



Antrag

der Abgeordneten **Reinhold Bocklet, Erwin Huber, Eberhard Rotter, Dr. Otmar Bernhard, Markus Blume, Thomas Huber, Alex Dorow, Dr. Florian Herrmann, Martin Bachhuber, Ingrid Heckner, Michaela Kaniber, Bernhard Seidenath, Tanja Schorer-Dremel, Christine Haderthauer, Ernst Weidenbusch, Kerstin Schreyer-Stäblein, Karl Straub, Klaus Stöttner, Otto Lederer, Dr. Ute Eiling-Hütig, Klaus Steiner, Harald Kühn, Dr. Thomas Goppel, Anton Kreitmair, Dr. Martin Huber, Jürgen Baumgärtner, Klaus Holetschek, Sandro Kirchner, Walter Nussel, Dr. Harald Schwartz CSU**

Brutto- statt Nettovertrag für die S-Bahn München

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird gebeten, die Bayerische Eisenbahngesellschaft zu beauftragen, bei der Neuausschreibung des Verkehrsdurchführungsvertrags für das S-Bahn-Netz München eine Umstellung auf einen Bruttovertrag mit Anzelelementen anzustreben.

Begründung:

Die S-Bahn ist neben der U-Bahn das wichtigste schienengebundene Massenverkehrsmittel in der Metropolregion München. Sie wird von der DB Regio Bayern im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft betrieben, die eine 100-prozentige Tochter des Freistaates Bayern ist.

Der Verkehrsdurchführungsvertrag mit der DB Regio AG für die S-Bahn München läuft im Dezember 2017 aus. Er ist nach dem sog. „Nettoprinzip“ gestaltet, nach dem Risiko und Gewinn beim Verkehrsunternehmen verbleiben. Demgegenüber wird beim sog. „Bruttoprinzip“, mit dem zum Beispiel die Landkreise im Umland von München ihren Busverkehr organisieren, dem Verkehrsunternehmen für die Durchführung der Verkehrsleistung ein pauschales Kilometergeld bezahlt. Bei der Ausschreibung bieten die konkurrierenden Verkehrsunternehmen einen konkurrenzfähig kalkulierten bestimmten Kilometerpreis an, für den sie ihre Leistung erbringen wollen.

Eine Umstellung auf das „Bruttoprinzip“ hätte den Vorteil, dass die Gewinne künftig beim Aufgabenträger, dem Freistaat Bayern, verbleiben und von diesem für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur der Metropolregion München investiert werden können. Um das Verkehrsunternehmen nicht völlig aus der Verantwortung für die Nachfrageentwicklung zu entlasten, sollte ein Bruttovertrag mit Anzelelementen versehen werden.

Sollte die Personalkapazität für die Umstellung auf einen Bruttovertrag nicht ausreichen, dann könnte die Umstellung um längstens zwei Jahre verschoben werden.