

Stand: 12.01.2026 03:15:09

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/5236

"Vergabe der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/5236 vom 11.02.2015
2. Beschluss des Plenums 17/5265 vom 11.02.2015
3. Plenarprotokoll Nr. 37 vom 11.02.2015



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber, Eberhard Rotter, Jürgen Baumgärtner, Dr. Otmar Bernhard, Markus Blume, Christine Haderthauer, Klaus Holetschek, Sandro Kirchner, Walter Nussel, Dr. Harald Schwartz und Fraktion (CSU)

Vergabe der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 12. Februar 2015 über zukünftige Ausschreibungen und insbesondere umfassend über die beabsichtigte Zuschlagserteilung für das Netz der S-Bahn Nürnberg an die National Express Rail GmbH (NER) in öffentlicher und nichtöffentlicher Sitzung zu berichten, soweit es das aktuelle Stadium des laufenden Vergabeverfahrens zulässt. Dabei ist über schützenswerte bzw. vertrauliche Fakten in nichtöffentlicher Sitzung zu berichten.

Begründung:

Die S-Bahn-Verkehre in Nürnberg sollen ab Dezember 2018 bis 2030 von der National Express Rail GmbH betrieben werden. Neben den heutigen S-Bahn-Strecken von Nürnberg nach Bamberg, Hartmannshof, Altdorf, Neumarkt, Roth und Ansbach gehören dazu auch die geplante S-Bahn-Verlängerung über Ansbach hinaus nach Dombühl und der heutige Allersberg-Express. Damit wächst das Nürnberger S-Bahn-Netz um weitere 48 Kilometer auf 272 Kilometer Streckenlänge.

Die Verkehre wurden im Rahmen eines europaweiten freihändigen Vergabeverfahrens mit vorgesetztem Teilnahmewettbewerb vergeben. Wie bei der öffentlichen Ausschreibung konnten sich europaweit alle interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen um die zu verggebende Verkehrsleistung bewerben. Der Zuschlag soll an die in Köln ansässige deutsche Tochter der National Express Group gehen, der endgültige Zuschlag kann jedoch wegen der Einspruchsmöglichkeiten der unterlegenen Bieter frühestens am 13. Februar 2015 erfolgen. Die DB Regio hat inzwischen Einspruch gegen die Entscheidung angekündigt und sich weitere rechtliche Schritte vorbehalten. Daher ist eine teilweise Berichterstattung in nichtöffentlicher Sitzung geboten.



Beschluss des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber, Eberhard Rotter, Jürgen Baumgärtner, Dr. Ottmar Bernhard, Markus Blume, Christine Haderthauer, Klaus Holletschek, Sandro Kirchner, Walter Nussel, Dr. Harald Schwartz und Fraktion (CSU)

Drs. 17/5236

Vergabe der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg

Die Staatsregierung wird aufgefordert, in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 12. Februar 2015 über zukünftige Ausschreibungen und insbesondere umfassend über die beabsichtigte Zuschlagerteilung für das Netz der S-Bahn Nürnberg an die National Express Rail GmbH (NER) in öffentlicher und nichtöffentlicher Sitzung zu berichten, soweit es das aktuelle Stadium des laufenden Vergabeverfahrens zulässt. Dabei ist über schützenswerte bzw. vertrauliche Fakten in nichtöffentlicher Sitzung zu berichten.

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Bernhard Roos

Abg. Eberhard Rotter

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Markus Ganserer

Präsidentin Barbara Stamm

Staatssekretär Gerhard Eck

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Ich rufe zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Horst Arnold u. a. und Fraktion (SPD)

Ausschreibung S-Bahn Nürnberg transparent machen - Sozial- und Tarifstandards gewährleisten - Beschäftigte absichern (Drs. 17/5222)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion (CSU)

Vergabe der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg (Drs. 17/5236)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Unser erster Redner ist Herr Kollege Roos.
Bitte schön, Herr Kollege Roos.

Bernhard Roos (SPD): Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Schock in der gesamten Metropolregion Nürnberg, insbesondere aber bei denen, die Kunden oder gar Beschäftigte beim Nürnberger S-Bahn-Netz sind. Die Tatsache, dass ein ausländisches Unternehmen, zwar mit einem Tochtersitz in Deutschland, nämlich die National Express Rail GmbH, eine Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft – BEG – gewinnt, hat vielen nicht nur einen Schock versetzt, sondern auch zu einer regelrechten Schockstarre geführt. Manche meinten, die DB Regio müsste nun mit Zeter und Mordio dagegen zu Felde ziehen.

Ich war am Montag gemeinsam mit Herrn Kollegen Stefan Schuster in der Mitarbeiterversammlung der DB Regio in Nürnberg, im Karl-Bröger-Haus. Sowohl das Management als auch die Beschäftigten waren erstaunlich gefasst. Es war schon beachtlich, wie sie mit dieser prekären Situation umgegangen sind und nicht Schimpf und Schande über andere ausschütteten, sondern überlegten, was man noch machen kann. Beispielsweise könnte rechtlich eine Rüge ausgesprochen und verfolgt werden. Vor allem aber geht es darum, den Beschäftigten das Gefühl zu geben, dass sie nicht verloren

sind, dass sie nicht alleine stehen, dass Management, Betriebsrat und Beschäftigte zusammenstehen.

In der Sitzung der SPD-Landtagsfraktion heute Morgen waren die Kollegen Betriebsräte, Kollege Manfred Leuthel und Vertreter der Bahngewerkschaft EVG anwesend. Wir haben uns deren Sorgen zu eigen gemacht, nicht um aufzuwiegeln, sondern um nach Lösungen zu suchen. Das Problem liegt darin, dass die BEG auf Geheiß der Bayerischen Staatsregierung in ihre Ausschreibungen zwar vieles bis in die kleinsten Kleinigkeiten hineindiktet, beispielsweise wie eine Zugausstattung aussehen soll; aber was die Beschäftigten und deren Sozial- und Tarifstandards oder gar deren Tarifbindung angeht, findet man nichts. Es steht in hohem Maße zu vermuten, dass das Unternehmen mit Dumpingpreisen in den Wettbewerb hineingeht; denn anders ist es nicht zu erklären, dass es einen Euro pro Zugkilometer unter dem Angebot der anderen Anbieter liegt. Das sind pro Jahr 7,4 Millionen Euro. Das bedeutet für die Jahre 2018 bis 2030 enorm viel Geld. Das muss man erst einmal verdienen. Deshalb ist auch der Verdacht begründet, dass es hier weniger um ein aktuelles Projekt als vielmehr um den Markteintritt mit der Brechstange geht.

(Beifall bei der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Im ersten Teil des Dringlichkeitsantrags geht es darum, dass wir Aufklärung wollen. In dieser Frage kommt uns die CSU mit ihrem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag entgegen, wonach bereits die BEG und das Innen- und Verkehrsministerium morgen im Wirtschaftsausschuss befragt werden können. Das werden wir tun. Herr Kollege Huber und Herr Kollege Rotter, es ist auch sachgerecht, dass wir die Sitzung morgen in einen öffentlichen und einen nichtöffentlichen Teil splitten; denn die Rüge der DB Regio wirkt noch nach, und viele Details müssen vertraulich bleiben. Dennoch, die Mehrheitsfraktion stiehlt sich davon und sagt nichts zu dem, was die Sozial- und Tarifstandards anbelangt. Da werden wir morgen noch ganz gründlich auf den Zahn fühlen müssen. Wenn man nämlich Pünktlich-

keit, Wagenmaterial, Komfort und vieles mehr kontrolliert, die Preisentscheidung aber auf dem Rücken des Personals trifft , dann ist das falsch.

Ich will auch am Fahrgastverband PRO BAHN Kritik äußern. Der sieht anscheinend künftig rosige Zeiten kommen, weil es dann Toiletten in den S-Bahnen geben wird. Sie kümmern sich aber nicht um die Tarifstandards, und vor allem, liebe Kolleginnen und Kollegen, auch DB Regio hätte in der neuen Periode 2018 bis 2030 viele Optimierungen eingebaut. Angesichts dessen, dass die DB Regio einen tollen Job gemacht hat, das Angebot quantitativ und qualitativ zur allgemeinen Zufriedenheit verbessert hat und auch im Ranking der BEG selbst gut dasteht, wird die Entscheidung von letzter Woche umso unverständlicher.

(Beifall bei der SPD)

Ich schließe mit einem Szenario, das sich die Herren Dobrindt und Herrmann, beide von der CSU, hinter die Ohren schreiben sollten: Was passiert hier? – National Express Rail will doch nicht nur das S-Bahn-Netz Nürnberg. Die sind auch in Baden-Württemberg zugange, und sie haben auch in Nordrhein-Westfalen Erfolg gehabt. Wenn man aber quer durch die Bundesrepublik verschiedene Stationen hat, dann ist nicht auszuschließen oder sogar sehr anzunehmen, dass die NER Fernverkehr fahren will. Das heißt, die Bundesregierung und die CDU/CSU setzen sich die Laus in den eigenen Pelz, in den Pelz der DB. Die aber gehört uns, liebe Kolleginnen und Kollegen, deshalb sollten wir sie hüten wie unseren Augapfel.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Roos. – Die nächste Wortmeldung kommt von Herrn Kollegen Rotter. Bitte schön.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wie man bei einer Wortmeldung zu einem Antrag, in dem man einen Bericht wünscht, der noch

dazu bereits morgen auf der Tagesordnung steht, derart vom Leder ziehen kann, das ist mir wirklich schleierhaft.

(Beifall bei der CSU)

Bei all dem durchaus vorhandenen Überraschungsmoment, nicht nur in der Region Nürnberg, steht jetzt fest, dass neben vielen anderen Wettbewerbsprojekten nun auch ein großes Projekt von einem Wettbewerber gewonnen worden ist; das gestehe ich durchaus zu. Aber ist es gerechtfertigt, hier gleich von Schockstarre zu sprechen? – Ich meine, wenigstens haben Sie eingeräumt, dass Management und Beschäftigte der DB Regio AG das durchaus etwas entspannter sehen; denn es ist weiß Gott nicht der erste Wechsel von dem ursprünglichen, alleinigen Betreiber Deutsche Bahn AG zu einem Wettbewerber, und es gibt auch schon wieder Wechsel zurück. Das zeigt, dass der Wettbewerb auch in diesem Bereich durchaus funktioniert.

Sie bringen hier einiges an Unterstellungen – von wegen Dumpingpreise, Markteintritt mit der Brechstange. Ja, wenn Sie sowieso alles schon wissen, warum stellen Sie dann noch einen Berichtsantrag? – Das ist wirklich die Frage.

(Beifall bei der CSU)

Allerdings sind wir natürlich dafür, dass im Wirtschaftsausschuss berichtet wird. Darum haben wir auch einen Dringlichkeitsantrag nachgezogen, weil wir uns der Brisanz des Themas, das insbesondere in der Region Nürnberg vorhanden ist, durchaus bewusst sind. Die BEG hat hier auch nichts zu verschweigen. Es ist nicht so, dass das eine geheime Kommandosache ist. Selbstverständlich mussten wir es aber in einen nichtöffentlichen und einen öffentlichen Teil splitten, nachdem die DB Regio – womöglich auch getrieben durch das große öffentliche Interesse – jetzt gegen diese Vergabe Einspruch eingelegt hat.

Ich musste im Übrigen schon mit einem gewissen Schmunzeln feststellen, wie viele neue Freunde die DB jetzt auf einmal gewonnen hat; denn diejenigen, die jetzt Zeter

und Mordio schreien, sind die Gleichen, die ansonsten genau diese DB Regio durchaus heftig und auch manchmal überzogen kritisieren.

(Beifall bei der CSU)

Dass Sie im Übrigen meinen, wir stehlen uns davon, ist schon – das muss ich wirklich sagen – ein dicker Hund. Nachdem das in Ihrem Berichtsantrag, der mit Unterstellungen gespickt ist, auch durchgängig zum Ausdruck kommt, werden wir diesen Antrag ablehnen. Wir können dem einfach nicht zustimmen.

Sie bekommen natürlich dennoch recht: Morgen wird berichtet, weil es eben auch unser Wunsch ist, dass morgen berichtet wird. Wir können dann auch ausgiebiger diskutieren; heute möchte ich den Kolleginnen und Kollegen nicht zumuten, dass wir diese Debatte, die dann morgen geführt wird, heute im Plenum vorexerzieren. Ich möchte nur eines deutlich machen: Würden die Wettbewerber, auch ohne dass das in den Ausschreibungsbedingungen ausdrücklich vorgeschrieben wird, nicht ordentlich bezahlen, dann würden sie kein Personal bekommen, und schon gar kein qualifiziertes.

Ich fahre selber regelmäßig auf einer Strecke, die seit vielen, vielen Jahren von einem Wettbewerber mitbedient wird. Wir haben einen Parallelverkehr: Das eine ist der "alex", der mittlerweile von der Länderbahn betrieben wird. Ursprünglich war hier die Schweizer Mittelthurgaubahn mit dabei, und das hat weiß Gott hervorragend funktioniert. Die Menschen bei uns haben es sehr bedauert, dass bei der Neuauusschreibung des Dieselnetzes Allgäu nicht der "alex" zum Zug gekommen ist, sondern die DB Regio. Also, es geht auch andersherum.

