

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Jürgen Suhr, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausschreibungen im SPNV

und

ANTWORT

der Landesregierung

Auch für die nächsten Jahre deutet sich an, dass es in Mecklenburg-Vorpommern zu Änderungen im Rahmen des Angebots zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kommen wird. Dies gilt einerseits für das quantitative Angebot. So ist nach Aussage der Landesregierung zum Beispiel offen, ob die Strecke Stralsund-Barth erneut ausgeschrieben wird. Andererseits sind auch hinsichtlich der qualitativen Standards Unterschiede wahrnehmbar, wenn man etwa die Ausstattung der eingesetzten Wagenparks auf den unterschiedlichen Strecken vergleicht.

1. Welches Leitbild hat die Landesregierung für den SPNV und ist dieses mit einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie untersetzt, die im Ergebnis mehr Fahrgäste in die Regionalbahnen bringen wird?
Wenn ja, welchen zentralen Inhalten und Zielen folgt die Mobilitätsstrategie der Landesregierung insbesondere hinsichtlich der Sicherung eines Grundstandards im SPNV und in Bezug auf mögliche Angebotsverdichtungen über den Grundstandard hinaus?

Das Leitbild für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land ist im gültigen ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern verankert und wird im derzeit in der Öffentlichkeitsbeteiligung befindlichen Entwurf des Integrierten Landesverkehrsplans Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V) fortgeschrieben. Ziel der Landesregierung ist ein angemessenes, ökonomisch und ökologisch vernünftiges Mobilitätsangebot für alle Regionen im Land. Der SPNV soll dabei dort zum Einsatz kommen, wo er seine Systemvorteile unter Berücksichtigung seiner prinzipiell höheren Kosten besonders ausspielen kann.

Dazu sollen der Verkehr auf den Hauptachsen gestärkt und dort bestehende Angebotslücken nach Möglichkeit geschlossen werden. Entscheidender Einfluss für die späteren Möglichkeiten wird der künftigen Ausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln zukommen. Durch eine Optimierung des bestehenden Integralen Taktfahrplans und eine bessere Verknüpfung zu den die Fläche bedienenden Verkehrsträgern sollen weitere Fahrgastpotentiale im Öffentlichen Personenverkehr erschlossen werden. Zu beachten ist, dass dem Zuwachs an neuen Kunden in einem dünn besiedelten Flächenland und unter sich abzeichnender schlechterer Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln jedoch Grenzen gesetzt sind.

2. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbringen derzeit welche SPNV-Leistungen in Mecklenburg-Vorpommern mit welchem Marktanteil (bitte tabellarisch aufführen)?

In der nachfolgenden Tabelle sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgezählt, die derzeit SPNV-Leistungen im Land erbringen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen	bestellte Fahrplankilometer 2016 in Millionen Zugkilometer (gerundet)	Marktanteil 2016 in Prozent (gerundet)
DB Regio AG ¹	13,32	77,7
Usedomer Bäderbahn GmbH ¹	1,57	9,2
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH ¹	0,09	0,5
Eisenbahnbau- und betriebs- gesellschaft Pressnitztalbahn mbH ¹	0,23	1,3
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ¹	1,87	10,9
Hanseatische Eisenbahn GmbH ²	0,06	0,4
Summe	17,14	100,0

¹ Aufgabenträger Land Mecklenburg-Vorpommern.

² Aufgabenträger Landkreis Mecklenburgische Seenplatte.

3. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um bei der Ausschreibung zukünftiger SPNV-Leistungen eine bessere Wettbewerbssituation herzustellen?

Die Wettbewerbssituation im SPNV wird maßgeblich durch den nationalen und europäischen Rechtsrahmen bestimmt. Die Möglichkeiten der Landesregierung, auf die Wettbewerbssituation einzuwirken, sind demnach begrenzt. Gleichwohl bemüht sich die Landesregierung, beispielsweise durch eine umfassende und kontinuierliche Ansprache des Marktes sowie eine wettbewerbsfreundliche Gestaltung der Vergabeunterlagen, die Attraktivität hiesiger SPNV-Vergabeverfahren für den Markt zu steigern.

Die Landesregierung prüft derzeit, wie und unter welchen Voraussetzungen über landesseitige Garantien in der Fahrzeugbeschaffung die Wettbewerbsintensität gesteigert werden kann.

