

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Paulig, Scharfenberg**

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

vom 10.11.98

Bayerische Oberlandbahn

Auf der Bayerischen Oberlandbahn (Lenggries/Tegernsee/Bayrischzell-Holzkirchen-München) hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft erstmals Schienenverkehrsleistungen ausgeschrieben und den Zuschlag einem Konsortium privater Betreiber, der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) erteilt. Ziel war eine deutliche Attraktivitätssteigerung auf den für Touristen, Naherholer und Berufspendler interessanten Strecken und eine Entlastung des regionalen Straßennetzes. Bei der Übernahme des Betriebs durch die Betreibergesellschaft am 29.11.98 war ein dichteres Fahrplanangebot und Komfortverbesserungen durch den Einsatz neuer Fahrzeuge vom Typ „Integral“ zugesichert. Am 30.10.98 wurde beschlossen, die Fahrplanverbesserung bis Frühjahr 1999 auszusetzen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Seit wann war die Staatsregierung bzw. die bayerische Eisenbahngesellschaft darüber informiert, daß der geplante Termin für Fahrplanverbesserungen/Einsatz des Integral nicht eingehalten werden kann?
2. Welche Konsequenzen wird das Nichteinhalten der mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen vertraglichen Verpflichtungen durch die DEG nach sich ziehen?
3. Welche Mittel hat der Freistaat der DEG bisher für Investitionen und Betrieb der Oberlandbahn zugesagt? Für welchen Zeitraum? Wieviel davon sind Bundesmittel, wieviel landeseigene Mittel?
4. Sind Informationen aus der Presse richtig, daß der Freistaat der DEG kurzfristig zusätzliche Mittel zur Verfügung stellen wird?
Wenn ja: Wieviel, wofür, für welchen Zeitraum und aus welcher Quelle?
5. Wann ist mit der vollständigen Lieferung und Zulassung der Integral-Zuggarnituren zu rechnen?
6. Hält die Staatsregierung an den Ausschreibungskriterien „Anwendung der DB-Tarife“ und „Erhöhung des Sitzplatzangebotes im Berufsverkehr um 20 %, im sonstigen Verkehr um 100 %“ fest?

- a) Wenn ja: In welcher Weise wird der Freistaat bzw. die BEG dies sicherstellen?
- b) Wenn nein: Warum nicht? Welche Mindestanforderungen werden ersatzweise festgelegt?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

Bis Ende Juli 1998 traten keine Probleme auf, die darauf schließen ließen, daß eine Beeinträchtigung der planmäßigen Betriebsaufnahme mit Integral-Fahrzeugen eintreten könnte. Die seit Anfang 1997 mindestens einmal monatlich stattfindenden Sitzungen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wiesen stets auf einen ordnungsgemäßen Produktionsablauf hin. Abweichungen vom Produktionsablaufplan traten vereinzelt auf, stellten den Zeitpunkt der Inbetriebnahme jedoch nicht in Frage.

Erst Ende Juli erhielt die Bayerische Eisenbahngesellschaft ernstzunehmende Hinweise, daß wegen Problemen im Fahrzeugbereich, die insbesondere bei Abnahme und Zulassung zu Tage traten, zum 29.11.1998 möglicherweise nicht alle 17 Integralzüge zur Verfügung stehen würden. Das neue Fahrplankonzept der Oberlandbahn hätte allerdings schon mit 11 Integral-Triebzügen und mit Hilfe eines vertraglich vereinbarten Auffangkonzepts in den Grundzügen realisiert werden können. Die Verfügbarkeit von zumindest 14 Zügen – die restlichen 3 Züge sind als Reservezüge vorgesehen – und die betriebliche Realisierbarkeit wurden vom Hersteller immer wieder zugesagt.

Erst ab Ende August 1998 verdichteten sich auf Fachebene Zweifel, ob die für das Auffangkonzept erforderliche Anzahl von Integral-Fahrzeugen rechtzeitig zur Verfügung stehen würde. Nach umgehender Information durch die BEG über diesen Sachverhalt reagierte das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie unverzüglich und beraumte für den 11. September 1998 eine Dringlichkeitsbesprechung unter Vorsitz des Amtschefs mit hochrangigen Vertretern der Bayerischen Oberlandbahn GmbH und der Herstellerseite (Vorstands- bzw. Geschäftsführerebene) an. Bei dieser Besprechung bestätigten die Vertreter der BOB und der Jenbacher Werke AG, daß im August überraschend Probleme bei der Abnahme durch den TÜV und das Eisenbahn-Bundesamt aufgetreten seien. Trotz eindringlicher Nachfrage hielten die Vertreter der Herstellerseite an ihrer Überzeugung fest, daß die für Mitte September geplante Bauartzulassung des Integrals positiv verlaufen werde und unter dieser Voraussetzung bis Ende November die für das Auffangkon-

zept notwendigen Fahrzeuge mit der erforderlichen betrieblichen Zuverlässigkeit zur Verfügung stehen würden. Alle technischen Vorkehrungen für die Bauartzulassung seien getroffen worden. Nach der Bauartzulassung könnten Produktion und Tests voll anlaufen; entsprechende Personalverstärkungen seien vorgesehen, um den eingetretenen Zeitverlust auszugleichen.

Tatsächlich ist die Bauartzulassung für den Integral am 16.09.1998 erteilt worden. Am 23.09.1998 wurde ich über diesen Sachverhalt erstmals informiert. Im Laufe der folgenden Wochen mehrten sich aufgrund permanenter Nachforschungen der BEG jedoch die Hinweise, daß trotz der erfolgten Bauartzulassung möglicherweise weniger neue Fahrzeuge als für das Auffangkonzzept benötigt zur Verfügung stehen würden, weil die sog. Mehrfachtraktion v.a. aufgrund von Softwareproblemen nicht einwandfrei funktionierte.

