

Antrag

der Abg. Gerhard Stolz u. a. Bündnis 90/Die Grünen

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Wettbewerb im ÖPNV

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. bei welchen realisierten oder geplanten Vergaben von SPNV-Leistungen es zur Vorschaltung von Wettbewerbsverfahren und insbesondere von Preisanfragen durch das Land kam;
2. zu welchen Ergebnissen die Preisanfragen führten;
3. unter welchen Bedingungen und für welche Strecken auf die Vorschaltung von Wettbewerbsverfahren zugunsten von Ausschreibungen verzichtet werden kann;
4. warum bisher keine förmlichen Ausschreibungsverfahren durchgeführt worden sind;
5. ob in einer Übergangsphase bis zum Erreichen wettbewerblicher Strukturen im SPNV-Markt das Land bzw. landeseigene Gesellschaften als Anbieter von SPNV-Leistungen verstärkt auftreten könnten.

14. 07. 98

Stolz, Stephanie Günther, Buchter, Walter,
Dr. Witzel Bündnis 90/Die Grünen

Begründung

Durch die Regionalisierung im Schienenverkehr und den rechtlich festgeschriebenen diskriminierungsfreien Zugang zur Benutzung der Schieneninfrastruktur erhoffte man sich auch einen Wettbewerb im Verkehrsmarkt. Von einem funktionierenden Wettbewerb kann zur Zeit allerdings nicht gesprochen werden, da es zu wenige leistungsfähige Anbieter neben der Deutschen Bahn AG gibt. Eine Möglichkeit zur Veränderung dieses Zustandes wäre ein verstärktes Engagement von seiten des Landes.

Eingegangen: 15. 07. 98 / Ausgegeben: 31. 08. 98

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. August 1998 Nr. 32–3890.0/483 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Das Land hat bislang in folgenden Fällen vor der beabsichtigten Vereinbarung von Verkehrsangeboten im Schienenpersonennahverkehr beschränkte Preisanfragen durchgeführt: Schienenpersonennahverkehr zwischen Eppingen und Heilbronn; Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Freiburg–Breisach; Schienenpersonennahverkehr zwischen Freiburg und Elzach; Regionalbahnverkehr Friedrichshafen–Aulendorf; Schienenpersonennahverkehr im nördlichen Schwarzwald auf den Schienenstrecken rund um Freudenstadt; Stadtbahnverkehr im Raum Karlsruhe;

Regionalbahnverkehr im gesamten Ortenaukreis; Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Pforzheim–Bietigheim; Regionalbahnverkehr zwischen Plochingen–Tübingen–Horb; Schienenpersonennahverkehr im Raum Ulm; Schienenpersonennahverkehr im Rhein-Neckar-Raum; Schienenpersonennahverkehr auf der Teckbahn sowie Regionalbahnverkehr auf der Zollernbahn zwischen Tübingen und Sigmaringen.

Zu 2.:

Angefragt wurde der Zuschußbedarf für die Bedienung der o. g. Strecken oder Zuglinien bei der Deutschen Bahn AG und verschiedenen nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

In der Mehrzahl der abgeschlossenen Preisanfrageverfahren haben nichtbundeseigene Eisenbahnen den Zuschlag erhalten: die Albtal-Verkehrsgesellschaft für den Stadtbahnverkehr im Raum Karlsruhe; die Breisgau-S-Bahn GmbH für den Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Freiburg–Breisach; die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH für den Regionalbahnverkehr zwischen Friedrichshafen und Aulendorf; die Südwestdeutsche Verkehrs AG für den Regionalbahnverkehr im Ortenaukreis sowie die Hohenzollerische Landesbahn AG für den Regionalbahnverkehr zwischen Tübingen und Sigmaringen. Die Regionalbahnverkehre der Linie Plochingen–Tübingen–Horb sind an die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), eine 100%ige Tochter der Deutschen Bahn AG, vergeben, worden.

Die übrigen Preisanfrageverfahren sind noch nicht abgeschlossen. Beim Verfahren für den Raum Freudenstadt läuft zur Zeit noch die Frist zur Angebotsabgabe.