Das Personal wechselt; ich weiß das von einem, der "alex" mitaufgebaut hat und der sehr, sehr lange bei "alex" als Zugbegleiter gewesen ist. Er ist jetzt zur DB Regio gewechselt, weil sie ihm ein gutes Angebot gemacht haben. Allerdings war er vorher auch sehr zufrieden mit seinem bisherigen Arbeitgeber. Also, hier wird wirklich viel mit

Unterstellungen gearbeitet. Wenn nicht ordentlich bezahlt wird, dann erhalten private Wettbewerber überhaupt kein Personal.

Bei all den privaten DB-Konkurrenten, die als EVUs auf deutschen und jetzt insbesondere auf bayerischen Schienen fahren, gibt es Tarifverträge. Auch da gibt es Tarifverträge, die von den Gewerkschaften – seien es DGB-Gewerkschaften oder sei es der GDL – und dem jeweiligen Betreiber ausgehandelt worden sind. Gerade beim GDL-Streik konnte man feststellen, dass es durchaus Linien gab, die nicht betroffen waren, weil es dort eben andere Tarifverträge gab. Von daher hatten wir zumindest im Allgäu den Vorteil, dass wir alle zwei Stunden eine Alternative hatten. Ähnliches gilt auch in Richtung Regensburg – Hof und ebenso auf anderen Strecken. – Also, hier jetzt den Untergang des Abendlandes darzustellen, ist überzogen. Wir wollen morgen einen nüchternen Bericht erhalten und werden darüber entsprechend diskutieren. Ich bitte von daher um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Rotter. – Unser nächster Redner ist der Herr Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zu Beginn: Ich kann den Antrag der Kollegen von der SPD natürlich verstehen. Quer durch Franken ging bei der Veröffentlichung ein großer Aufschrei, wie die Ausschreibung und damit die Vergabe jetzt wohl verlaufen werden; es wurde befürchtet, dass National Express Rail den Zuschlag erhält.

Zur Frage, inwieweit wir als Bayerischer Landtag, als Wirtschaftsausschuss bisher wirklich an Ausschreibungen beteiligt waren, muss ich sagen, dass zumindest beim Übergang vom bisherigen Geschäftsführer Czeschka zum neuen Geschäftsführer Niggl eine Veränderung eingetreten ist. Jetzt wird dem Ausschuss deutlich besser und auch nichtöffentlicht berichtet, sodass dem Ausschuss natürlich auch Inhalte aus Ausschreibungen mitgeteilt werden.

Ich kann nicht ganz verstehen, warum man das Ausschreibungsmodell erst einmal verurteilt. Grundsätzlich ist das Ausschreibungsmodell richtig und wichtig. Es gehen schon heute 30 % des S-Bahnverkehrs an Mitbewerber der Deutschen Bahn, und der Wettbewerb hat grundsätzlich noch nicht geschadet. Die Gewinner sollen die Fahrgäste sein. Damit ist es auch wichtig, dass den Kunden auf den Strecken, die wir mit Regionalisierungsmitteln, mit öffentlichem Geld bezahlen, ein möglichst gutes Angebot gemacht wird.

Ich kann verstehen, liebe Kolleginnen und Kollegen der SPD, dass Sie dort Tarifstandards verankert sehen wollen. Diesbezüglich bin ich auch gespannt, wie morgen im Ausschuss darüber berichtet wird. Genau diese Tarifstandards gibt es im Baubereich, und wir hätten sie auch jederzeit im Bereich des Nahverkehrs dort besser fixieren können. Ich bin daher gespannt, wie morgen die BEG dazu Stellung nimmt. Ob sich das Instandhaltungswerk auf die Ausschreibung negativ auswirkt, wie schon im Sommer 2014 geunkt wurde, werden wir auch morgen sehen.

Grundsätzlich "raufe" ich mich öfters mit dem Kollegen Erwin Huber. Ich muss aber sagen, er hat es geschafft, dass wir morgen dazu gleich eine Anhörung haben. Ein Lob dafür, dass wir morgen dieses Thema im Prinzip direkt im Ausschuss haben! Ich halte es für wichtig, einem solchen Thema sofort näherzutreten.

Grundsätzlich würde ich sagen, dass die DB ihre Qualität im Nahverkehr auch im Nürnberger Bereich nachgewiesen hat. Ich möchte aber auch darauf hinweisen, dass zum Beispiel die Einführung des Talent bei der Linie S1 im Jahre 2010 bis zum Jahre 2012 dauerte. Zwei Jahre! Zusage 2007, und 2010 sollte der Talent 2 fahren. Das Fahrzeug fuhr nicht. Wir sind zwei Jahre lang mit Silberlingen der Sechzigerjahre durch die Gegend gescheppert, obwohl hier Regionalisierungsmittel bezahlt wurden.

Ich habe damals den Vorsitzenden der BEG Czeschka im Ausschuss mehrmals – einmal auch mit starker Unterstützung des Vorsitzenden Erwin Huber – gebeten, zu sagen, wie hoch die Pönenalnen sind, die der Freistaat aus der Nichterfüllung dieses Ver-

trages erhält. Diese Antwort ist uns die BEG, aber auch die Bahn bis heute schuldig geblieben. Ich gehe davon aus, dass die Bahn zwei Jahre lang nie eine einzige Pönale dafür bezahlt hat, obwohl sie die Vertragsleistung nicht erbracht hat. Von daher will ich auch sagen, dass Wettbewerb gut ist. Ich möchte den Wettbewerb nicht verurteilen. Ich versteh aber den Antrag der Kolleginnen und Kollegen der SPD, dass zum Beispiel Tarifstandards hinein müssen.

Ansonsten schreiben wir in vielen Bereichen öffentlich aus; Planungsleistungen für uns als Architekten werden ab 207.000 Euro europaweit ausgeschrieben. Wir sprechen hier nicht von 207.000 Euro, sondern wir sprechen bei einer solchen Ausschreibung auch wieder von Qualitätsstandards. Die Sorge ist verstanden, aber auch die Fahrgäste müssen berücksichtigt werden. – Wir werden morgen Näheres hören und dann sehen, ob wir hier weiteren Handlungsbedarf im Ausschuss und auch im Landtag haben. Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Glauber. - Die nächste Wortmeldung kommt vom Kollegen Ganserer. Bitte schön, Herr Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Vor rund einem Jahr haben wir uns im Wirtschaftsausschuss intensiv über missglückte Wettbewerbsprojekte unterhalten. Dabei stand nicht nur der Meridian auf der Strecke München – Salzburg,

(Erwin Huber (CSU): Rosenheim!)

Rosenheim – Salzburg - im Kreuzfeuer der Kritik, sondern die DB hatte auch im Werdenfels-Netz erhebliche Probleme, zum Wettbewerbsstart einen ordentlichen Betrieb auf die Reihe zu bekommen.

Wir haben daraufhin eine ganze Reihe von Anträgen eingebracht und gezeigt, wie man unserer Meinung nach die Ausschreibungen der Wettbewerbsprojekte verbes-

sern könnte. Die Anträge werden morgen auch im Wirtschaftsausschuss beraten. Da auch wir nicht möchten, dass der Wettbewerb auf dem Rücken des Personals ausgeragen wird, enthält einer unserer Anträge aus diesem Paket die Forderung, die Tariftreueverpflichtung in die Ausschreibungskriterien der BEG mit aufzunehmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dass nun mit der Vergabeentscheidung und dem Zuschlag des S-Bahnnetzes Nürnberg an National Express Rail das Thema neue Aktualität bekommt, ist für unseren Antrag gut. Die Forderung der Opposition ist aber nicht neu. Seit Jahren fordern wir generell für Bayern ein Tariftreuegesetz, wie es in 14 anderen Bundesländern längst der Fall ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dass nun die unterlegene DB Regio die Ausschreibung anficht, ist ihr gutes Recht. Deshalb werden wir beiden Berichtsanträgen zustimmen, da auch wir sehr gerne die Hintergründe des Ausschreibungsverfahrens erfahren wollen. Wir halten es nicht für gut, dass selbst die zuständigen Fachabgeordneten im Landtag über solche Entscheidungen erst in der Presse informiert werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Überhaupt nicht gefällt uns die Art und Weise, wie die SPD über dieses Thema debatert. Dass ein Nürnberger Bundestagsabgeordneter in seiner Doppelfunktion als Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag und als Vorstandsmitglied der EVG einen internen Interessenkonflikt hat, ist offensichtlich. Völlig überzogen sind aber die Forderung und die Behauptung des SPD-Landesvorsitzenden, der von einem Ausverkauf bayerischer Interessen spricht und deswegen einen Schluss des Ausschreibungswahnsinns fordert. Hier werden Ängste der Beschäftigten und der Fahrgäste geschürt. Das tut der Debatte nicht gut.

Generell gilt: Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist ein absoluter Erfolg. Seit 1995 haben wir es geschafft, die Fahrgastzahlen um über 70 % zu steigern. Das zeigt, dass eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene funktioniert, wenn das Angebot und die Qualität stimmen. In dieser Zeit haben wir die Zugkilometerleistungen von 82 Millionen auf 121 Millionen km erhöht, ohne dafür wesentlich mehr Geld ausgeben zu müssen. Bisher wurden aber nur rund 59 Millionen Zugkilometer im Wettbewerb gefahren. Auf einem Großteil des Angebots hat sich die DB noch nicht dem Wettbewerb stellen müssen. Wir brauchen nur die Strecke Nürnberg – Stuttgart zu betrachten. Da fährt die Deutsche Bahn heute noch mit Silberlingen, mit einem Wagenmaterial aus dem letzten Jahrtausend, das alles andere als barrierefrei ist.

(Dr. Paul Wengert (SPD): Die haben auch noch Plumpsklos!)

Ich bin mir sicher: Wenn die DB Regio bei der Rüge unterliegt, findet die DB eine vernünftige Anschlussverwendung für die neuen Züge. Genauso wird der neue Betreiber auch Personal brauchen. Es geht um die Frage, ob das Personal vernünftige Löhne bekommt. Dafür haben wir eine vernünftige Forderung aufgestellt. Die Tariftreueverpflichtung ist in die Vergabekriterien aufzunehmen. Man sollte aber das Ganze nicht skandalisieren.

Auch die DB Regio fährt Gewinne ein. Allein im Jahr 2013 waren es deutschlandweit 690 Millionen Euro Gewinn. Ein Jahr davor waren es sogar 754 Millionen Euro, die die DB Regio an den Gesamtkonzern abgibt und mit denen der Gesamtkonzern DB international auf Einkaufstour geht. Jetzt so zu tun, als würde ein anderer Wettbewerber das System S-Bahnnetz gnadenlos auf Verschleiß fahren, ist übertrieben. Auch die DB müsste sich die Frage gefallen lassen, was sie denn an Gewinnen in den letzten Jahren aus dem S-Bahnnetz Nürnberg herausgezogen hat. Deshalb stimmen wir der Forderung nach einer Tariftreueverpflichtung voll zu. Ebenso stimmen wir den beiden Anträgen und einer Weiterführung der Debatte zu, aber bitte sachlich und lösungsorientiert.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Ich darf bekannt geben, dass die CSU-Fraktion für diesen Antrag namentliche Abstimmung beantragt hat. Jetzt darf ich für die Staatsregierung Herrn Staatssekretär Eck das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Eigentlich wollte ich mich nicht mehr äußern, aber der Kollege Roos hat Argumente in den Mittelpunkt gerückt, die man so einfach nicht stehen lassen kann. Dumpingpreise und alles andere Schmerzhafte, das Sie verkündet haben, würden auf dem Rücken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgetragen. Der Vorwurf einer Skandalisierung – ich will die Worte des Kollegen Ganserer verwenden – trifft hier nicht zu. Das ist weit unter der Gürtellinie, meine sehr verehrten Damen und Herren. Das muss man in aller Deutlichkeit ansprechen.

Sie haben einen englischen Konzern angesprochen. Dass Sie "Buh" gerufen haben, hat gerade noch gefehlt. Jetzt will ich Ihnen eines sagen: Der DB-Konzern hat ein englisches Eisenbahnunternehmen übernommen. Da sprechen wir dann von Erweiterung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Wir sind in einem vereinten Europa. Wir müssen europaweit ausschreiben. Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass - lieber Herr Kollege Roos, das geht schlicht und ergreifend nicht.

(Beifall bei der CSU)

Sie haben mit Ihrem Antrag einen Bericht gefordert. Dem stimmen wir auch zu, aber nicht Ihrem Antrag, weil darin so viele Maßnahmen gefordert werden, die einfach nicht möglich sind. Deshalb haben wir auch einen eigenen Antrag gestellt, für den ich ganz herzlich um Unterstützung bitte. Ich bitte, diesem Antrag zuzustimmen und Ihren Antrag abzulehnen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich will an dieser Stelle sehr deutlich machen, dass sich seit der Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr – ich will die Zahl wiederholen, weil Sie das alles als so unerträglich hinstellen – die Zugkilometerleistung von 82 Millionen auf 121 Millionen erhöht hat. Das ist nicht auf dem Rücken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschehen, wie Sie es formuliert haben. Nein, wir wollen gerade dauerhafte Arbeitsplätze schaffen und sichern. Mit der Erhöhung der gefahrenen Kilometerleistung wurde letztlich die Qualität verbessert. Die Leistungen wurden verbessert. Die Zahl der Zugbegleiter wurde erhöht. Alles das ist mit langfristigen Verträgen geschehen. Wo und in welcher Branche gibt es solche Grundvoraussetzungen wie hier? Darüber sind wir glücklich, und darauf sind wir stolz.

Ein Tariftreuegesetz und Ähnliches würde alles überfrachten. An dieser Stelle will ich Ihnen deutlich machen: Kein einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen, das im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft fährt, hat keinen Tarifvertrag mit mindestens einer für diese Branche zuständigen Gewerkschaft. Alle Unternehmen sind letztlich tariflich organisiert, ohne dass riesige Formalitäten in der Ausschreibung untergebracht werden mussten.

Ein Letztes. Sie sprechen von Wagenqualität und Ähnlichem. Dieses Vergabeverfahren ist noch nicht zum Abschluss gebracht worden. Es ist eine unmögliche Situation, hier im Plenum über dieses Verfahren zu diskutieren, wenn die Details heute und an dieser Stelle noch nicht veröffentlicht werden können. Sobald dieses Verfahren abgeschlossen ist, ist es überhaupt kein Problem, auch über diese Details im Ausschuss oder, wenn gewünscht, hier im Plenum zu reden. Aus diesen genannten Gründen bitte ich, diesen Antrag abzulehnen und dem Antrag der CSU zuzustimmen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Eine Wortmeldung oder eine Zwischenbemerkung, Herr Kollege? – Herr Staatssekretär, kommen Sie bitte noch einmal ans Rednerpult.

Bernhard Roos (SPD): Herr Staatssekretär Eck, herzlichen Dank für Ihre Einlassung.

Eine ganz kurze Frage: Sie haben angedeutet, die Verbesserungen seit dem Jahr 1994 seien ausschließlich auf diese Privatisierung zurückzuführen. Glauben Sie das wirklich, oder hätten Sie sich vor dem Hintergrund der Deutschen Einheit und der Probleme der ehemaligen DDR-Reichsbahn auch einen anderen Weg vorstellen können?

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Wenn Sie mich fragen, ob ich das glaube, dann muss ich darauf keine Antwort geben. Ich habe die Zahlen angesprochen, die uns vorliegen. Das ist eine Verbesserung. Ob ich das glaube oder nicht, das sind die Tatsachen!

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Kolleginnen und Kollegen, zu diesem Dringlichkeitsantrag wurde eine namentliche Abstimmung beantragt. Die Viertelstunde ist noch nicht vorbei. Deshalb müssen wir die Abstimmung verschieben.

(...)

Präsidentin Barbara Stamm: Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf der Drucksache 17/5222 abstimmen. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Die Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wir kommen jetzt zur namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion betreffend "Vergabe der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg" auf der Drucksache 17/5236. Die Urnen stehen bereit. Bitte die Stimmkarten einwerfen. Drei Minuten wieder.

(Namentliche Abstimmung von 19.16 bis 19.19 Uhr)

Jetzt darf ich noch das Ergebnis des Dringlichkeitsantrags der CSU-Fraktion betreffend "Vergabe der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg" auf der Drucksache 17/5236 bekannt geben. Mit Ja haben 144 gestimmt. Nein-Stimmen gab es keine, Stimmenthaltungen gab es auch keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag einstimmig angenommen worden.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 6)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 11.02.2015 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion CSU; Vergabe der S-Bahn-Verkehre in Nürnberg (Drucksache 17/5236)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus	X		
Aigner Ilse			
Aiwanger Hubert			
Arnold Horst	X		
Aures Inge			
Bachhuber Martin	X		
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter	X		
Bauer Volker	X		
Baumgärtner Jürgen			
Prof. Dr. Bausback Winfried	X		
Bause Margarete	X		
Beißwenger Eric	X		
Dr. Bernhard Otmar			
Biedefeld Susann	X		
Blume Markus	X		
Bocklet Reinhold	X		
Brannekämper Robert	X		
Brendel-Fischer Gudrun	X		
Brückner Michael	X		
von Brunn Florian			
Brunner Helmut			
Celina Kerstin	X		
Dettenhöfer Petra			
Dorow Alex	X		
Dünkel Norbert			
Dr. Dürr Sepp	X		
Eck Gerhard	X		
Dr. Eiling-Hüting Ute	X		
Eisenreich Georg			
Fackler Wolfgang	X		
Dr. Fahn Hans Jürgen	X		
Fehlner Martina	X		
Felbinger Günther			
Flierl Alexander	X		
Dr. Förster Linus	X		
Freller Karl			
Füracker Albert	X		
Ganserer Markus	X		
Prof. Dr. Gantzer Peter Paul	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gehring Thomas	X		
Gerlach Judith	X		
Gibis Max	X		
Glauber Thorsten	X		
Dr. Goppel Thomas	X		
Gote Ulrike	X		
Gottstein Eva	X		
Güll Martin			
Güller Harald			
Guttenberger Petra	X		
Haderthauer Christine	X		
Häusler Johann			
Halbleib Volkmar			
Hanisch Joachim	X		
Hartmann Ludwig	X		
Heckner Ingrid	X		
Heike Jürgen W.	X		
Herold Hans	X		
Dr. Herrmann Florian	X		
Herrmann Joachim			
Dr. Herz Leopold	X		
Hiersemann Alexandra	X		
Hintersberger Johannes			
Hofmann Michael	X		
Holetschek Klaus	X		
Dr. Hopp Gerhard	X		
Huber Erwin	X		
Dr. Huber Marcel			
Dr. Huber Martin	X		
Huber Thomas	X		
Dr. Hünnerkopf Otto	X		
Huml Melanie	X		
Imhof Hermann	X		
Jörg Oliver	X		
Kamm Christine	X		
Kaniber Michaela	X		
Karl Annette	X		
Kirchner Sandro	X		
Knoblauch Günther	X		
König Alexander	X		
Kohnen Natascha	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Kränzele Bernd	X		
Dr. Kränzlein Herbert	X		
Kraus Nikolaus	X		
Kreitmair Anton	X		
Kreuzer Thomas	X		
Kühn Harald	X		
Ländner Manfred	X		
Lederer Otto	X		
Leiner Ulrich			
Freiherr von Lerchenfeld Ludwig	X		
Lorenz Andreas	X		
Lotte Andreas	X		
Dr. Magerl Christian	X		
Dr. Merk Beate			
Meyer Peter	X		
Mistol Jürgen	X		
Müller Emilia	X		
Müller Ruth	X		
Mütze Thomas	X		
Muthmann Alexander	X		
Neumeyer Martin	X		
Nussel Walter	X		
Osgyan Verena	X		
Petersen Kathi	X		
Pfaffmann Hans-Ulrich	X		
Prof. Dr. Piazolo Michael	X		
Pohl Bernhard	X		
Pschierer Franz Josef	X		
Dr. Rabenstein Christoph	X		
Radlmeier Helmut	X		
Rauscher Doris	X		
Dr. Reichhart Hans	X		
Reiß Tobias	X		
Dr. Rieger Franz			
Rinderspacher Markus	X		
Ritt Hans	X		
Ritter Florian	X		
Roos Bernhard	X		
Rosenthal Georg	X		
Rotter Eberhard	X		
Rudrof Heinrich	X		
Rüth Berthold	X		
Sauter Alfred	X		
Scharf Ulrike			
Scheuenstuhl Harry	X		
Schindler Franz	X		
Schmidt Gabi	X		
Schmitt-Büssinger Helga			
Schöffel Martin	X		
Schorer Angelika	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja	X		
Schreyer-Stäblein Kerstin	X		
Schulze Katharina			
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten	X		
Dr. Schwartz Harald	X		
Seehofer Horst			
Seidenath Bernhard	X		
Sem Reserl			
Sengl Gisela			
Sibler Bernd			
Dr. Söder Markus			
Sonnenholzner Kathrin	X		
Dr. Spaenle Ludwig			
Stachowitz Diana	X		
Stamm Barbara	X		
Stamm Claudia	X		
Steinberger Rosi	X		
Steiner Klaus	X		
Stierstorfer Sylvia	X		
Stöttner Klaus	X		
Straub Karl	X		
Streible Florian	X		
Strobl Reinhold	X		
Ströbel Jürgen	X		
Dr. Strohmayer Simone	X		
Stümpfig Martin	X		
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter	X		
Tomaschko Peter	X		
Trautner Carolina	X		
Unterländer Joachim	X		
Dr. Vetter Karl	X		
Vogel Steffen	X		
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. Waschler Gerhard	X		
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika	X		
Dr. Wenger Paul	X		
Werner-Muggendorfer Johanna			
Westphal Manuel	X		
Widmann Jutta			
Wild Margit	X		
Winter Georg	X		
Winter Peter			
Wittmann Mechthilde			
Woerlein Herbert	X		
Zacharias Isabell	X		
Zellmeier Josef	X		
Zierer Benno	X		

Gesamtsumme 144 0 0