

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25. August 2010**Verwendung der SPNV-Regionalisierungsmittel im Land Bremen**

Im Gegensatz zum Fernverkehr fällt der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge. Es ist somit Aufgabe der Länder, den SPNV so zu organisieren, dass die regionale Nachfrage nach schienengebundener Mobilität möglichst umfassend bedient wird. Um dies zu gewährleisten, werden Bahnunternehmen, in aller Regel per Ausschreibung oder Direktvergabe, mit dem Betrieb einzelner Linien beauftragt.

Während die planerische Kompetenz für den SPNV bei den Ländern liegt, werden die finanziellen Mittel vom Bund zur Verfügung gestellt. Diese sogenannten Regionalisierungsmittel stammen aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer und werden über einen Schlüssel an die Länder verteilt. Bremen stehen demnach jährlich 0,55 % der Gesamtmittel zur Verfügung. Im Jahr 2008 entsprach dies 37 Mio. €.

Wie effektiv und effizient diese Mittel in den einzelnen Bundesländern eingesetzt werden, zeigt eine Studie des Bundesverbands der Verbraucherzentralen. Hier wird der Einsatz der Regionalisierungsmittel in Relation zu bestellten Zugkilometern (Effizienz) und gefahrenen Personenkilometern (Effektivität) gesetzt. Das Ergebnis vermittelt für Bremen kein eindeutiges Bild: Die Effizienz des Mitteleinsatzes liegt leicht unter dem Bundesdurchschnitt, die Effektivität deutlich darüber.

Die Kennzahlen für Effizienz und Effektivität des SPNV fassen eine Vielzahl von Faktoren zusammen, die auf den ersten Blick nicht ersichtlich sind. Um die Mittelverwendung in Bezug auf die Qualität des SPNV in Bremen besser beurteilen zu können, ist hier weitergehende Transparenz gefragt.

In diesem Zusammenhang fragen wir den Senat:

1. Wie hoch ist der Anteil der Direktvergabe im Land Bremen?
2. Wie wird sichergestellt, dass sich auch neue Wettbewerber an Ausschreibungen beteiligen können und nicht aufgrund fehlender Informationen, zu kurzer Fristen, zu enger Kriterien etc. Markteintrittsbarrieren gegenüberstehen?
3. Was unternehmen die Aufgabenträger zur Minimierung von unternehmerischen Risiken für Neubewerber?
4. In welcher Form wird ein Strecken-Controlling durchgeführt?
5. Welche SPNV-relevanten Daten werden dem Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen zur Verfügung gestellt, der die Verwendung der Regionalisierungsmittel prüfen soll?
6. In welcher Weise wird der Berichtspflicht über die Mittelverwendung gegenüber dem Bund Folge geleistet?
7. Was wird getan, um neben der reinen Bereitstellung von Beförderungsdienstleistung das Angebot für die Verbraucherinnen und Verbraucher attraktiv zu machen?

Dr. Maike Schaefer, Dr. Karin Mathes,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antwort des Senats vom 5. Oktober 2010

1. Wie hoch ist der Anteil der Direktvergabe im Land Bremen?

Aufgrund des noch laufenden „großen Verkehrsvertrages“ mit der DB Regio AG werden derzeit im Land Bremen fast 90 % der bestellten Zugkilometer-Leistungen im SPNV auf der Grundlage direkt vergebener Verträge erbracht. Nach Betriebsaufnahme der im Wettbewerb neu vergebenen SPNV-Leistungen (insbesondere der Regio-S-Bahn) wird dieser Anteil im Jahr 2011 auf 59 % und ab dem Jahr 2012 auf 17 % absinken (es verbleiben die Regional-Express-Linien Hannover–Bremen–Norddeich sowie Osnabrück–Bremen–Bremerhaven).

2. Wie wird sichergestellt, dass auch neue Wettbewerber sich an Ausschreibungen beteiligen können und nicht aufgrund fehlender Informationen, zu kurzer Fristen, zu enger Kriterien, etc. Markteintrittsbarrieren gegenüberstehen?
3. Was unternehmen die Aufgabenträger zur Minimierung von unternehmerischen Risiken für Neubewerber?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa als Aufgabenträger des SPNV im Land Bremen hat außer bei einer Vergabe des „Vorlaufbetriebs“ auf der Farge-Veresacker Eisenbahn stets gemeinsam mit benachbarten Aufgabenträgern, insbesondere der niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), Ausschreibungen durchgeführt. Mit Anteilen zwischen 8 % und 35 % war Bremen dabei stets der kleinere Partner, die Federführung lag bei der LNVG. Vergabeverfahren werden gemäß den geltenden Bestimmungen mit den entsprechenden Fristen im EU-Amtsblatt bekannt gemacht. Dort können sie eingesehen werden. Die Vergabeverfahren unterliegen normierten Abläufen, auf deren Basis jedes Unternehmen, welches die Vergabeunterlagen abgefordert hat, in gleichem Maße wie alle Mitbewerber die relevanten und aktuellen Informationen erhält. Dabei sind die Aufgabenträger bestrebt, die Fristen zur Angebotsbearbeitung so zu bemessen, dass den Unternehmen eine ausreichende Zeit zur Angebotsbearbeitung verbleibt, in der Regel liegt diese bei rund drei Monaten.

