

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Regionalisierungsmittel für SPNV

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. In jeweils welcher Höhe (absolut und je Streckenkilometer) werden Regionalisierungsmittel für die einzelnen SPNV-Strecken pro Jahr und an jeweils welche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gezahlt (bitte alle Strecken auflisten, für die Regionalisierungsmittel eingesetzt werden)?

Das Land Mecklenburg-Vorpommern setzt im Jahr 2015 Regionalisierungsmittel für die Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Verkehrsverträgen wie folgt ein:

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Verkehrsvertrag	Enthaltene Linien
DB Regio AG	Teilnetz Ostseeküste	RE 1 Hamburg - Rostock RE 9 Rostock - Sassnitz - Binz
DB Regio AG	Teilnetz Warnow (Verkehre mit E-Antrieb)	S 1 Warnemünde - Rostock Hbf. S 2 Warnemünde - Schwaan - Güstrow S 3 Warnemünde - Laage - Güstrow RE 7 Wismar - Ludwigslust RE 7 Schwerin - Rostock
DB Regio AG	Teilnetz Warnow (Verkehre mit Dieselantrieb)	RB 12 Rostock - Graal-Müritz RE 8 Wismar - Rostock - Tessin
DB Regio AG	Teilnetz Nord-Süd (Ost)	RE 3 Stralsund - Pasewalk - Berlin RE 5 Rostock/Stralsund - Neustrelitz - Berlin
DB Regio AG	Teilnetz Ost-West	RE 4 Lübeck - Bützow - Ueckermünde/Stettin
DB Regio AG	Teilnetz Ost-West - Müritzbahn	RB 15 Waren - Malchow

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Verkehrsvertrag	Enthaltene Linien
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)	Westmecklenburg-Überbrückung	RB 13 Rehna - Parchim RB 14 Hagenow - Parchim
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)	Stadtbahn	RE 2 Wismar - Cottbus
Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB)	Usedomer Bäderbahn	RB 25 Barth - Stralsund RB 24 Peenemünde - Zinnowitz RB 23 Stralsund - Züssow - Swinemünde
Pressnitzalbahn GmbH (PRESS)	Bergen auf Rügen - Lauterbach Mole	RB 26 Bergen - Lauterbach Mole
Pressnitzalbahn GmbH (PRESS, Rügenschke Bäderbahn - RüBB)	Schmalspurbahn „Rasender Roland“	RB 32 Lauterbach Mole - Göhren
MBB MOLLI GmbH	Schmalspurbahn „Molli“	RB 31 Bad Doberan - Kühlungsborn

Eine rein streckenbezogene Betrachtung im Sinne der Fragestellung ist nicht möglich. Insgesamt werden aus Regionalisierungsmitteln 2015 Zuschüsse in Höhe von etwa 184,5 Millionen Euro gezahlt. Die Kosten je Zug-Kilometer betragen im Durchschnitt rund 10,50 Euro.

Die Höhe der jeweils an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) absolut und je Streckenkilometer gezahlten Zuschüsse gehört zu den besonderen vertraglichen Regelungen mit den jeweiligen EVU. Die EVU berufen sich auf ihr Betriebs- und Geschäftsgeheimnis und stimmen einer Veröffentlichung dieser Vertragsinhalte regelmäßig nicht zu.

2. Für welche Strecken oder Teilstrecken des SPNV laufen demnächst die Verträge aus und für welche davon werden in diesem bzw. im kommenden Jahr Ankündigungen zur Ausschreibung sowie Ausschreibungen erfolgen?

Die Landesregierung betrachtet für „demnächst“ auslaufende Verkehrsverträge einen Zeitraum von fünf Jahren. Dies vorausgeschickt, beantwortet die Landesregierung die Frage wie folgt:

Der Verkehrsvertrag „Usedomer Bäderbahn“ mit den Linien Regionalbahn (RB) 21/22/23 Stralsund - Swinemünde, RB 24 Zinnowitz - Peenemünde und RB 25 Stralsund - Barth läuft im Dezember 2017 aus. Die Ankündigung zur Ausschreibung als Teilnetz „Usedom“ - ohne die Linie RB 25 - ist als Vorabbekanntmachung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. 2007 Nr. L 315 S. 1) am 30. März 2011 erfolgt, letztmals berichtigt am 27. Februar 2014. Die Ausschreibung als Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 1370/2007 wurde mit der Veröffentlichung im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union am 28. März 2015 gestartet. Das Vergabeverfahren dauert an.