4. Welche SPNV-Leistungen/(Teil-)Streckennetze befinden sich aktuell im Ausschreibungsverfahren und welche Leistungen sind bis 2030 zu welchem Zeitpunkt auszuschreiben, bzw. zu vergeben (bitte tabellarisch auflisten)?

geplanter Zeitpunkt der Vergabe	Teilnetz/Linie	Zugeordnete Leistungen	beabsichtigter Leistungszeitraum
aktuell im Ausschreibungsverfahren			
2015/2016	Teilnetz USEDOM	Stralsund - Züssow - Wolgast - Ahlbeck (- Swinemünde); Zinnowitz - Peenemünde	12/2017 - 12/2030
Planung gemäß Vergabekonzept			
2016	Teilnetz OSTSEEKÜSTE II	(Hamburg -) Schwerin - Rostock; Rostock - Stralsund - Sassnitz/Binz; gegebenenfalls Rostock - Greifswald - Züssow	12/2019 - 12/2034
2017	Linie LBM	Bergen auf Rügen - Lauterbach Mole	12/2018 - 06/2028
2018	Teilnetz WESTMECKLENBURG	Rehna - Schwerin - Parchim; Parchim - Hagenow	12/2019 - 12/2029
2019	Teilnetz NORD-SÜD (West) II beziehungsweise VBB-Netz Stadtbahn	Wismar - Schwerin (- Berlin)	12/2022 - 12/2034
2020	Teilnetz WARNOW II	Wismar - Tessin; Rostock - Graal-Müritz; S-Bahn Rostock; Wismar - Schwerin - Ludwigslust; Rostock - Schwerin (Einzelleistungen)	12/2024 - 12/2036

geplanter Zeitpunkt der Vergabe	Teilnetz/Linie	Zugeordnete Leistungen	beabsichtigter Leistungszeitraum
2022	Teilnetz NORD-SÜD (Ost) II beziehungsweise VBB-Netz NOS	Stralsund - Pasewalk (- Berlin); Rostock/Stralsund - Neustrelitz (- Berlin)	12/2026 - 12/2038
2024	Schmalspurbahn „Rasender Roland“	Lauterbach Mole - Putbus - Göhren (Rügen)	06/2028 - 12/2047
2025	Schmalspurbahn „Molli“	Bad Doberan - Kühlungsborn West	12/2027 - 12/2047
2026	Teilnetz OST-WEST II	(Lübeck -) Bad Kleinen - Pasewalk (- Stettin); Bützow – Ueckermünde	12/2029 - 12/2041
2027	Teilnetz USEDOM II	Züssow - Wolgast - Ahlbeck (- Swinemünde); Zinnowitz - Peenemünde	12/2030 - 12/2042

Zu beachten ist hierbei, dass sehr kleine Leistungspakete nicht zwingend einer eigenen Ausschreibung bedürfen, sondern durch Mitbeauftragung in bestehende große Leistungspakete integriert werden können, was beispielsweise in der Vergangenheit für die Strecke Malchow - Waren (Müritz) praktiziert wurde.

5. Ist seitens des Landes eine Änderung der Netzgröße der auszuschreibenden SPNV-Leistungen geplant?
Wenn ja, welche konkreten Änderungen sind wann vorgesehen?

Das Land schließt eine Änderung der Netzgrößen der auszuschreibenden SPNV-Leistungen nicht generell aus. So gehört die Überprüfung von Netzzuschnitten unter insbesondere wirtschaftlichen, verkehrlichen und betrieblichen Aspekten zum üblichen Planungsprozedere insbesondere bei der (Neu-)Vergabe von Teilnetzen. Eine Entscheidungsgrundlage hierbei sind immer auch die tatsächlichen Nutzungsdaten. Die in der zweiten Jahreshälfte 2016 vorliegenden Ergebnisse der Verkehrserhebung 2015 werden dann, auch im Lichte der Ergebnisse der Erhebungen 2010 und 2004, bewertet.

6. Welche qualitativen Kriterien werden bei den Ausschreibungen zugrunde gelegt?

Den Ausschreibungen wird eine Fülle von Qualitätskriterien zu Grunde gelegt. Diese beziehen sich beispielsweise auf

- Anzahl, Alter und Ausstattung der Fahrzeuge,
- Anforderungen an den Einsatz von Zugbegleit-, Kontroll- und Sicherheitspersonal sowie dessen Aus- und Weiterbildung,
- Barrierefreiheit und
- Art und Umfang des Vertriebs von Fahrausweisen.

7. Werden seitens der Landesregierung bei Ausschreibungen unterschiedliche qualitative Kriterien definiert?

- a) Wenn ja, wonach richten sich die Entscheidungen zur Definition unterschiedlicher Kriterien?
- b) Wenn nicht, wie ist erklärbar, dass die eingesetzten Wagenparks unterschiedliche qualitative Kriterien bieten (etwa Steckdosen, etc.)

Zu 7, a) und b)

Ja. Die Kriterien orientieren sich an den spezifischen Anforderungen des jeweiligen Teilnetzes. Darüber hinaus sind bei Vergabeverfahren, die gemeinsam mit anderen Aufgabenträgern durchgeführt werden, die von diesen gestellten Anforderungen zu berücksichtigen.

8. Wann sind auf welchen Strecken in Vorbereitung auf die Ausschreibungen Fahrgastbefragungen bzw. -zählungen vorgesehen?
- a) Wie werden die aus den Fahrgastbefragungen bzw. -zählungen resultierenden Daten ausgewertet und wie fließen die Erkenntnisse aus diesen Daten in die Entscheidungen zu Ausschreibungen ein?
 - b) Wie wird gewährleistet, dass starke Schwankungen bei den Nutzerzahlen (etwa aufgrund großer Differenzen in und außerhalb der Tourismussaison) bei der Auswertung der Ergebnisse Berücksichtigung finden?

