

Antrag

der Fraktion der SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Neue Verkehrsverträge im Schienenpersonennahverkehr transparent ausschreiben

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Netze sie aus dem bis zum Jahr 2016 laufenden Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG vor Ablauf des Vertrags im Einvernehmen mit der Vertragspartnerin ausschreibt (mit Angabe des jeweils vorgesehenen Vertragsbeginns);
2. welche sonstigen Netze sie vor 2016 ausschreibt (mit Angabe des gegenwärtigen Betreibers und des jeweils vorgesehenen Vertragsbeginns);
3. welche frei werdenden Netze, sie zwischen 2016 und 2030 auszuschreiben oder direkt zu vergeben beabsichtigt (mit Angabe des gegenwärtigen Betreibers, den Gründen für die Entscheidung pro Ausschreibung/pro Direktvergabe und Angabe des jeweils vorgesehenen Vertragsbeginns);
4. welche Netze bis 2030 nicht ausgeschrieben oder vergeben werden sollen und womit sie diese Entscheidungen jeweils begründet (mit Angabe des gegenwärtigen Betreibers);
5. welche Qualitätskriterien sie bei diesen Ausschreibungen/Vergaben festgelegt hat;
6. welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um einen chancengerechten Wettbewerb zu gewährleisten und insbesondere darzulegen, inwieweit die DB Regio AG sowie weitere DB-Töchter Wartungshallen, Abstellmöglichkeiten und sonstige Infrastruktur bereitstellen müssen, damit nicht unnötig teure Parallelstrukturen aufzubauen und bereitzuhalten sind;

7. ob und auf welche Weise die DB Regio AG und weitere Tochtergesellschaften der DB AG vor Wettbewerbsbeginn durch die Vorlage von Kostenkalkulationen für Kostentransparenz sorgen müssen, um Mit-Wettbewerbern klare Berechnungsgrundlagen für die notwendige Nutzung von Anlagen im Eigentum der DB AG zu bieten;
 8. wie sie sicherstellen wird, dass ein fairer Bieterwettbewerb stattfinden kann, an dem auch kleinere Unternehmen chancengerecht teilnehmen können;
- II. die Mitglieder des Landtags über die Vertragsverhandlungen auf dem Laufenden zu halten und alle grundsätzlichen Vertragsinhalte – erforderlichenfalls nicht öffentlich – vorzulegen.

13.07.2010

Schmiedel, Haller
und Fraktion

Begründung

Mit der Vergabe von frei werdenden Netzen im Schienenverkehr legt die Landesregierung die Maßstäbe im Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) für mindestens zwei Jahrzehnte fest. Somit trägt sie große Verantwortung für die Qualität, Flexibilität, Zuverlässigkeit und Sicherheit im Regionalverkehr in Baden-Württemberg. Unterlaufen ihr die gleichen Fehler wie beim großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG aus dem Jahr 2003, würde dies zu einer weiteren Verschlechterung in vielen Bereichen führen. Daher ist eine transparente, für das Parlament nachvollziehbare Ausschreibe- und Vergabep Praxis unerlässlich.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. August 2010 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

- 1. welche Netze sie aus dem bis zum Jahr 2016 laufenden Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG vor Ablauf des Vertrags im Einvernehmen mit der Vertragspartnerin ausschreibt (mit Angabe des jeweils vorgesehenen Vertragsbeginns);*

Nach der für die Neuvergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einschlägigen EU-Verordnung 1370/2007 hat das Land als Aufgabenträger für den SPNV zwei Möglichkeiten, Leistungen neu zu vergeben, wobei der Begriff Neuvergabe beide Varianten beinhaltet: Zum einen im Wege einer Direktvergabe an einen bestimmten Betreiber oder durch eine Ausschreibung. Eine Ausschreibung meint dabei ein wettbewerbliches Verfahren. Vor Ablauf des Verkehrsvertrages wird im Einvernehmen mit DB Regio AG folgende Leistung ausgeschrieben:

Netz 1: RE-Netz Württemberg-Nordbaden

Verkehre auf den Strecken Mannheim/Osterburken–Heilbronn–Stuttgart, Karlsruhe/Heidelberg–Stuttgart, Stuttgart–Aalen, Stuttgart–Tübingen, Stuttgart–Ulm.

Betriebsaufnahme: 12/2014

Darüberhinaus werden folgende Leistungen neu vergeben:

Netz 2: Franken-Enz-Bodensee

Verkehre auf den Strecken Würzburg–Heilbronn–Stuttgart, Karlsruhe–Stuttgart, Stuttgart–Ulm (Filstal und NBS), Ulm–Friedrichshafen–Lindau.

Betriebsaufnahme: 12/2015

Übergangslösung Netz 3: Gäu-Murr für den Zeitraum 2016 bis 2019

Verkehre auf den Strecken Nürnberg–Crailsheim–Schwäbisch Hall–Hessental–Stuttgart, Stuttgart–Singen, Stuttgart–Freudenstadt.

Vertragsbeginn: 12/2016

Teilleistung aus Netz 7: Stadtbahn Heilbronn-Nord

Stadtgrenze Heilbronn–Neckarsulm–Sinsheim/Mosbach (Baden).

Betriebsaufnahme: 12/2012

2. welche sonstigen Netze sie vor 2016 ausschreibt (mit Angabe des gegenwärtigen Betreibers und des jeweils vorgesehenen Vertragsbeginns);

Das Land wird folgende Netze vor 2016 neu vergeben, wobei über die Frage der Verfahrensart (Ausschreibung oder Direktvergabe) bei jedem Verfahren gesondert entschieden wird. Dies geschieht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des jeweiligen Verfahrens im EU-Amtsblatt. Im EU-Amtsblatt wurden von den unten genannten Verfahren bisher die Netze 6, 9 und 10 veröffentlicht. Diese werden im Rahmen von Ausschreibungsverfahren vergeben werden.

Netz 4: RE Südbaden-Schwarzwald

Verkehre auf den Strecken Basel SBB–Offenburg–Karlsruhe und Konstanz–Offenburg–Karlsruhe.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG

Betriebsaufnahme: 12/2016

Netz 5: RE NeiTech

Verkehre auf den Strecken Neustadt–Sigmaringen–Ulm, Rottweil–Neustadt, (Stuttgart–)Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf, Ulm–Aalen sowie IRE Singen–Lindau.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG

Betriebsaufnahme: 12/2016

Netz 6: S-Bahn Rhein-Neckar

Verkehre auf den Strecken Biblis–Mannheim–Bensheim, Homburg–Kaiserslautern–Mannheim–Osterburken, Karlsruhe–Schwetzingen–Mannheim–Biblis, Heidelberg–Karlsruhe, Heidelberg–Eppingen/Aglasterhausen, Germersheim–Speyer–Mannheim, Bruchsal–Graben-Neudorf–Germersheim, Mainz–Worms–Mannheim

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG

Betriebsaufnahme: 12/2015

Netz 7: AVG-Stadtbahn

Verkehre auf den Strecken Bruchsal–Karlsruhe, Karlsruhe–Rastatt–Freudenstadt–Eutingen (Gäu), Wörth–Karlsruhe (Innenstadt)–Pforzheim–Mühlacker–Bietigheim–Bissingen, Pforzheim–Bad-Wildbad, Bruchsal–Bretten–Mühlacker, Achern–Heilbronn–Öhringen–Cappel.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG und Albtal Verkehrsgesellschaft (AVG)
Betriebsaufnahme: 12/2016

Netz 8: S-Bahn Ortenau

Verkehre auf den Strecken Ottenhöfen–Achern–Offenburg–Lahr, Bad Griesbach–Hausach–Freudenstadt bzw. Hornberg und Biberach–Oberh.-Riersbach, Offenburg–Kehl (Straßburg)

Bisheriger Betreiber: Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG)
Betriebsaufnahme: 12/2014