Der Verkehrsvertrag für die Linie RB 26 Bergen - Lauterbach Mole läuft im Dezember 2018 aus. Entscheidungen hinsichtlich der Ankündigung zur Ausschreibung sowie der Ausschreibung wurden noch nicht getroffen.

Der Verkehrsvertrag für das Teilnetz „Ostseeküste“ mit den Linien Regionalexpress (RE) 1 Rostock - Hamburg und RE 9 Rostock - Sassnitz/Binz läuft im Dezember 2019 aus. Hierbei handelt es sich um ein komplexes Verfahren, das unter Einbindung von zwei Nachbarbundesländern gemeinsam zu gewährleisten ist und eine frühzeitige, gemeinsame Vorgehensweise erfordert. Die Ankündigung zur Ausschreibung als Teilnetz „Ostseeküste 2“ ist als Vorabbekanntmachung nach Artikel 7 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 am 18. Dezember 2014 erfolgt. Die Ausschreibung kann als Vergabeverfahren danach frühestens am 18. Dezember 2015 beginnen.

Der Verkehrsvertrag für das Teilnetz „Westmecklenburg-Überbrückung“ mit den Linien RB 13 Rehna - Parchim und RB 14 Hagenow - Parchim läuft im Dezember 2019 aus. Entscheidungen hinsichtlich der Ankündigung zur Ausschreibung sowie der Ausschreibung wurden noch nicht getroffen.

3. Inwieweit können aufgrund des Bahnstreiks Regionalisierungsmittel aufgrund der Nichterfüllung der Leistung von der DB zurückgefordert werden und wären diese beispielsweise für die Teilstrecke der Südbahn Malchow-Parchim einsetzbar?

Entsprechend den vertraglichen Regelungen gilt das Leistungsprinzip, nach dem nicht erbrachte Leistungen nicht vergütet werden. Die Rückforderung erfolgt zeitversetzt im Rahmen der Jahresschlussabrechnung des jeweiligen Verkehrsvertrages. Bahnstreiks stellen punktuelle Ereignisse dar, die die mittel- und langfristigen Planungen der Leistungsbestellung nicht beeinflussen.

Die dem Land zur Verfügung stehenden Mittel sind neben einigen anderen aus Regionalisierungsmitteln finanzierten Aufgaben darauf zu konzentrieren, den SPNV dort abzusichern und im Rahmen der Möglichkeiten auszubauen, wo er ein ökonomisch und ökologisch angemessenes Verkehrsangebot darstellt und die Bahn ihre Systemvorteile ausspielen kann. Das ist vor allem auf stark frequentierten Strecken der Fall, nicht aber bei der Teilstrecke Malchow – Parchim der Südbahn. Hier hat das Land Mecklenburg-Vorpommern den SPNV nicht wieder bestellt, weil die sehr geringe Verkehrsnachfrage ein wirtschaftlich und verkehrlich sinnvolles Bahnangebot nicht rechtfertigt. Daran ändert sich auch durch mögliche Einsparungen an anderer Stelle nichts. Unabhängig davon ist mit einer künftig voraussichtlich geringeren Finanzausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln und mit deren teilweiser Aufzehrung durch einen durch die gegenwärtige Dynamisierung nicht ausgeglichenen Anstieg der Infrastrukturkosten zu rechnen.

4. Wie haben sich die Einnahmen je bedienter Strecke in den vergangenen 10 Jahren entwickelt (bitte je Strecke absolut und je Streckenkilometer darstellen) und welche verkehrspolitischen Ableitungen ergeben sich aus der Kosten-/Einnahmenanalyse für die Landesregierung (z. B. Taktserhöhung)?

Die Einnahmen je bedienter Strecke sind Bestandteil der Kalkulation der Angebotspreise der EVU. Es wird daher auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

Von einer positiven Kosten-/Einnahmeentwicklung geht die Landesregierung angesichts der offenen Frage der Regionalisierungsmittel derzeit nicht aus.

Sofern sich aufgrund von Regelungen in einzelnen Verkehrsverträgen Mittelrückflüsse an das Land ergeben, setzt das Land diese Mittel für einen teilweisen Ausgleich von überproportionalen Kostensteigerungen bei den Infrastrukturkosten (Trassenpreise und Stationsentgelte) und andere verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahmen im SPNV und ÖPNV ein. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen. Das Geld verbleibt im System des öffentlichen Verkehrsangebotes.