

Verbandsversammlung 39. Sitzung

in Bitburg beim Eifelkreis Bitburg-Prüm am 8. Juni 2011 um
10.00 Uhr im großen Sitzungssaal (Raum 132)

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon 02 61 · 30 29 17-00
Telefax 02 61 · 30 29 17-20
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

31.5.11

Bankverbindung
Konto 82 68 26
BLZ 577 513 10
IBAN DE46 5775 1310 0000
8268 26
Bank Kreissparkasse Ahrweiler

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 37. Sitzung der
Verbandsversammlung am 8. Dezember 2010 in Koblenz
2. Aktuelle Informationen des Vorstandsvorstehers und der Geschäftsstelle
– mündlicher Bericht
3. Landestarifreuegesetz Rheinland-Pfalz: Konsequenzen für Vergaben im SPNV
4. Entscheidung des Bundesgerichtshofes (BGH) über Vergaben im SPNV
5. Bericht zur Umsetzung von Betriebsaufnahmen nach Wettbewerbsverfahren
6. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 37. Sitzung
der Verbandsversammlung am 08. Dezember 2010 in Koblenz
2. Dampfspektakel 2010: Abrechnung und Konsequenzen
3. Aktuelle Vergabeverfahren: Vergabeentscheidungen
4. Qualitätsprobleme im SPNV
5. Fernverkehr auf der Moselstrecke; Entwicklung der Schienenverkehre in der
Region Trier
6. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 37. Sitzung der Verbandsversammlung am 08. Dezember 2010 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 37. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 16.12.2010 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 37. Sitzung der Verbandsversammlung am 08. Dezember 2010 in Koblenz.

**TOP 2 Aktuelle Informationen des Verbandsvorstehers und der
Geschäftsstelle – mündlicher Bericht**

TOP 3 Landestariftreugesetz Rheinland-Pfalz: Konsequenzen für Vergaben im SPNV

Am 01.03.2011 trat das „Landesgesetz zur Schaffung tariftreurechtlicher Regelungen“ (Landestariftreugesetz – LTTG) in Kraft. Mit diesem Landesgesetz soll „Verzerrungen im Wettbewerb um öffentliche Aufträge“ entgegengewirkt werden, die durch den Einsatz von Niedriglohnkräften entstehen könnten. Da es sich bei der Vergabe von SPNV-Leistungen durch den Zweckverband um öffentliche Aufträge im Sinne dieses Gesetzes handelt, wirkt sich das Gesetz unmittelbar auf den SPNV-Nord aus. Der Gesetzestext ist als Anlage beigefügt.

Die zentrale Regelung des LTTG besteht in der in § 4 normierten „Tariftreuepflicht“. Demnach dürfen öffentliche Aufträge nur noch an Unternehmen vergeben werden, die sich bei Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen (§ 4, Abs. 3 LTTG).

In einer Verwaltungsvorschrift hat das zuständige Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Familie und Frauen inzwischen eine Liste der für Rheinland-Pfalz repräsentativen Tarifverträge für den SPNV veröffentlicht.

Eine Besonderheit bei Vergaben im SPNV besteht darin, dass sich die meisten Vergaben auf Verkehrsleistungen beziehen, die Ländergrenzen überschreiten. In diesen Fällen kann auch ein einschlägiger und repräsentativer Tarif aus dem Nachbarland vorgegeben werden. In jedem Fall ist darüber eine Einigung mit dem oder den benachbarten Aufgabenträgern erforderlich. Kommt eine Einigung nicht zustande, kann ausnahmsweise auf eine Vorgabe zur Tariftreue verzichtet werden.

Nach Einschätzung der Geschäftsstelle ist nicht zu erwarten, dass sich die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen negativ auf die wirtschaftlichen Ergebnisse bei Vergabeverfahren auswirken werden. Bereits heute verfügen alle in unserem Zuständigkeitsbereich tätige SPNV-Unternehmen über Tarifverträge mit tariffähigen Gewerkschaften. Mit der neuen gesetzlichen Grundlage wird jedoch eine in der Vergangenheit häufig geführte Diskussion darüber, dass der Wettbewerb im SPNV ausschließlich auf den Schultern der Arbeitnehmer ausgetragen werde, weitgehend entkräftet.

Welche Auswirkungen das LTTG jedoch auf den Busverkehr haben wird, kann aus heutiger Sicht noch nicht bewertet werden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Information über das Landestariftreugesetz zur Kenntnis.

TOP 4 Entscheidung des Bundesgerichtshofes (BGH) über Vergaben im SPNV

Am 8. Februar d. J. hat der Bundesgerichtshof in einem vergaberechtlichen Nachprüfverfahren eine Grundsatzentscheidung über Vergabeprozesse im Schienenpersonennahverkehr getroffen. Hintergrund der Entscheidung war ein Nachprüfantrag der Firma ABELLIO gegen eine Direktvergabe des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) zu Gunsten der DB Regio. Im Ergebnis hat der BGH entschieden, dass die Direktvergabe in diesem Falle unzulässig war und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Leistung in einem formellen Verfahren wettbewerblich hätte vergeben müssen.

Mit dieser Grundsatzentscheidung hat der BGH eine bis dahin unklare Situation endgültig einer Klärung zugeführt. Unklar war bislang insbesondere das Verhältnis widersprüchlicher Regelungen im § 15 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) auf der einen Seite und den kartellrechtlichen Regelungen im GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen).

Während nach den Regeln des GWB Vergaben im SPNV selbstverständlich wettbewerblich ausgestaltet werden müssten, eröffnete der besagte Paragraph des AEG die Möglichkeit, entsprechende Aufträge auch direkt zu vergeben, in dem die Art der Vergabe in das Ermessen der Aufgabenträger gestellt wurde.

Diese Ermessensregelung wurde 2003 in einer Entscheidung des Oberlandesgerichtes Brandenburg bestätigt. In der Folge sind die meisten Aufgabenträger des SPNV in den zurückliegenden Jahren davon ausgegangen, dass sie selbst entscheiden können, ob sie eine Direktvergabe vornehmen oder ob sie SPNV-Leistungen im Wettbewerb vergeben.

Auch die vor einiger Zeit in Kraft getretene neue EU-Verordnung 1370 eröffnete die Möglichkeit der Direktvergabe allerdings unter der Einschränkung, dass dieser nationale Vorschriften nicht entgegenstehen dürften.

In dem zuletzt vom BGH entschiedenen Verfahren hatte zuvor das OLG Düsseldorf eine Position vertreten, die sich von der des OLG Brandenburg deutlich unterschied. Daher wurde der Fall dem Bundesgerichtshof zur letztendlichen Entscheidung vorgelegt.

Konsequenzen für den Zweckverband SPNV-Nord

Der Zweckverband SPNV-Nord hatte bereits in den letzten Jahren Vergaben im SPNV überwiegend wettbewerblich vorgenommen. Mit der Realisierung der zur Zeit noch laufenden bzw. in Vorbereitung befindlichen Verfahren erreichen wir im Norden von Rheinland-Pfalz eine „Wettbewerbsquote“ von weit über 90 %. Für die Zukunft verbleiben nur noch ganz wenige Restleistungen, die aus unterschiedlichen Gründen zur Zeit nicht wettbewerblich vergeben werden können. Dabei handelt es sich ausschließlich um Leistungen, die die Grenzen zu benachbarten Aufgabenträgern überschreiten und dort noch länger vertraglich gebunden sind (z. B. RE 8 und RB 27 auf der Rechten Rheinstrecke nördlich von Koblenz oder der RE 5 auf der Linken Rheinstrecke nördlich von Koblenz). In allen Fällen kommt als Betreiber nur das Unternehmen in Betracht, das die Leistungen auch jenseits der Landesgrenze erbringt. Ein derartiger Fall fällt zweifelsfrei unter die Ausnahmeregelungen der VOL/A, die das geltende Vergaberecht auch nach der Entscheidung des BGH für Direktvergaben eröffnet.

Insgesamt gesehen ergeben sich aus heutiger Sicht für den Zweckverband infolge der konsequenten Wettbewerbspolitik der zurückliegenden Jahre aus der BGH-Entscheidung

keine akuten Probleme. Der genaue Wortlaut der BGH-Entscheidung ist als Anlage beigefügt (Ausdruck oder auf CD.ROM).

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Entscheidung des BGH zu Vergaben im SPNV zur Kenntnis.

TOP 5 Bericht zur Umsetzung von Betriebsaufnahmen nach Wettbewerbsverfahren

Über den Stand der Betriebsaufnahmen auf Grundlage der Vergaben der SPNV-Linien Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz – Neuwied (SE 10), Boppard – Emmelshausen (RB 93), Koblenz – Trier und Trier – Perl (RB 81 und 82) sowie Aachen – Köln – Siegen (RE 9) im Wettbewerb war zuletzt in der Sitzung der Verbandsversammlung im Dezember 2010 ausführlich berichtet worden.

Gegenüber der in der letzten Sitzung dargelegten Situation hat sich inzwischen folgender Sachstand ergeben:

RheingauLinie

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS hat den Betrieb auf der Stadtexpress-Linie zwischen Frankfurt, Wiesbaden, Koblenz und Neuwied, die gemeinsam mit den Partnern vom Rhein-Main-Verkehrsverbund unter der Produktmarke „RheingauLinie“ vermarktet wird, wie geplant zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 mit Neufahrzeugen (Elektrotriebwagen des Typs FLIRT der Firma Stadler Pankow) aufgenommen, für die sie gerade noch rechtzeitig eine Zulassung erhalten hatte. Die Betriebsaufnahme auf der RheingauLinie ist ohne besonders erwähnenswerte Schwierigkeiten verlaufen und die Qualität der Leistungserbringung von Seiten VIAS bewegt sich insgesamt auf einem hohen Niveau. Lediglich zwei Fahrzeuge der insgesamt 19 Triebwagen wurden vom Hersteller erst mit einer geringfügigen Verzögerung ausgeliefert, so dass es in den ersten beiden Betriebsmonaten zu einer Verringerung der Fahrzeugreserve und zu vereinzelt Kapazitätsengpässen kam.

Einzelne Beschwerden gab es anfangs auch im Hinblick auf den Vertrieb von Fahrscheinen. Hintergrund war das neue Vertriebssystem entlang der Rheingaubahn, das vorrangig auf den Fahrscheinvertrieb über Zugbegleiter im Zug basiert.

Hunsrückbahn

Positives gibt es inzwischen auch von der Hunsrückbahn Boppard – Emmelshausen zu berichten:

Am 4. Mai 2011 hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen Rhenus Veniro endlich den Betrieb auf der Hunsrückbahn aufnehmen können, nachdem seit Ende April 2011 eine Fahrzeugzulassung vorliegt. Eigentlich hätte die Betriebsaufnahme bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 erfolgen sollen. Wie schon in mehreren Sitzungen der Verbandsversammlung thematisiert worden war, haben jedoch große Schwierigkeiten und Verzögerungen im Zulassungsverfahren der zum Einsatz vorgesehenen Neufahrzeuge (Dieseltriebwagen des Typs RS 1 der Firma Stadler Pankow), die insbesondere mit den speziellen Anforderungen an die Fahrzeuge für den Einsatz auf der Steilstrecke zusammenhängen, zur deutlich verzögerten Betriebsaufnahme führt.

Für die Zwischenzeit wurde vom SPNV-Nord der bisherige Betreiber DB Regio mit der Fortführung der Verkehre beauftragt, so dass der SPNV-Betrieb auf der Hunsrückbahn gewährleistet werden konnte. Ohne die Kooperationsbereitschaft von DB Regio hätte in den vergangenen 15 Monaten sonst kein SPNV stattfinden können.

Die auf der Hunsrückbahn ab Anfang Mai dieses Jahres von Rhenus Veniro eingesetzten Neufahrzeuge sind mit einem für den Einsatz auf der Steilstrecke modifizierten Antriebs- und Bremssystem ausgestattet. Im Rahmen der kürzlich erteilten Fahrzeugzulassung ist die Kapazität pro Triebwagen aus Gewichtsgründen zunächst auf 70 Personen beschränkt, was der Anzahl an Sitzplätzen entspricht, und es dürfen maximal 10 Fahrräder in einem Triebwagen mitgenommen werden. Es ist aber vorgesehen, dass der Fahrzeughersteller

Stadler die Triebwagen noch im Laufe dieses Jahres mit neuen – speziell für den Einsatz auf der Steilstrecke ausgerichteten – Achswendegetrieben nachrüstet, so dass diese Einschränkung dann nicht mehr besteht und auch die Stehplätze im Fahrzeug genutzt werden können.

Außerdem waren infolge von Qualitätsmängeln aus der Fertigung zum Betriebsstart noch nicht alle Fahrzeuge einsetzbar. Von daher konnte Rhenus Veniro den Betrieb zunächst nur mit einem pro Zugfahrt eingesetzten Triebwagen aufnehmen. Die Fachleute vom Fahrzeughersteller Stadler arbeiten an einer zeitnahen Beseitigung der Mängel, damit die Fahrzeuge schnellstmöglich auch in Mehrfachtraktion verkehren können. Bis dahin setzt Rhenus Veniro zur Überbrückung von insbesondere im Schülerverkehr auftretenden Fahrgastspitzen zusätzlich Busse ein.

Mosel-RB

Was die Regionalbahn-Leistungen zwischen Koblenz, Trier und Perl angeht, hätten dort von DB Regio eigentlich bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 Neufahrzeuge (Elektrotriebwagen des Typs E-Talent der Firma Bombardier Transportation) eingesetzt werden müssen. Wie zuletzt in der Sitzung der Verbandsversammlung im Dezember 2010 berichtet worden war, hat sich der Neufahrzeugeinsatz aufgrund massiver Schwierigkeiten bei der Fahrzeugzulassung, wiederholt verzögert. Infolge weiterer Probleme, insbesondere im Softwarebereich, konnte der Einsatz der neuen Fahrzeuge auch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 nicht erfolgen, da die benötigte Zulassung immer noch nicht erteilt werden konnte.

Diese Problematik betrifft nicht nur den Einsatz der E-Talent-Fahrzeuge auf der Mosel- und Obermoselstrecke in Rheinland-Pfalz und im Saarland, sondern es sind auch andere Betriebsaufnahmen in Nordrhein-Westfalen (s. u.), Bayern, Berlin-Brandenburg und Sachsen davon betroffen.

Aktuell liegt die Zulassung für ein Moselfahrzeug in Einfachtraktion vor. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge auf dieser Grundlage noch nicht in aneinander gekuppelter Form als Mehrfachtraktion verkehren dürfen. Außerdem ist die vorliegende Fahrzeugzulassung auf interne Schulungszwecke begrenzt; insbesondere der Einsatz im Fahrgastbetrieb ist damit nicht gestattet.

Aus Sicht der Vertragspartner von der Deutschen Bahn ist davon auszugehen, dass nach der Freigabe und Durchführung der weiteren Zulassungen Bombardier darauf aufbauend die weiteren Planungen zur Zulassung der Mehrfachtraktion und zur Beförderung von Fahrgästen anpasst und mit neuen Terminen versehen wird.

Nach eigenem Bekunden geht DB Regio aus heutiger Sicht davon aus, dass die noch ausstehenden Aktivitäten im nächsten halben Jahr abgeschlossen sein werden, so dass ein uneingeschränkter Einsatz der Fahrzeuge zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 zu erwarten sei.

DB Regio erbringt bis dahin die Regionalbahn-Leistungen zwischen Koblenz, Trier und Perl weiterhin mit gebrauchten Nahverkehrsfahrzeugen, die zumindest die Anforderungen im Hinblick auf den verbesserten Fahrplan und die sicher zu stellenden Platzkapazitäten erfüllen.

Rhein-Sieg-Express (RSX bzw. RE 9)

Wie ebenso in der letzten Sitzung der Verbandsversammlung genauer thematisiert worden war, konnte DB Regio Rheinland auf der Regionalexpress-Linie zwischen Aachen, Köln und Siegen mit Ausnahme eines modernen Fahrzeugparks mit neuen Doppelstockwagen die dort vorgesehenen Neufahrzeuge – ebenfalls E-Talent-Fahrzeuge – infolge der

dargelegten Zulassungsprobleme bei diesem Fahrzeugtyp nicht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 einsetzen.

Was den Sachstand der Zulassung der E-Talent-Fahrzeuge auf dieser Linie betrifft, so ist über die Ausführungen zu den Moselfahrzeugen hinaus zu erwähnen, dass bislang auch noch keine Genehmigung für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vorliegt.

Laut Aussage der Vertragspartner von DB Regio Rheinland wird Bombardier bis Ende Mai 2011 einen neuen Terminplan zur Zulassung der Fahrzeuge vorstellen. Nach Vorliegen dieser wichtigen verlässlichen Basisinformationen sollen den Aufgabenträgern von Seiten der DB die internen Terminketten zu Schulungen, Testbetrieb und zur Qualifikation des Instandhaltungspersonals präsentiert werden.

Nach derzeit gültigem Terminplan des Herstellers sollen die E-Talent-Fahrzeuge für den RE 9 Aachen – Köln – Siegen zum Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres geliefert werden. Aus Sicht der DB Regio Rheinland und den Erfahrungen der Vergangenheit ist dieser Termin aber nur schwer einzuhalten. Von daher geht die DB von einer weiteren Verschiebung in das erste Quartal 2012 aus. Zur Konkretisierung der tatsächlichen Liefertermine und zur Erhöhung des Drucks auf den Fahrzeughersteller wurde der Vorstand der Deutschen Bahn eingeschaltet.

Zur Überbrückung der Zeit bis zur kompletten Verfügbarkeit aller Neufahrzeuge setzt die DB Regio Rheinland als Ersatz für die fehlenden E-Talent-Triebwagen Fahrzeugparks mit gebrauchten Doppelstockwagen ein, die zumindest die Anforderungen des neuen Fahrplans und der zu gewährleistenden Platzkapazitäten erfüllen. Zudem gelten die sonstigen Anforderungen des Verkehrsvertrages, die insbesondere auch deutliche Verbesserungen beim Qualitätsmanagement betreffen.

Im Rahmen des Verkehrsvertrages zu den Regionalexpress-Leistungen zwischen Aachen, Köln und Siegen mit DB Regio Rheinland, für den seitens der Aufgabenträger die Federführung beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland liegt, hat der verzögerte Neufahrzeugeinsatz eine erhebliche Reduzierung der Zuschusszahlungen zur Folge. Dies erhöht den ohnehin schon großen wirtschaftlichen Druck auf die DB, die selbst umfangreiche Schadenersatzforderungen gegenüber dem Fahrzeughersteller geltend machen will.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht über die Betriebsaufnahmen zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin für eine Lösung der Probleme bei den Fahrzeugzulassungen einzusetzen und die bereits laufenden Maßnahmen zur Überbrückung der Übergangszeit bis zum Einsatz der neuen Fahrzeuge fortzuführen.