

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Recknagel und Untermann (FDP)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Schienenpersonennahverkehr in Thüringen

Die **Kleine Anfrage 954** vom 8. Oktober 2010 hat folgenden Wortlaut:

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität der Bürger und sichert damit Lebensqualität ebenso wie wirtschaftliche und gesellschaftliche Aktivität. Eine gute Versorgung auch der ländlichen Räume stellt für einen Flächenstaat wie Thüringen eine verkehrspolitische Notwendigkeit dar. Für die Bestellung der Strecken erhält der Freistaat jährlich Regionalisierungsmittel des Bundes. Diese Mittel sind gezielt einzusetzen, damit ein bedarfsgerechter und qualitativ hochwertiger SPNV in Thüringen gewährleistet wird.

Wir fragen daher die Landesregierung:

1. Wie haben sich die zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel in den Jahren 2000 bis 2010 entwickelt?
2. Wie haben sich die befahrenen Zugkilometer in den Jahren 2000 bis 2010 entwickelt?
3. Welche Regionalnetze werden von welchen Anbietern bedient (bitte um Auflistung unter jeweiliger Angabe von Vertragslaufzeit, Zuschuss pro Zugkilometer sowie der gesamten jährlichen Zuschusshöhe)?
4. Welche Vergabearten wurden für die Ausschreibungen von Regionalnetzen in den Jahren 2000 bis 2010 ausgewählt und wodurch begründet sich die jeweilige Wahl (bitte einzeln auflisten)?
5. Wie viele Bewerber haben sich an den Ausschreibungen von Regionalnetzen in den Jahren 2000 bis 2010 jeweils beteiligt (bitte einzeln auflisten)?
6. Welche Qualitätsstandards setzt die Landesregierung bei ihren Ausschreibungen voraus, auch im Vergleich mit den Regelungen anderer Bundesländer?
7. Werden die erbrachten Leistungen im SPNV regelmäßig evaluiert, vor allem im Hinblick auf Aspekte wie Pünktlichkeit und Sauberkeit? Wenn ja, welche Entwicklung hat die Qualität in den Jahren 2000 bis 2010 genommen und welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus diesen Erkenntnissen?
8. Sieht die Landesregierung mittel- und langfristiges Einsparpotential durch die wettbewerbliche Neuvergabe der Aufträge im SPNV?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 23. November 2010 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die dem Freistaat Thüringen zustehenden Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz des Bundes haben sich wie folgt entwickelt:

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bundeszulassung Regi-onalisierungsmittel in Millionen Euro	273,0	275,3	269,2	273,2	271,8	281,5	281,4	267,7	266,3	270,3	274,4

Zu 2.:

Die vom Freistaat Thüringen bestellten Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) haben sich wie folgt entwickelt:

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
bestellte Zugkilometer pro Kalenderjahr* in Millionen Euro	21,95	21,88	21,84	21,95	22,18	22,23	22,18	21,61	21,44	21,62	21,64

* Statistisches Jahr mit 365 Tagen

Zu 3.:

Eine eindeutige Zuordnung der Anbieter zu den SPNV-Netzen ist nur bedingt möglich, da die Teilstrecken eines Netzes oftmals von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bedient werden. In der folgenden Tabelle werden die derzeit von Thüringen beauftragten EVU mit der Vertragslaufzeit und den für das Jahr 2010 geplanten Zuschussätzen aufgelistet.

Verkehrsunternehmen	SPNV-Teilnetz	Vertragslaufzeit bis	Gesamtzuschuss 2010 in Millionen Euro
DB Regio AG	E-Netz	Dezember 2011	163,3
	Neigetechniknetz		
	Ostthüringer Dieselnetz		
	Nordthüringer Dieselnetz		
	Harz-Weser-Netz		
	Mitteldeutsches S-Bahn Netz		
	E-Netz Franken		
Erfurter Bahn GmbH (EB)	Nordthüringer Dieselnetz	Dezember 2013	18,9
	Kissinger Stern	Dezember 2014	
Süd-Thüringen-Bahn GmbH (STB)	Südthüringer Dieselnetz	Dezember 2016	29,3
Vogtlandbahn GmbH (VGB)	Vogtlandnetz	Dezember 2012	4,5
cantus Verkehrsgesellschaft mbH	Nord-Ost-Hessen-Netz	Dezember 2016	2,0
RegioNetz Verkehrs GmbH (Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn [OBS])	Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn-Netz	Dezember 2021	3,0
Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)	Nordhausen - Ilfeld	Februar 2015	1,0

Die Darstellung des konkreten Zuschusses pro Zugkilometer je Teilnetz ist nicht möglich. Es handelt sich hierbei um schutzwürdige Daten der EVU, die gegenseitig im Wettbewerb stehen.

