

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) und Controlling bezüglich der Beschaffung von Schienenfahrzeugen des Herstellers B. durch das Verkehrsunternehmen A.

Antrag

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

1. wann das interne und externe Controlling der SFBW in Zusammenhang mit den in den Medien berichteten erheblichen Lieferverzögerungen des Schienenfahrzeugherstellers B., der für das Eisenbahnverkehrsunternehmen A. liefern sollte, hierüber Kenntnis erlangten und in welcher Weise diese mit welchen konkreten Maßnahmen tätig wurden;
2. welche Anforderungen an das externe Controlling der SFBW gestellt werden und welche Kosten hierfür anfallen;
3. welche finanziellen Aufwendungen durch die verspätete Lieferung der Fahrzeuge entstehen (z. B. Mietkosten) sowie in welchem Umfang das Land mit Mindereinnahmen durch Fahrgeldausfälle (ausfallende Züge, verminderte Kapazitäten) zu rechnen hat;
4. welche Anzahl an Schienenfahrzeugen mit welchem Anschaffungswert bisher im Eigentum der SFBW steht;
5. in welchem Umfang in den nächsten drei Jahren voraussichtlich weitere Schienenfahrzeuge angeschafft werden sollen (Anzahl und Wert);
6. ob es bereits heute absehbar ist, wie die Zweitverwertung der Schienenfahrzeuge erfolgen soll, nachdem es in diesem Bereich gerade keine Standardisierung gibt, wie sie beispielsweise aus der Automobilindustrie bekannt ist, und die Verkehrsverträge in der Regel eine Laufzeit zwischen zwölf und 13 Jahren haben, wohingegen die Finanzierung auf mindestens 25 Jahre angelegt ist;

7. welche generellen wirtschaftlichen und sonstigen Vorteile sie in einer Standardisierung der Schienenfahrzeuge sehen würde und ob sie sich für einen solchen Prozess aktiv einbringen würde;
8. welche Projekte von Einkaufsgemeinschaften im Bereich von Straßen- und Stadtbahnen im Land ihr bekannt sind, insbesondere im Hinblick auf die erzielten wirtschaftlichen Vorteile;
9. ob sie Ähnliches im Verbund mit anderen Ländern im Bereich der Fahrzeuge für den regionalen Schienenverkehr vorhat.

29. 04. 2019

Haußmann, Dr. Rülke, Karrais, Dr. Schweickert,
Keck, Dr. Goll, Dr. Timm Kern, Reich-Gutjahr, Hoher FDP/DVP

Begründung

Im Bericht des Verkehrsministeriums über die Tätigkeit der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW), Drucksache 16/2674, wird ausgeführt, dass die SFBW auch ein technisches Controlling durchführe. In der Beratung des Berichts im Ausschuss für Verkehr wurde am 25. Oktober 2017 ausgeführt, dass es bereits bei der Produktion der Fahrzeuge eine Überwachung gäbe. Laut Medienberichten ist der Schienenfahrzeughersteller B. mit der Lieferung von Fahrzeugen an das Eisenbahnverkehrsunternehmen A. in ganz erheblichem Verzug. Deshalb wird die Anmietung anderer Fahrzeuge erforderlich. Die Rolle der SFBW sowie die Auswirkungen der Verzögerungen sollen ergründet werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 22. Mai 2019 Nr. 3-3890.8-10 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. wann das interne und externe Controlling der SFBW in Zusammenhang mit den in den Medien berichteten erheblichen Lieferverzögerungen des Schienenfahrzeugherstellers B., der für das Eisenbahnverkehrsunternehmen A. liefern sollte, hierüber Kenntnis erlangten und in welcher Weise diese mit welchen konkreten Maßnahmen tätig wurden;*

Die SFBW führt mit den Verkehrsunternehmen und den Herstellern im vierwöchigen Rhythmus sogenannte Baufortschrittsgespräche durch, in denen die Entwicklung und die Fortschritte bei der Produktion der Fahrzeuge erörtert werden.

Unstimmigkeiten in den Terminplänen wurden erstmalig im Dezember 2018 deutlich erkennbar. Nachdem diese auch im Januar 2019 weiterhin nicht aufgeklärt werden konnten, hat die SFBW das Ministerium für Verkehr von der Sachlage unterrichtet. Daraufhin hat das Ministerium die Geschäftsführungen des Verkehrsunternehmens und des Herstellers zu Gesprächen eingeladen, um Aufklärung über die Sachlage zu erreichen. Seitdem führt das Land Gespräche mit den Unternehmen, um so zeitnah wie möglich auf die Lieferung der vertraglich geschuldeten Fahrzeuge zu drängen. Nach den vertraglichen Regelungen sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, Ersatzfahrzeuge bei einer nicht rechtzeitigen Bereitstellung bzw. Lieferung der vertraglich geschuldeten Fahrzeuge zu organisieren und dafür die Kosten zu übernehmen. Hierbei hat das Land auch Verhandlungen zwischen dem Verkehrsunternehmen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt, um eine ausreichende Anzahl von Ersatzfahrzeugen anmieten zu können. Die Verkehrsunternehmen müssen die damit verbundenen Kosten beim betroffenen Hersteller geltend machen.

2. Welche Anforderungen an das externe Controlling der SFBW gestellt werden und welche Kosten hierfür anfallen;

Das externe Controlling übernimmt für die SFBW das sog. technische Controlling im Rahmen der nach dem BW-Modell beschafften Fahrzeuge. Hierbei unterstützt der beauftragte externe Dienstleister die SFBW bei der technischen Bauüberwachung, bei der Prüfung der von den Herstellern über das Verkehrsunternehmen vorgelegten Bauänderungsanträgen und bei der Überprüfung der Wartung und Instandhaltung im laufenden Betrieb nach der Betriebsaufnahme.

Die Aufträge für das technische Controlling wurden im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung an ein entsprechend geeignetes Unternehmen vergeben. Während der Produktionsphase fallen ca. 2.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr an. Für die Überprüfung der Wartung und Instandhaltung während des laufenden Betriebs werden rund 1.500 Euro pro Fahrzeug und Jahr kalkuliert.

3. welche finanziellen Aufwendungen durch die verspätete Lieferung der Fahrzeuge entstehen (z. B. Mietkosten) sowie in welchem Umfang das Land mit Mindereinnahmen durch Fahrgeldausfälle (ausfallende Züge, verminderte Kapazitäten) zu rechnen hat;

Bei der Beantwortung der Frage ist wie folgt zu differenzieren:

Bei der SFBW als Eigentümerin der Fahrzeuge fallen keine zusätzlichen Aufwendungen durch die verspätete Lieferung der Fahrzeuge an.

Mehraufwendungen fallen dagegen beim Verkehrsunternehmen an, die diesem z. B. durch die Anmietung von Ersatzfahrzeugen, Schulung von Triebfahrzeugführern bzw. für den Einsatz von Fremd-Triebfahrzeugführern, für die Instandhaltung und die Wartung der Ersatzfahrzeuge, für zusätzliche Versicherungskosten etc. entstehen.

Das Verkehrsunternehmen wird diesen Mehraufwand im Rahmen der vertraglichen Gewährleistungsrechte und vertraglich vereinbarten Vertragsstrafen gegenüber dem Hersteller aus dem abgeschlossenen Fahrzeugfinanzierungsvertrag bis zu einer bestimmten Höhe durchreichen. Diese Mehraufwendungen sind dem Land zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Detail nicht bekannt.

Dem Land ist es derzeit auch nicht möglich, eventuelle Mindereinnahmen aus der verspäteten Lieferung der vertragsmäßig vorgesehenen Fahrzeuge solide abzuschätzen. Erst im Rahmen der Abrechnung des Verkehrsvertrages kann ein Abgleich zwischen den im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens prognostizierten Einnahmen und den tatsächlich im Jahr der Betriebsaufnahme zugeschiedenen Einnahmen vorgenommen werden. Ob bei Abweichungen zwischen den prognostizierten Einnahmen und den späteren tatsächlichen Einnahmen eine Kausalität im Hinblick auf die verspätet gelieferten Fahrzeuge festgestellt werden kann, muss im Rahmen der Abrechnung geprüft werden.

4. welche Anzahl an Schienenfahrzeugen mit welchem Anschaffungswert bisher im Eigentum der SFBW steht;

Die SFBW wird im Rahmen des BW-Modells erst Eigentümerin der Fahrzeuge, wenn diese wiederum vom Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem Fahrzeuglieferungsvertrag mit dem Hersteller abgenommen und seinerseits an die SFBW übereignet worden sind. Gegenwärtig befinden sich 16 Fahrzeuge für das Netz 3b Gäu-Murr mit einem Anschaffungswert von ca. 88,6 Mio. Euro im Eigentum der SFBW.

5. in welchem Umfang in den nächsten drei Jahren voraussichtlich weitere Schienenfahrzeuge angeschafft werden sollen (Anzahl und Wert);

Die SFBW wird mit heutigen Stand bis zum Ende des Jahres 2021 ca. 350 Fahrzeuge mit einem Anschaffungswert von rund 2.200 Mio. Euro im Bestand haben.

6. *ob es bereits heute absehbar ist, wie die Zweitverwertung der Schienenfahrzeuge erfolgen soll, nachdem es in diesem Bereich gerade keine Standardisierung gibt, wie sie beispielsweise aus der Automobilindustrie bekannt ist, und die Verkehrsverträge in der Regel eine Laufzeit zwischen zwölf und 13 Jahren haben, wohingegen die Finanzierung auf mindestens 25 Jahre angelegt ist;*

Das Land Baden-Württemberg wird als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in der Folgeausschreibung für die nächste Verkehrsvertragsperiode vorgeben, dass die von der SFBW angeschafften Fahrzeuge auch für die zweite Vertragsperiode einzusetzen sind. Die SFBW wird als Eigentümerin der Fahrzeuge diese dem Verkehrsunternehmen beistellen, welches den Zuschlag aus dem Ausschreibungsverfahren für die zweite Verkehrsvertragslaufzeit erhält. Diese Verfahrensweise ist die Grundlage für die Anwendung des BW-Modells.

7. *welche generellen wirtschaftlichen und sonstigen Vorteile sie in einer Standardisierung der Schienenfahrzeuge sehen würde und ob sie sich für einen solchen Prozess aktiv einbringen würde;*

Das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr steht auf verschiedenen Wegen in engem Kontakt mit den anderen Bundesländern und SPNV-Aufgabenträgern. So hat das Ministerium für Verkehr u. a. veranlasst, dass die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW) Mitglied im Dachverband der deutschen Aufgabenträger (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr [BAG SPNV] e. V.) ist und dort in verschiedenen Gremien (Präsidium, Arbeitsgruppen), die sich u. a. mit Standardisierungsprozessen von Fahrzeugen beschäftigen, die Interessen des Landes einbringt. Aus den Empfehlungen der BAG SPNV e. V. wurde z. B. ein „Muster-Lastenheft“ entwickelt, welches wiederum der SFBW als Leitlinien bei der Erstellung der für die Fahrzeugbeschaffung relevanten Ausschreibungsunterlagen dient.

Ebenso steht die NVBW im engen Austausch mit anderen Verbänden (VDV, VDB etc.). Allerdings betreffen die Vorgaben, auf die die Aufgabenträger und die Länder primär Einfluss im Sinne einer Standardisierung nehmen können, vornehmlich die Anforderungen an der Fahrzeugausstattung und an den erforderlichen netzabhängigen Geschwindigkeitsanforderungen. Auf sonstige eisenbahntechnologischen Anforderungen hat das Land und die o. g. Gremien nur beschränkten Einfluss. Dort, wo es aber möglich und sinnvoll ist, befördert das Land eine Standardisierung.

8. *welche Projekte von Einkaufsgemeinschaften im Bereich von Straßen- und Stadtbahnen im Land ihr bekannt sind, insbesondere im Hinblick auf die erzielten wirtschaftlichen Vorteile;*

Der SFBW sind keine diesbezüglichen Projekte für den Bereich der klassischen Eisenbahnfahrzeuge bekannt. Das Projekt „TramTrain“ des VDV für spezielle Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge steht noch am Beginn. Konkrete Aussagen zur Wirtschaftlichkeit sind derzeit nicht möglich.

9. *ob sie Ähnliches im Verbund mit anderen Ländern im Bereich der Fahrzeuge für den regionalen Schienenverkehr vorhat.*

Die Länder gehen sehr unterschiedliche Wege. Einen vergleichbaren Weg in der Finanzierung und Beschaffung wie Baden-Württemberg geht bisher das Land Nordrhein-Westfalen analog dem BW-Modell bzw. über das Lebenszyklusmodell.

In der Regel fällt bei Verkehrsausschreibungen die Auswahl, Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge nach wie vor in die Sphäre der Verkehrsunternehmen.

Da das Land über die SFBW in der Regel Standardfahrzeuge im Rahmen von spezifischen Verkehrsausschreibungen bestellt, sieht das Ministerium für Verkehr bei einer Einkaufsgemeinschaft mit verschiedenen anderen SPNV-Aufgabenträgern derzeit keine unmittelbaren Vorteile, da in diesem Fall die Beschaffung von Fahrzeugen mit den gleichen Anforderungen für unterschiedliche Netze zu einem bestimmten Zeitpunkt zeitgleich erfolgen müsste. Diese könnten die Aufgabenträger nur dann erfolgreich durchführen, wenn sie a) gegenüber den Herstellern

als Besteller der Fahrzeuge auftreten (und dann die o. g. Finanzierungs- und Beschaffungsmodelle anwenden) und b) die Beschaffungsvorgänge und Verkehrsausschreibungen zum gleichen Zeitpunkt stattfinden. Bei nicht unmittelbar landesüberschreitenden Verkehren ist dies derzeit nicht realistisch.

Allerdings stimmen sich die Aufgabenträger bei den unmittelbar landesgrenzenüberschreitenden Verkehren gemeinsam über die Ausschreibung von Verkehrsnetzen ab und lassen gemeinsam entweder über die Verkehrsunternehmen oder über die landeseigenen Einrichtungen analog der SFBW die für das betreffende Netz benötigten Fahrzeuge beschaffen, die dann länderübergreifend eingesetzt werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor