

Antrag

der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Bestellerentgelte im Regionalverkehr offenlegen

Antrag

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

1. wie viele Zugkilometer das Land ab 2008 im Regionalverkehr inklusive der Verkehrsverbünde bestellt;
2. wie viel Geld das Land dafür ab 2008 jährlich ausgibt;
3. welcher Anteil, ausgedrückt in Zugkilometern und Geld dabei auf die DB Regio AG entfällt;
4. mit welchen anderen Verkehrsunternehmen Verträge zur Erbringung von SPNV-Leistungen bestehen, welchen Umfang diese in Zugkilometern, Geld und Laufzeit haben und wann die Verträge jeweils enden;
5. wie der aktuelle Stand der Ausschreibung der „Südbahn“ und anderer Bahnlinien ist, die bis 2010 ausgeschrieben werden (lt. DS 13/2303 ist 2007 der Zeitpunkt für das Wettbewerbsverfahren Südbahn);
6. welche Beispiele aus Deutschland der Landesregierung bekannt sind, in der die DB Regio für die Bestellung von Zugkilometerleistungen wesentlich weniger Geld verlangt und bekommt als im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Regio;

7. wie hoch derzeit bundesweit die zehn niedrigsten Vertragsbeträge für Bestellerentgelte pro Zugkilometer bei Wettbewerbsvergaben von RE-/IRE-Linien liegen.

28. 09. 2007

Haller, Drexler, Gall, Junginger, Braun SPD

Begründung

Durch den überteuerten Vertrag mit der DB Regio, der zudem eine viel zu lange Laufzeit hat, hat es die Landesregierung versäumt den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu gestalten. Anstatt wie andere Bundesländer auf viele kleine Verträge zu setzen um den Wettbewerb hochzuhalten und angemessene Preise zu erhalten hat sie sich für lange Zeit mit einem Großteil der Kilometerleistungen an ein Unternehmen gebunden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. Oktober 2007 Nr. 7-3822.1-00/280 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

zu berichten,

1. *wie viele Zugkilometer das Land ab 2008 im Regionalverkehr inklusive der Verkehrsverbünde bestellt;*

Zu 1.:

Das Land wird im Fahrplanjahr 2008 rund 63 Mio. Zugkilometer bestellen.

2. *wie viel Geld das Land dafür ab 2008 jährlich ausgibt;*

Zu 2.:

Für die bestellten Leistungen werden voraussichtlich Zuschussleistungen für Betriebs- und Infrastrukturkosten in Höhe von rund 529 Mio. € ausbezahlt werden.

Hinzu kommen Zuschussleistungen in Höhe von rund 51 Mio. € an den Verband Region Stuttgart, der in seinem Aufgabengebiet den regional bedeutsamen Schienenpersonennahverkehr selbst bestellt und bezahlt.

3. *welcher Anteil, ausgedrückt in Zugkilometern und Geld dabei auf die DB Regio AG entfällt;*

4. mit welchen anderen Verkehrsunternehmen Verträge zur Erbringung von SPNV-Leistungen bestehen, welchen Umfang diese in Zugkilometern, Geld und Laufzeit haben und wann die Verträge jeweils enden;

Zu 3. und 4.:

Auf die bei der DB Regio AG in Baden-Württemberg bestellten Leistungen entfallen davon rund 46,1 Mio. Zugkilometer.

Zu den einzelnen Verträgen mit den übrigen Verkehrsunternehmen sind nachfolgend aufgeführt:

Unter

- a) Kurzbezeichnung des Vertrags mit Jahr des Vertragsabschlusses
- b) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen
- c) Der jährliche Bestellumfang in Zugkilometern
- d) Der Zeitpunkt des regulären Vertragsablaufes bzw. der Kündigungsmöglichkeit

Der jährliche Zuschussbedarf kann nicht genannt werden, da er dem Geschäftsgeheimnis unterliegt.

