

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Neuer Betreiber für die Frankenbahn

Antrag

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

1. aufgrund welcher Erwägungen sie entschieden hat, den Vertrag über den Betrieb der Frankenbahn mit dem Unternehmen GoAhead ruhen zu lassen und interimsmäßig neu auszuschreiben;
2. ob die rechtlichen Voraussetzungen dafür vorlagen, den Vertrag mit GoAhead ganz zu beenden und warum dies nicht erfolgte;
3. warum nur der Betrieb der Frankenbahn ruht und die Zusammenarbeit mit GoAhead im Netz Rems-Fils fortgesetzt wird, obwohl dort auch Probleme beim Betrieb auftauchten;
4. aufgrund welcher Erwägungen die Landesregierung zu der Bewertung kommt, dass GoAhead nach dem Interimszeitraum in der Lage sein wird, die ursprünglich versprochenen Leistungen zu erbringen;
5. aufgrund welcher Erwägungen sie entschieden hat, den Interimsbetrieb auf zwei Jahre festzusetzen;
6. wie genau die interimsmäßige Vergabe des Betriebs der Frankenbahn an ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen soll;
7. ob es angesichts des kurzen Zeitraums von zwei Jahren realistisch ist, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Interimsbetrieb zu finden;
8. welche Maßnahmen seitens der Landesregierung ergriffen wurden, um die Schlechtleistung von GoAhead in den Stuttgarter Netzen zu kompensieren und welche Kosten hierfür jeweils in welcher Höhe entstanden sind und welche Schadenersatzforderungen, Pönalen oder sonstige Forderungen gegen GoAhead jeweils in welcher Höhe diesen Kosten gegenüberstehen;

9. ob sie beabsichtigt, GoAhead von zukünftigen Ausschreibungen auszuschließen.

13. 05. 2020

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Gruber,
Hinderer, Gall SPD

Begründung

Der Berichterstattung in der Presse konnte entnommen werden, dass das Verkehrsministerium dem Unternehmen GoAhead aufgrund anhaltender Probleme den Betrieb der Frankenbahn für einen Zeitraum von zwei Jahren entziehen bzw. ruhen lassen möchte. Der Antrag dient dazu, hierzu Einzelheiten zu erfahren.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 26. Juni 2020 Nr. 3882.0-00/2134 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. aufgrund welcher Erwägungen sie entschieden hat, den Vertrag über den Betrieb der Frankenbahn mit dem Unternehmen GoAhead ruhen zu lassen und interimsmäßig neu auszuschreiben;

Der Vertrag mit der Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH (GABW) wird nicht ruhen gelassen, sondern GABW wird es gestattet, die Leistungen der RE 8 zwischen Stuttgart–Heilbronn–Würzburg durch einen geeigneten Nachauftragnehmer erbringen zu lassen.

Die betriebliche Lage auf der Frankenbahn war seit der Betriebsaufnahme von dem GABW im Dezember 2019 unbefriedigend. Besonders kritisch war die hohe Anzahl an Zugausfällen, bevor die Ausdünnung der Fahrpläne aufgrund der Coronapandemie 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 Betriebschluss verkehrte.

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-teiliges oder 6-teiliges Triebfahrzeug statt zwei 4-teiligen Triebfahrzeugen 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. ob die rechtlichen Voraussetzungen dafür vorlagen, den Vertrag mit GoAhead ganz zu beenden und warum dies nicht erfolgte;

Nein, trotz der oben geschilderten Probleme liegen derzeit nicht die Tatbestandsvoraussetzungen vor, den Verkehrsvertrag nach den vertraglichen Regularien zu kündigen.

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. warum nur der Betrieb der Frankenbahn ruht und die Zusammenarbeit mit GoAhead im Netz Rems-Fils fortgesetzt wird, obwohl dort auch Probleme beim Betrieb auftauchen;

Mit dem zwischen GABW und VM abgestimmten Verfahren wird das Ziel verfolgt, insbesondere die Personalengpässe von GABW insgesamt besser in den Griff zu bekommen. Dadurch sollen alle anderen Linien und Netze der GABW stabilisiert werden.

Nach den derzeitigen Auswertungen der Qualitätsdaten läuft der Betrieb derzeit seit Einführung des reduzierten Angebotes während der Corona-Pandemie besser. Die Betriebsqualität auf der Filstalbahn hat sich verbessert. Auch nach der schrittweisen Erhöhung der Fahrleistungen auf rund 70 % des Regelfahrplans hat sich die Pünktlichkeit über alle Linien von über 92,4 % im April bzw. auf 89,3 % im Mai gegenüber den Werten im Februar von 75,9 % wesentlich erhöht.

Die Zugausfälle sind ebenfalls deutlich zurückgegangen. Bei Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH (GABW) lag die Ausfallquote über alle Netze in den letzten Wochen stets zwischen 0,5 und 0,8 % (bezogen auf die vertraglich geschuldeten Zugleistungen unter Berücksichtigung der o. g. reduzierten Fahrplanangebote. Im Februar lag die Ausfallquote zum Teil noch bei über 7 %).

Positiv ist zu vermerken, dass sich die Zugbildung in den letzten beiden Wochen durch die Inbetriebnahme von zwei weiteren 5-teiligen Triebwagen verbessert hat und seit Ende Mai fast immer die bestellte Kapazität erbracht wurde. Demnächst erfolgt noch die Inbetriebnahme des letzten 5-Teilers.