Zu 4.:

Die Leistungen der DB Regio AG sind im Jahr 2002 direkt vergeben worden. Zu diesem Zeitpunkt hätte kein anderes EVU die kompletten Leistungen übernehmen können.

Um den Wettbewerb im SPNV zu fördern, wurden bereits ab Ende 1996 Verträge mit anderen EVU als der DB Regio abgeschlossen. Die ersten Verträge mit der EB, der VBG und der HSB wurden bereits vor dem Jahr 2000 geschlossen.

Durch die Übernahme der Strecke Gera–Mehltheuer musste mit der VBG im Jahr 2000 ein neuer Vertrag geschlossen werden. Diese Leistungen wurden direkt an das Unternehmen vergeben, weil die Strecke an die bereits von der VGB befahrene Strecke Schleiz–Schönberg angrenzte und sich der SPNV durch eine Zusammenführung verschiedener Linien, der so genannten Flügelung, am Bahnhof Schönberg wirtschaftlicher gestaltete.

Mit der HSB wurden seit dem Jahr 2000 bereits zwei Verträge geschlossen. Der erste Vertrag hatte lediglich eine Laufzeit bis 2003. In beiden Fällen wurden die Leistungen direkt an die HSB vergeben. Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass das Unternehmen bereits auf dem Streckennetz touristischen Verkehr erbracht hat und somit über die notwendigen Erfahrungen für einen qualitativ hochwertigen SPNV verfügte. Darüber hinaus wurde das Pilotprojekt mit Spezialfahrzeugen vom Typ "Combino Duo" gestartet. Hierdurch konnte ein durchgehender Linienverkehr von der Nordhäuser Innenstadt bis Ilfeld eingerichtet werden.

Im Jahr 2000 wurde der Vertrag mit der STB geschlossen. Im Vorfeld wurde ein beschränktes Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Acht EVU haben ein Angebot abgegeben. Das beste Angebot unterbreitete eine Bietergemeinschaft, bestehend aus der Hessischen Landesbahn (HLB) und der EB. Nach Zuschlagerteilung wurde die STB gegründet.

Im Jahr 2001 wurde der Verkehrsvertrag mit der OBS geschlossen. Die Leistungen wurden im Rahmen der "Mittelstandsinitiative RegioNetz" der DB AG direkt an die neugegründete OBS vergeben. Es handelte sich um ein Pilotprojekt, in dem untersucht werden sollte, ob ausgewählte Nebenstrecken von mittelständigen Tochterunternehmen der DB AG wirtschaftlicher betrieben werden können. Darüber hinaus verfügte nur die OBS über die für die Steilstrecke Obstdorfersmiede–Cursdorf erforderlichen Spezialfahrzeuge.

Die Leistungen des "Kissinger Stern" wurden federführend durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) vergeben. Von den drei bei der BEG eingegangenen Angeboten unterbreitete die EB das wirtschaftlichste Angebot. Daraufhin wurde der in Thüringen bereits bestehende Vertrag der EB um diese Leistungen ergänzt.

Im Jahr 2003 hat der Nordhessische Verkehrsverbund gemeinsam mit dem Freistaat Thüringen die Leistungen des "Nord-Ost-Hessen-Netzes" europaweit ausgeschrieben. Vier Unternehmen haben entsprechende Angebote abgegeben. Das wirtschaftlichste Angebot hat eine Bietergemeinschaft aus der HLB und der Hamburger Hochbahn abgegeben. Nach Zuschlagerteilung wurde das EVU cantus Verkehrsgesellschaft mbH gegründet.