Netz 9: Breisgau S-Bahn

Verkehre auf den Strecken Offenburg–Basel Bad Bf., Breisach–Freiburg–Titisee–Donaueschingen, Titisee–Seebrugg, Endingen–Gottenheim, Breisach–Endingen–Riegel–Müllheim–Neuenburg(–Mulhouse), Elzach–Freiburg.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG und Breisgau-S-Bahn GmbH
Betriebsaufnahme erstes Los: 12/2015

Netz 10: S-Bahn Basel-Hochrhein

Verkehre auf den Strecken Basel SBB–Zell, Steinen–Weil–Kandern bzw. Müllheim, Basel SBB–Singen, Engen–Konstanz, Waldshut–Koblenz.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG und Schweizerische Bundesbahn (Basel SBB-Zell im Wiesental)
Betriebsaufnahme erstes Los 12/2014

Netz 11: Hohenlohe-Franken

Verkehre auf den Strecken Aschaffenburg–Wertheim–Crailsheim, Miltenberg–Seckach, Würzburg–Lauda–Osterburken, Heilbronn–Hessental–Crailsheim.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG
Betriebsaufnahme: 12/2016

Netz 12: RB Ulm

Verkehre auf den Strecken Crailsheim–Aalen–Ulm, Ehingen–Ulm, Ulm–Memmingen.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG
Betriebsaufnahme: 12/2016

Netz 13: RB Bodensee-Oberschwaben

Verkehre auf den Strecken Sigmaringen–Aulendorf–Kißlegg–Memmingen, Friedrichshafen–Aulendorf, Singen–Friedrichshafen.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG und Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)
Betriebsaufnahme: 12/2016

Netz 14: RB-Netz Neckar-Alb

Verkehre auf den Strecken Pforzheim–Horb–Tübingen, Plochingen/Metzingen–Tübingen–Herrenberg, Metzingen–Bad Urach, Tübingen–Albstadt-Ebingen–Sigmaringen.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG und Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL)
Betriebsaufnahme: 12/2016

3. *welche frei werdenden Netze, sie zwischen 2016 und 2030 auszuschreiben oder direkt zu vergeben beabsichtigt (mit Angabe des gegenwärtigen Betreibers, den Gründen für die Entscheidung pro Ausschreibung/pro Direktvergabe und Angabe des jeweils vorgesehenen Vertragsbeginns);*

Die folgenden Netze werden zwischen 2016 und 2030 neu vergeben. Über die Art des Verfahrens ist noch nicht entschieden. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2 wird verwiesen.

Netz 15: Ringzug

Verkehre auf den Strecken Rottweil–Villingen–Bräunlingen sowie Trossingen Bf.–Trossingen-Stadt, Sigmaringen–Tuttlingen–Immendingen–Blumberg, Rottweil–Tuttlingen, Immendingen–Donaueschingen, St. Georgen–Villingen.

Bisheriger Betreiber: Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL)

Betriebsaufnahme: 12/2017

Netz 3: Gäu-Murr

Verkehre auf den Strecken Nürnberg–Schwäbisch Hall–Hessental–Stuttgart, Stuttgart–Singen, Stuttgart–Freudenstadt.

Bisheriger Betreiber: DB Regio AG

Betriebsaufnahme: 12/2019

4. *welche Netze bis 2030 nicht ausgeschrieben oder vergeben werden sollen und womit sie diese Entscheidungen jeweils begründet (mit Angabe des gegenwärtigen Betreibers);*

Es ist vorgesehen, sämtliche Netze bis zum Jahr 2019 zu vergeben.

5. *welche Qualitätskriterien sie bei diesen Ausschreibungen/Vergaben festgelegt hat;*

In allen Ausschreibungen werden konkrete Vorgaben zu folgenden objektiv und subjektiv zu messenden Qualitätskriterien festgelegt:

a) Objektive Qualitätskriterien:

- Pünktlichkeit/tolerierte Verspätung
- Anslusserreichung
- Zugbildung
- Sauberkeit der Züge
- Schadensfreiheit, Fahrgastinformation
- Beschwerdemanagement
- Fahrausweisautomaten (Schadensfreiheit und Funktionsfähigkeit)
- personenbedienter Verkauf.

b) Subjektiv zu bewertende Teilqualitäten:

- Pünktlichkeit, Sauberkeit der Züge
- Sicherheit
- Schadensfreiheit
- Sitzplatzangebot
- Information im Regelfall
- Informationen zu Unregelmäßigkeiten und Verspätungen
- Vorhandensein/Präsenz der Zugbegleiter
- Hilfsbereitschaft

- Freundlichkeit und Kompetenz der Zugbegleiter
- Temperatur bzw. Klima im Zug.

