

Antrag

der Abg. Nicole Razavi u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Zuschlag des Netzes 7 a/b – „Stadtbahn Karlsruhe“ – an die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG)

Antrag

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

1. ob das Netz 7 a/b Bestandteil des Großen Verkehrsvertrags von 2003 ist;
2. wer bislang das Netz 7a/b betrieben hat;
3. wie hoch der derzeitige aktuelle Zugkilometer-Preis in diesem Netz ist und wie hoch der jetzt erzielte neue Zugkilometer-Preis ist;
4. welche Leistungen bislang im Verkehrsvertrag geregelt waren und welche jetzt im neuen Verkehrsvertrag geregelt sind (Streckenumfang, Wagenmaterial etc.);
5. was unter der Aussage in der Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 9. Dezember 2015, der Vertrag sei die Grundlage für eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen nach 2022, konkret zu verstehen ist;
6. aus welchen Gründen öffentlich und medienwirksam ein Vergleich mit dem Zugkilometer-Preis des Großen Verkehrsvertrags vorgenommen wird, wenn Minister Hermann auf Nachfrage gleichsam von einer „Sonder(finanzierungs-)situation“ (Protokoll der 146. Plenarsitzung am 16. Dezember 2015) in Karlsruhe spricht und zudem das Netz 7a/b gar kein Bestandteil des Großen Verkehrsvertrags ist;

7. ob es zutrifft, dass der Preis bei Vergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) höher wird, wenn es keine Konkurrenz gibt und ob diese „konkurrenzlose“ Situation vergleichbar auch 2003 bei Abschluss des Großen Verkehrsvertrags gegeben war.

23. 12. 2015

Razavi, Schreiner, Meier-Augenstein,
Kunzmann, Dr. Rapp CDU

Begründung

Mit Pressemitteilung vom 9. Dezember 2015 verkündete Minister Hermann den Zuschlag des Netzes 7a/b – „Stadtbahn Karlsruhe“ – an die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) und gibt an, der erzielte Zugkilometer-Preis sei zwei Euro günstiger als der aktuelle Zugkilometer-Preis des Großen Verkehrsvertrags. Redlicherweise lässt sich ein Vergleich mit dem Großen Verkehrsvertrag jedoch nur herstellen, wenn das Netz 7a/b Bestandteil des Großen Verkehrsvertrags ist. Anderenfalls müsste ein Vergleich mit dem bislang gültigen Zugkilometer-Preis in diesem Netz vorgenommen werden.

Auf Nachfragen im Parlament am 16. Dezember 2015 sprach Minister Hermann zudem von einer „Sondersituation“/„Sonderfinanzierungssituation“ in Karlsruhe, die er nicht näher erläuterte. Auch hier besteht also Klärungsbedarf.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. Januar 2016 Nr. 3-3822.0-00/1656 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. ob das Netz 7 a/b Bestandteil des Großen Verkehrsvertrags von 2003 ist;*

Nein.

- 2. wer bislang das Netz 7a/b betrieben hat;*

Bei dem an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) vergebenen Netz 7 a/b handelt es sich um einen Neuzuschnitt, der Leistungen umfasst, die bislang über mehrere Verträge bestellt wurden. Vertragspartner dieser insgesamt vier Verträge waren bislang die AVG sowie in einem Fall ein Konsortium aus AVG und DB Regio.

- 3. wie hoch der derzeitige aktuelle Zugkilometer-Preis in diesem Netz ist und wie hoch der jetzt erzielte neue Zugkilometer-Preis ist;*

Der Preis pro Zugkilometer der im Jahr 2016 von der AVG im Netz 7 a/b erbrachten Leistungen beläuft sich auf 9,81 EUR. Der gewichtete Preis der entsprechenden Leistungen in den bisherigen Verträgen beläuft sich für das Jahr 2015 auf 8,11 EUR.

