

Antrag

der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr durch das Land

Antrag

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

1. welche Modelle einer zeitlich über mehrere Jahre gestreckten Ausschreibung und Vergabe möglich sind und welche Modelle sie für die Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen favorisiert;
2. inwieweit sie beabsichtigt, für einzelne Strecken für den Vergabezeitraum sowohl Diesel- als auch elektrische Fahrzeuge vorzusehen;
3. inwiefern damit Mehrkosten verbunden sind und um welche Strecken es sich handelt;
4. inwiefern sie davon ausgeht, dass die Anbieter von Schienenfahrzeugen angesichts der Vergabe von bundesweit ca. 360 Mio. Zugkilometern in der Lage sind, Neufahrzeuge für alle auszuschreibenden Verkehren zu angemessenen Preisen bereitzustellen;
5. inwiefern sie beabsichtigt, den Ausschreibungen einen landeseigenen Fahrzeugpool ganz oder teilweise zugrunde zu legen;
6. wie sie beabsichtigt, gegebenenfalls diesen landeseigenen Fahrzeugpool zu finanzieren und ob das dafür notwendige personelle Know-how in der Landesverwaltung vorhanden ist;

7. ob es Überlegungen gibt, Gebrauchtfahrzeuge in den Vergaben zu berücksichtigen.

05. 03. 2012

Haller, Binder, Drexler, Maier, Rivoir SPD

Begründung

Die anstehende Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen durch das Land im Jahr 2016 erfordert grundsätzliche Überlegungen zum Vergabeumfeld in der Bundesrepublik Deutschland und zur Situation der Fahrzeugindustrie in den kommenden Jahren. Vor dem Hintergrund, dass bundesweit im gleichen Zeitfenster voraussichtlich bis zu 360 Mio. Zug-Kilometer ausgeschrieben werden müssen und dass aufgrund des Zustands des derzeitigen Wagenmaterials meist vom Einsatz von Neufahrzeugen auszugehen ist, kommt der Betrachtung von stufenweisen Ausschreibungen und Vergaben, der Bildung eines Fahrzeugpools und dem Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen eine möglicherweise entscheidende Bedeutung zu, wenn für das Land ein günstiges Vergabeergebnis erzielt werden soll.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. März 2012 Nr. 3–3822.4–00/528 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Modelle einer zeitlich über mehrere Jahre gestreckten Ausschreibung und Vergabe möglich sind und welche Modelle sie für die Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen favorisiert;

Zu 1.:

Als Regelfall für die anstehenden Vergaben ist das „offene Verfahren“ (§ 101 GWB) vorgesehen. In speziellen Fällen kommen auch das „Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb“ oder die „freihändige Vergabe“ in Frage.

Eine gleichzeitige Vergabe sämtlicher Leistungen des im Jahr 2016 auslaufenden großen Verkehrsvertrags mit der DB ist nicht marktgerecht und liegt daher nicht im wirtschaftlichen Interesse des Landes. Daher wird ein gestaffelter Vergabezeitplan entwickelt. Dies hat zur Folge, dass ein abschmelzender Übergangsvertrag vergeben werden muss. Das geeignete Verfahren wird dazu noch festgelegt.

2. inwieweit sie beabsichtigt, für einzelne Strecken für den Vergabezeitraum sowohl Diesel- als auch elektrische Fahrzeuge vorzusehen;

3. inwiefern damit Mehrkosten verbunden sind und um welche Strecken es sich handelt;

Zu 2. und 3.:

Für jede Linie des Schienenpersonennahverkehrs wird die Traktionsart festgelegt. Lose, die sowohl Diesel- als auch Elektrofahrzeuge erfordern, sind nicht beabsich-

tigt. Für alle Linien, die ausschließlich elektrifizierte Strecken befahren, werden elektrische Fahrzeuge zwingend vorgegeben. Dieselleistungen unter Fahrdraht kommen auf Teilstrecken dann in Betracht, wenn dadurch umsteigefreie Verbindungen angeboten werden können.

Die vorgesehene zeitliche Staffelung der Vergaben wird so angelegt, dass ein Wechsel der Traktionsart während der Laufzeit möglichst vermieden wird. Denn mit einem solchen Wechsel der Traktionsart sind immer eine geringe Wettbewerbsintensität (wenige Bieter) und in der Folge höhere Bestellkosten verbunden.

4. inwiefern sie davon ausgeht, dass die Anbieter von Schienenfahrzeugen angesichts der Vergabe von bundesweit ca. 360 Mio. Zugkilometern in der Lage sind, Neufahrzeuge für alle auszuschreibenden Verkehren zu angemessenen Preisen bereitzustellen;

Zu 4.:

Die Aussagen über die Leistungsmengen und Inbetriebnahmezeitpunkte der anstehenden bundesweiten Vergaben ändern sich laufend. Die Landesregierung geht davon aus, dass sich die angenommene Ausschreibungswelle etwas abflachen wird. Bundesweit betrachtet ist auch mit einer Tendenz zur Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen zu rechnen. Außerdem bietet die Vielzahl der anstehenden Ausschreibungen bei ausreichenden Vorlaufzeiten auch bisher noch nicht am deutschen Markt präsenten Fahrzeugherstellern die Chance, hier aktiv zu werden. Erste Tendenzen sind bereits zu beobachten (Bestellungen von Dieseltriebwagen beim polnischen Hersteller PESA). Dennoch stellt die Vergabekonzeption die Fahrzeugindustrie und die Finanziere vor große Herausforderungen. Die Landesregierung beabsichtigt daher, bei den Vergaben, die Neufahrzeuge vorsehen, die Betriebsaufnahmen der einzelnen Netze über einen Zeitraum von Ende 2016 bis Ende 2019 zu verteilen.

5. inwiefern sie beabsichtigt, den Ausschreibungen einen landeseigenen Fahrzeugpool ganz oder teilweise zugrunde zu legen;

6. wie sie beabsichtigt, gegebenenfalls diesen landeseigenen Fahrzeugpool zu finanzieren und ob das dafür notwendige personelle Know-how in der Landesverwaltung vorhanden ist;

Zu 5. und 6.:

Die Landesregierung lässt zurzeit gutachterlich prüfen, ob die Einrichtung eines landeseigenen Fahrzeugpools oder andere Möglichkeiten der Fahrzeugfinanzierung im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen sinnvoll ist und die Kosten senken kann. Entsprechendes personelles Know-how wäre in der Landesverwaltung nicht vorhanden und müsste aufgebaut werden. Die dafür ggf. anfallenden Kosten spielen jedoch im Vergleich zu den ggf. zu erzielenden wirtschaftlichen Effekten eine untergeordnete Rolle.

7. ob es Überlegungen gibt, Gebrauchtfahrzeuge in den Vergaben zu berücksichtigen.

Zu 7.:

Gebrauchtfahrzeuge werden zugelassen, sofern ein Markt vorhanden ist und mehrere Anbieter erwartet werden. Dies trifft insbesondere auf die mit Dieselfahrzeugen betriebenen Netze zu.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur