

Antrag

des Abg. Ansgar Mayr u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Auswahl des Anbieters „DB Regio Straße“ durch das Land Baden-Württemberg

Antrag

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

1. ob das von der „DB Regio Straße“ bediente Streckennetz in Baden-Württemberg im Detail erfasst ist und welche Linien sowie Strecken konkret bedient werden;
2. ob in Baden-Württemberg weitere DB-Busunternehmen tätig sind und, falls vorhanden, welche Linien diese im Einzelnen bedienen;
3. ob in den vergangenen fünf Jahren die „DB Regio Straße“ sowie etwaige weitere DB-Busunternehmen nach ihrer Kenntnis bundesweit und in Baden-Württemberg Gewinne oder Verluste erzielt haben und in welchem Umfang diese wirtschaftliche Entwicklung jeweils erfolgte;
4. wie die Landesregierung die bundesweit festgestellte Verlustsituation der „DB Regio Straße“ einschätzt, die letztlich vom Steuerzahler getragen wird und ob diese ihr als wirtschaftlich und wettbewerbspolitisch vertretbar erscheint, insbesondere im Vergleich zu privatwirtschaftlichen Anbietern, die vergleichbare Leistungen profitabel erbringen könnten;
5. inwiefern die bestehende bundesweite Verlustsituation bei der „DB Regio Straße“ zu einer Beeinträchtigung der Wettbewerbsgleichheit im Verkehrssektor führt und ob dies zu einer Wettbewerbsverzerrung beiträgt;
6. ob seitens des Landes bereits konkrete Bestrebungen oder Maßnahmen vorliegen, um eine Wettbewerbsverzerrung zwischen staatlich geförderten und privatwirtschaftlichen Anbietern zu vermeiden;

7. ob zukünftige Ansätze zur Neustrukturierung der Angebots- und Vergütungsmodelle im öffentlichen Verkehrssektor geplant sind, um langfristig eine nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz zu erzielen.

20.3.2025

Mayr, Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Mit ihren Ausschreibungsangeboten trägt die „DB Regio Straße“ kein wirtschaftliches Risiko, da Verluste vom Mutterkonzern DB übernommen werden. Die anhaltenden wirtschaftlichen Verluste der Bussparte der DB „DB Regio Straße“ stellen jedoch eine erhebliche finanzielle Belastung für die Steuerzahler dar. Angesichts der Tatsache, dass privatwirtschaftliche Anbieter vergleichbare Leistungen profitabel erbringen, ist es von zentraler Bedeutung, die Wettbewerbsgleichheit kritisch zu überprüfen und mögliche Marktverzerrungen zu identifizieren. Eine umfassende Analyse und Evaluation dieser Aspekte ist notwendig, um langfristig eine faire, wettbewerbsfähige und zukunftsfähige Mobilitätsinfrastruktur in Baden-Württemberg sicherzustellen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 15. April 2025 Nr. VM3-0141.5-34/20/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. ob das von der „DB Regio Straße“ bediente Streckennetz in Baden-Württemberg im Detail erfasst ist und welche Linien sowie Strecken konkret bedient werden;*

Zu 1.:

Dem Ministerium für Verkehr liegen keine Informationen zu dem von der „DB Regio Straße“ bedienten Streckennetz in Baden-Württemberg vor. Busverkehrsleistungen als Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr liegen in der Aufgabenträgerschaft der Stadt- und Landkreise. Allein diese legen die Streckenverläufe fest und vergeben die Verkehrsleistungsaufträge.

- 2. ob in Baden-Württemberg weitere DB-Busunternehmen tätig sind und, falls vorhanden, welche Linien diese im Einzelnen bedienen;*

Zu 2.:

Gemäß öffentlichem Auftritt der DB Regio AG im Internet sind die Gesellschaften der DB Regio Straße in Regionen aufgeteilt. Für die Region Baden-Württemberg sind folgende Busgesellschaften gelistet:

- DB Regio Bus Baden-Württemberg-Zentrale
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH
- RVS Regionalbusverkehr SüdwestBus GmbH
- RBS Regionalbus Stuttgart GmbH
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH
- SBG Südbaden Bus GmbH
- RAB Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

Weitere in Baden-Württemberg tätige DB-Busunternehmen sind dem Ministerium nicht bekannt.

3. *ob in den vergangenen fünf Jahren die „DB Regio Straße“ sowie etwaige weitere DB-Busunternehmen nach ihrer Kenntnis bundesweit und in Baden-Württemberg Gewinne oder Verluste erzielt haben und in welchem Umfang diese wirtschaftliche Entwicklung jeweils erfolgte;*

Zu 3.:

Ob bei der DB Regio Straße oder weiteren DB-Busunternehmen bundesweit und in Baden-Württemberg Gewinne oder Verluste erzielt wurden und in welchem Umfang die wirtschaftliche Entwicklung erfolgte, ist dem Ministerium für Verkehr nicht bekannt.

4. *wie die Landesregierung die bundesweit festgestellte Verlustsituation der „DB Regio Straße“ einschätzt, die letztlich vom Steuerzahler getragen wird und ob diese ihr als wirtschaftlich und wettbewerbspolitisch vertretbar erscheint, insbesondere im Vergleich zu privatwirtschaftlichen Anbietern, die vergleichbare Leistungen profitabel erbringen könnten;*

Zu 4.:

Kenntnisse über die Verlustsituation der DB Regio Straße liegen dem Ministerium für Verkehr nicht vor, sodass eine wettbewerbspolitische Einschätzung nicht abgegeben werden kann.

Allgemein gilt: Die Ausschreibung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr unterliegt der grundsätzlichen Pflicht, den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen. Das bedeutet jedoch nicht, dass hiermit auch immer der niedrigste Preis gemeint ist. Vielmehr können auch qualitative, soziale oder ökologische Aspekte und die Qualität der Leistung eine Rolle bei der Zuschlagsentscheidung spielen. Angebote, die nicht auskömmlich sind, sogenannte Dumping-Angebote, dürfen nicht beauftragt werden. Dies gilt sowohl für bundeseigene Verkehrsunternehmen, Unternehmen in anderweitiger öffentlicher Trägerschaft als auch solche in privater Hand. Die Vergabestelle prüft in jedem Einzelfall, ob die vergleichbaren Leistungen nicht zu unangemessenen Preisen abgegeben wurden oder auffällige Abweichungen des Preises von Erfahrungswerten oder zum nächst günstigsten Angebot vorliegen.

5. *inwiefern die bestehende bundesweite Verlustsituation bei der „DB Regio Straße“ zu einer Beeinträchtigung der Wettbewerbsgleichheit im Verkehrssektor führt und ob dies zu einer Wettbewerbsverzerrung beiträgt;*

Zu 5.:

Eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsgleichheit im Verkehrssektor oder eine Wettbewerbsverzerrung ist aus Sicht Ansicht des Ministeriums für Verkehr generell nicht zu beobachten. Auch bundeseigene Unternehmen sind zur Abgabe auskömmlicher Angebote in Vergabeverfahren verpflichtet.

Generell ist zu beobachten, dass die Busgesellschaften des DB-Konzerns seit der Marktöffnung im straßengebundenen ÖPNV in Baden-Württemberg in der Summe erheblich an Marktanteilen verloren haben und das private Busgewerbe im Gegenzug Marktanteile an Liniengenehmigungen gewinnen und aus der Rolle von Subunternehmen der DB-Gesellschaften heraustreten konnten. Genaue Zahlen dazu liegen dem Verkehrsministerium aufgrund einer fehlenden Statistik jedoch nicht vor.

6. ob seitens des Landes bereits konkrete Bestrebungen oder Maßnahmen vorliegen, um eine Wettbewerbsverzerrung zwischen staatlich geförderten und privatwirtschaftlichen Anbietern zu vermeiden;

Zu 6.:

Das Land besitzt keine Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV. Die bisherige Marktentwicklung lässt nicht auf eine strukturelle Benachteiligung oder eine Verdrängung des privaten Busgewerbes schließen, das sich als leistungsfähig darstellt.

Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Aufgabenträger seit verganginem Jahr darin, Qualitätswettbewerbe zur Ausschreibung von Busverkehrsleistungen durchzuführen. Im Jahr 2024 wurde die Förderung „Beratungsgutschein für Qualitätswettbewerbe für Busverkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ initiiert. Mit dieser sollen die kommunalen Aufgabenträger bei der Planung und Durchführung eines Qualitätswettbewerbs unterstützt werden.

7. ob zukünftige Ansätze zur Neustrukturierung der Angebots- und Vergütungsmodelle im öffentlichen Verkehrssektor geplant sind, um langfristig eine nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz zu erzielen.

Zu 7.:

Die Entscheidung, welches verkehrliche Angebot im straßengebundenen ÖPNV ausgeschrieben wird, obliegt dem zuständigen Aufgabenträger. Dieser hat für sein Hoheitsgebiet die bestmögliche Erfahrung und Kenntnis um festzulegen, welche Verkehre im rechtlich zulässigen Rahmen ausgeschrieben werden sollen. Gleiches gilt für die Vergütung. In diesem Zusammenhang spielt insbesondere auch die finanzielle Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger eine wichtige Rolle.

Um eine faire und angemessene Vergütung, insbesondere der Fahrerinnen und Fahrer der Verkehrsleistungen, zu garantieren und somit auch Offerten zu Lasten der Mitarbeitenden des Verkehrsunternehmens zu verhindern, sind sowohl die Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen verpflichtet, die Regelungen des Tarifreue- und Mindestlohngesetzes für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg (LTMG) einzuhalten. Dieses schreibt vor, dass öffentliche Aufträge über Verkehrsdienstleistungen nur an Unternehmen vergeben werden dürfen, die ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in einem einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrag festgelegte Entgelt zahlen.

Hermann

Minister für Verkehr