

## Anfrage



Kreis  
Bergstraße

**Vorlage Nr.:** 17-0483/1

erstellt am: 31.05.2012

Abteilung: ÖPNV

Verfasser/in: Reinhold Bickelhaupt

Aktenzeichen: L-3/1 - 773.020

### **Anfrage von Kreistagsabgeordneter Barbara Chaluppa (DIE LINKE) vom 20. April 2012 zur Ausschreibung des "Dieselnetzes Südwest"; hier: Beantwortung der Anfrage**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Kreistag	18.06.2012	Ö	Kenntnisnahme

#### **Erläuterung:**

In Kooperation mit der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH als unserer zuständigen SPNV-Aufgabenträgerorganisation werden die zur Ausschreibung des „Dieselnetzes Südwest“ gestellten Fragen durch den Kreisausschuss, Fachbereich ÖPNV, wie folgt beantwortet:

- 1. Der Kreisausschuss hat sich für den Kreis Bergstraße an der Ausschreibung des Dieselnetzes Südwest beteiligt, die zur Vergabe an DB Regio und Netinera/Regentalbahn führte und die Verkehrsbedingungen auf der Weschnitztalbahn und der Nibelungenbahn auf Jahrzehnte hin festlegte. Warum ist die Angelegenheit nicht im Kreistag beraten worden? Seit der Ankündigung der Ausschreibung im Jahre 2009 wurden weder der Ausschuss R+I noch sonstige kommunale Beratungs- und Entscheidungsgremien zu einem Zeitpunkt, der Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet hätte, mit einbezogen. In dieser Zeit haben sich erhebliche Veränderungen ergeben, deren wesentlichste die Laufzeitverlängerung von 15 auf 22 Jahre ist. Wäre das nicht Grund gewesen, die politischen Entscheidungsträger im Kreis an der Diskussion und der Vorbereitung der Ausschreibung mit zu beteiligen?**

Die VRN GmbH hat die politischen Gremien des Kreises Bergstraße über die Ausschreibung des Dieselnetzes Südwest mehrfach informiert und in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass eine öffentliche Vorstellung von konkreten Inhalten der Verdingungsunterlagen bzw. der vertraglichen Regularien im Zuge / Nachgang des europaweiten Wettbewerbsverfahrens nicht möglich ist. Vor diesem rechtlichen Hintergrund kann eine detaillierte Beantwortung einzelner Fragen leider nicht erfolgen.

**2. Ist der Kreisausschuss dazu bereit, zumindest jetzt den Vertrag über die Bestellung von Verkehrsleistungen dem Kreistag vorzulegen und zur Abstimmung zu stellen?**

Vertragspartner sind die VRN GmbH und das Verkehrsunternehmen, die einer Veröffentlichung der streng vertraulichen unternehmensinternen Daten nicht zustimmen.

**3. Trifft es zu, dass sich der Preis von bisher 9 € pro Kilometer voraussichtlich auf 12 € oder sogar bis zu 16 € erhöhen wird und gibt es Prognosen für die Preisentwicklung während der Laufzeit? Wurden die zu erwartenden Dieselpreiserhöhungen in die Prognosen aufgenommen bzw. die Möglichkeit berücksichtigt, dass die Mineralölvorkommen vor Ende der Laufzeit zur Neige gehen könnten oder als Treibstoff für Fahrzeuge zu kostbar werden könnten? Ist die Möglichkeit der Elektrifizierung der beiden Kreisstrecken für diesen Fall gegeben? Welche Möglichkeiten der Vertragsänderung (mehr Verkehr, weniger Verkehr, Ausstieg bei Unbezahlbarkeit u.a.) sind gegeben?**

Bezüglich des Angebotspreises wird auf die im Kreisausschuss am 06.02.2012 behandelte Vorlage 17-0388 verwiesen. Über diese Vorlage war aufgrund des EU-Vergaberichtes in nichtöffentlicher Sitzung beraten und entschieden worden. Trassenpreise können nicht bekannt gemacht werden. Während der Vertragslaufzeit werden die Trassen-, Stationspreise und Energiekosten dynamisiert.

Eine Elektrifizierung der Nibelungen- und Weschnitztalbahn ist während der Vertragslaufzeit des Dieselnetzes nicht vorgesehen, da dies dazu führen würde, dass die Dieselfahrzeuge nicht vollständig abgeschrieben werden könnten. Die dem Bieter dadurch entstehenden Nachteile müssten dann durch den Landkreis und den VRN zu 100 % ausgeglichen werden.

**4. Trifft es zu, dass der Kreis Bergstraße als Mitglied des ZVRN nur Minderheitsvotum hat und daher keine eigenen Optionen zu künftiger (Um-)gestaltung des Vertrags? Wäre nicht ein eigenes Los oder sogar eine eigene Ausschreibung sinnvoll gewesen, im Hinblick auf Änderung des Vertrags oder Ausstieg aus diesem?**

Die Vergabe der Verkehrsleistung „Dieselnetz Südwest“ war wegen fehlender Zuständigkeit nicht Gegenstand von Beratungen in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Eine kleinere Losaufteilung, z. B. nur auf die Strecken im Landkreis Bergstraße, hätte zu einem nicht finanzierbaren Angebotspreis geführt, da z. B. für dieses kleine Netz eine eigene Werkstatt hätte errichtet werden müssen.

**5. Trifft es zu, dass sich 7 Bahngesellschaften auf die Ausschreibung gemeldet haben und welche waren das?**

Nein

**6. Trifft es zu, dass eine Bahngesellschaft wegen Nicht-Berücksichtigung klagen wollte?**

Nein

**7. Trifft es zu, dass die Bahngesellschaft, die das billigste Angebot abgegeben hat, nicht zum Zuge kam, sondern andere Gesellschaften verbesserte Angebote nachgereicht haben? Hätte korrekterweise nicht eine neue Ausschreibung erfolgen müssen?**

Nein

**8. Warum wurden dem Kreistag/der Öffentlichkeit nicht verschiedene Wagentypen vorgestellt, wie das z. B. auf der Odenwaldbahn geschah, so dass man über Vor- und Nachteile hätte diskutieren können?**

Es wurden keine unterschiedlichen Fahrzeugtypen vorgestellt, da keine Vorfestlegung auf einen Fahrzeugtyp erfolgen sollte, wie dies z. Bsp. bei der Odenwaldbahn der Fall war. Hätte man dies gemacht, hätte der präferierte Hersteller Monopolpreise verlangen können.

**9. Welcher Typ Lint (zwei-/dreiteilig) wird auf der Weschnitztalbahn und der Nibelungenbahn eingesetzt und wie ist ihr technischer Standard? Haben die Wagen automatische Kupplungen (Scharfenberg-Kupplungen), sind die Motoren ausreichend steigungstauglich (Allradantrieb) und beschleunigungsstark? Welche Geschwindigkeit wird erreicht?**

Es werden der LINT 41 und 54 eingesetzt, die automatisch kuppelbar und selbstverständlich ausreichend motorisiert sind. Die Fahrzeuge könnten eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 140 km/Std. erreichen, sofern die Strecke dies ausbaubedingt zulässt.

**10. Sind vom Platzangebot her steigende Fahrgastzahlen möglich? Wird auch weiterhin Doppeltraktion auf der Strecke angeboten?**

Maßgebend für das Platzangebot der Züge ist die bestehende Bahnsteiglänge von 100 m an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Weschnitztal. Ein LINT 41 und LINT 54 bieten in gekuppelter Form 272 Sitzplätze und damit faktisch genauso viele Sitzplätze wie eine Doppeltraktion des heute eingesetzten Fahrzeugtyps „VT 628“.

**11. Trifft es zu, dass ab 10 Fahrzeugen von den Herstellern eine eigene Serie angeboten wird (z. B. Haltewunschtaaste für Bedarfshaltepunkte, variable Fahrradabstellmöglichkeiten Wickeltische, Toiletten, Fenster, Klimaanlage, Türbreiten, behindertengerechte Ausstattung, Fahrkarten-/Stempelautomat, Zielanzeigen innen und außen, Notrufsäule innen neben Eingangstür für Notruf zum Fahrer oder zur Leitstelle, Außen- und Innenraumgestaltung...). Wurde oder wird bei der Bestellung davon Gebrauch gemacht? Ist es möglich, jedem Kreisrat eine Broschüre des ausgesuchten Typs zur Verfügung zu stellen?**

Nein, aber die Fahrzeugausstattung wird wesentlich höherwertiger als heute sein: z. B. barrierefreier Zugang, Klimaanlage, behindertengerechte Toiletten, kleine Tische bei vis a vis-Bestuhlung, Steckdosen etc.

Selbstverständlich können allen Kreistagsabgeordneten Datenblätter der ausgesuchten Fahrzeugtypen präsentiert werden.

**12. Bei der Odenwaldbahn und bei der Hessischen Landesbahn kommen geleaste Fahrzeuge zum Einsatz, die den Betreibern vom Aufgabenträger zur Verfügung gestellt (vermietet) werden. Könnte angesichts der vielen Nachteile des vorliegenden Angebots, insbesondere der langen Laufzeiten, ein solches flexibleres Modell nicht Vorteile haben? Wurde eine solche Option, die die Erfordernisse der Bergsträßer Bahnen besser berücksichtigen könnte, überhaupt geprüft? Wäre nicht noch Zeit für eine solche Prüfung, da die neuen Fahrzeuge voraussichtlich frühestens 2015 zur Verfügung stehen würden? Könnten Verhandlungen mit der Fahma FahrzeugManagement/Land Hessen Möglichkeiten dazu ausloten?**

Es wurden alle erdenklichen Fahrzeugfinanzierungsvarianten untersucht. Die hier vorliegende (Anschaffung durch das Verkehrsunternehmen) war für diese Strecken die wirtschaftlichste Variante.

**Anlage: Vorstellung Fahrzeugkonzept**