1.
 - a) BOB Friedrichshafen–Aulendorf (2003)
 - b) Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (BOB)
 - c) 531.000 Zugkm
 - d) Unbefristet, kündbar jeweils zum Ende des Fahrplanjahres.
2.
 - a) Enztalbahn (2000)
 - b) Albtal Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)
 - c) 378.122 Zugkm
 - d) Unbefristet, kündbar mit Frist von 12 Monaten zum Ende eines Fahrplanjahres, frühestens Ende 2007.
3.
 - a) Leistungen im Raum Karlsruhe (2004)
 - b) Albtal Verkehrsgesellschaft mbH
 - c) 5.152.459 Zugkm
 - d) Die Laufzeit ist befristet bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013.
4.
 - a) Pforzheim–Bietigheim (1999)
 - b) Konsortium aus Albtal-Verkehrsgesellschaft und DB Regio AG
 - c) 1.210.820 Zugkm
 - d) Unbefristet, kündbar zum Ende einer Fahrplanperiode mit einer Frist von 12 Monaten, erstmals zum Fahrplanwechsel 2003/2004.
5.
 - a) Murgtalbahn (2002)
 - b) Konsortium aus Albtal Verkehrsgesellschaft mbH und DB Regio AG
 - c) 1.890.180 Zugkm
 - d) Unbefristet, kündbar zu Beginn des Fahrplanjahres zu dessen Ende, erstmals zum Ende des Jahresfahrplans 2012.
6.
 - a) Stadtbahn Heilbronn–Öhringen (2006)
 - b) Konsortium aus Albtal-Verkehrsgesellschaft und DB Regio AG
 - c) 756.776 Zugkm
 - d) Der Vertrag ist unbefristet, eine Kündigung ist erstmals zum Dezember 2015 möglich.

7.
 - a) Stadtbahn Freudenstadt–Eutingen
 - b) Albthal-Verkehrsgesellschaft mbH
 - c) 219.380 Zugkm
 - d) Dezember 2008.

8.
 - a) Ringzug (2001)
 - b) Hohenzollerische Landesbahn AG
 - c) 1.257.527 Zugkm
 - d) Unbefristet, kündbar zu Beginn des Fahrplanjahres zu dessen Ende, erstmals zum Ende des Jahresfahrplans 2012.

9.
 - a) Zollernbahn (2004)
 - b) Hohenzollerische Landesbahn AG
 - c) 988.459 Zugkm
 - d) Der Vertrag ist befristet bis Dezember 2013.

10.
 - a) S-Bahn Rhein-Neckar (2001)
 - b) DB Regio AG
 - c) 3.242.541 Zugkm
 - d) Der Vertrag ist unbefristet, eine Kündigung ist zum Ablauf eines Fahrplanjahres mit einer Frist von 24 Monaten möglich, erstmals zum Dezember 2015.

11.
 - a) Ortenau-S-Bahn (2004)
 - b) Südwestdeutsche Verkehrs AG
 - c) 1.490.686 Zugkm
 - d) Der Vertrag ist befristet bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014.

12.
 - a) Elztalbahn (2001)
 - b) Breisgau-S-Bahn GmbH BSB
 - c) 474.460 Zugkm
 - d) Unbefristet, kündbar erstmals zum Ende des Jahresfahrplans 2012.

13.
 - a) Breisacher Bahn (2002)
 - b) Breisgau-S-Bahn GmbH BSB
 - c) 471.760 Zugkm
 - d) Unbefristet, jährlich zum Ende des Jahresfahrplans kündbar.

14.
 - a) Regio-S-Bahn Basel, Rote Linie, „Wiesentalbahn“ (2003)
 - b) Schweizerische Bundesbahnen GmbH
 - c) 949.801 Zugkm
 - d) Unbefristet, erstmals zum Dezember 2014 kündbar.

15.
 - a) Regionalbahn Konstanz–Engen „Seehas“ (2004)
 - b) Schweizerische Bundesbahnen GmbH
 - c) 1.100.000 Zugkm
 - d) Der Vertrag trat zum Fahrplanwechsel 2006/2007 in Kraft. Eine Kündigung ist erstmals im Dezember 2014 zum Fahrplanwechsel 2016/2017 möglich.

16.
a) Nordschwarzwald (2003)
b) DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
c) 1.583.769 Zugkm
e) Der Verkehrsvertrag trat zu Beginn des Jahresfahrplans 2004/2005 in Kraft. Der Vertrag ist unbefristet. Eine Kündigung ist erstmals zum Fahrplanwechsel 2014/2015 möglich.
17.
a) Schwarzwaldbahn (2004)
b) DB Regio AG
c) 3.100.000 Zugkm
d) Der Verkehrsvertrag trat zu Beginn des Jahresfahrplans 2006/2007 in Kraft. Der Vertrag ist unbefristet. Eine Kündigung ist erstmals im September 2014 zum Fahrplanwechsel 2016/2017 möglich.
18.
a) Odenwaldbahn (2005)
b) Konsortium aus Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main und Rurtalbahn GmbH (VIAS GmbH, Frankfurt)
c) 41.000 Zugkm
d) Die Laufzeit des Vertrages endet im Dezember 2015.
19.
a) Riesbahn (2006)
b) DB Regio AG
c) 369.000 Zugkm
d) Die Verkehrsleistungen sind ab dem Fahrplanjahr 2009 zu erbringen. Der Vertrag endet zehn Jahre nach Betriebsaufnahme zum Zeitpunkt des international vereinbarten Fahrplanwechsels, ohne dass dazu eine Kündigung notwendig ist.
5. *wie der aktuelle Stand der Ausschreibung der „Südbahn“ und anderer Bahnlinien ist, die bis 2010 ausgeschrieben werden (lt. DS 13/2303 ist 2007 der Zeitpunkt für das Wettbewerbsverfahren Südbahn);*

Zu 5.:

Der Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG sieht vor, die Leistungen der Südbahn mit einem Wettbewerbsverfahren im Jahr 2007 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 neu zu vergeben. Der Vertrag enthält zugleich die Regelung, dass das Ausschreibungsverfahren in Abhängigkeit von der Elektrifizierung der Strecke zeitlich verschoben werden kann. Die Südbahn (Ulm–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich) ist mit dem Bau von Begegnungsabschnitten zwischen Friedrichshafen und Lindau Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschiene. Die Südbahn ist mit dem weiteren Maßnahmenumfang (durchgehende Elektrifizierung der Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau und Ertüchtigung der Strecke Ulm–Friedrichshafen für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h mit Investitionskosten von 216 Mio. €) als internationales Projekt berücksichtigt. Das Bundesverkehrsministerium hat im Mai 2007 in seinem Investitionsrahmenplan bis 2010 (IRP) den Vorschlag des Landes aufgegriffen und die Südbahn als neues Vorhaben in den IRP aufgenommen. Die Landesregierung hält daher an ihren Zielen fest, die Südbahn zeitnah zu elektrifizieren und die Leistungen für den Planzustand nach Elektrifizierung auszusprechen. Ziel der Landesregierung und der beteiligten Gebietskörperschaften, welche die Planungskosten finanzieren, ist ein Abschluss der Arbeiten zur Elektrifizierung möglichst bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011. Sobald hinreichende Sicherheit über den Fortgang der Planungen und den tatsächlichen Abschluss der Elektrifizierung besteht, wird

die Landesregierung rechtzeitig ein Wettbewerbsverfahren zur Vergabe der Verkehrsleistungen in die Wege leiten.

Weitere Ausschreibungen stehen bis zum Jahr 2010 nicht an.

6. welche Beispiele aus Deutschland der Landesregierung bekannt sind, in der die DB Regio für die Bestellung von Zugkilometerleistungen wesentlich weniger Geld verlangt und bekommt als im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Regio;

Zu 6.:

Die Ergebnisse von Vertragsverhandlungen oder Ausschreibungsverfahren anderer Aufgabenträger sind der Landesregierung nicht bekannt. Diese werden in der Regel vertraulich behandelt bzw. sind – wie Vergabeverfahren nach der Verdingungsverordnung für Leistungen – nicht öffentlich. Der Landesregierung sind nur Beispiele bekannt, bei denen das Land im Rahmen von Wettbewerbsverfahren (auch bundesländerübergreifend) als Aufgabenträger beteiligt war. Dies waren insbesondere Ausschreibungen von separaten Streckennetzen mit einem Gesamtumfang von 1 bis max. 6 Mio. Zugkilometern. In diesen Fällen konnte aufgrund der gewählten Netze und der daraus resultierenden günstigen Kalkulationen ein niedriger Angebotspreis erzielt werden. Insbesondere sind dies die Verkehrsleistungen

- der Schwarzwaldbahn im Abschnitt Karlsruhe–Offenburg–Konstanz
- des Nordschwarzwaldes im Abschnitt Tübingen–Horb–Pforzheim
- der S-Bahn RheinNeckar
- des sog. E-Netz Augsburg (in Baden-Württemberg lediglich der Streckenabschnitt Ulm–Neu-Ulm bzw. die Riesbahn Aalen–Nördlingen) ab Dezember 2009 bzw. 2010.

7. wie hoch derzeit bundesweit die zehn niedrigsten Vertragsbeträge für Bestellerentgelte pro Zugkilometer bei Wettbewerbsvergaben von RE-/IRE-Linien liegen.

Zu 7.:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Auf die vorstehende Ziffer 6 wird verwiesen.

Rech

Innenminister