Zu 3. und 4.:

Die Landesregierung hat in früheren Stellungnahmen zu Landtagsanträgen und -anfragen wiederholt ausgeführt, daß nur über einen Leistungswettbewerb einer möglichst großen Anzahl leistungsstarker Schienenverkehrsunternehmen die für eine Verbesserung des Verkehrsangebotes im Schienenpersonennahverkehr notwendige Steigerung der Kosteneffizienz und der Erhöhung der Kostentransparenz erzielt werden kann. Deshalb wurde der Aufbau wettbewerblicher Strukturen und die Fortschreibung von Wettbewerbsverfahren für die künftige Bedienung solcher Schienenstrecken angestrebt, auf denen neben der Deutschen Bahn AG auch Dritte wirtschaftlich und technisch zur Leistungserbringung in der Lage sind. (Auf die Stellungnahmen des UVM zum Antrag der Abg. Stolz u. a. Bündnis 90/Die Grünen zur Herstellung von Kostentransparenz und marktwirtschaftlichen Verhältnissen im Schienenpersonennahverkehr, Drucksache 12/790, zur Großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg, Drucksache 12/1616 sowie zur Großen Anfrage der

Fraktion FDP/DVP zu Bilanz und Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr [ÖPNV], Drucksache 12/1760, wird verwiesen.)

Grundsätzlich stellen dabei sowohl öffentliche Ausschreibungen als auch beschränkte Preisanfragen adäquate Instrumentarien zur Schaffung einer solchen Wettbewerbssituation dar. Da für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs nach Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr unter vergaberechtlichen Gesichtspunkten keine generelle Pflicht zur Durchführung öffentlicher Ausschreibungsverfahren besteht, und zur Zeit außer der Deutschen Bahn AG kein Schienenverkehrsunternehmen zur Bedienung des gesamten Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg in der Lage ist, hat sich das Land zur Durchführung von beschränkten Preisanfrageverfahren auf hierfür in Betracht kommenden Einzelstrecken oder räumlich abgrenzbaren Verkehrsgebieten entschieden. Beschränkte Preisanfrageverfahren sind flexibel durchführbar, gegenüber öffentlichen Ausschreibungsverfahren weniger zeit- und personalaufwendig und im Ergebnis schneller zielführend. Sie ergeben einen guten Marktüberblick und führen zu sachlichen Entscheidungsgrundlagen, ohne daß Rechte der Mitbewerber eingeengt würden.

Zu 5.:

Es besteht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veranlassung, die baden-württembergische Schienenpersonennahverkehrspolitik zu ändern. Auch wenn auf dem Gesamtstreckennetz aufgrund der obigen Ausführungen noch kein echter Leistungswettbewerb möglich ist, sind dennoch erste erfolgversprechende Ansätze dafür erkennbar, daß nichtbundeseigene Eisenbahnen auf bestimmten, räumlich abgegrenzten Schienenstrecken durchaus als leistungsfähige Konkurrenz auftreten und sich gegenüber der Deutschen Bahn AG behaupten können. Wie zu Ziffer 2 schon ausgeführt, haben nichtbundeseigene Eisenbahnen bei den in Baden-Württemberg bislang abgeschlossenen Preisanfrageverfahren in der Mehrzahl der Fälle gegenüber der Deutschen Bahn AG das insgesamt bessere Angebot abgegeben und den Zuschlag erhalten. Ihr Anteil am Gesamtverkehrsangebot (Zugkilometer) im Schienenpersonennahverkehr auf dem baden-württembergischen Schienennetz der Deutschen Bahn AG beträgt damit derzeit 12 %. Nichtbundeseigene Eisenbahnen haben sich darüber hinaus, zum Teil als Bietergemeinschaften (in zwei Fällen auch zusammen mit der Deutschen Bahn AG), in den noch laufenden Preisanfrageverfahren um die Vergabe weiterer Status-quo- und Mehrverkehrsleistungen beworben. Auch bundesweit verstärkt sich zunehmend die Konkurrenzsituation für die Deutsche Bahn AG. Die bundesweit auftretende Deutsche Eisenbahngesellschaft hat beispielsweise auf Teilstrecken in Bayern und Schleswig-Holstein gegenüber der Deutschen Bahn AG den Zuschlag erhalten.

Die Landesregierung wird sich in konsequenter Weiterführung ihrer bisherigen Schienenverkehrspolitik, insbesondere im Förderbereich, für eine weitere Stärkung nichtbundeseigener Eisenbahnen einsetzen, um mittel- und langfristig eine noch bessere Konkurrenzfähigkeit verschiedener Anbieter im Schienenpersonennahverkehr zu gewährleisten. Dies gilt gleichermaßen für nichtbundeseigene Eisenbahnen, die sich – teilweise – im Landesbesitz befinden wie auch für sonstige nichtbundeseigene Eisenbahnen.

In Vertretung

Finkenbeiner

Ministerialdirektor