Bayerischer Landtag
16. Wahlperiode

Drucksache **16/1130**

14.05.2009

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 15.02.2009

Vergabe von Leistungen im SPNV in Bayern – Wettbewerb oder eben kein Wettbewerb (SPNV-Leistungen 2009 I)

Seit der Bahnreform sind die Länder Aufgabenträger für den SPNV. Die Länder erhalten zur Erfüllung dieser Aufgabe vom Bund jedes Jahr mit den sogenannten Regionalisierungsmitteln Gelder in Milliardenhöhe. Diese Gelder sind in erster Linie bestimmt zum Einkauf von SPNV-Leistungen, heißt zur Bestellung von Zugkilometern im SPNV, sie dürfen jedoch auch für investive Maßnahmen im SPNV und im Allgemeinen ÖPNV verwendet werden. In früheren Jahren wurden in Bayern von den vom Bund je Jahr erhaltenen Regionalisierungsmitteln in Höhe von jeweils gut einer Milliarde Euro etwa drei Viertel zur Bestellung von Zugkilometern im SPNV ausgegeben. Für 2009 sind gut 85 Prozent der Regionalisierungsmittel für den Einkauf von Zugkilometern vorgesehen.

Vor wenigen Wochen wurde das Verfahren zur Vergabe des neuen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrages eingeleitet. Dieser Vertrag folgt dem bisherigen Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen dem Freistaat Bayern (vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft, BEG) und der DB Regio, in dem die Bestellung eines großen Teils der SPNV-Leistungen im Freistaat für den Zeitraum 2003 bis 2013 (S-Bahn München und S-Bahn Nürnberg bis Ende 2017) geregelt ist.

Die Bestellung von knapp 70 Millionen Zugkilometern soll über den neuen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrag geregelt werden, weitere etwa 45 Millionen Zugkilometer sind Gegenstand von SPNV-Wettbewerbsprojekten, zu denen es eigene Bestellverträge gibt. Gut 90 Prozent der SPNV-Leistungen in Bayern werden aktuell von der DB Regio bzw. von Tochterunternehmen der DB Regio erbracht, was bedeutet, das die DB Regio auch häufig bei den „Wettbewerbsprojekten den Zuschlag erhält. Bezogen auf Personenkilometer bzw. auf die Zahl der Beförderungsfälle ist der Anteil der DB noch weit höher. Augenfällig ist, dass vor allem lukrative Stecken mit einem hohen Anteil an Personenkilometern und damit auch mit hohen Tarifeinnahmen vom Wettbewerb ausgespart werden.

Augenfällig ist in diesem Zusammenhang auch die Einbindung von DB-Tochterunternehmen in die Erarbeitung von Ausschreibungen. So wurden beispielsweise von der Staatsregierung in freihändiger Vergabe Arbeitsgemeinschaften, denen jeweils die DB Netz angehörte, beauftragt mit den Projekten *Verkehrliche Untersuchungen zur Vorbereitung des „Wettbewerbsprojekts Dieselnetz Nürnberg“* und *Verkehrliche Untersuchungen zur Vorbereitung der „Wettbewerbsprojekte im Raum Augsburg“*. Dem Wettbewerb auch nicht dienlich ist die Förderung der DB AG bei der Beschaffung von Fahrzeugen, die nach Beendigung der Laufzeit des Verkehrsdurchführungsvertrages im Eigentum der DB bleiben.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

1. Wie ist aktuell das Verhältnis zwischen den SPNV-Leistungen basierend auf „Wettbewerbsprojekten“ und den SPNV-Leistungen basierend auf dem „großen“ Verkehrdurchführungsvertrag bezogen auf Personenkilometer?

2. Wie ist aktuell das Verhältnis zwischen den SPNV-Leistungen basierend auf „Wettbewerbsprojekten“ und den SPNV-Leistungen basierend auf dem „großen“ Verkehrdurchführungsvertrag bezogen auf Beförderungsfälle?

3. Wie wird nach Vergabe des neuen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrages das Verhältnis zwischen den SPNV-Leistungen basierend auf „Wettbewerbsprojekten“ und den SPNV-Leistungen basierend auf dem „großen“ Verkehrdurchführungsvertrag bezogen auf Personenkilometer sein?

4. Wie wird nach Vergabe des neuen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrages das Verhältnis zwischen den SPNV-Leistungen basierend auf „Wettbewerbsprojekten“ und den SPNV-Leistungen basierend auf dem „großen“ Verkehrdurchführungsvertrag bezogen auf Beförderungsfälle sein?

5. Aus welchen Gründen ist ausweislich der Vergabebekanntmachung im EU-Amtsblatt eine Aufteilung der SPNV-Leistungen, die mit dem neuen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrag vergeben werden, in Lose nicht vorgesehen?

6. Sieht die Staatsregierung keine Gefahr der Wettbewerbsverzerrung, wenn DB Tochterunternehmen beauftragt werden mit Untersuchungen zu „Wettbewerbsprojekten“, an deren Vergabe sich dann wiederum andere DB Tochterunternehmen beteiligen, und ist die DB Netz nach Auffassung der Staatsregierung nicht verpflichtet, auch ohne „kommerzielle“ Beauftragung Grundlagen zur Vorbereitung von „Wettbewerbsprojekten“ zu liefern?

7. Aus welchen Gründen hat die Staatsregierung bislang immer abgeblockt, dass der „große“ Verkehrsdurchführungsvertrag und andere „Bestellverträge“ im Detail

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Parlamentspapiere abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de - Aktuelles/Sitzungen/Tagesübersicht zur Verfügung.

im Landtag vorgestellt und diskutiert werden, und aus welchen Gründen erhält der Landtag bislang nicht offiziell von der Staatsregierung/der BEG die Verträge im Wortlaut?

8. Welche der von der DB Regio bei der Erbringung der Verkehrsleistungen im Rahmen des aktuellen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrages genutzten Schienenfahrzeuge, die im Wesentlichen den in der Vergabebekanntmachung zum neuen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrag unter „Teilnahmebedingungen/Technische Leistungsfähigkeit“ „beschriebenen erforderlichen Ressourcen“ („12 Doppelstockzüge à 3 Wagen mit E-Lok (ca. 6 MW für 160 km/h), ca. 100 zweiteilige Hochleistungsdieseltriebzüge mit Neigetechnik für 160 km/h, ca. 240 Elektrotriebwagen für die S-Bahn München mit 96 cm-Einstieg, ca. 42 Elektrotriebwagen für die S-Bahn Nürnberg mit 76 cm-Einstieg, ca. 10 Elektrotriebzüge für den Regionalverkehr (140 km/h, 70 m Länge), ca. 25 niederflurige Diesel-Regional-Triebzüge (120 km/h, zweiteilig, flügelbar), 6 einteilige Hochleistungsdieseltriebwagen (120 km/h), ca. 40 zweiteilige Dieseltriebwagen (120 km/h), ca. 100 Doppelstockwagen (140 km/h), 300 einstöckige Nahverkehrswagen (120–140 km/h), je ca. 50 Diesel- oder E-Loks (140 km/h, ca. 2 MW bzw. 4 MW)“) entsprechen, wurden vom Freistaat finanziert bzw. mitfinanziert?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom14.04.2009

Vorbemerkung zu den Fragen 1 bis 4:
Die Zahlen wurden auf Basis der Ein- und Aussteiger ermittelt. Die S-Bahn München ist nicht berücksichtigt.

1. Das Verhältnis Wettbewerbsprojekte zu „großer“ Verkehrsdurchführungsvertrag beträgt aktuell 40% zu 60%.
2. Das Verhältnis Wettbewerbsprojekte zu „großer“ Verkehrsdurchführungsvertrag beträgt aktuell 25% zu 75%.
3. Das Verhältnis Wettbewerbsprojekte zu „großer“ Verkehrsdurchführungsvertrag wird dann 50% zu 50% betragen.
4. Das Verhältnis Wettbewerbsprojekte zu „großer“ Verkehrsdurchführungsvertrag wird dann 35% zu 65% betragen.
5. Der neue „große“ Verkehrsdurchführungsvertrag ist explizit ein letztmaliger Übergangsvertrag auf dem Weg in den vollständigen Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr. Die vertraglichen Leistungen enden sukzessive während der Vertragslaufzeit und werden neu ausgeschrieben. Aufgrund dieser Konstellation ließe eine Bildung von Losen keine wettbewerbsfähigeren Angebote erwarten als die Vergabe im Ganzen, bei der vorhandene Fahrzeuge weitergenutzt werden können. Überdies wäre die große Anzahl parallel durchzuführender Wettbewerbsverfahren bei einer Bildung von Losen weder für die ausschreibende Stelle noch für die potenziellen Bieter organisatorisch handhabbar. Die gewählte Vorgehensweise führt zu einer Entzerrung der Verfahren, die echten Wettbewerb erst ermöglicht.
6. Nein, da Infrastrukturunternehmen und Verkehrsunternehmen sowohl organisatorisch als auch rechtlich voneinander getrennte Unternehmen sind. Die DB Netz AG ist nach § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verpflichtet, gegenüber allen Verkehrsunternehmen die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihr betriebenen Infrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihr angebotenen Leistungen zu gewährleisten. Eine rechtliche Verpflichtung zur kostenfreien Übermittlung der Grundlagen zur Vorbereitung von Wettbewerbsprojekten durch die DB Netz AG besteht nicht.
7. Der Bayerische Landtag wurde über die wesentlichen Inhalte der Verkehrsdurchführungsverträge unterrichtet. Eine formale Einbeziehung des Landtages in die Vergabeverfahren ist nicht gesetzlich vorgesehen. Im Übrigen wäre eine Offenlegung vertraulicher Unternehmensdaten rechtlich nicht zulässig.
8. Folgende von der DB bei der Erbringung der Verkehrsleistungen im Rahmen des aktuellen „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrages genutzten Schienenfahrzeuge wurden vom Freistaat finanziert oder mitfinanziert:
   - 10 Fahrzeuge des Typs VT 628
   - 33 Fahrzeuge des Typs VT 612
   - 15 Fahrzeuge des Typs VT 642
   - 6 Fahrzeuge des Typs VT 650
   - 1 Fahrzeug des Typs ET 425
   - 105 Fahrzeuge des Typs ET 423
   - 42 Fahrzeuge des Typs ET 428
   - 190 Doppelstockreisezugwagen
   - 89 Reisezugwagen (Umbau)

   Mit welchen der genannten Fahrzeuge die für den dritten „großen“ Verkehrsdurchführungsvertrag angefragten Verkehrsleistungen erbracht werden, steht erst nach Abschluss der Vertragsverhandlungen fest. Auch wenn DB Regio den Zuschlag erhält, ist ein Austausch von Fahrzeugen möglich.
   Die Fahrzeugförderung seitens des Freistaates Bayern ist mittlerweile eingestellt. Kosten für Fahrzeugbeschaffung sind in die Angebotspreise der Verkehrsdurchführungsverträge einzukalkulieren.