Eine relevante Markteintrittsbarriere stellen nach den bisherigen Erfahrungen die hohen Beschaffungskosten für Schienenfahrzeuge dar. Die Aufgabenträger versuchen, diese Hürde zu verringern, indem sie Garantien für den weiteren Einsatz der Fahrzeuge über die Laufzeit des ausgeschriebenen Vertrages hin- aus anbieten. Damit wird gewährleistet, dass der Nutzungs- und damit Abschreibungszeitraum über den zunächst abgeschlossenen Vertrag hinaus sichergestellt werden kann. Die Folgenutzung erfolgt dann gegebenenfalls auch durch ein konkurrierendes Verkehrsunternehmen. Beispielsweise ist eine solche Garantie bei dem Vergabeverfahren „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ angeboten worden. Noch weitergehend können die Markteintrittsbarrieren verringert werden, indem die Aufgabenträger die einzusetzenden Fahrzeuge selbst beschaffen. So besitzt die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) einen eigenen Fahrzeugpool, aus dem die Fahrzeuge für einige Vergabeverfahren gestellt werden. Die Metronom GmbH setzt z. B. ausschließlich Fahrzeuge des LNVG-Fahrzeugpools ein und auch die NordWestBahn erbringt im Weser-Ems-Netz einen Großteil ihrer Leistungen mit entsprechenden Fahrzeugen. Die aktuell laufende Ausschreibung zu den Dieselnetzen 2011 (u. a. die Strecke Bremen–Soltau–Uelzen und Dieselstrecken rund um Bremerhaven) basiert ebenfalls auf dieser Lösung, sodass auch kleinere Wettbewerber hier eine reelle Chance haben.

Das Risiko von Fehlkalkulationen der Einnahmen aufgrund noch nicht bekannter Marktdaten, die das bisherige Unternehmen besitzt, wird durch Bruttoverträge mit Anreizelementen eingedämmt, die die Grundlage aller neu geschlossenen Verkehrsverträge bilden. Dabei fällt das Einnahmerisiko zur Betriebsaufnahme ganz auf den Aufgabenträger. Mit fortschreitender Vertragsdauer und einer sich daraus ergebenden besseren Marktkenntnis wird das Einnahme-

risiko schrittweise auf das Verkehrsunternehmen verlagert. Auch mögliche Ausgabensteigerungen, die sich durch Änderungen bei den Trassen- und Stationsgebühren ergeben und die die beauftragten Verkehrsunternehmen nicht beeinflussen können, werden bei den genannten Bruttoverträgen durch die Aufgabenträger übernommen, um Risikozuschläge der Verkehrsunternehmen auf den Angebotspreis zu vermeiden und ein wirtschaftliches Angebot zu erhalten.

Im Fazit kann festgestellt werden, dass das durch Bremen und seine benachbarten Aufgabenträger praktizierte Vorgehen mit Übernahme punktueller, nicht kalkulierbarer und dadurch die Risikoaufschläge besonders negativ beeinflussender Faktoren zu einem funktionierenden Wettbewerbsmarkt (hinreichende Anzahl Bieter) mit sehr wirtschaftlichen Ergebnissen geführt hat. Daneben sind bei allen Ausschreibungen hohe Qualitätsanforderungen gestellt worden, die eine sichtbare Erneuerung des Angebotes sicherstellen.

4. In welcher Form wird ein Strecken-Controlling durchgeführt?

Der Controlling-Prozess der Aufgabenträger Bremen und LNVG orientiert sich an den abgeschlossenen Verträgen und den darin vereinbarten Leistungen. Fortlaufend in maximal monatlichen Intervallen wird die Betriebsqualität mit der Erhebung der Pünktlichkeit und Sauberkeit sowie der Quote ausgefallener Zugleistungen je Teilnetz bzw. Messpunkt erhoben und dokumentiert. In der Regel halbjährlich wird die Kundenzufriedenheit in Form eines Monitoring festgestellt. Sowohl Betriebsqualität, als auch Kundenzufriedenheit dienen als Parameter für gegebenenfalls durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu leistende Strafzahlungen.

