne der Steuerzahler: Sie senken durch den Wettbewerb mehrerer Unternehmen die Kosten für die Aufgabenträger und ermöglichen die Bestellung von zusätzlichen Zugleistungen. Eine effiziente Verwendung von Steuergeldern ist nur durch Wettbewerb gewährleistet.

Hintergrundinformation:

Im Zuge der Bahnreform zum 1.1.1994 wurde die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder übertragen (sogenannte „Regionalisierung“). Die Bundesländer haben der Reform zugestimmt, nachdem der Bund sich verpflichtet hatte, die finanziellen Lasten für den defizitären Nahverkehr auszugleichen. Angelehnt an den Fahrplan des Fahrplanjahres 1993/94 erhalten die Länder seitdem sogenannte „Regionalisierungsmittel“ vom Bund. Die Regionalisierungsmittel betragen im Jahr 2011 knapp 7 Milliarden €. Diese Mittel werden von den Ländern an die sogenannten „Aufgabenträger“ für den SPNV weitergereicht. Das sind in der Regel Verkehrsverbände, es gibt aber teilweise auch eine landesweite Aufgabenträgerorganisation für den SPNV, wie in Schleswig-Holstein oder Bayern, oder zwei Zweckverbände wie in Rheinland-Pfalz.

Über das Netzwerk Privatbahnen:

Im Netzwerk Privatbahnen sind seit 2001 24 private und kommunale Güterbahnen aus ganz Europa zusammengeschlossen, wobei der Großteil der Mitgliedsbahnen in Deutschland ansässig ist. Diese Bahnen, die etwa 20 % des Transportvolumens im Schienengüterverkehr in Deutschland abwickeln, bekennen sich zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und haben sich dazu entschieden, dieses volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Ziel durch ihre Mitgliedschaft bei Netzwerk Privatbahnen aktiv zu fördern.