



HESSISCHER LANDTAG

18. 08. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 06.07.2020

Drohende Fehlentwicklung bei Ausschreibung und Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Mittelhessen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

In der Region Mittelhessen stehen in Kürze Ausschreibungen sehr relevanter Schienenverbindungen an. Diese Ausschreibungen sind insofern relevant, dass damit Konzepte und Angebote für viele Jahre festgelegt werden. Nach stark gestiegenen Fahrgastzahlen des RMV seit 1995 wird eine weitere Steigerung von 30 % bis 2030 erwartet. Die jetzigen Ausschreibungen müssen dieser Erwartung Rechnung tragen und dürfen nicht allein auf dem jetzigen Fahrgastaufkommen basieren, zumal schon jetzt erhebliche Kapazitätsprobleme bestehen.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Einflussmöglichkeiten hat die Landesregierung bei der Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen (SPNV)?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Hessen nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (inkl. Schienenpersonennahverkehr) in Hessen (HÖPNVG) eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Aufgabenträger sind die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Es ist Aufgabe der Aufgabenträger, den ÖPNV zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 5 Abs. 2 HÖPNVG). Sie nehmen diese Aufgaben u. a. über die Verkehrsverbünde als Aufgabenträgerorganisationen wahr. Die Landesregierung hat daher zur Beantwortung der Fragen bei den Verkehrsverbänden Stellungnahmen eingeholt.

Frage 2. Inwiefern berücksichtigen die in Kürze anstehenden Ausschreibungen der SPNV-Strecken in Mittelhessen die erwarteten Steigerungen der Fahrgastzahlen?

Das Ziel der Verkehrsverbünde in Hessen ist es, die Fahrgastzahlen zu steigern. Der in diesem Fall betroffene Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat die prognostizierte Steigerung der Fahrgastzahlen bei der Ausschreibung des Mittelhessennetzes berücksichtigt. Daher sind sowohl ein erweitertes Platzangebot in den Zügen als auch zusätzliche Fahrten vorgesehen.

Frage 3. Inwiefern hält die Landesregierung die steigenden Fahrgastzahlen auf Basis der bestehenden Triebfahrzeuge (insb. Talent 2 auf den Linien RB 40, RB 41 und RB 49 und Flirt auf den Linien RE 98 und RE 99) für abbildbar?

Die Ausschreibung sieht den Betrieb mit Neufahrzeugen vor, durch die das entsprechende Platzangebot vorgehalten wird.

Frage 4. Welchen Einfluss haben die anstehende Verabschiedung des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV sowie die anstehende Veröffentlichung der Endfassung des Deutschland-Takts auf die genannten Ausschreibungen?

Der regionale Nahverkehrsplan und die Ausschreibung basieren auf denselben Plandaten zur Nachfrage, sodass sich diesbezüglich keine neuen Anforderungen an die Ausschreibung ergeben. Beim Deutschlandtakt handelt es sich um einen langfristigen Fahrplanentwurf für einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan, auf dessen Realisierbarkeit Planung und Ausbau der Schieneninfrastruktur ausgelegt werden soll. Er entfaltet keine Bindungswirkung für einzelne, aktuelle Nahverkehrsausschreibungen.

Frage 5. Hält es die Landesregierung vor dem Hintergrund der in Frage 3 genannten zukünftigen Veröffentlichungen für möglich und sinnvoll, die Ausschreibungen um 1 bis 2 Jahre zu verzögern?

Frage 6. Falls nein: warum nicht?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Durch eine Verzögerung der Vergabeverfahren würden die angestrebten Verbesserungen und Kapazitätserhöhungen im Verkehrsangebot deutlich später zur Verfügung stehen. Da etwaige Annahmen, den Ausschreibungen lägen nicht die für die Vertragslaufzeit prognostizierten Nachfragedaten zugrunde, unbegründet sind, besteht hierzu keine Notwendigkeit. Zudem sprechen vergaberechtliche Gründe (Vertragslaufzeiten, Verfahrensfristen) gegen eine Verzögerung.

Wiesbaden, 10. August 2020

Tarek Al-Wazir