

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr

**zu der Mitteilung der Landesregierung
vom 12. September 2017
– Drucksache 16/2674**

Bericht des Verkehrsministeriums über die Tätigkeit der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW)

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung der Landesregierung vom 12. September 2017 – Drucksache 16/2674 – Kenntnis zu nehmen.

25. 10. 2017

Der Berichterstatter:

Bernd Gögel

Der Vorsitzende:

Karl Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet die Mitteilung der Landesregierung vom 12. September 2017, Drucksache 16/2674, in seiner 11. Sitzung am 25. Oktober 2017.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr trug vor, die im Jahr 2015 mit Parlamentsbeschluss des Landtags eingerichtete Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) sei eine große Erfolgsgeschichte. Die Anstalt verfüge mittlerweile über knapp 300 Fahrzeuge. Durch die angebotene Finanzierung könne die gute Bonität des Landes an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergegeben werden. Dadurch könnten die erheblichen Finanzierungsnachteile der Wettbewerber gegenüber der Deutschen Bahn ausgeglichen werden, die über den Eigentümer Bundesrepublik Deutschland eine höhere Bonität als diese aufweise. Auf diese Weise würden günstigere Konditionen für den Betrieb der Netze erreicht.

Bisher sei es gelungen, die Ausschreibungen – bis auf drei Netze, deren Vergabe später noch anstehe – zeitgerecht umzusetzen. Die ersten Fahrzeuge für das Netz 3 b seien angeliefert; der Probetrieb werde in den kommenden Tagen auf-

Ausgegeben: 20. 12. 2017

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

genommen. Für weitere Netze stünden Fahrzeuglieferungen in den Jahren 2018 bis 2020 an. Alle diese Fahrzeuge müssten vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassen werden. Die bisher angelieferten Fahrzeuge seien mängelfrei.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, der vorgelegte Zwischenbericht über die Tätigkeit der SFBW sei sehr erfreulich. Erstaunlicherweise habe selbst die Deutsche Bahn das BW-Modell in Anspruch genommen. Dies zeige, dass das Verfahren anerkannt sei und die Konditionen günstig seien.

Bei der Vorstellung der Dachmarke sei viel Lob über die neuen Fahrzeuge zu hören gewesen. Er hoffe, dass sich die Fahrzeuge in der Praxis bewährten, um das auf manchen Strecken in Baden-Württemberg verloren gegangene Vertrauen von Fahrgästen in den ÖPNV wieder zurückzugewinnen.

Ohne das neue Finanzierungsmodell wären der erreichte Wettbewerb bei der Beschaffung moderner Fahrzeuge sowie die Einsparungen von nachweislich knapp 1 Milliarde € über die gesamte Vertragslaufzeit nicht möglich gewesen. Auch das Verfahren habe sich als richtig erwiesen. Er hoffe, dass sich die neue Dachmarke etabliere und die Erfolgsgeschichte weiter fortsetze.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, bekanntlich habe die CDU-Fraktion die Einrichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge im Jahr 2015 mit Skepsis begleitet. Der vorliegende Bericht zeige aber, dass es einen Wettbewerb bei den Ausschreibungen gegeben habe. Die CDU-Fraktion stehe zu diesem Wettbewerb.

Er fragte, ob die in dem Bericht aufgeführten Fahrzeuganschaffungen ausreichend seien oder ob mittelfristig weitere Anschaffungen geplant seien.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP brachte vor, der vorgelegte Zwischenbericht sei „arg dünn gehalten“.

Es sei zu erwarten gewesen, dass das vom Land angebotene Finanzierungsmodell von den Eisenbahnverkehrsunternehmen angenommen werde. Auch für die Deutsche Bahn habe sich dieses Modell förmlich angeboten.

Während die Abschreibungsdauer der Fahrzeuge 20 Jahre betrage, liege die Laufzeit der vergebenen Verkehrsverträge nur bei ca. zwölf bis 13 Jahren. Der Erfolg des Verfahrens hänge daher davon ab, welche Ergebnisse bei einer Zweit- oder Drittverwertung nach Ablauf der Verträge erzielt würden. Erst nach Ablauf von 25 Jahren werde sich zeigen, wie erfolgreich das Verfahren sei.

Er bitte um Auskunft, wie hoch das Finanzvolumen bei den sieben Vergabeverfahren sei, in denen das BW-Modell zum Einsatz gekommen sei. Ferner bitte er um Erläuterung, wie das technische Controlling für die im Eigentum des Landes befindlichen Fahrzeuge ablaufe und wie viel Personal des Landes hierbei zum Einsatz komme.

Ein Abgeordneter der AfD warf die Frage auf, welche Grundmotivation die Landesregierung in der letzten Legislaturperiode dazu bewogen habe, als Leasinggeber für Eisenbahnverkehrsunternehmen aufzutreten.

Ferner fragte er, ob im Vorfeld der Einrichtung der Gesellschaft rechtlich geprüft worden sei, inwieweit sich eine Änderung der Eigentumsverhältnisse bei der DB AG bzw. der DB Netz AG, welche ihrerseits Eigentümerin der genutzten Infrastruktur mit dem dazugehörigen Sicherheitskonzept und Bedienkonzept einschließlich der Mitarbeiter sei, auswirken würde und ob das bestehende Restrisiko im Zusammenhang mit einer Abschreibungsdauer der Fahrzeuge von 25 Jahren bei einer Laufzeit der Verkehrsverträge von nur zwölf bis 13 Jahren in den Verträgen mit der DB AG ausreichend abgebildet sei.

