

SCHIENENVERKEHR

Das NRW-Kartell

Deutsche und niederländische Staatsbahnen wollten einen Milliardenmarkt unter sich aufteilen. Jetzt hat sich das Bundeskartellamt eingeschaltet.

Heftigen Widerstand aus Baden-Württemberg sind Manager der Berliner Bahn-Zentrale schon länger gewohnt. Jetzt haben sie einen neuen Unruheherd ausgemacht: Karlsruhe. An Dienstag dieser Woche soll hier der Bundesgerichtshof (BGH) über den

Also nahm die Bahn Geheimverhandlungen auf, moderiert von der Düsseldorfer Landesregierung. Häufig dabei war Oliver Wolff, ein einflussreicher Abteilungsleiter im Landeswirtschaftsministerium.

Zuletzt sollte folgendes Szenario für Eintracht sorgen: Abellio zieht seine Klage zurück. Die DB behält ohne erneute Ausschreibung das umstrittene S-Bahn-Netz und reicht, quasi unter der Hand, zwei Linien an Abellio weiter.

Damit würde der Anlass für den BGH-Termin entfallen, Grubes Eisenbahner könnten den Mega-Markt NRW auch künftig weitgehend ungestört abschöpfen. Ein Grundsatzurteil mit deutschlandweiten Folgen wäre abgewendet.

Abellio und die Deutsche Bahn bestätigen die Gespräche ebenso wie Abteilungsleiter Wolff. Schon im Mai gab es demnach Kontakte zwischen der DB und den Niederländern „zur Erzielung einer außergerichtlichen Einigung“. „Konkre-

Niederländern und NRW-Politikern aus. Die Wettbewerbsbehörden brachten ihren sorgfältig diskutierten Interessenausgleich in Gefahr.

Im Zentrum des Konflikts steht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Europas größtes Nahverkehrsnetz mit täglich drei Millionen Fahrgästen zwischen Köln und Gelsenkirchen. Das von Kommunen und Kreisen getragene und entsprechend politisch beeinflusste Unternehmen hatte seine Strecken vor sechs Jahren ohne Ausschreibung bis 2018 an die DB vergeben.

Doch schon bald war es mit seiner Entscheidung nicht mehr glücklich. Die Beschwerden von Fahrgästen häuften sich, die Züge waren unpünktlich und schlecht gewartet.

Es kam zum Streit. Der VRR hielt Zahlungen an die Bahn in Millionenhöhe zurück, die antwortete mit einer Klage und gewann im Dezember 2008.

Wieder wurde verhandelt, und am Ende kam – vermittelt vom Abteilungs-



Regionalverkehr in Köln: Kontakte „zur Erzielung einer außergerichtlichen Einigung“

Wettbewerb auf deutschen Schienen entscheiden.

Es geht um ein Milliardenbusiness auf Europas größtem Nahverkehrsmarkt, um lukrative Aufträge der Bundesländer für Regional- und S-Bahnen zwischen Flensburg und Passau. In diesem hochsubventionierten Geschäft macht die Deutsche Bahn (DB) als Quasi-Monopolist den weitest- und größten Teil ihres Gewinns.

Am liebsten wäre den Bahn-Vorständen um ihren Chef Rüdiger Grube gewesen, die BGH-Verhandlung würde abgesetzt. Doch wie bringt man ein deutsches Gericht dazu, nicht Recht zu sprechen?

Der Kläger muss zurückziehen.

Genau daran haben Grubes Leute über Wochen gearbeitet, in äußerst diskreten Gesprächen. Der Kläger ist die Firma Abellio, die Deutschland-Tochter der Niederländischen Staatsbahnen. Sie wollte der DB in Nordrhein-Westfalen Konkurrenz machen.

tere Gespräche“, sagt Wolff, gebe es „seit wenigen Wochen“.

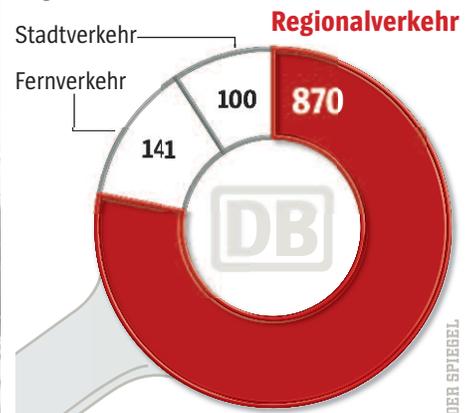
Im Klartext heißt das: Ein verschwiegenes Kartell sollte entstehen, vom Land NRW wohlwollend begleitet, zum Nutzen der DB und ihres niederländischen Wunschpartners – und zum Schaden dritter Eisenbahnunternehmen, die sich um Staatsaufträge gar nicht erst bewerben könnten. Sowie zum Nachteil von Steuerzahlern und Nahverkehrskunden, die mit überhöhten Preisen rechnen könnten.

Alle Weichen schienen gestellt, freundliche Presseerklärungen waren in Düsseldorf offenbar schon in Arbeit, die den ärgerlichen Streit zweier Konkurrenten für beendet erklären sollten.

Doch dann bekam das Bundeskartellamt von dem Deal Wind. Am vergangenen Donnerstag verschickte es Mahnschreiben an die Bahn und ihre Verhandlungspartner – und löste damit hektische Gespräche zwischen DB-Managern, den

Lukrative Region

Gewinn im Personenverkehr 2009 nach Segmenten, in Millionen Euro



leiter Wolff – ein für die Bahn sehr vorteilhaftes Ergebnis zustande: Ihr milliardenschwerer Nahverkehrsvertrag mit dem VRR wurde bis 2023 verlängert.

Die neuerliche Direktvergabe rief Abellio auf den Plan. Das Unternehmen klagte auf ein Vergabe-Nachprüfungsverfahren. Am 21. Juli dieses Jahres gab ihm das Oberlandesgericht Düsseldorf recht. Weil ein ähnliches Verfahren in Brandenburg zugunsten der DB ausgegangen war, landete der Streit vor dem BGH, der nun grundsätzlich entscheiden soll.

Firmen wie Abellio klagen seit Jahren über Wettbewerbsverzerrungen. Europäische Richtlinien verlangen in der Regel zwar die Ausschreibung von Nahverkehrsverträgen. Das gilt jedoch nicht bei der Verlängerung bestehender Kontrakte.

Und deshalb profitiert regelmäßig die DB, die noch in den neunziger Jahren kaum Wettbewerber hatte. Alte Verträge wurden ohne Ausschreibung oft mit Lauf-

IHRE UNTERSCHRIFT RETTET LEBEN.

Mit 75 Euro können wir zum Beispiel 150 an Malaria erkrankte Kinder behandeln. Malaria ist eine der fünf häufigsten Todesursachen bei Kindern unter fünf Jahren in Krisengebieten.

Zahlungsempfänger:	Ä R Z T E O H N E G R E N Z E N e . V .	
Konto-Nr. des Zahlungsempfängers	9 7 0 9 7	Bankleitzahl
		3 7 0 2 0 5 0 0
B A N K F Ü R S O Z I A L W I R T S C H A F T		
S T I C H W O R T W E L T W E I T		

**IHRE SPENDE
HILFT UNS,
SCHNELL ZU HELFEN.
WELTWEIT.
DANKE!**



**MEDECINS SANS FRONTIERES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.**

Träger des Friedensnobelpreises
www.aerzte-ohne-grenzen.de

zeiten von bis zu 20 Jahren verlängert. Häufig versüßt der Staatskonzern den Ländern die Exklusivbindung noch mit spendablen Angeboten – so jedenfalls lautet die Kritik von Wettbewerbern. Im Fall Stuttgart zum Beispiel legte der DB-Aufsichtsrat laut Tischvorlage schon vor Jahren ausdrücklich fest, dass der Umbau des Hauptbahnhofs nur erfolgen könne bei „Abschluss eines 10-Jahresvertrages für bestehende Nahverkehrsleistungen und Bestellung von Mehrleistungen“ durch das Land Baden-Württemberg.

Solche Deals werden künftig wohl kaum noch möglich sein. Vieles spricht dafür, dass sich Grube und sein Personenverkehrsvorstand Ulrich Homburg zwischen BGH und dem Bonner Kartellamt verzockt haben. In ihrem Brief an DB, Abellio und VRR stellten die Kartellwächter vergangenen Donnerstag klar, was sie von Absprachen über den nordrhein-westfälischen Nahverkehr halten: Ein solches Vorhaben verstoße gegen das Wettbewerbsrecht und ziehe ein Bußgeld nach sich, heißt es darin.

Absprachen der Eisenbahner sind demnach kartellrechtswidrig. Ein entsprechender Vertrag zwischen den Gesprächspartnern wäre nichtig. Ihnen drohte eine Strafe in Millionenhöhe. Die Bahn hat die Konsultationen mit Abellio ergebnislos „abgebrochen“, bestätigte am vorigen Freitag eine Sprecherin. Die Klage von Abellio wurde bislang nicht zurückgezogen, so dass sich der BGH am Dienstag wohl mit dem Thema beschäftigen kann.

„Die Bahn nimmt die vom Bundeskartellamt geäußerten Bedenken sehr ernst“, erklärt DB-Vorstand Homburg, „aus Sicht der DB war und ist Vorbedingung aller Gespräche, dass kartellrechtliche Grenzen eingehalten werden.“ Der VRR und Abellio wollen sich nicht weiter äußern.

Kommt es nun also zu mehr Wettbewerb auf der Schiene? Müssen die Länder künftig ihren Nahverkehr ausschreiben?

NRW hat für diesen Fall bereits vorgesorgt. Am 25. November brachte das Land im Bundesrat einen Antrag ein, der das Allgemeine Eisenbahngesetz in einem entscheidenden Punkt ändern soll. Danach sollen die Länder künftig ganz legal und wie gewohnt ihre Nahverkehrsverträge direkt vergeben können.

Auch diese DB-freundliche Initiative wurde von Abteilungsleiter Wolff im Düsseldorf Wirtschaftsministerium beeinflusst. Erst mit partiellen Direktvergaben, sagt er, „können neue und wirtschaftliche Netze ausgeschrieben werden“. Es dürfte eines seiner letzten Projekte im öffentlichen Auftrag gewesen sein. Vor zweieinhalb Wochen berief der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Bahn-Fan Wolff zu seinem neuen Hauptgeschäftsführer.

Den größten Einfluss im Verband hat sein Hauptbeitragszahler, die Deutsche Bahn.

ANDREAS WASSERMANN