Die Landesweite Verkehrserhebung im SPNV, die sowohl Fahrgastzählung als auch -befragung umfasst, wird im etwa fünfjährigen Turnus durchgeführt. Nach der Verkehrserhebung 2015, deren Ergebnisse voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2016 vorliegen werden, ist die folgende Verkehrserhebung für das Jahr 2020 vorgesehen. Darüber hinaus führen die Eisenbahnverkehrsunternehmen laufend eigene Fahrgastzählungen durch.

Zu a)

Die Daten werden nach anerkannten Methoden der Wissenschaft ausgewertet. Sie fließen insbesondere in Entscheidungen zur kapazitiven Ausgestaltung des Fahrplans (zum Beispiel Fahrtenhäufigkeit, Platzkapazitäten) ein.

Zu b)

Die Daten werden unter Berücksichtigung der im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf teils stark schwankenden Nachfrage erhoben und ausgewertet. Insofern ist gewährleistet, dass insbesondere für die in der Antwort zu Frage 8 a) skizzierten Entscheidungen Tages-, Wochen- und Jahresgangelinien der Nachfrage zur Verfügung stehen.

9. Wie ist der Verfahrensstand zu den der Landesregierung bekannten investiven Vorhaben zur Erweiterung des Bahnstreckennetzes in Mecklenburg-Vorpommern (Darßbahn, Bahnprojekt Karniner Brücke, Lückenschluss Rehna-Schönberg etc.)?

Die Projekte „Darßbahn Barth - Zingst“, „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Lübeck - Schwerin mit Verbindungskurve Bad Kleinen“ und „Wiederaufbau der Strecke Ducherow - Heringsdorf“ wurden durch das Land Mecklenburg-Vorpommern im März 2013 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015) angemeldet. Das BMVI hat die Vorlage eines Entwurfes des BVWP 2015 für März 2016 angekündigt. Die Entscheidung des Bundes ist zunächst abzuwarten.

Das Projekt „Darßbahn Barth - Zingst“ befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Vorhabenträger ist die Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB).

Das Projekt „Elektrifizierung Strecke Lübeck - Bad Kleinen sowie Neubau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen (im Rahmen der Anbindung Fehmarnbeltquerung) ABS Lübeck - Schwerin“ wurde für frühe Planungsleistungen (bis zur Vorplanung) durch das BMVI in das Seehafenhinterlandprogramm II aufgenommen.

10. In welcher Größenordnung stehen der Landesregierung Regionalisierungsmittel (etwa aus nicht ausgegebenen Bestellerentgelten etc.) mit Stand zum 31. Dezember 2015 zur Verfügung?

Dem Land Mecklenburg-Vorpommern standen per 31. Dezember 2015 noch nicht verausgabte Regionalisierungsmittel in kumulierter Gesamthöhe von etwa 66 Millionen Euro zur Verfügung. Diese Haushaltsreste sollen in das nächste Haushaltsjahr (2016) übertragen werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass der Umfang der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Leistungen im SPNV im Rahmen der Jahresschlussabrechnungen der einzelnen Verkehrsverträge noch endgültig ermittelt werden muss. Erst nach abschließender Feststellung der teils von einem Wirtschaftsprüfer beziehungsweise einer Wirtschaftsprüferin zu testierenden und vom Land je nach Einzelfall umfänglich zu prüfenden Jahresschlussabrechnung des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens werden diese rechtsverbindlich. In der Folge ist eine konkrete Bezifferung des Gesamtvolumens aktuell nicht möglich.

Zur Begründung der notwendigen Ansparung von Regionalisierungsmitteln wird auf die Antwort der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern der Kleinen Anfrage auf Drucksache 6/4420 vom 9. September 2015 verwiesen.

Am 23. Dezember 2015 wurde im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2015 Teil I Nr. 53 das Dritte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes veröffentlicht. In § 5 Absatz 2 wird der Gesamtbetrag für 2016 auf 8 Milliarden Euro festgesetzt. In § 5 Absatz 3 wird ab 2017 eine jährliche Dynamisierung bis 2031 in Höhe von 1,8 Prozent auf den eben genannten Betrag festgeschrieben. In § 5 Absatz 4 wird festgelegt, dass der Bund per Rechtsverordnung die Verteilung des Gesamtbetrages auf die Länder festlegt. Dieser Rechtsverordnung muss der Bundesrat zustimmen. Eine solche Rechtsverordnung liegt bis zum heutigen Tage nicht vor. Daher wird derzeit mit dem Status quo aus 2015 gerechnet.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern der Kleinen Anfragen auf Drucksache 6/4420 vom 9. September 2015 und auf Drucksache 6/3596 vom 15. Januar 2015 Bezug genommen.