

## ANTWORT

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Neyses (B90/Grüne)

betr.: Vergabe von Verkehrsleistungen im saarländischen SPNV

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Im schienengebundenen Regionalverkehr wurden im Saarland in jüngster Zeit immer häufiger Zugausfälle, -verspätungen und Fahrplatzmangel beobachtet, Vorfälle, die den Eindruck erwecken, dass die Vorgaben der Landesregierung nicht an der Finanzierbarkeit einer deckenden Bereitstellung von Triebfahrzeugen ausgerichtet sind. Die Ausschreibungen scheinen vielmehr dazu zu führen, dass die Vergabe vorrangig nach Kostenkriterien und nicht nach Qualitätskriterien erfolgt und dieses Missverhältnis zu den genannten Beeinträchtigungen führt.

Mittlerweile finden nahezu bundesweit wettbewerbliche Vergabeverfahren mit Loslimitierungen statt. Anzahl und Größe (in Zugkilometern) der Lose unterscheiden sich aber noch zwischen den Aufgabenträgern.“

Wie hoch sind die Fahrzeugreserven, die durch die Auftragnehmer für die Erfüllung des Verkehrsangebots laut Verkehrsvertrag vorgehalten werden müssen (bitte Angaben für Saarbahn, Deutsche Bahn und Vlexx aufschlüsseln)?

Zu Frage 1:

Sowohl im Verkehrsvertrag mit der DB-Regio (SÜWEX) für die Verkehrsleistung der RE1 als auch im Verkehrsvertrag mit vlexx für die Verkehrsleistung der RE3 beträgt die geforderte Fahrzeugreserve 15 % der zum Regelbetrieb notwendigen Triebfahrzeuge.

In den Verträgen älteren Datums, wie „Altvertrag DB Regio“, der bereits am 30.04.2004 geschlossen wurde, wurden noch keine Vorgaben zur Reservehaltung von Fahrzeugen vereinbart.

Ausgegeben: 23.05.2016 (01.03.2016)

Gemäß Art. 26 der EU-Richtlinie 2004/18/EG können öffentliche Auftraggeber zusätzliche Bedingungen, wie soziale und umweltbezogene Aspekte, für die Ausführung eines Auftrags vorschreiben. Inwieweit wurde dies bei der Ausschreibung für den SÜwex sowie in den Ausschreibungen für den saarländischen Regionalverkehr berücksichtigt?

Zu Frage 2:

Bei den im Jahre 2011 ausgeschriebenen RE Verkehren (SÜWEX und vlexx) wurde in der Ausschreibung der „Branchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland“ (Branchen TV SPNV) verbindlich festgeschrieben.

Vor dem Hintergrund der Unterstützung der Einführung einer Soll-Regelung zur Personalübernahme in § 131 Absatz 3 der GW B-Novelle (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) durch das Saarland wurde in der zurzeit laufenden Ausschreibung der Regionalbahn im Saarland und in Rheinland-Pfalz (E-Netz Saar RB) eine Personalübernahmeregelung im Vorgriff auf die noch nicht anwendbare GWB-Novelle vorgegeben. Das für die Erbringung der Verkehrsleistung beim Altbetreiber beschäftigte Personal muss danach von einem Neubetreiber ein Einstellungsangebot auf Grundlage dessen Personalkonzeptes erhalten.

Warum besteht in den öffentlichen Ausschreibungen keine Verpflichtung, die berufliche Ausbildung für Arbeitnehmer oder Jugendliche durchzuführen, um den Personalbedarf auch für die Zukunft sicher zu stellen?

Wie stellt die Landesregierung sicher, dass auch in Zukunft für den Eisenbahnverkehr ausreichend Facharbeiter im Saarland zur Verfügung stehen?

Zu den Fragen 3 und 4:

Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. In der zurzeit laufenden Ausschreibung des E-Netzes Saar RB wird der Neubetreiber verpflichtet, eine Mindestquote des jährlichen Personalbedarfs durch die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen zu decken. Dies dient auch der dauerhaften Sicherstellung von qualifiziertem Personal im Eisenbahnbereich.

Welches Qualitätsmanagement bzw. welches Instrument zur Qualitätssicherung ist beim saarländischen Aufgabenträger für den SPNV etabliert und wie ist seine Funktionsweise?

Zu Frage 5:

Die Ausgestaltung des vertraglichen Qualitätsmanagements unterscheidet sich je nach geltendem Verkehrsvertrag.

Im „Alten Verkehrsvertrag DB Regio“ kommt ein Qualitätsmesssystem zur Anwendung, bei dem objektive Erfassungen und Kundenbefragungen in einem statistisch abgesicherten Verfahren durchgeführt werden. Erfasst und abgefragt werden die Kriterien Pünktlichkeit, Sauberkeit, Schadensfreiheit und Zugbildung. In der Kundenbefragung werden die Fahrgäste zusätzlich noch nach Sicherheitsempfinden im Zug, Sitzplatzangebot und Zufriedenheit mit Informationen bei Unregelmäßigkeiten befragt.

Die erzielten Ergebnisse werden in der Datenbank „Q-DABA“ ausgewertet. Werden vertragliche Vorgaben nicht erzielt, wird ein entsprechender Malus fällig.

In den neueren Verkehrsverträgen „SÜWEX“, „vlexx“, „Mosel-RB“ und „Westpfalz“ sind die Qualitätsanforderungen schärfer ausgestaltet und sanktioniert. Hier müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen anhand standardisierter Berichte Nachweise über die Abweichungen der vertraglich vereinbarten Qualität in die Datenbank „QUMA“ liefern. Die vertraglich vereinbarten Zielwerte werden mit der gelieferten Qualität wie z. B. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Zugbildung, Klimatisierung oder der Einsatz von Zugbegleitpersonal abgeglichen und bei Unterschreitung der geforderten Mindestqualität sanktioniert. Im Rahmen der Qualitätsüberwachung werden ebenfalls zusätzlich Kundenbefragungen durchgeführt und negative Ergebnisse mit Strafzahlungen belegt.

Wie werden die Losgrößen für Ausschreibungen definiert?

Zu Frage 6:

Die Losgrößen orientieren sich an den betrieblichen und umlauftechnischen Erfordernissen des zu erfüllenden Fahrplans und müssen nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) § 97 Absatz 3 mittelständische Interessen angemessen berücksichtigen.

Plant die Landesregierung Änderungen an den Losgrößen und an der Loslimitierung?

Zu Frage 7:

Nein.