Aufgrund dieser Hinweise habe ich die Verantwortlichen der Bayerischen Oberlandbahn GmbH, der Herstellerseite und der BEG, sowie den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht und die Landräte der Landkreise Miesbach sowie Bad Tölz – Wolfratshausen kurzfristig zu einer Besprechung am 29.10.1998 unter meinem Vorsitz eingeladen. Erstmals rückten die Vertreter der BOB und der Jenbacher Werke AG von ihrer bisher geäußerten Auffassung ab und räumten uneingeschränkt ein, daß zum 29.11.1998 auch die für das Auffangkonzzept notwendige Mindestzahl von Integral-Fahrzeugen nicht bereitstehen würde und daß vor allem die erforderliche Fahrzeugerprobung und Personalschulung nicht mehr ausreichend möglich sein werde. Angesichts dieser Sachlage wurde bei dieser Besprechung und bei einem zusätzlichen Gespräch am 30.10.1998 unter Hinzuziehung der Vertreter der Deutschen Bahn AG einvernehmlich entschieden, im Interesse der Kunden und mit Blick auf eine seriöse und sichere Einführung des Oberlandbahnkonzeptes einen gleitenden Übergang auf die neuen Integral-Fahrzeuge bis zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1999 zu schaffen.

Zu 2.:

Der Freistaat Bayern wird die im Verkehrsdurchführungsvertrag vorgesehene Vertragsstrafe gegenüber dem als Vertragspartner aufgetretenen Bieterkonsortium von DEG Verkehrs-GmbH (DEG) und Bayerische Zugspitzbahn AG (BZB) geltend machen.

Zu 3.:

Der Verkehrsdurchführungsvertrag mit dem Bieterkonsortium läuft über 15 Jahre. In diesem Zeitraum sind 329,2 Mio. DM an Ausgleichszahlungen aus Regionalisierungsmitteln vorgesehen. Die Investitionskostenzuschüsse nach dem GVFG für die Fahrzeuge und Anlagen (Wartungsstützpunkt in Lenggries, Betriebsleitsystem) betragen 41,4 Mio. DM. Es handelt sich hierbei um Mittel, die aufgrund gesetzlicher Regelungen den Ländern für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Verfügung stehen (Regionalisierungsmittel) oder die der Bund den Ländern für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (GVFG) gewährt.

Zu 4.:

Die Behauptung der Presse, der Freistaat würde der Oberlandbahn kurzfristig zusätzliche Mittel zur Verfügung stellen, entbehrt jeglicher Grundlage.

Zu 5.:

Das Eisenbahn-Bundesamt hat für den Fahrzeugtyp „Integral“ eine Bauartprüfung durchgeführt. Die einzelnen Fahrzeuge werden vor ihrer Überstellung zur BOB gemäß § 32 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung einer Einzelabnahme durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht unterzogen. Diese Einzelabnahme bildet – in Verbindung mit der Bauartprüfung – die Voraussetzung für die Erlaubnis zum Betriebseinsatz der Fahrzeuge bei der BOB, die von der zuständigen Aufsichtsbehörde, dem Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie gemäß Art. 10 Bayerisches Eisenbahn- und Bergbahngesetz, erteilt wird. Für zwölf Fahrzeuge liegt diese Betriebserlaubnis bisher vor. Die Auslieferung der restlichen Fahrzeuge und ihre Zulassung sollen Ende Februar/Anfang März abgeschlossen sein.

Zu 6.:

Bei der Ausschreibung der SPNV-Leistungen auf den Strecken der Oberlandbahn wurde gefordert, daß der Deutsche Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expresstguttarif (sog. DPT) zugrunde zu legen ist. Das bedeutet, daß das Eisenbahnverkehrsunternehmen einen eigenen Tarif aufzustellen hatte, der sich inhaltlich an den bisher geltenden DPT der DB AG anlehnen mußte. Diese Voraussetzung erfüllt das Tarifwerk der Oberlandbahn. Die Bayerische Oberlandbahn GmbH wurde im November 1998 als NE-Blatt 534 in den Personen-, Gepäck- und Expresstguttarif Deutsche Bahn AG – Deutsche Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DPT II DB/NE) aufgenommen.

Das Tarifangebot der Bayerischen Oberlandbahn GmbH orientiert sich an der Produktpalette des DPT und beinhaltet ein breites Sortiment von Fahrkarten für sämtliche relevanten Zielgruppen. BAYERN-TICKET und BahnCard werden anerkannt; das Schöne-Wochenende-Ticket der DB AG gilt im Wechselverkehr, im Binnenverkehr wird insoweit ein besonderes, preisgünstiges BOB-Ticket verkauft. Für die Benutzung von Bus und Bahn werden kombinierte Zeitfahrtausweise vertrieben. Offene Punkte im Tarifbereich konnten im übrigen rechtzeitig zum Betriebsbeginn ausgeräumt werden.

Die Ausschreibungskriterien für die Bemessung des Sitzplatzangebotes werden erfüllt. Grundlage bilden die Fahrgastzahlen, die der Ausschreibung beigefügt waren. In der Zwischenzeit wurden im Juli und November 1997 sowie im März 1998 weitere Fahrgastzählungen und -befragungen durchgeführt. Anhand dieser Ergebnisse sollen die Sitzplatzkapazitäten in den einzelnen Zügen dem aktuellen Bedarf angepaßt werden.