4. welche Leistungen bislang im Verkehrsvertrag geregelt waren und welche jetzt im neuen Verkehrsvertrag geregelt sind (Streckenumfang, Wagenmaterial etc.);

Die Verkehrsleistungen auf den nachfolgend genannten Linien waren bislang auf die unter Ziffer 2 genannten vier Verträge verteilt und sind jetzt im neuen Netz 7 a/b enthalten:

Linien:

- [Menzingen/Odenheim]–Bruchsal–Karlsruhe Hbf–Rastatt–Achern (S31/S32)
- [Karlsruhe Albtalbahnhof]–Karlsruhe–Durlach–Bretten–Eppingen–Heilbronn–Öhringen Cappel (S4)
- [Wörth (Rhein)]–Karlsruhe Rheinbrücke (Landesgrenze)–Karlsruhe–Pforzheim (S5)
- [Karlsruhe Tullastraße]–Karlsruhe Albtalbahnhof–Rastatt–Achern (S4; künftig S7)
- [Karlsruhe Tullastraße]–Karlsruhe Albtalbahnhof–Rastatt–Freudenstadt–Eutingen im Gäu(–Herrenberg) (S41; künftig S8)
- Bruchsal–Bretten[–Mühlacker] (S9)
- Pforzheim–Bad Wildbad (S6; Einzelleistungen)
- Bretten–Mühlacker (S9; Einzelleistungen)

Hinweise:

- 1) Ein Teil der Verkehrsleistungen sowie Verkehrsleistungen auf weiteren Strecken [*kursiv und in eckigen Klammern dargestellt*] werden durch andere Aufgabenträger bestellt.
- 2) Ein Teil der Linienabschnitte ist erst ab Stufe 2 (ab 2017) Bestandteil des Netzes (*kursiv dargestellt*).

Fahrzeuge:

- Es werden zwei Fahrzeugtypen (Typ ET 2010 und GT8-100D/2S-M/ 100D/ 2S-M inkl. Toilette/ 100C/2S) eingesetzt.
- In der Summe werden bis zu 90 Fahrzeuge (8 ET 2010 und 82 GT8-100D/2s) eingesetzt.

5. was unter der Aussage in der Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 9. Dezember 2015, der Vertrag sei die Grundlage für eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen nach 2022, konkret zu verstehen ist;

Das angesprochene Zitat von Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup war kurzzeitig versehentlich in der Pressemitteilung enthalten und nicht abgestimmt.

Die Landesregierung plant für die jetzt vergebene Verkehrsleistung im Jahr 2022 oder danach keine Direktvergabe. Es ist vielmehr vorgesehen, die Leistungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Karlsruher Modell stehen (Zugleistungen ohne Durchbindung auf Karlsruher Innenstadtstrecken, zusammengefasst in Netz 7b) nach dem Ende der Nutzungsdauer der heute eingesetzten Fahrzeuge eigenständig in einem wettbewerblichen Verfahren neu zu vergeben. Über die gemeinsam mit der Stadt Karlsruhe zu vergebenden Zugleistungen mit Innensstadtdurchführung (Netz 7a) wird das Verfahren noch mit der Stadt Karlsruhe abzustimmen sein.

6. aus welchen Gründen öffentlich und medienwirksam ein Vergleich mit dem Zugkilometer-Preis des Großen Verkehrsvertrags vorgenommen wird, wenn Minister Hermann auf Nachfrage gleichsam von einer „Sonder(finanzierungs-) situation“ (Protokoll der 146. Plenarsitzung am 16. Dezember 2015) in Karlsruhe spricht und zudem das Netz 7a/b gar kein Bestandteil des Großen Verkehrsvertrags ist;

Kennzeichnend für das Netz 7a/b ist die Situation einer konkurrenzlosen Vergabe mit nur einem in Frage kommenden Bieter, die durch die speziellen Fahrzeuganforderungen (Zweisystemfahrzeuge für die Innestadtdurchführung in Karlsruhe) bedingt ist. Daher ist der ebenfalls im konkurrenzlosen Verfahren vergebene „Große Verkehrsvertrag“ ein sinnvoller Vergleichsmaßstab. Aus den von der Antragstellerin im Folgenden genannten Gründen ist ein Vergleich mit wettbewerblich vergebenen Netzen nicht zielführend.

7. ob es zutrifft, dass der Preis bei Vergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) höher wird, wenn es keine Konkurrenz gibt und ob diese „konkurrenzlose“ Situation vergleichbar auch 2003 bei Abschluss des Großen Verkehrsvertrags gegeben war.

Es darf als gesicherter Erfahrungswert angenommen werden, dass Konkurrenz nicht nur das Geschäft belebt, sondern auch zu marktgerechten Preisen führt. Hinsichtlich der Marktgegebenheiten im Jahr 2003 wird auf die Beantwortung der Landtagsanfrage des Abgeordneten Andreas Schwarz in LT-Drucksache 15/7765, dort Ziffer 5, verwiesen. Daraus ergibt sich Folgendes:

Bereits vor dem Jahr 2003 wurden deutschlandweit, teilweise auch unter baden-württembergischer Beteiligung, größere Netze in wettbewerblichen Verfahren neu vergeben. Bereits damals kamen dabei auch leistungsfähige Konkurrenten der DB zum Zuge.

In der folgenden Aufstellung sind die „größten“ Vergaben vor dem 8. Juli 2003 aufgeführt:

Das Vergabenetz „Nord“ (Schleswig-Holstein)

Das Verfahren lief 1998

Betriebsbeginn war im November 2000

Die Betriebsleistung beträgt 5,4 Mio. Zugkm/a

Gewinner der Ausschreibung waren die DB AG (Los A) und die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) (Los B)

Vergabestelle war die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS)

Das Vergabenetz „Weser-Ems“ (Niedersachsen)

Das Verfahren lief 1998

Betriebsbeginn war im November 2000

Die Betriebsleistung beträgt 4,2 Mio. Zugkm/a

Gewinner der Ausschreibung war die Nordwestbahn (NWB)

Federführende Vergabestelle war die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)

Das Vergabenetz „S-Bahn Rhein-Neckar“ (Baden-Württemberg /Rheinland-Pfalz)

Das Verfahren lief von 1998 bis 2001

Betriebsbeginn war im Dezember 2003

Die Betriebsleistung beträgt 6,0 Mio. Zugkm/a

Gewinner der Ausschreibung war die DB Regio AG

Federführende Vergabestelle war die Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg (NVBW)

Das Vergabenetz „Ems-Senne-Weser“ (Nordrhein-Westfalen)

Das Verfahren lief 2001 bis 2002

Betriebsbeginn war im Dezember 2003

Die Betriebsleistung beträgt 2,4 Mio. Zugkm/a

Gewinner der Ausschreibung war die Nord-West-Bahn

Vergabestellen waren die Zweckverbände SPNV Münsterland (ZVM),
der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) und der VerkehrsVerbund
OstWestfalenLippe (VVOWL)

Das Vergabenetz „Haard-Achse“ (Nordrhein-Westfalen)

Das Verfahren lief 2001 bis 2002

Betriebsbeginn war im Dezember 2004

Die Betriebsleistung beträgt 3,4 Mio. Zugkm/a

Gewinner der Ausschreibung war die DB Regio AG

Vergabestellen waren der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
und der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)

Das Vergabenetz „Marschbahn“ (Hamburg–Insel Sylt) (Schleswig-Holstein)

Das Verfahren lief 2002 bis 2003

Betriebsbeginn war im Dezember 2005

Die Betriebsleistung beträgt 4,1 Mio. Zugkm/a

Gewinner der Ausschreibung war die Nord-Ostsee-Bahn

Vergabestelle war die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft
Schleswig-Holstein (LVS)

Somit ist klar, dass eine Vergabe der Leistungen des Großen Verkehrsvertrages durch die Vorgängerregierung im Wettbewerb möglich gewesen wäre. Denn andere Länder wie Schleswig-Holstein oder Nordrhein-Westfalen hatten erfolgreich wettbewerbliche Vergabeverfahren vorbereitet und durchgeführt. Diese Chance haben die ehemaligen Verkehrsminister Ulrich Müller und Stefan Mappus nicht ergriffen. Die Vorgängerregierungen tragen daher bis heute die volle politische Verantwortung für die weit überhöhten Preise des Großen Verkehrsvertrages. Erst die erfolgreichen Ausschreibungen der derzeitigen Landesregierung werden diesen Missstand ab 2017 beenden.

Winfried Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur