

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Interimslösung mit Drittbetreiber im regionalen Schienenverkehr

Antrag

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

1. aus welchen Gründen heraus sie für die Linie RE 8 Stuttgart–Heilbronn–Würzburg eine vorübergehende Entlastung durch einen anderen Betreiber sucht;
2. weshalb es nicht zu einer grundlegenden Neuvergabe auf dieser Relation kommt;
3. welche Regelungen bezüglich des Fahrzeugmaterials auf der genannten Linie getroffen werden sollen;
4. ob es Änderungen am Umfang oder der Qualität der bestellten Leistungen geben soll;
5. ob dem Land durch das Vorgehen nach Ziffer 1 zusätzliche Ausgaben oder Risiken entstehen;
6. welche Ansprüche sie gegen den bisherigen Betreiber G. aufgrund der schlechten Leistungen und des Konstrukts der vorübergehenden Entlastung geltend machen kann und wird;
7. ob für andere Linien als die hier genannte ein entsprechendes Vorgehen nach Ziffer 1 geplant oder in Diskussion ist;

8. welche Prüfungen der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Bieter für die Stuttgarter Netze vor der Vergabe erfolgten, insbesondere im Hinblick auf die Fähigkeiten, genügend Personal und Fahrzeugmaterial sowie Know-how für den laufenden Betrieb einschließlich von Wartung und Pflege bereitstellen zu können.

12. 05. 2020

Haußmann, Weinmann, Dr. Rülke, Dr. Schweickert,
Brauer, Keck, Dr. Timm Kern, Fischer, Karrais FDP/DVP

Begründung

Laut Medienberichten und Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 10. Mai 2020 plant die Landesregierung eine Interimslösung für die Frankenbahn, bei der für zwei Jahre ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schienenverkehrsleistungen erbringen soll.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 26. Juni 2020 Nr. 3-3890.0/2193 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. aus welchen Gründen heraus sie für die Linie RE 8 Stuttgart–Heilbronn–Würzburg eine vorübergehende Entlastung durch einen anderen Betreiber sucht;*

Die betriebliche Lage auf der Frankenbahn war seit der Betriebsaufnahme von dem Betreiber Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH (GABW) im Dezember 2019 unbefriedigend. Besonders kritisch war die hohe Anzahl an Zugausfällen, bevor die Ausdünnung der Fahrpläne aufgrund der Corona-Pandemie für Entspannung sorgte. So fielen im Januar insgesamt 360 Züge des RE 8 teilweise oder komplett aus; im Februar waren es bereits 430 ausgefallene Züge. Auffällig ist der hohe Anteil personalbedingter Ausfälle, die Ursache für über die Hälfte der im Februar ausgefallenen Züge waren. Insbesondere am Standort Lauda ist es GABW nicht gelungen, den notwendigen Bedarf an Triebfahrzeugführern vorzuhalten.

Auch ein hoher Krankenstand in den Wintermonaten sorgte für die große Zahl personalbedingter Ausfälle, was u. a. dazu führte, dass an einigen Tagen dadurch mehrere Züge hintereinander ausfielen.

Besonders oft von Ausfällen wegen Personalmangel waren Züge betroffen, die morgens in Lauda beginnen und damit zur morgendlichen Hauptverkehrszeit im Zulauf auf Heilbronn und Stuttgart besonders stark nachgefragt sind. Auch kam es sehr durch sog. vorzeitige Wenden in Lauda zu vielen Ausfällen auf dem Abschnitt Lauda–Würzburg sowie zu Ausfällen im Spätverkehr, durch die der letzte Zug auf der Strecke bereits Stunden vor dem im Fahrplan vorgesehenen Betriebsschluss verkehrte.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Auch die bestellten Kapazitäten konnte GABW nicht zuverlässig erbringen. Insbesondere zur Hauptverkehrszeit waren die Sitzplatzkapazitäten bei weitem nicht ausreichend, da regelmäßig z.B. nur ein 4-teiliger oder 6-teiliger Triebfahrzeug statt zwei 4-teiligen Triebfahrzeuge zum Einsatz gekommen sind. Neuerdings sollte sich die Lage insbesondere im Netz Rems-Fils (Netz 1 Los 2) etwas entspannen, da Go-Ahead seit Ende Mai zwei weitere 5-teilige Flirt-Triebwagen einsetzt.

2. weshalb es nicht zu einer grundlegenden Neuvergabe dieser Relation kommt;

Die Linie RE 8 Stuttgart–Heilbronn–Würzburg ist Teil des Netzes 1 Los 3 Stuttgart–Heilbronn–Würzburg und Karlsruhe–Stuttgart–Aalen (Frankenbahn).

Der Betrieb der Linie RE 8 wurde erst am 15. Dezember 2019 aufgenommen. Die vertraglichen Voraussetzungen für eine Kündigung des gesamten Netzes liegen trotz der unter 1) dargestellten Nicht- und Schlechtleistungen derzeit nicht vor. Auch die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Notvergabe der Linie RE 8 – d. h. es liegt eine Unterbrechung des Verkehrs vor oder eine drohende Unterbrechung des Verkehrs auf dieser Linie steht unmittelbar bevor – sind nicht erfüllt. Eine Abbestellung dieser Linie ist mit einer vertraglichen Abbestellfrist von 18 Monaten möglich. Gelingt es dem Betreiber nicht, insgesamt den Betrieb in seinen Netzen zu stabilisieren, wird eine Abbestellung der Linie RE 8 gegenüber dem Betreiber erwogen.

3. welche Regelungen bezüglich des Fahrzeugmaterials auf der genannten Linie getroffen werden sollen;

Die heute von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingesetzten neuen Fahrzeuge vom Typ FLIRT der Fa. Stadler sollen auch weiterhin eingesetzt werden. Zusätzlich zu diesen Fahrzeugen sollen zur Stabilisierung des Betriebs auch Gebrauchtfahrzeuge eingesetzt werden. Da Gebrauchtfahrzeuge auf dem Markt nur begrenzt verfügbar sind bzw. nicht kurzfristig umgebaut werden können, wird es insbesondere hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale zu Abweichungen von den vertraglich für die Linie RE 8 vorgesehenen Fahrzeugen kommen. Das Ziel von GABW und dem Ministerium für Verkehr ist darauf ausgerichtet, Fahrzeuge zu finden, die die für diese Strecke notwendigen Anforderungen an Sitzplatzkapazitäten und Beschleunigungsvermögen erfüllen.

4. ob es Änderungen am Umfang oder der Qualität der bestellten Leistungen geben soll;

Der Leistungsumfang an Fahrten bleibt grundsätzlich gleich. Durch einen Drittbetreiber könnte es aber möglicherweise zusätzliche Zu- und Abführungsfahrten von dessen Werkstattstandort geben. Zudem kann es zu Umlaufänderungen bezüglich der bei Go-Ahead verbleibenden Leistungen kommen. Für einige Leistungen auf der Frankenbahn wird der Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen vorgesehen (vgl. hierzu auch die Ausführungen zu Frage 3).

5. ob dem Land durch das Vorgehen nach Ziffer 1 zusätzliche Ausgaben oder Risiken entstehen;

Der Betrieb soll durch den Einsatz zusätzlicher Gebrauchtfahrzeuge stabilisiert werden. Für den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge werden der GABW zusätzliche Kosten entstehen. Das Land sieht hier grundsätzlich die GABW in der Verantwortung. Im Fall von Leistungsausweitungen oder Kapazitätserweiterungen sind diese zusätzlich zu finanzieren und können aus Vertragsstrafen gedeckt werden.

6. welche Ansprüche sie gegen den bisherigen Betreiber G. aufgrund der schlechten Leistungen und des Konstrukts der vorübergehenden Entlastung geltend machen kann und wird;

Das Land wird von seinen vertraglichen und gesetzlichen Rechten Gebrauch machen, soweit die vertraglichen Tatbestände erfüllt sind. Insoweit werden Minderungen und Vertragsstrafen bei Nicht- und Schlechtleistungen weiterhin geltend gemacht.

7. ob für andere Linien als die genannte ein entsprechendes Vorgehen nach Ziffer 1 geplant oder in Diskussion ist;

Das geplante Vorgehen des Ministeriums für Verkehr bezieht sich auf die Linie RE 8 der Frankenbahn. Das Land geht davon aus, dass hierdurch eine Stabilisierung der anderen, von Go-Ahead betriebenen Linien eintritt. Daher ist kein entsprechendes Vorgehen für andere Linien in Planung.

8. welche Prüfungen der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Bieter für die Stuttgarter Netze vor der Vergabe erfolgten, insbesondere im Hinblick auf die Fähigkeiten, genügend Personal und Fahrzeugmaterial sowie Know-how für den laufenden Betrieb einschließlich von Wartung und Pflege bereitstellen zu können.

Vor Vergabe der Leistungen wurde gemäß den vergaberechtlichen Vorschriften ein Teilnahmeverfahren durchgeführt. In diesem Verfahren wurden von allen Bietern u. a. Angaben zu Referenzprojekten, zum schienenpersonenverkehrsspezifischen Know-how des Bewerbers, insbesondere Darlegung der Erfahrung mit SPNV-Leistungen, die mit der ausgeschriebenen Leistung hinsichtlich der Netzgröße vergleichbar sind, gefordert.

Weiterhin wurden Geschäftsabschlüsse etc. abgefordert, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der möglichen Bieter prüfen und bewerten zu können.

Auf dieser Basis wurde dann die Eignung der Bieter geprüft. Das Unternehmen GABW wies als ein seit langem im ÖPNV (Bus und Eisenbahn) agierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Auffälligkeiten auf.

Dass der Fahrzeuglieferant Probleme mit der rechtzeitigen und fehlerfreien Herstellung von Fahrzeugen haben und sich die Personalsituation für Triebfahrzeugführer im gesamten Markt so verschlechtern wird, sodass alle Verkehrsunternehmen in Deutschland derzeit Probleme haben, qualifiziertes Personal zu finden, war zum Zeitpunkt des Teilnahmewettbewerbs im Jahr 2014 sowohl für das Ministerium für Verkehr als auch von der von ihr beauftragten Vergabestelle bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) nicht vorhersehbar.

Hermann

Minister für Verkehr