

Antrag 166/I/2022**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) noch stärker in den Dienst der Gesellschaft stellen – Kein Anbieter-Wettbewerb zulasten der Bürger*innen und der Daseinsvorsorge**

1 Die SPD-Fraktion fordert den Senat auf, auf das Land Bran-
2 denburg und den VBB einzuwirken, die Vergabep Praxis im
3 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) grundlegend zu än-
4 dern.

5

6 Wir wollen

- 7 • mehr direkten öffentlichen Einfluss auf den SPNV
- 8 statt Unsicherheit bei der Leistungserbringung
- 9 durch instabile Verkehrsunternehmen;
- 10 • höheres Engagement für einen leistungsfähigen
- 11 SPNV statt langwierige und kostspielige Ausschrei-
12 bungsverfahren;
- 13 • die schrittweise Umstellung des bisherigen Aus-
14 schreibungswettbewerbs hin zu gemeinsamen Ver-
15 gaben mit Brandenburg an ein landeseigenes Ver-
16 kehrsunternehmen sowie Direktvergaben an be-
17 währte Anbieter*innen;
- 18 • die Prüfung des Aufbaus eines Landeseisenbahn-
19 unternehmens und die Einrichtung eines Fahrzeug-
20 pools der beiden Länder.

21

22 Außerdem soll sich der Senat auf Bundesebene dafür ein-
23 setzen, den politischen Einfluss auf die DB AG zu nut-
24 zen, um das Bundeseisenbahnunternehmen stärker in
25 den Dienst der Gesellschaft zu stellen.

26

27 Unser Ziel ist es, aufwändige und zeitraubende Vergabe-
28 verfahren mit hohen Kosten zu vermeiden. Diese sollen
29 nur dann durchgeführt werden, wenn sie zwingend er-
30 forderlich erscheinen. Gleichzeitig soll die Qualität der Ver-
31 kehrsleistung gesichert und zu einem angemessenen und
32 wirtschaftlichen Leistungspreis vergeben werden.

33

34 Wir wollen verhindern, dass Verkehrsunternehmen durch
35 unrealistisch niedrige Angebote, die zu Lohndumping
36 durch Wettbewerb führen, zunächst den Zuschlag erhal-
37 ten und anschließend mit Nachforderungen Druck auf die
38 öffentlichen Auftraggeber ausüben. Oder ihre Leistung ein-
39 stellen und damit die Mobilität der Bürgerinnen und Bür-
40 ger massiv beeinträchtigen und der Daseinsvorsorge scha-
41 den.

42

43 Begründung

44 Der Wettbewerb im SPNV ist in den vergangenen Jahren im-
45 mer mehr ausgehöhlt worden. Neuestes aber nicht ein-
46 zig Beispiel ist Die Abellio Rail GmbH, Tochter der nie-
47 derländischen Staatsbahnen, die auf mehreren wichti-

48 gen Regionalzug-Linien in NRW so schlecht verdient hat,
49 dass sie sich zurückzieht. Deshalb fielen auf den bisheri-
50 gen Abellio-Linien an Rhein und Ruhr viele Züge aus. Das
51 Abellio-Aus kostet das Land NRW rund 167 Millionen Euro.
52
53 Gegenwärtig bestehen kaum noch Potenziale zur Kos-
54 tensenkung oder Qualitätsverbesserung im Schienenper-
55 sonennahverkehr. Die Trassenpreise sind für alle Anbie-
56 ter*innen gleich. Unterschiede bei der Fahrzeugbeschaf-
57 fung sind weitgehend nivelliert. Der Fahrplan ist durch die
58 Verkehrsverbünde vorgegeben. Das gilt auch für die Tarife.
59 Einsparpotenzial gibt es allenfalls noch beim Personal.
60
61 Der Wettbewerb darf aber aus sozialdemokratischer Sicht
62 gerade nicht über den „Kostenfaktor Personal“ stattfin-
63 den. Betriebliche Stabilität und Kostensicherheit müssen
64 jedoch durch die Vergabe gewährleistet werden.
65 Die bisherige Praxis zeigt, dass die Transaktionskosten we-
66 gen des Umfangs und der Detailtiefe der Ausschreibun-
67 gen immer größere Dimensionen erreichen. Diese bei den
68 Aufgabenträger*innen und teilnehmenden Unternehmen
69 entstehenden Kosten werden am Ende über den Preis von
70 der Allgemeinheit getragen. Diese Kosten für eine Be-
71 werbung auf Ausschreibungen müssen jedoch deutlich
72 gesenkt werden. Mit kreativen und effizienten Lösungen
73 sollen Aufgabenträger*innen deshalb künftig gemeinsam
74 mit Verkehrsunternehmen die Erbringung der Leistung si-
75 cherstellen.