Entsprechend der im Nahverkehrsplan verankerten Vergabekonzeption wurden unter Beteiligung des Freistaats Thüringen die europaweit veröffentlichten Ausschreibungsverfahren für das E-Netz Franken (Zuschlagserteilung im Jahr 2009; Federführung durch die BEG), das Ostthüringer Dieselnetz (Zuschlagserteilung im Jahr 2010; Federführung durch den Freistaat Thüringen), das Vogtlandnetz (Zuschlagserteilung im Jahr 2010; Federführung durch den Zweckverband ÖPNV Vogtland) und das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (Zuschlagserteilung im Jahr 2010; Federführung durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig) durchgeführt. Bei diesen Verfahren wurde der Zuschlag an die Unternehmen vergeben, welche die jeweils wirtschaftlichsten Angebote abgegeben hatten.

Zu 5.:

Die Anzahl der Bieter bei den bisher abgeschlossenen offenen Vergabeverfahren zeigt die folgende Übersicht:

Ausschreibungsnetz	Betriebsaufnahme	Anzahl der Bieter
Süd Thüringen Netz	Juni 2001	8
Kissinger Stern	Dezember 2004	3
Nordost-Hessen-Netz	Dezember 2006	4
E-Netz Franken	Dezember 2011	3
Ostthüringer Dieselnetz	Juni 2012	2
Vogtlandnetz	Dezember 2012	2
Mitteldeutsches S-Bahn-Netz	Dezember 2012	3

Zu 6.:

Es gibt keine bundesweit einheitlich definierten Qualitätsstandards für Verkehrsverträge im SPNV. Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen setzen die einzelnen Aufgabenträger unterschiedliche Schwerpunkte bei den Standards. Die in den Thüringer Verkehrsverträgen festgelegten Qualitätskriterien finden sich grundsätzlich auch in anderen Ländern. Die detaillierten Anforderungen anderer Aufgabenträger liegen der Landesregierung nicht vor.

Auf Basis eigener Ermittlungen sowie Erfahrungen anderer Aufgabenträger hat die Landesregierung eigene Kriterien entwickelt. Die nachfolgend genannten Kriterien sollen in allen zukünftig abzuschließenden Verkehrsverträgen mindestens eingehalten werden:

- Mindest-Linienpünktlichkeit von 95 Prozent,
- keine Vergütung von Zugausfällen und Pflicht zur Ersatzbeförderung,
- Vorgabe von Mindestanforderungen bei Schienenersatzverkehren,
- hinsichtlich der Fahrzeuge werden konkrete Mindestanforderungen an Technik, Innenausstattung, Fahrgastinformationen, Barrierefreiheit und Vorgabe von Fristen zur Beseitigung von Schäden (unterteilt in leicht und gravierend) gestellt,
- Vorgabe konkreter Sitzplatzkapazitäten je Zug,
- in 100 Prozent der Express-Züge und mindestens 20 Prozent der Regional-Züge wird Servicepersonal verlangt,
- die Sauberkeit der Fahrzeuge wird mit einer Sauberkeitsquote von mindestens 85 Prozent gewertet,
- Verpflichtung der Unternehmen, alle Anschlussverbindungen unter Berücksichtigung der Wartezeitvorschriften zu gewähren,
- Fahrgastinformationen, wie z. B. Mindestanforderungen zur Information in den Zügen (optisch, akustisch, bei Störungen), Aushang der Tarifinformationen und Netzpläne, Herausgabe von Fahrplänen, Veröffentlichungen im Internet, Bekanntgabe von Kontaktdaten,
- Vorlage eines Störungs- und Beschwerdemanagementkonzepts.

Die genannten Kriterien sind als Mindestanforderungen zu sehen, wobei je nach Netz und Rahmenbedingungen eine Anpassung erfolgen wird. Beispielsweise wurde im Dieselnetz Ostthüringen eine Zugbegleitquote bei den Regionalzügen von 50 Prozent gefordert.

Da bis auf das Dieselnetz Südthüringen kein Netz ohne einen anderen Aufgabenträger vergeben werden kann, müssen die konkreten Standards mit den jeweiligen Partnern abgestimmt werden.

Bestimmte Parameter der Leistungserbringungen werden bewusst nicht verbindlich vorgegeben bzw. lediglich funktional beschrieben, um die unternehmerischen Kernkompetenzen im Interesse geringer Angebotspreise nicht zu sehr einzuschränken. Beispielsweise werden keine Fahrzeugtypen vorgegeben und keine Vorgaben für die Umlauf- und Personaldisposition gemacht.

