

Antrag

Den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) noch stärker in den Dienst der Gesellschaft stellen - Kein Anbieter-Wettbewerb zulasten der Bürger*innen und der Daseinsvorsorge

Der Landesparteitag möge beschließen:

Die SPD-Fraktion fordert den Senat auf, auf das Land Brandenburg und den VBB einzuwirken, die Vergabepraxis im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) grundlegend zu ändern.

Wir wollen

- mehr direkten öffentlichen Einfluss auf den SPNV statt Unsicherheit bei der Leistungserbringung durch instabile Verkehrsunternehmen;
- höheres Engagement für einen leistungsfähigen SPNV statt langwierige und kostspielige Ausschreibungsverfahren;
- die schrittweise Umstellung des bisherigen Ausschreibungswettbewerbs hin zu gemeinsamen Vergaben mit Brandenburg an ein landeseigenes Verkehrsunternehmen sowie Direktvergaben an bewährte Anbieter*innen;
- die Prüfung des Aufbaus eines Landeseisenbahnunternehmens und die Einrichtung eines Fahrzeugpools der beiden Länder.

Außerdem soll sich der Senat auf Bundesebene dafür einsetzen, den politischen Einfluss auf die DB AG zu nutzen, um das Bundeseisenbahnunternehmen stärker in den Dienst der Gesellschaft zu stellen.

Unser Ziel ist es, aufwändige und zeitraubende Vergabeverfahren mit hohen Kosten zu vermeiden. Diese sollen nur dann durchgeführt werden, wenn sie zwingend erforderlich erscheinen. Gleichzeitig soll die Qualität der Verkehrsleistung gesichert und zu einem angemessenen und wirtschaftlichen Leistungspreis vergeben werden.

Wir wollen verhindern, dass Verkehrsunternehmen durch unrealistisch niedrige Angebote, die zu Lohndumping durch Wettbewerb führen, zunächst den Zuschlag erhalten und anschließend mit Nachforderungen Druck auf die öffentlichen Auftraggeber ausüben. Oder ihre Leistung einstellen und damit die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger massiv beeinträchtigen und der Daseinsvorsorge schaden.

Begründung

Der Wettbewerb im SPNV ist in den vergangenen Jahren immer mehr ausgehöhlt worden. Neuestes aber nicht einziges Beispiel ist Die Abellio Rail GmbH, Tochter der niederländischen Staatsbahnen, die auf mehreren wichtigen Regionalzug-Linien in NRW so schlecht verdient hat, dass sie sich zurückzieht. Deshalb fielen auf den bisherigen Abellio-Linien an Rhein und Ruhr viele Züge aus. Das Abellio-Aus kostet das Land NRW rund 167 Millionen Euro.

Gegenwärtig bestehen kaum noch Potenziale zur Kostensenkung oder Qualitätsverbesserung im Schienenpersonennahverkehr. Die Trassenpreise sind für alle Anbieter*innen gleich. Unterschiede bei der Fahrzeugbeschaffung sind weitgehend nivelliert. Der Fahrplan ist durch die Verkehrsverbünde vorgegeben. Das gilt auch für die Tarife. Einsparpotenzial gibt es allenfalls noch beim Personal.

Der Wettbewerb darf aber aus sozialdemokratischer Sicht gerade nicht über den „Kostenfaktor Personal“ stattfinden. Betriebliche Stabilität und Kostensicherheit müssen jedoch durch die Vergabe gewährleistet werden.

Die bisherige Praxis zeigt, dass die Transaktionskosten wegen des Umfangs und der Detailtiefe der Ausschreibungen immer größere Dimensionen erreichen. Diese bei den Aufgabenträger*innen und teilnehmenden Unternehmen entstehenden Kosten werden am Ende über den Preis von der Allgemeinheit getragen. Diese Kosten für eine Bewerbung auf Ausschreibungen müssen jedoch deutlich gesenkt werden. Mit kreativen und effizienten Lösungen sollen Aufgabenträger*innen deshalb künftig gemeinsam mit Verkehrsunternehmen die Erbringung der Leistung sicherstellen.