Die Fahrgastbeschwerden haben abgenommen, und auch die Art der Beschwerden hat sich geändert. Im Zusammenhang mit Corona beschwerten sich Fahrgäste häufiger über fehlende Abstände im Zug, da diese nicht immer eingehalten werden können, zuletzt aber deutlich weniger über Zugausfälle.

Mit dem zwischen GABW und VM abgestimmten Vorgehen zur Übernahme von Regelfahrplanleistungen auf der RE 8 durch Drittauftragnehmer soll die derzeitige positive Entwicklung bei der Betriebsstabilität der Leistungserbringung durch GABW verstetigt werden.

4. aufgrund welcher Erwägungen die Landesregierung zu der Bewertung kommt, dass GoAhead nach dem Interimszeitraum in der Lage sein wird, die ursprünglich versprochenen Leistungen zu erbringen;

Mit der Auslieferung der letzten Fahrzeuge und geplanten Verbesserungsmaßnahmen zwischen GABW und Stadler in Bezug auf die Wartung der Fahrzeuge ist davon auszugehen, dass die am Anfang bestehenden Problemlagen mit der Fahrzeugverfügbarkeit sich künftig erheblich reduzieren werden. Mit dem oben geschilderten Vorgehen zur Beauftragung eines Drittunternehmens auf der Frankenbahn ist ebenfalls davon auszugehen, dass die derzeit bestehenden Engpässe bei der Personalverfügbarkeit ebenfalls abgebaut werden können; insbesondere da auch weiterhin GABW weitere Ausbildungskurse für Triebfahrzeugführer unterhält.

5. *aufgrund welcher Erwägungen sie entschieden hat, den Interimsbetrieb auf zwei Jahre festzusetzen;*

Siehe oben Antwort zur Frage 1 und 4.

6. *wie genau die interimswise Vergabe des Betriebs der Frankenbahn an ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen soll;*

Die GABW wird analog einem Vergabeverfahren am Markt die Leistungen, die durch ein Drittunternehmen auf der RE 8 erbracht werden sollen, abfragen. Hierbei muss der Drittauftragnehmer über Erfahrungen im Eisenbahnverkehr als auch über genügend Personal verfügen. Weiterhin muss er zusätzlich noch Zugriff auf Gebrauchtfahrzeuge haben, die geeignet sind, die bestehenden Fahrplanvorgaben und vorgegebenen Kapazitäten auf der Linie RE 8 einzuhalten. Im Übrigen sollen die Leistungen auf der RE 8 darüber hinaus auch weiterhin mit den neuen Fahrzeugen der GABW erbracht werden. Hierbei muss der Drittauftragnehmer seine Personale auf den Fahrzeugen ausbilden lassen.

7. *ob es angesichts des kurzen Zeitraums von zwei Jahren realistisch ist, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Interimsbetrieb zu finden;*

GABW steht in Verhandlungen mit interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dadurch, dass der Drittauftragnehmer – wie bereits in der Antwort zur Frage 6 erläutert – auch auf die vorhandenen Fahrzeuge von GABW Rückgriff nehmen kann, bestehen nach Einschätzung der Landesregierung durchaus gute Chancen, einen geeigneten Drittauftragnehmer zu finden.

8. *welche Maßnahmen seitens der Landesregierung ergriffen wurden, um die Schlechtleistung von GoAhead in den Stuttgarter Netzen zu kompensieren und welche Kosten hierfür jeweils in welcher Höhe entstanden sind und welche Schadenersatzforderungen, Pönalen oder sonstige Forderungen gegen GoAhead jeweils in welcher Höhe diesen Kosten gegenüberstehen;*

Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Erbringung der vertraglich vereinbarten Leistungen obliegt uneingeschränkt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Ministerium für Verkehr (VM) als zuständiges Fachressort leistet zwar durchaus auch über die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW) planerische Unterstützung bei der Optimierung der Umlaufplanung etc. Hauptaufgabe des VM besteht aber darin, eine steuernde Rolle bei der Vertragsumsetzung wahrzunehmen. Auf dieser Ebene werden wöchentlich zwischen der Hausleitung des VM und den Geschäftsführern der Stand der Betriebsqualität erörtert und erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung mit den Unternehmen besprochen. Hieraus ist u. a. auch die Maßnahme zur Übertragung von Leistungen der Linie RE 8 auf Drittauftragnehmer mit GABW abgestimmt worden. Darüber hinaus stellt das VM sicher, dass die vertraglich vorgesehenen Minderungsrechte und Vertragsstrafen umgesetzt werden. Dies erfolgt im Rahmen der Jahresrechnung. Bei besonders schlechter Performance ergeben sich Minderungen und Vertragsstrafen je nach Größenordnung des Vertrages in Millionenhöhe. Für die GABW werden erst mit der Abrechnung des Vertragsjahres 2019 die endgültigen Abzugsbeträge feststehen.

9. *ob sie beabsichtigt, GoAhead von zukünftigen Ausschreibungen auszuschließen.*

Für den Ausschluss eines Unternehmens von zukünftigen Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr bestehen hohe rechtliche Anforderungen. Durch geeignete Maßnahmen kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sich von bisherigen Schlechtleistungen in einem Bestandsvertrag exkulpieren. Die Vergabestelle unterliegt damit einem dynamischen Prozess bei der Prüfung der Zuverlässigkeit möglicher Bieter in einem Ausschreibungsverfahren.

Hermann

Minister für Verkehr