



Beschlussvorlage - öffentlich -	
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag
AöR	N/VII/2007/0125

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Unternehmensbeirat der VRR AöR	30.08.2007	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	03.09.2007	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AöR	06.09.2007	Entscheidung

Datum: 06.08.2007

Betreff
Modifizierung im SPNV-System

Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none">• Der Verwaltungsrat begrüßt und unterstützt grundsätzlich eine verkehrliche Modifizierung im S-Bahn System, die zu einer Erhöhung der Qualität insbesondere der Pünktlichkeit führt. Voraussetzung dafür sind die ursprünglich angebotenen zusätzlichen 17 neuen Fahrzeuge und die damit verbundene Umstellung aller S-Bahnlinien auf Neufahrzeuge.• Dem vorliegenden Konzept kann nicht zugestimmt werden, da die o.g. Bedingung nicht erfüllt ist und eine Weitergabe der wirtschaftlichen Vorteile des neuen Konzeptes seitens der DB an den VRR nicht enthalten ist.• Auch unter Preisrechtsgesichtspunkten kann dem Konzept nicht zugestimmt werden. Der Verwaltungsrat lehnt das Konzept in der vorgelegten Form ab, da sich der spezifische Zugkilometerpreis nicht verändert und bei einer Zustimmung negative Auswir-

kungen auf das Verfahren zum Preisrecht nicht auszuschließen sind (präjudizierende Wirkung).

- Der Vorstand des VRR AöR wird aufgefordert, Verhandlungen mit der DB aufzunehmen, um das S-Bahn Konzept auch unter Preisrechtskriterien zustimmungsfähig zu machen.
- Der Vorstand wird beauftragt - wenn die Verhandlungen scheitern - unverzüglich die DB aufzufordern, die Trassenbestellung auf Grundlage des heutigen Angebotes anzumelden.

Sachstandsbericht

Innerhalb der Vertragsverhandlungen mit der DB im Mai 2007 hat DB REGIO als ein Paket die Modifizierung der S-Bahn angeboten. Hierbei handelte es sich um einige Modifizierungen im 20'-Taktsystem für das Fahrplanjahr 2007/2008, die gemeinsam von DB-Regio, SMA und VRR erarbeitet worden sind und die zu erheblichen finanziellen Einsparungen in der Produktion des S-Bahn-Systems führen sollen. Maßgeblich ist hierbei die sukzessive Umstellung der S-Bahn-Flotte auf neue Elektrotriebwagen, Linienverlaufsänderungen in Düsseldorf sowie Taktausdünnungen auf wenigen nachfrageschwachen Abschnitten. Neben den betrieblichen Veränderungen wurden zum damaligen Zeitpunkt folgende Prämissen von DB Regio genannt:

- Vertragsverlängerung der S-Bahn um 4 Jahre
- Zusätzliche Investition in Neufahrzeuge (neben den bereits im Verkehrsvertrag zugesicherten 84 S-Bahnfahrzeugen)
- Preisreduzierung in Höhe von 8 Mio. € pro Jahr bei der S-Bahn

Trotz der gescheiterten Verhandlungen mit DB Regio im Juni 2007 waren sich alle Beteiligten einig, dass eine Umsetzung der S-Bahn Modifizierungen zu verkehrlichen Verbesserungen führt. Daher hat der VRR DB Regio aufgefordert, ein neues Angebot für die S-Bahn vorzulegen unter der Prämisse, dass keine Vertragsverlängerung von Seiten des VRR zugestanden wird. Hierzu ist von DB Regio im Juni ein nachgebessertes Angebot abgegeben worden, das auf Drängen des VRR im Juli 2007 nochmals nachgebessert worden ist. Folgende Eckpunkte beinhaltet das letzte Angebot:

- Unveränderte Betriebskonzeption
- **keine** zusätzlichen Investitionen in Neufahrzeuge => daher Einsatz von Altfahrzeugen (modifizierte lokbespannte Züge) auf den Linien S2, S3 und S4 bis zum Ende der Vertragslaufzeit
- Alle S-Bahn-Stationen enthalten einzeilige Anzeigegeräte, auf denen per Laufschrift über Zugverspätungen (ab 5 Minuten), Gleiswechsel und Zugausfälle informiert wird.
- zusätzliche Pünktlichkeitszusage, die mit einer Pönalisierung von zusätzlich bis zu 1 Mio. € verbunden ist.
- Verbesserte Sauberkeit durch den Einsatz von 10 mobilen Zweier-Teams

Durch die Umsetzung des S-Bahnsystems werden Einsparungen in Höhe von 4 Mio. € pro Jahr bei der S-Bahn durch Reduzierung der Zugkilometerleistung wirksam. Die Einsparung in Höhe von ca. 4 Mio. Euro entspricht dem produktspezifischen Bestellerentgelt für die rund 343.000 Zugkilometer. Remanenzkosten kommen bei den eingesparten Zugkilometer nicht zur Anwendung.

Gegenüber dem Ursprungsangebot sind die Punkte „Anzeigegeräte an den S-Bahnstationen“, „Pünktlichkeitszusagen“ und „mobile Reinigungsteams“ von Seiten der DB Regio zusätzlich ins Angebot aufgenommen worden, wobei der letzte Punkt faktisch kein Zugeständnis bedeutet. Insgesamt stellen die neuen Angebote kein Äquivalent zu den bisher in Aussicht gestellten 17 neuen Fahrzeugen dar.

Anzeigegeräte an den S-Bahnstationen

Die Verbesserung der Fahrgastinformation auf den Stationen und dabei insbesondere die Information im Verspätungsfall liegt deutlich im Interesse des VRR. Nach Einschätzung des VRR handelt es sich bei dem Vorschlag um ein Investitionsvolumen von einmalig 1,5 – 1,8 Mio. €.

Erhöhung der Pönale

Zusätzlich zum weiter bestehen bleibenden Pönalisierungssystem auf der Grundlage einer Pünktlichkeit von 90% und einer maximal zugelassenen Verspätungszeit (MAZ) von 2 Minuten bietet die DB eine weitere Pünktlichkeitszusage an. Danach verspricht die DB nach Auslieferung aller neuen Fahrzeuge eine Pünktlichkeit von 96% auf der Grundlage einer MAZ von 5 Minuten. Wird diese Pünktlichkeit nicht erreicht, wird eine zusätzliche Pönale bis zu 1

Mio € gezahlt. Das Angebot einer zusätzlichen Pönale erscheint aus Erfahrungen des VRR aus dem jetzigen Verkehrsvertrag mit der DB Regio kein Ansporn zu sein, dass dadurch eine deutliche Verbesserung bei den Qualitätskriterien (insbesondere Pünktlichkeit) erfolgt.

Verbesserte Sauberkeit durch den Einsatz von 10 mobilen Zweier-Teams

Die Verbesserung der Sauberkeit ist sicherlich zu befürworten. Jedoch ist diese Verbesserung nicht an die Umsetzung eines neuen S-Bahnkonzeptes gebunden, sondern sollte von Seiten der DB Regio grundsätzlich und wie vertraglich vereinbart, gewährleistet werden.

Einsparungen bei der S-Bahn

Die Einsparung in Höhe von ca. 4 Mio. Euro entspricht dem produktspezifischen Bestellerentgelt für die rund 343.000 ZKM, die im S-Bahn-Bereich entfallen sollen. Allerdings werden die Einsparungen in der Produktion bei der S-Bahn die sich durch Linienveränderungen, Veränderungen von Fahrlagen und einem optimierten Fahrzeugeinsatz ergeben, nicht an den VRR weitergegeben. Da diese Weitergabe nicht angeboten wurde, führt dies dazu, dass die gutachterlich ermittelte Diskrepanz zwischen Kosten und Bestellerentgelt (Gewinn je ZKM) auf den im Raum Düsseldorf optimierten Linien weiter steigt und der produktspezifische Preis nicht sinkt. Die monetäre Einsparung durch die Umsetzung der S-Bahn Modifizierung ist daher nicht angemessen.

Sonderverkehre

Mit Schreiben vom 06.07.2007 hat der VRR der DB zugesagt, die auf der Grundlage des Verkehrsvertrages bestellten Sonderverkehre unverzüglich nach Bestellung zu bezahlen. Weil auch die Sonderverkehre in die Preisrechtsprüfung mit einbezogen werden müssen, konnte der VRR diese Zusage nur unter dem Vorbehalt einer endgültigen Entscheidung durch ein Gericht und in Verbindung mit einem Rückforderungsanspruch für gegebenenfalls zuviel gezahlte Mittel geben.

Daraufhin hat die DB in ihrem Schreiben vom 16.07.2007 erklärt, bis auf Weiteres keinerlei Sonderleistungen mehr zu erbringen. Damit hat die DB auch ihr Angebot vom 06.07.2007 zu den vom VRR angefragten Sonderverkehren zur Love Parade zurückgezogen.

Was die Sonderleistungen zur Love Parade am 25.08.2007 betrifft, hat der VRR kurzfristig mit den im VRR fahrenden NE-Bahnen ein Verkehrskonzept erarbeitet, das im Vergleich mit dem umfassenden Angebot der DB naturgemäß nur ein verkehrlich unbedingt erforderliches Notprogramm darstellt, das in erster Linie das Ziel verfolgt, nach dem Ende der Love Parade gegen 23 Uhr zusätzliche Kapazitäten für den Rücktransport der nach heutiger Ein-

schätzung erheblichen Besucherzahl der Love Parade vom Hauptbahnhof Essen zu gewährleisten.

Was die Sonderverkehre zu den Bundesligaspielen betrifft, ist der VRR der Auffassung, dass die DB nach den Regelungen des Verkehrsvertrages verpflichtet ist, die zusätzlichen Verkehre zu erbringen. Außerdem können Sonderverkehre mit einem größeren Leistungsumfang und kurzfristig bereit zu stellende Sonderverkehre z. Zt. nur von DB Regio ressourcenneutral gefahren werden.

Ressourcenneutral heißt hier, dass Fahrzeuge im Gebiet des VRR und in NRW vorhanden sind und nicht durch teure Überführungsfahrten aus anderen Bundesländern herbeigeschafft werden müssen.

Das liegt daran, dass DB Regio im Rahmen des Großvertrages viele Linien betreibt, für die zur Abdeckung von hohen Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit HVZ (Montag bis freitagmorgens und nachmittags) zusätzliche Fahrten angeboten werden müssen.

Die Fahrzeuge für diese Fahrten stehen in der Nebenverkehrszeit und in der Schwachverkehrszeit (Montag bis freitagabends ab ca. 20 Uhr, sowie samstags, sonntags und freitags ganztägig) zur Verfügung. In der diesen Zeiten finden in der Regel Bundesligaspiele und sonstige Veranstaltungen statt, für die Sonderfahrten notwendig sind.

Nachdem in Gesprächen am 31.7.2007 und 1.8.2007 keine Einigung mit der DB erzielt werden konnte, hat der VRR am 1.8.2007 ein Eilverfahren zur Erbringung von Sonderverkehren der DB bei Bundesligaspielen eingeleitet.