

Tagesordnungspunkt

Ergänzungsvereinbarung zur Weiterentwicklung der Verkehrsverträge in Baden-Württemberg zum Verkehrsvertrag 2.0

Beschlussantrag

Die Verbandsversammlung ermächtigt die Verwaltung, die Ergänzungsvereinbarung zur Weiterentwicklung der Verkehrsverträge in Baden-Württemberg zum Verkehrsvertrag 2.0 unter den dargestellten Randbedingungen mit den Vertragspartnern final abzustimmen und abzuschließen.

Begründung

Die Entscheidung über den Abschluss der Ergänzungsvereinbarung fällt nach § 7 Abs. 3 der Verbandssatzung in die Zuständigkeit der Verbandsversammlung.

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat das Land Baden-Württemberg mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine Mehrzahl von netzbezogenen Verkehrsverträgen geschlossen. Das Netz 18 umfasst die Verkehrsleistungen auf der Ammertalbahn, der Neckaralbahn und der Ermstalbahn. Der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) nimmt für den Streckenabschnitt Herrenberg – Tübingen die Rolle des Aufgabenträgers in diesem Netz 18 wahr, weshalb der Verkehrsvertrag Netz 18 zugleich ein Subunternehmervertrag ist, mit dem der ZÖA mit dem EVU die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen vereinbart (vgl. ZÖA DS Nr. 21/2021).

Vorbehaltlich der finalen Abstimmung zwischen den Vertragspartnern des Verkehrsvertrags Netz 18 (Land, DB Regio, ZÖA) schlägt die Verbandsverwaltung vor, dem Abschluss des Verkehrsvertrag 2.0 zuzustimmen.

Seit dem Zeitpunkt des Abschlusses des Verkehrsvertrages kam es zu Entwicklungen, die nicht absehbar waren und eine Anpassung der Verkehrsverträge und somit auch des Verkehrsvertrags Netz 18 erforderlich machen. Die Änderungen ergeben sich hauptsächlich durch die Anpassung des Personalkostenindex aufgrund der Tarifentwicklungen, die Unterscheidung zwischen eigenverschuldeten und fremdverschuldeten Zugausfällen / Pünktlichkeit und deren verursachergerechte Sanktionierung sowie Mehraufwendungen im Bereich Anschlusssicherung, Störfallkommunikation und Schienenersatzverkehr mit dem Ziel einer einheitlichen Qualitätssteigerung.

Zusammenfassend handelt es sich um vier Maßnahmengruppen, die im Verkehrsvertrag 2.0 neu geregelt werden:

1) Regelungen zur Personalkostenentwicklung

Die Effekte aus tariflichen Änderungen, die neben den rein monetären Änderungen zu einem Personalmehrbedarf gegenüber der Kostenkalkulation zum Vergabezeitpunkt führen (beispielsweise die Möglichkeit zur Jahresarbeitszeitreduzierung), sollen ebenfalls berücksichtigt werden. Der bisherige Personalkostenindex soll daher durch den Personalkostenindex des Bundesverbandes für Schienennahverkehr ersetzt und rückwirkend ab dem 01.01.2025 angewandt werden.

2) Regelungen zur Änderung des Systems von Minderungen und Vertragsstrafen und zur Steigerung der Qualität

Durch die zunehmenden, vielfältigen Bauarbeiten an den Infrastrukturen und dem schlechten Zustand der Infrastruktur ergeben sich erhebliche Auswirkungen in Bezug auf Zugausfälle und die Pünktlichkeit der Züge, die über die Risiken im alltäglichen Betrieb hinaus gehen und in diesem Ausmaß zum Vergabezeitpunkt nicht kalkulierbar waren. Daher soll rückwirkend ab dem 01.01.2025 eine Unterscheidung zwischen fremdverursachten und eigenverursachten Zugausfällen und Verspätungen vorgenommen werden, die bisher nicht vorgesehen war. Zusammenfassend führt diese Neuerung dazu, dass das EVU für fremdverschuldete Zugausfälle und Verspätungen entlastet wird wohingegen bei eigenverschuldeten Zugausfällen und Verspätungen die Abzüge und Vertragsstrafen erhöht werden.

Verspätungen:

Fremdverschuldete Verspätungen werden nicht mehr sanktioniert. Hierzu gehören alle Verspätungen, z.B. auch aufgrund der Einhaltung der Wartezeitregelung in Herrenberg, die nicht im Verantwortungsbereich des EVU liegen. Eigenverschuldete, d.h. vom EVU verschuldete Verspätungen werden nach Ursache codiert und eine Eigenverschuldensquote errechnet. Der neue zu erreichende Zielwert der Pünktlichkeit beträgt 97%. Liegt das EVU darunter, greifen die vertraglich vereinbarten Regelungen aus dem Hauptvertrag zur Minderung bzw. Sanktionierung.

Zugausfälle:

Bei eigenverschuldeten Zugausfällen werden 100% der Betriebskosten inkl. Infrastrukturkosten gemindert und mit einer Vertragsstrafe in Höhe von 125% der Betriebskosten belegt.

Bei fremdverschuldeten, nicht infrastrukturbedingten Zugausfällen erfolgt eine Minderung um 25% der Betriebskosten und 100% der Infrastrukturkosten. Bei fremdverschuldeten, infrastrukturbedingten Zugausfällen beträgt die Minderung 100% der Betriebskosten inkl. Infrastrukturkosten. Hierbei ist das EVU verpflichtet, Entschädigungszahlungen für die Infrastrukturkosten beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) geltend zu machen. Der Differenzbetrag (Anspruch zu erhaltenem Entschädigungsbetrag) wird vom Aufgabenträger

ausgeglichen. Hierbei variiert der Ausgleichsbetrag abhängig davon, ob ein Schienenersatzverkehr eingerichtet wurde oder nicht.

Darüber hinaus wird das Bonus-Malus-System für bestimmte Kriterien wie Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation bei Unregelmäßigkeiten erweitert. Zur Prüfung werden ergänzend zur bisherigen Regelung weitere Erhebungen durch Qualitätsscouts durchgeführt.

3) Regelungen für neue bzw. erweiterte Leistungen der Anschlusssicherung und Störfallkommunikation

Den EVU wird ein zusätzlicher Mehraufwand für Anschlusssicherung und Störfallkommunikation im laufenden Betrieb und bei der Planung bzw. Durchführung von Schienenersatzverkehren gewährt. Es sollen verkehrsvertragsübergreifend Störfallkonzepte im Sinne der Fahrgäste für bestimmte Szenarien (z.B. Stromabschaltungen, weniger Bahnsteige stehen zur Verfügung, Gleissperrungen) erarbeitet werden. Weiter wird die Erarbeitung eines Regelwerks „Grundsätze der Fahrgastkommunikation in Baden-Württemberg“ sowie „Grundsätze der Anschlusssicherung in Baden-Württemberg“ festgelegt und die Bereitstellung von zusätzlichen, exklusiv für die Umsetzung der Fahrgastkommunikation und Anschlusssicherung zuständigen Mitarbeitern geregelt.

4) Regelungen für die Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs und der Baustellenplanung

Die Neuregelungen für die Ausgestaltung des Schienenersatzverkehrs entspricht weitestgehend der Vereinbarung des ZÖA im Hauptvertrag. Hier erfolgt eine Annäherung der Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes an die bereits für die Ammertalbahn vereinbarten Regelungen.

Finanzielle Auswirkungen

Die voraussichtlichen Kosten, die aus dem Abschluss des Verkehrsvertrags 2.0 resultieren, stehen in direkter Abhängigkeit zur bereitgestellten Betriebsqualität und sind daher nicht abschließend kalkulierbar. Kündigungsregelungen und die Überprüfung der Wirksamkeit / Erreichung der gewünschten Qualität ist vertraglich festgelegt. Basierend auf den bisherigen Erfahrungswerten wird der Kostenanteil für den ZÖA auf ca 200.000 Euro jährlich geschätzt. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Kostenumlage aus und wird im Rahmen der Wirtschaftsplanung im Erfolgsplan eingestellt.