Hinsichtlich der Takte oder der Tarife sind pauschale Aussagen nicht möglich, da sich die Vergabenetze sehr stark in ihren verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen unterscheiden. Die grundlegenden Anforderungen, wie die Einordnung in den Integralen Taktfahrplan und allgemeine linienspezifische Vorgaben, werden im Nahverkehrsplan des Freistaats Thüringen vorgegeben.

Zu 7.:

Ja; die Kontrolle und Sanktionierung der Qualitätsanforderungen ist integraler Bestandteil aller vom Freistaat abgeschlossenen Verkehrsverträge. Einige Reisende nutzen regelmäßig den Reisebegleitbogen der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS), um über die jeweilige subjektive Qualitätssituation zu informieren.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Qualität seit dem Jahr 2000 gestiegen ist. Durch Investitionen in die Infrastruktur konnten Zugausfälle reduziert, die Pünktlichkeit verbessert und Reisezeiten verkürzt werden. Durch den Einsatz von modernen Dieseltriebwagen auf vielen Strecken gab es eine Verbesserung des Reisekomforts, der Sauberkeit sowie der Fahrgastinformationen.

Einen Anhaltspunkt, wie die Reisenden die Sauberkeit wahrnehmen, bietet die Auswertung von ca. 600 Reisebegleitbögen pro Jahr. Die Bewertungen der Reisenden zeigen, dass sich die Sauberkeit in den ver-

gangenen zehn Jahren verbessert hat. Beispielweise haben im Jahr 2001 noch 14,1 Prozent der Fahrgäste mit dem Reisebegleitbogen unsaubere Züge (innen oder außen) gemeldet. Im Jahr 2010 enthalten nur 7,8 Prozent der Meldungen Beanstandungen über die Sauberkeit.

Durch eine stärkere Sanktionierung von Verschmutzungen in den künftigen Verkehrsverträgen erhofft sich der Freistaat, dieses Kriterium weiter zu verbessern.

Die folgende Übersicht zeigt, die Pünktlichkeitsentwicklung bei den einzelnen EVU:

Jahr	DB Regio in Prozent	STB in Prozent	EB in Prozent	OBS in Prozent	HSB in Prozent	VGB in Prozent	Cantus in Prozent
2000	92,60					98,40	
2001	85,50	97,40	99,10			99,90	
2002	92,90	98,80	98,40			99,80	
2003	89,90	100,00	98,70	99,90	97,50	99,90	
2004	92,00	100,00	98,90	99,90	98,00	99,20	
2005	92,70	99,90	98,00	99,90	98,50	98,80	
2006	93,20	99,90	99,90	99,90	98,80	98,50	
2007	95,30	99,90	99,90	99,90	98,50	98,90	94,50
2008	96,30	99,90	99,90	99,90	97,00	98,90	94,80
2009	93,70	100,00	99,90	100,00	98,80	100,00	95,00
2010	93,20	99,90	99,90	100,00	98,70	99,60	95,00

Beim Vergleich der Pünktlichkeiten ist zu beachten, dass bei den Unternehmen teilweise andere Bewertungskriterien gelten. So werden beispielsweise von der DB Netz AG zu verantwortende Verspätungen bei der DB Regio AG sanktioniert. Dies erfolgt bei den nichtbundeseigenen Bahnen nicht. Weiterhin sind die jeweiligen Bediengebiete der Unternehmen nicht in allen Fällen vergleichbar. Unternehmen, die isoliert Leistungen anbieten oder nur geringe Verknüpfung mit Fernverkehren aufweisen, sind regelmäßig weniger anfällig für Verspätungen.

Zu 8.:

In den Jahren 2011 bis 2013 sowie 2015 bis 2017 sollen deutschlandweit vermehrt SPNV-Leistungen ausgeschrieben werden. Es ist nicht auszuschließen, dass hierdurch Anspannungen auf den Märkten entstehen werden, die zu nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb sowie im Ergebnis auf die Angebotspreise führen könnten.

Gleichwohl erwartet die Landesregierung mittelfristig Einsparpotenziale durch die Neuvergabe von SPNV-Leistungen. Neben den Effekten aus dem fairen Wettbewerb der Bieter kann die Landesregierung durch die Ausgestaltung der Leistungsbestellung Einfluss auf die Angebotspreise nehmen.

Carius
Minister