Er merkte an, seine Fraktion sei für Wettbewerb. Ihm erschließe sich aber nicht genau, worin bei dem gewählten Modell die wirtschaftlichen Vorteile der einzelnen Anbieter lägen. Das Land gebe in den Verträgen sehr viele Komponenten wie die Konditionen für die Beschaffung oder die Tarife und Fahrpreise vor. Er sehe die Gefahr, dass die Einsparungen und die Renditen zulasten des eingesetzten Perso-

nals erwirtschaftet würden. Daher interessiere ihn, ob Verpflichtungen der Anbieter zur Übernahme von Personal oder zur Einhaltung tarifvertraglicher Vorschriften bestünden.

Ein Abgeordneter der SPD äußerte, die SPD-Fraktion, die in der Regierungskoalition der vergangenen Legislaturperiode für die Einführung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge mitverantwortlich gewesen sei, erwarte, dass die jetzige Regierung die Tätigkeit der SFBW an den geänderten Kapazitätsanforderungen ausrichte.

Die Landesregierung bitte er um Auskunft, ob die geänderten Kapazitätsbedarfe in den Planungen berücksichtigt seien. Ferner wünsche er, demnächst eine Komplettübersicht über die Gesamtkosten der bisherigen und der geplanten Aktivitäten der SFBW zu erhalten.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr legte dar, die DB habe bei allen Ausschreibungen die Möglichkeit der Inanspruchnahme des BW-Modells genutzt. Die DB habe hierdurch aufgrund der gleichen Bonität zwar keine finanziellen Vorteile, nutze aber die sich hieraus ergebenden bilanztechnischen Effekte.

Das Verkehrsministerium sei sich der Thematik der Zweitverwertung nach Auslaufen der geschlossenen Verkehrsverträge durchaus bewusst und habe hierfür auch Vorsorge getroffen. Daher würden, teilweise durch Inanspruchnahme von Dienstleistern, die Fahrzeuge bei der Herstellung und auch nach der Auslieferung zur Sicherstellung der Qualität sehr intensiv kontrolliert. Auch die Nutzung der im Eigentum des Landes befindlichen Fahrzeuge durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen werde beobachtet. Es gebe festgelegte Inspektions-, Reparatur- und Dokumentationspflichten sowie Revisions- und Berichtszeiträume, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen einhalten müssten. Dies diene dem Ziel, dass die Fahrzeuge nach Ablauf der geschlossenen Verträge in einem hochwertigen Zustand in die nächste Ausschreibungs- und Nutzungsphase gingen.

Die Ausgestaltung der Ausschreibungen habe sich an dem Kriterium des Wettbewerbs und der Zielsetzung, möglichst viel Leistung für die eingesetzten Mittel zu erreichen, ausgerichtet. Die Loslimitierung für die Stuttgarter Netze sei ein Zeichen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen gewesen, dass das Land einen fairen Wettbewerb auf den Strecken in Baden-Württemberg wolle, und habe dafür gesorgt, dass die Anbieter bereit gewesen seien, den beträchtlichen finanziellen Aufwand für die Teilnahme an der Ausschreibung in Kauf zu nehmen.

Es sei unschwer nachvollziehbar, dass der Verlust von Netzen bei der Deutschen Bahn im Zuge der Ausschreibungen dazu geführt habe, dass die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zutiefst frustriert seien. Dies mache sich auch bei der Qualität der jetzigen Verkehre auf diesen Strecken bemerkbar. Das Ministerium setze sich dafür ein, dass die betroffenen Mitarbeiter der Deutschen Bahn die Chance erhielten, bei den neuen Betreibern eine Anstellung zu finden. Die neuen Betreiber hätten bislang ein Drittel des geplanten Personalbestands und befänden sich noch auf der Suche nach Mitarbeitern. Es bestehe auch ein Arrangement mit den Beteiligten, das es den Mitarbeitern der Deutschen Bahn, die zu einem neuen Betreiber wechselten, ermögliche, während der Laufzeit der Übergangsverträge weiter für die Deutsche Bahn zu fahren, auch um Fahrpraxis auf der Strecke zu sammeln. Zudem kämen demnächst neue Mitarbeiter bei der DB zum Einsatz. Er hoffe, dass sich dadurch die gegenwärtigen Qualitätsprobleme reduzierten.

Die Höhe der im Rahmen des BW-Modells in die Fahrzeuge investierten Mittel belaufe sich auf insgesamt rund 1,5 Milliarden €. Vor dem Hintergrund, dass bei den ersten Fahrzeugbestellungen noch nicht klar gewesen sei, wie viele Mittel letztlich zur Verfügung stünden, seien die Ausschreibungen spärlich, aber dennoch ausreichend ausgefallen. Da sich mittlerweile der finanzielle Spielraum erweitert habe, seien bereits in einer ersten Tranche Fahrzeuge für die Stuttgarter Netze nachbestellt worden. Eine zweite Tranche solle bis Ende Februar nächsten Jahres nachbestellt werden. Die Nachbestellungen seien zu den gleichen Kosten wie die ursprünglichen Bestellungen möglich. Die Nachbestellungen dienten dem Zweck, erwartete Fahrgaststeigerungen aufzufangen und das Sitzplatzangebot zu erhöhen.

Insgesamt verfüge die SFBW über zwei Mitarbeiter. Zusätzlich würden für die Wahrnehmung der beschriebenen Aufgaben auch Dienstleister herangezogen.

Netz und Betrieb der Strecken seien getrennt. Das Land dränge auf einen Ausbau und eine Verbesserung des Netzes; hierfür seien die abzuführenden Trassenentgelte zu verwenden. In den Bereich Netz werde das Land jedoch nicht direkt einsteigen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, von der Mitteilung Drucksache 16/2674 Kenntnis zu nehmen.

08. 11. 2017

Bernd Gögel