

## **KLEINE ANFRAGE**

**der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE**

**Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs und der Schieneninfrastruktur  
und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

In der Antwort auf die Kleine Anfrage „Ausschreibungen im SPNV nach Kenntnis der Regionalisierungsmittelhöhe“ auf Drucksache 6/5943 wird darauf verwiesen, dass nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Landesregierung eine Bewertung der Bestellstrategie im Schienenpersonennahverkehr vornehmen wird. Das Gesetzgebungsverfahren wurde zwischenzeitlich abgeschlossen.

1. Bis wann wird die Landesregierung voraussichtlich eine Bewertung der Bestellstrategie im SPNV vornehmen und darüber entscheiden, welche Leistungen in Zukunft bestellt werden können?

Die Bestellstrategie hängt in Teilen nicht unwesentlich mit den Hinweisen und Ergebnissen des Gutachtens über den Integrierten Taktfahrplan in Mecklenburg-Vorpommern zusammen. Derzeitiges Ziel ist es, beides im laufenden Jahr zum Abschluss zu bringen.

2. Inwieweit ist vorgesehen, im Entscheidungsprozess zu Frage 1 den Fachausschuss des Landtages bzw. den Landtag mit einzubeziehen?

Eine Information des Fachausschusses des Landtages über die Ergebnisse ist vorgesehen.

3. Wird bei der Bewertung und Entscheidung zum Leistungsangebot - wie in der Koalitionsvereinbarung enthalten - ernsthaft geprüft werden, in die SPNV-Fahrzeugfinanzierung einzusteigen?  
Wie wird das begründet?

Die Landesregierung prüft derzeit, inwieweit Möglichkeiten der Fahrzeugfinanzierung in Mecklenburg-Vorpommern zum Einsatz kommen könnten. Ziel ist die Erhöhung der Wettbewerbsintensität und damit die Senkung der Bestellkosten bei Ausschreibungen des Landes für Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

4. Welche Maßnahmen werden zudem in Erwägung gezogen, die streckenbezogenen Kosten im SPNV zu senken?  
Besteht diesbezüglich ein Erfahrungsaustausch mit anderen Ländern bzw. ist ein solcher vorgesehen?

Die Senkung streckenbezogener Kosten im SPNV ist ein kontinuierlicher Prozess.

Die Landesregierung und die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH stehen hierzu in einem ständigen Erfahrungsaustausch mit anderen Bundesländern und SPNV-Aufgabenträgern, unter anderem im Rahmen der Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger (BAG-SPNV).

Unbeschadet dessen ist das Potential zur Senkung streckenbezogener Kosten begrenzt. Dies rührt auch daher, dass weite Teile der vom Land gezahlten Entgelte für SPNV-Leistungen auf Infrastrukturnutzungsentgelte, deren Höhe vom Land kaum beeinflussbar ist, entfallen. Weiterhin sind der Steigerung der Erlöse im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern strukturbedingt Grenzen gesetzt.

5. Wie wurden die dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2008, aufgeteilt nach Jahresscheiben und konkretisiert nach konsumtivem bzw. investivem Einsatz (z. B. für SPNV-Bestellungen, Schienenersatzverkehr, Unterstützung Verkehrsverbund Warnow, Tarifausgleiche zur Nutzung von IC mit RE-Tickets, Marketing, Verwaltung, Infrastrukturinvestitionen, etc.), verwendet?

In den nachfolgenden Tabellen sind die Angaben zur Verwendung der Regionalisierungsmittel (in Tausend Euro) aufgeführt.

<b>Verwendung</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
SPNV-Leistungen	168.287,2	174.170,6	168.872,7
Schienerersatzverkehr	3.171,0	3.122,4	3.190,0
Managementaufwand (inklusive Marketing und Verwaltung)	1.680,9	1.885,9	2.604,5
Investitionen	10.107,5	15.510,1	19.595,6
Verbundförderung	3.506,1	3.302,9	3.523,4
Sonstiges	343,7	773,2	430,4
Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr	28.853,1	25.418,0	24.885,8
Fahrgelderstattung für Schwerbehinderte	5.541,9	5.370,0	5.422,1
<b>Gesamt</b>	<b>221.491,4</b>	<b>229.553,1</b>	<b>228.524,5</b>

<b>Verwendung</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
SPNV-Leistungen	181.068,2	185.600,4	182.346,8
Schienerersatzverkehr	3.141,3	3.142,3	2.996,0
Managementaufwand (inklusive Marketing und Verwaltung)	2.295,1	1.878,8	2.193,4
Investitionen	18.763,0	12.019,1	7.287,7
Verbundförderung	3.442,9	3.350,1	3.680,1
Sonstiges	280,1	210,3	322,8
Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr	24.507,7	24.026,0	23.530,0
Fahrgelderstattung für Schwerbehinderte	6.082,5	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>239.580,8</b>	<b>230.227,0</b>	<b>222.356,9</b>

<b>Verwendung</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
SPNV-Leistungen	182.668,2	182.412,4	184.770,9
Schienerersatzverkehr	3.299,8	4.291,6	3.725,5
Managementaufwand (inklusive Marketing und Verwaltung)	2.241,9	2.316,6	2.680,9
Investitionen	6.700,3	6.482,9	7.349,2
Verbundförderung	3.497,9	3.244,9	3.174,2
Sonstiges	356,3	139,7	355,3
Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr	23.060,0	22.600,0	22.150,0
Fahrgelderstattung für Schwerbehinderte	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>221.824,4</b>	<b>221.488,1</b>	<b>224.206,0</b>

6. Erwägt das Land, an der Verwendung der Regionalisierungsmittel Änderungen vorzunehmen, beispielsweise künftig straßengebundenen Schienenersatzverkehr und/oder Schul-/Ausbildungsverkehr nicht mehr und vorgesehene landesbedeutsame Schnellbuslinien grundsätzlich nicht mit Regionalisierungsmitteln zu finanzieren  
Wie wird das jeweils begründet?

Eventuelle Änderungen an der Verwendung der Regionalisierungsmittel mit dem Ziel, mehr Mittel direkt für Verkehrsleistungen im SPNV bereitzustellen, unterliegen der Verfügbarkeit der zur Substitution benötigten Haushaltsmittel des Landes. Dies liegt im Ermessen des Haushaltsgesetzgebers.

7. Welche Investitionsvorhaben plant das Land in Eigenregie im Bereich der Schieneninfrastruktur bzw. für den Bahnbetrieb notwendiger Anlagen in den kommenden 15 Jahren?

Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist kein Infrastrukturbetreiber für Schieneninfrastruktur und plant daher keine Vorhaben.

8. Welche Investitionsvorhaben in die Schieneninfrastruktur bzw. für den Bahnbetrieb notwendiger Anlagen sind in Mecklenburg-Vorpommern für die kommenden 15 Jahre außerhalb des Bundesverkehrswegeplans mit Hilfe von Bundes- bzw. EU-Mitteln vorgesehen?

Die Frage richtet sich an die Schieneninfrastrukturbetreiber und kann konkret nur von diesen beantwortet werden.

9. Welche Sozialkriterien werden bei Ausschreibungen für SPNV-Leistungen zugrunde gelegt?  
Was hat sich dabei seit 2008 geändert bzw. wird sich bei Neuausschreibungen ändern?

Seit 2008 hat sich das geltende Vergaberecht mehrfach geändert, sowohl auf europäischer, auf nationaler als auch auf Landesebene. In Bezug auf Sozialkriterien haben sich unter anderem folgende Änderungen des Vergaberechtes ergeben:

- VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007, in Kraft ab 03.12.2009,
- Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Mecklenburg-Vorpommern (Vergabegesetz Mecklenburg-Vorpommern - VgG M-V) vom 07.07.2011, in Kraft ab 08.07.2011 und
- Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechtes (Vergaberechtsmodernisierungsgesetz - VergRModG) vom 17.02.2016, in Kraft ab 18.04.2016.

Bei Ausschreibungen für SPNV-Leistungen werden derzeit folgende Sozialkriterien zugrunde gelegt:

- Vorgabe zur Anwendung eines repräsentativen Tarifvertrages (verpflichtende Vorgabe nach VgG M-V),
- Entlohnung nach Mindestlohngesetzen (unter anderem verpflichtende Vorgabe nach VgG M-V),
- Berücksichtigung einer Ausbildungsquote von 2,5 Prozent bei langlaufenden Verkehrsverträgen (freiwillige Vorgabe nach VO (EG) Nr. 1370/2007) und
- Personalübergang nach § 131 BGB bei Betreiberwechsel (verpflichtende Vorgabe nach VergRModG vom 17.02.2016).

Bei Ausschreibungen für SPNV-Leistungen ist die zu Verfahrensbeginn geltende Rechtslage anzuwenden. Das Land vermag in Unkenntnis der künftig geltenden Rechtslage daher nicht verlässlich abzuschätzen, welche Sozialkriterien bei künftigen Ausschreibungen für SPNV-Leistungen zugrunde zu legen sind.

10. Wie ist der aktuelle Stand der Planfeststellung für die Darßbahn?  
Inwieweit konnte oder kann Einvernehmen zwischen Land und  
Usedomer Bäderbahn zu den Planungsabsichten erzielt werden?

Vorhabenträger der Wiederinbetriebnahme der Darßbahn im Abschnitt von Barth über Zingst nach Prerow ist die Usedomer Bäderbahn GmbH. Soweit dem Land bekannt, ist das Gesamtvorhaben durch den Vorhabenträger in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt worden. Für den PFA 1 Barth - Bresewitz liegt seit April 2016 ein Planfeststellungsbeschluss des zuständigen Eisenbahnbundesamtes vor. Gegen diesen Beschluss ist eine Klage vor dem Obergerverwaltungsgericht Greifswald anhängig. Für den PFA 2 Bresewitz - Zingst (ohne Meinigenbrücke) läuft das Planfeststellungsverfahren. Für den PFA 3 Zingst - Prerow ist nach Kenntnis der Landesregierung noch kein Planfeststellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt eingereicht worden.