Die Einhaltung der objektiven und subjektiven Qualitätskriterien wird durch ein unabhängiges Unternehmen im Auftrag des Landes überprüft.

6. welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um einen chancengerechten Wettbewerb zu gewährleisten und insbesondere darzulegen, inwieweit die DB Regio AG sowie weitere DB-Töchter Wartungshallen, Abstellmöglichkeiten und sonstige Infrastruktur bereitstellen müssen, damit nicht unnötig teure Parallelstrukturen aufzubauen und bereitzuhalten sind;

Um einen chancengerechten Wettbewerb zu gewährleisten, sind die Ausschreibungsnetze so zu gestalten, dass sich möglichst viele Bieter um diese Leistungen bewerben können. Hierzu sind die zu vergebenden SPNV-Leistungen in Baden-Württemberg in 15 marktverträgliche Ausschreibungsnetze aufgeteilt worden, die teilweise noch verschiedene Lose enthalten.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind gem. § 14 Abs. 1 AEG verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Zu dieser Eisenbahninfrastruktur gehören auch Betriebsanlagen der Eisenbahn. Abstellgleise werden von der DB Netz AG im Rahmen des Anlagenpreissystems (APS) diskriminierungsfrei und transparent zur Verfügung gestellt. Vorhandene Wartungseinrichtungen gehören in der Regel dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen und sind auf die jeweils individuellen Fahrzeuganforderungen zugeschnitten. Wettbewerber der DB Regio AG legen – zumindest während laufender Vergabeverfahren – erfahrungsgemäß großen Wert darauf, eigene Wartungseinrichtungen erstellen zu können. Dies schließt nicht aus, dass es nach Abschluss eines Vergabeverfahrens zu einer Einigung über die Nutzung vorhandener Wartungsanlagen kommt.

7. ob und auf welche Weise die DB Regio AG und weitere Tochtergesellschaften der DB AG vor Wettbewerbsbeginn durch die Vorlage von Kostenkalkulationen für Kostentransparenz sorgen müssen, um Mit-Wettbewerbern klare Berechnungsgrundlagen für die notwendige Nutzung von Anlagen im Eigentum der DB AG zu bieten;

Die Kosten der Infrastruktureinrichtungen (Kosten der Nutzung des Schienennetzes und der Infrastruktureinrichtungen, z. B. Bahnhöfe und Stationen) sind (mit Ausnahme der Werkstätten) im Internet veröffentlicht. Die Forderung, dass die DB Regio AG vor Beginn einer Ausschreibung bereits ihre Kostenkalkulation vorlegt, ist rechtlich nicht durchsetzbar.

8. wie sie sicherstellen wird, dass ein fairer Bieterwettbewerb stattfinden kann, an dem auch kleinere Unternehmen chancengerecht teilnehmen können;

Durch die Bildung von 15 Netzen, die teilweise noch in Lose aufgeteilt werden, ist sichergestellt, dass sich auch kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen um ausgeschriebene Leistungen bewerben können.

II. die Mitglieder des Landtags über die Vertragsverhandlungen auf dem Laufenden zu halten und alle grundsätzlichen Vertragsinhalte – erforderlichenfalls nicht öffentlich – vorzulegen.

In der 75. Plenarsitzung des Landtages hat Herr Minister Köberle MdL in seiner damaligen Funktion als Staatssekretär im Innenministerium zugesagt, den Landtag über die Vergabeverfahren zu informieren. Auf die zwischenzeitlich erfolgte Information des Landtages mit Schreiben vom 4. August 2010 wird verwiesen.

Gönner

Ministerin für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr