

Drohendes Desaster

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel droht durch den Verkehrsvertrag zum Super-GAU des Bahnverkehrs im Land zu werden

I. Sachverhalt

Die Sachlage scheint klar, ist es aber nicht: Bundestag und Bundesrat haben beschlossen, die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2006 bis 2009 um 2,3 Mrd. Euro zu kürzen. Für Baden-Württemberg bedeutet dies einen Ausfall von 240 Mio. €.

Lediglich mündlich und in widersprüchlicher Form haben der Bundesfinanzminister und die Ministerpräsidenten vereinbart, diesen Kürzungsbetrag um 500 Mio. € zu verringern. Schon der Zeitraum dafür ist umstritten. Im Bundesgesetzblatt wird in diesen Tagen die volle Kürzung verkündet. Der sich daraus ergebende jährliche Kürzungsbetrag macht 80 Mio. € aus.

Da das Land im Jahr 2006 etwa 80% der Regionalisierungsmittel für die Bestellung von Zugfahrten ausgeben wird, sind Abbestellungen von Zügen unvermeidlich, falls das Land nicht mit eigenen Haushaltsmitteln einen Ausgleich schafft. Dies hat der CDU-Fraktionsvorsitzende Mappus bereits kategorisch ausgeschlossen.

Für Abbestellungen von Zügen im Fall einer Kürzung der Regionalisierungsmittel gibt es ein im Verkehrsvertrag mit der DB Regio exakt beschriebenes Procedere. Die Landesregierung hat dies auf Anfrage des Abg. Boris Palmer (DRS 13/5102) wie folgt beschrieben:

„Nach den Regelungen des Verkehrsvertrags des Landes mit der DB Regio AG nehmen im Fall der Kürzung der Regionalisierungsmittel die Vertragspartner Gespräche mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung auf. Kommt eine einvernehmliche Regelung nicht zu Stande, so ist das Land berechtigt, die Zuschüsse entsprechend der Kürzung einseitig zu verringern. Die DB Regio AG kann hierauf ihrerseits mit einer Verringerung des Angebots reagieren, dies setzt allerdings eine Abstimmung mit dem Land voraus. Grundsätzlich soll eine Kürzung mengenneutral erfolgen. Nach dem Vertrag ist die Einstellung der Verkehrsbedienung aufgrund einseitiger Entscheidung eines Vertragspartners nicht möglich.“

Die Mitglieder des Verkehrsausschuss hatten im Sommer 2004 die Möglichkeit, in den Verkehrsvertrag Einsicht zu nehmen. Wegen der vereinbarten Vertraulichkeit konnten diese Erkenntnisse bislang nicht verwendet werden. Da die vertraglich geregelten Mechanismen nun zum Einsatz kommen und die Landesregierung der Öffentlichkeit den wahren Sachverhalt vorenthält sieht sich die Fraktion Grüne nicht mehr an diese Vertraulichkeit gebunden. Dies um so mehr, als nicht erkennbar ist, worin hier ein Geschäftsgeheimnis der DB Regio begründet sein sollte.

Tatsächlich enthält der Vertrag in §8 Abs 6 folgende Regelungen:

Im Fall der Veränderung der Mittelzuweisung des Bundes an das Land bzw. der Dynamisierungsrate aufgrund einer Revision des Regionalisierungsgesetzes nach § 6 RegG gilt:

- a) Bei einer Erhöhung der Zuweisung der Regionalisierungsmittel des Bundes an das Land erfolgt die Aufnahme von Verhandlungen darüber, in welchem Umfang der sich aus der geänderten Mittelzuweisung nach § 8 (1) und (2) RegG ergebende länderspezifische Zuschuss pro Zug-km für das gesamte Vertragsgegenständliche Verkehrsangebot an DB Regio weitergereicht wird.
- b) Bei einer Absenkung der Zuweisung der Regionalisierungsmittel des Bundes nach § 8 (1) und (2) RegG oder aus sonstigen Gründen an das Land ist dieses innerhalb von 90 Tagen nach der Veröffentlichung der Änderung des RegG im Bundesgesetzblatt berechtigt, der DB anzuzeigen, dass es den jeweiligen aktuellen Zuschuss für die Zukunft wirkend anteilig reduzieren wird. Das Land ist dabei zur Reduzierung maximal um den anteiligen Betrag berechtigt, der sich aus der geringeren Mittelzuweisung des Bundes gemäß § 8 (1) und (2) RegG an das Land ergibt. Die Berechnung dieses Anpassungsbetrages erfolgt unter Berücksichtigung der vom Land an den Verband Region Stuttgart zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel.
- c) Das Land ist verpflichtet eine Absicht nach b) der DB Regio unverzüglich mitzuteilen. Nach 90 Tagen erlischt das Recht des Landes zur Reduzierung des Zuschusses.
- d) Macht das Land von seinem Recht nach b) Gebrauch, werden die Vertragsparteien unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Revision unmittelbar nach Zugang der Mitteilung des Landes bei DB Regio innerhalb von 4 Wochen darüber verhandeln, inwieweit die Kürzung mengenneutral erfolgen kann. Kommt kein Ergebnis zustande darf DB Regio Angebote einstellen. Der Umfang des einzustellenden Verkehrsangebotes, bewertet mit dem aktuellen durchschnittlichen Zuschuss je Zug-km, darf dabei das 1,5fache des sich nach b) ergebenden Reduktionsbetrages nicht übersteigen.
- e) DB Regio bestimmt im weiteren Verlauf, welche Verkehre sie einstellen wird und teilt diese dem Land innerhalb von 90 Tagen mit. DB Regio wird verkehrliche Belange des Landes angemessen berücksichtigen, in dem insbesondere verkehrlich schwach genutzte Angebote eingestellt werden. Nach Ablauf von 90 Tagen ist das Land berechtigt, Abschlüsse zu kürzen und DB Regio berechtigt, Verkehrsangebote einzustellen.
- f) Muss DB Regio wegen der Einstellung von Verkehrsangeboten Landes- oder Bundeszuschüsse zurückzahlen trägt dies das Land.

Demnach beschränkt sich der vertraglich garantierte Spielraum des Landes auf die Definition der Zuschusskürzung. Über einen Preisnachlass muss die DB zwar vier Wochen verhandeln. Hat die DB jedoch kein Interesse an einer Preissenkung, so kann sie einseitig bestimmen, welche Züge gestrichen werden. Das Land hat lediglich das Recht auf eine entsprechende Mitteilung und die DB soll sich bei der Streichung von Zügen auf schwach nachgefragte Verbindungen konzentrieren. Die Darstellung der Landesregierung, eine Einstellung von Verkehren aufgrund einseitiger Entscheidung der DB Regio sei nicht möglich, ist falsch.

Das Procedere der nächsten Wochen wird demnach wie folgt aussehen: Die Landesregierung ist gezwungen, in kürzester Zeit zu definieren, um welchen Betrag sie Zuschusszahlungen an DB Regio reduzieren will. Da die Landesregierung beabsichtigt, in den kommenden Jahren 500 Mio. € aus Nahverkehrsmitteln für Stuttgart 21 zu investieren, kann dieser Betrag selbst bei harten Sparmaßnahmen außerhalb des SPNV nicht unter 35 Mio. € liegen.

Mit dieser Vorgabe verhandelt das Land im Folgenden mit der DB über einen Preisnachlass. Innenminister Rech selbst erwartet von diesen Verhandlungen keinen Erfolg. Als Gegenleistung für einen Preisnachlass wäre allenfalls eine Vertragsverlängerung denkbar. Dem steht allerdings die Vereinbarung des Bundes und der Länder mit der EU-Kommission entgegen, künftig keine Verkehrsverträge unter Ausschluss der Wettbewerber mehr einzugehen.

Beharrt die DB Regio auf dem vertraglich vereinbarten Zuschuss je Kilometer, kann sie Verkehre bis zum 1,5fachen Zuschusswert des Kürzungsbetrags einstellen. Das bedeutet: Eine Reduktion des Zuschusses um 35 Mio. € kann die Streichung von bis zu 6 Mio. Zugkilometern zur Folge haben. Das ist jeder achte Zug im Rahmen des Verkehrsvertrags.

Wegen der Klausel, wonach das Interesse des Landes durch die Streichung schwach nachgefragter Züge zu berücksichtigen sei, wird die Struktur des Zugverkehrs in Baden-Württemberg dramatisch verändert. Der Zugverkehr am Abend und am Wochenende wird radikal ausgedünnt. Betriebsschluss um 21h und Verkehrseinstellung am Wochenende werden wieder Realität. Streckenstilllegungen im ländlichen Raum sind kaum vermeidbar.

Für die DB ist es nicht nur logisch, sondern sogar lohnend, die schwach genutzten Verbindungen zu streichen. Ihr stehen nämlich die Fahrgeldeinnahmen zu. Werden wenig nachgefragte Züge gestrichen, kann sie sich von Verlustbringern trennen, behält aber die Züge im Angebot, mit denen sie Geld verdient. Der durchschnittliche Erlös je Kilometer steigt. Die DB Regio macht laut Konzernbilanz bereits einen Gewinn von 550 Millionen Euro, davon etwa 100 Millionen Euro in Baden-Württemberg. Dieser Gewinn wird durch die Kürzungen weiter steigen.

Das Ergebnis der Kürzungsaktionen kann man nur als GAU bezeichnen: Wenn alles so kommt, wie es der Verkehrsvertrag regelt und betriebswirtschaftliches Kalkül der DB erwarten lässt, wird es im Januar 2007 – einen Monat nach Fahrplanwechsel – zur Bekanntgabe von Notfahrplänen kommen. Diese Fahrpläne werden große Lücken in den integralen Taktfahrplan und das Schienennetz des ländlichen Raums in Baden-Württemberg schlagen. Es wird nach Vertragslage und Interesse der DB gestrichen. Eine landesweite Abstimmung ist nicht möglich. Ein über zehn Jahre mühsam aufgebautes Angebot wird zerstört. Die Fahrgäste werden davon laufen. Der Gewinn der DB wird steigen, den Schaden haben das Land, die Umwelt und die Fahrgäste.

II. Grüne Forderungen

Der Sachverhalt ist eindeutig: Die an sich schon schwer verkraftbare Kürzung der Regionalisierungsmittel wird durch den Verkehrsvertrag des Landes mit der Bahn zum Desaster. Es zeigt sich, dass die vehemente Kritik der Grünen am Abschluss des Verkehrsvertrags berechtigt war. Die Bahn genießt Konkurrenzschutz bis zum Jahr 2016 und kann die nun anstehende Kürzung der Regionalisierungsmittel in Kürzungen des Fahrplanangebots umsetzen, die ihren Gewinn weiter erhöhen.

Wir fordern deshalb von der Landesregierung:

1. Sofortige Veröffentlichung des Vorgehens bei der Umsetzung der Kürzung der Regionalisierungsmittel unter Einschluss der Regelungen des Verkehrsvertrags und objektive Darstellung der drohenden Konsequenzen.

2. Politischen Druck auf die Bahn zur Reduzierung des Kilometerpreises um einmalig 10%. Der Konzerngewinn der DB entsteht überwiegend im Nahverkehr und wegen der großen Nachfrage zu etwa einem Fünftel in Baden-Württemberg. Die Bahn darf den Ast nicht absägen, auf dem sie sitzt. Langfristig wird es auch für die DB nur Gewinne im Nahverkehr geben, wenn die Politik Zuschüsse durch Nachfrage rechtfertigen kann.
3. Willigt die Bahn nicht in einen Preisnachlass ein, muss der Verkehrsvertrag einseitig gekündigt und die Leistung in den Wettbewerb überführt werden. Viele andere Länder wählen Ausschreibungen als Antwort auf die Kürzung der Regionalisierungsmitteln, zum Beispiel auch Bayern. Baden-Württemberg darf dies nicht wegen eines schlecht verhandelten Vertrags verwehrt werden. Die Erfahrung zeigt, dass damit Einsparungen von 20% erzielt werden können. Als Begründung für die Kündigung kann der Wegfall der Geschäftsgrundlage und die Tatsache angeführt werden, dass der Verkehrsvertrag nach dem Übereinkommen zwischen EU-Kommission und Bundesregierung heute rechtlich nicht mehr zulässig wäre.
4. Ist die Landesregierung nicht willens oder in der Lage, die einseitigen Kürzungen der Bahn durch die oben genannten Maßnahmen zu verhindern, muss sie ihrer Verantwortung für das Schienennetz in Baden-Württemberg gerecht werden und die Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch den Einsatz von Einnahmen aus der Mehrwertsteuererhöhung ausgleichen. Die Zerstörungskosten von Streichungen im Schienenverkehrsangebot nach dem Verfahren des Verkehrsvertrags sind derart hoch, dass bis zum Greifen von Strukturmaßnahmen auch ein Ausgleich der Kürzungen durch Landesmittel zu rechtfertigen ist.
5. Unabhängig von den Maßnahmen, die in den nächsten 180 Tagen greifen müssen, sind Strukturveränderungen erforderlich, um die Kosten des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren und die Angebotsqualität zu verbessern. Dazu gehören insbesondere ein Wettbewerbsfahrplan für die Leistungen mit Zuschussbedarf, eine Ausgabenentlastung durch Verzicht auf Prestigeprojekte (Stuttgart 21, U-Strab Karlsruhe), Verbesserung der Wettbewerbsposition und der Einnahmen (City-Maut, Nahverkehrsabgabe) sowie eine Reduktion der Zahl der Verkehrsverbände auf maximal sechs bis sieben.