Darüber hinaus werden abschnittsbezogene Kennzahlen der Strecken ermittelt, die z. B. Aussagen hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit, der Querschnittsbelastung oder der durchschnittlichen Auslastung pro Zug erlauben. Im Falle spezieller Fragestellungen werden gezielte Auswertungen des vorliegenden Datenmaterials vorgenommen.

5. Werden die Daten dem bremischen Rechnungshof zur Verfügung gestellt, der die Verwendung der Regionalisierungsmittel prüfen soll?

Die Verwendungsprüfung der Regionalisierungsmittel gegenüber dem Bund wird in Bremen beim Senator für Umwelt Bau, Verkehr und Europa durchgeführt. Der Rechnungshof erhält jährlich eine Übersicht über die beschiedenen Mittel und überprüft stichprobenartig die Verwendung der Regionalisierungsmittel.

6. Wird der Berichtspflicht über die Mittelverwendung gegenüber dem Bund Folge geleistet?

Ja. Der Bund fordert ab dem Jahr 2008 eine detaillierte Auskunft über die Aufteilung der Regionalisierungsmittel auf verschiedene vordefinierte Verwendungsbereiche.

7. Was wird getan, um neben der reinen Bereitstellung von Beförderungsdienstleistungen das Angebot für die Verbraucher attraktiv zu machen?

Ergänzend zu den reinen SPNV-Beförderungsdienstleistungen, die über die Verkehrsverträge vergeben werden, gibt es zahlreiche weitere Maßnahmen, die der Attraktivierung des SPNV dienen.

So spielen z. B. die Stationen als Zugang zum „System Schiene“ aber auch als Aufenthaltsort und „Visitenkarte“ des jeweiligen städtischen Umfeldes eine wesentliche Rolle im Gesamtsystem des SPNV. Hier engagiert sich das Land insbesondere bei der umfassenden Modernisierung und der Herstellung eines barrierefreien Zugangs zu den Stationen. So sind seit 1998 von den 16 Stationen der DB Station & Service AG bereits die Hälfte vollständig saniert worden. Darunter befinden sich die beiden Hauptbahnhöfe, deren Sanierung Ende 2010/Anfang 2011 vollendet werden wird. Für drei weitere Stationen ist die Sanierung umsetzungsreif vorbereitet und die Finanzierung gesichert. Die Sanierung der noch verbleibenden fünf Stationen wird derzeit planerisch vorbereitet. An speziell ausgebauten Verknüpfungspunkten erfolgt eine Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV sowie dem Individualverkehr.

Mit der Reaktivierung der Farge-Vegesacker-Eisenbahn für den SPNV ist das SPNV-Liniennetz um rund 10 km und sieben neue Stationen erweitert worden.

Um die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV weiter zu verbessern, wird derzeit ein verbessertes Abend- und Nachtangebot entwickelt. Dabei sollen sowohl Anschlüsse zwischen den einzelnen Regio-S-Bahn-Relationen, als auch Übergänge vom und zum sonstigen Regionalverkehr, dem Fernverkehr sowie den städtischen Nachtverkehrsangeboten in Bremen, Bremerhaven, Oldenburg und Delmenhorst Berücksichtigung finden. Die Planungen laufen in enger Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN).

Ebenfalls soll ein Echtzeitinformationssystem die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander verbessern. Dieses wird gemeinsam von den Gebietskörperschaften des ZVBN und den Verkehrsunternehmen des VBN eingeführt und in einer ersten Ausbaustufe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 in Betrieb gehen. Das System beinhaltet die Ortung und Verfolgung der ÖPNV/SPNV-Fahrzeuge sowie die Möglichkeit, mittels Prognoseverfahren den Fahrplan auf Basis von Echtzeitdaten zu dynamisieren. Diese aktuellen Informationen können dann dem Fahrgast auf vielfältige Weise an Haltestellen und im Internet zur Verfügung gestellt werden. Damit wird eine erhebliche Qualitätssteigerung des ÖPNV/SPNV-Angebotes erreicht.

Zudem wurde dieses Jahr zum ersten Mal eine Fahrgastbeteiligung bei der Fahrplanerstellung vorgenommen, die gut angenommen wurde. Hierbei können Fahrgäste Anregungen zu Fahrplanänderungswünschen einreichen, die dann auf ihre Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden.