

Kleine Anfrage

des Abg. Thomas Oelmayer Bündnis 90/Die Grünen

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Vergabe der Regionalbahn Langenau–Laupheim

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum wurde bei der Vergabe der Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für die Regionalbahn Langenau–Laupheim keine Ausschreibung durchgeführt, sondern lediglich ein Preisanfrageverfahren? Worin bestehen die Unterschiede der beiden Verfahren?
2. Wurden das zu erbringende Zugangebot und die Fahrzeuge dabei vom Land der Nahverkehrsgesellschaft vorgegeben oder konnten die Bieter hierzu eigene Vorschläge machen?
3. Welches sind die Entscheidungskriterien beim Preisanfrageverfahren (Kosten, Einnahmegarantien, weitere)? Wurden insbesondere konzeptionelle Vorleistungen der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm/WEG berücksichtigt? Welche Rolle haben regionale Marketingüberlegungen und -konzepte sowie in diesem Zusammenhang die bestehende regionale Tätigkeit und Verwurzelung der Anbieter gespielt?
4. Welche Gründe gaben für die Landesregierung den Ausschlag für eine Vergabe an DB ZugBus/RAB?

23. 12. 98

Oelmayer Bündnis 90/Die Grünen

Begründung

Das Land Baden-Württemberg hat der ZugBus, Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), den Zuschlag gegeben, zwischen Langenau und Laupheim eine Regionalbahn aufzubauen. An dem durchgeführten Preisanfrageverfahren

hatten insgesamt drei Anbieter teilgenommen. Das Verfahren und die Vergabekriterien sind von landesweiter Bedeutung im Hinblick auf zukünftige weitere Regionalbahnprojekte in Baden-Württemberg.

Antwort

Mit Schreiben vom 2. Februar 1999 Nr. 32–3822.5/547 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Ziffer 1:

Nach derzeitiger Rechtslage setzt die Vereinbarung von Verkehrsangeboten im Schienenpersonennahverkehr keine vorherige Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens voraus. § 15 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eröffnet den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs zwar die Möglichkeit, Ausschreibungen durchzuführen, verpflichtet sie hierzu aber nicht.

Beschränkte Preisanfrageverfahren sind sehr flexibel handhabbar und führen bei einem geringeren Personalaufwand in kürzeren Zeiträumen zu den gleichen sachlichen Entscheidungsgrundlagen wie öffentliche Ausschreibungsverfahren. Das Land hat sich zur Durchführung von beschränkten Preisanfrageverfahren entschieden, um den notwendigen Leistungswettbewerb von Schienenverkehrsunternehmen untereinander zu fördern und damit eine Verbesserung von Kosteneffizienz und Kostentransparenz zu erzielen. Damit wird auch erreicht, dass der Integrale Taktfahrplan in Baden-Württemberg mit seinem engen Zeitrahmen rascher realisiert werden kann. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr in seiner Stellungnahme vom 11. August 1998 zum Antrag der Abg. Gerhard Stolz u. a. Bündnis 90/Die Grünen, Wettbewerb im ÖPNV DS 12/3088, Bezug genommen.

Aus den o. g. Gründen ist die NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH vom Ministerium für Umwelt und Verkehr im August 1998 beauftragt worden, eine Preisanfrage zur Verbesserung der Bedienung im Schienenpersonennahverkehr auf den Schienenstrecken Ulm–Aalen–Crailsheim, Ulm–Aulendorf–Sigmaringen und zur Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Laupheim-Stadt–Laupheim-West durchzuführen. Die in der Anfrage angesprochenen Regionalbahnlinien Langenau–Ulm–Laupheim-Stadt und Laupheim-West–Biberach waren in dieses Preisanfrageverfahren einbezogen.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr wird über die NVBW in absehbarer Zeit auch förmliche Vergabeverfahren durchführen lassen. Es wird aufgrund der dann vorliegenden Erkenntnisse über Vor- und Nachteile beider Verfahren weitere Entscheidungen treffen.

Zu Ziffer 2:

Der Preisanfrage zur Verbesserung der SPNV-Bedienung auf den Schienenstrecken Ulm–Aalen–Crailsheim, Ulm–Aulendorf–Sigmaringen und zur Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Laupheim-Stadt–Laupheim-West lag ein detailliertes Fahrplan- und Fahrzeugkonzept mit einem Musterfahrplan zugrunde. Die Konzepte wurden von der Nahverkehrsgesellschaft im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr erstellt. Bezüglich der Regionalbahnlinien Langenau–Ulm–Laupheim-Stadt und Laupheim-West–Biberach

wurde dabei auch der Einsatz des Schienenfahrzeugtyps vorgegeben. Es handelt sich um Dieselleichttriebwagen der Firma ADtranz vom Typ Regio Shuttle RS 1. Diese Fahrzeuge weisen alle Beschleunigungs- und Bremswerte auf, die für die Einhaltung der Fahrzeiten des Musterfahrplans erforderlich sind.

Zu Ziffer 3:

Die Auswahlentscheidung im konkreten Preisanfrageverfahren wurde nach verschiedenen Kriterien mit unterschiedlichen Gewichtungen getroffen. Neben dem wichtigsten Aspekt des geringsten Zuschussbedarfs flossen auch Entscheidungskriterien wie Qualitätsmerkmale der Angebotserbringung sowie Einführungserwerb und Güte des begleitenden kontinuierlichen Marketings in die Entscheidung mit ein. Es erfolgte eine Gesamtbeurteilung unter Bewertung und Gewichtung aller Entscheidungskriterien. Die Nahverkehrsgesellschaft hat bei der Entwicklung des Fahrplan- und Fahrzeugkonzepts auch Anregungen des anbietenden Konsortiums Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH/Stadtwerke Ulm berücksichtigt.

Zu Ziffer 4:

Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Donau-Bodensee GmbH (RAB) hat nach Abwägung der unter Ziffer 3 beschriebenen Entscheidungskriterien das beste Angebot abgegeben und deshalb den Zuschlag zur Erbringung des Verkehrsangebots erhalten.

Ulrich Müller

Minister für Umwelt und Verkehr