

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johann-Georg Jaeger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausschreibungen und Kosten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

und

ANTWORT

der Landesregierung

Am 17.03.2012 ist durch die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) in Bezug auf die Vergabe der Leistungen im Teilnetz „Ost-West“ zur Betriebsaufnahme ab dem Jahresfahrplan 2015 im Amtsblatt der Europäischen Union (Dokument 2012/S 54-087334) bekannt gegeben worden, dass für das Los „Parchim“ mit den Leistungen Schwerin - Hagenow Stadt; Rehna - Schwerin - Parchim; Hagenow Stadt - Ludwigslust - Parchim - Waren (Müritz) - Neustrelitz, saisonal Teillinie Plau am See - Waren (Müritz) eine Teilaufhebung erfolgt. Als Begründung wird angegeben: „Der vom Land Mecklenburg-Vorpommern vorgesehene Finanzrahmen hat sich nach dem Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses aus dem Vergabeverfahren für das Teilnetz ‚Nord-Süd (Ost)‘ als zu eng erwiesen. Es kommt damit zu Änderungen der im Rahmen des Loses Parchim ausgeschriebenen Leistungen, die im Wege einer Anpassung der Leistungsinhalte nicht aufzufangen gewesen wären.“

1. Wie hoch ist die Differenz in EUR zwischen dem erwarteten Finanzrahmen und dem tatsächlichen Finanzrahmen, die durch die Leistungsvergabe des Teilnetzes „Nord-Süd (Ost)“ pro Jahr und im Gesamtzeitraum ab Leistungsaufnahme im Dezember 2014 aufgebracht werden muss?

Die Differenz zwischen dem erwarteten und dem tatsächlichen Finanzrahmen liegt pro Jahr bei etwa 4,7 Mio. Euro und über den Gesamtzeitraum bei rund 61,2 Mio. Euro.

2. Warum hat die Landesregierung nicht die Aufhebung des Vergabeverfahrens Teilnetz „Nord-Süd (Ost)“ kurz vor der Leistungsvergabe mit den anderen beteiligten SPNV-Aufgabenträgern erlassen, während sich herausstellte, dass sich der Finanzrahmen mit der Leistungsvergabe als zu eng erweist?

Die Aufhebung eines Vergabeverfahrens ist an strenge Voraussetzungen gebunden. Die Gründe nach § 17 der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen - Teil A (VOL/A), Ausgabe 2009 vom 20. November 2009 (BAnz. Nr. 196a vom 29. Dezember 2009) lagen nicht vor.

3. Wie hoch waren die Gesamtausgaben für die Bestellung der SPNV-Leistungen in den Jahren 2009, 2010 und 2011 (bitte jährliche Auflistung) für die Linie RE8 Wismar - Rostock - Tessin, RB11 Schwerin - Hagenow Stadt, RE6 Lübeck - Güstrow - Neubrandenburg - Pasewalk - Szczecin, RB12 Bad Doberan - Rostock - Graal-Müritz, UBB-Linien Stralsund - Wolgast - Swinoujście Centrum, Stralsund - Barth und Zinnowitz, Peenemünde, S-Bahn-Linien S1 Rostock Hbf - Warnemünde, S2 Güstrow - Rostock Hbf - Warnemünde, OLA-Linie Rostock Hbf - Güstrow, RE4 Wismar - Ludwigslust?

In der nachfolgenden Tabelle sind die auf das Kalenderjahr gerechneten Gesamtausgaben für die Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dargestellt:

Linie		Zuschuss 2009 in Mio. EURO	Zuschuss 2010 in Mio. EURO	Zuschuss 2011 in Mio. EURO
RE8	Wismar - Rostock - Tessin	8,6	8,7	9,2
RB11	Schwerin - Hagenow Stadt	1,8	1,8	1,8
RE6	(Lübeck -) Güstrow - Pasewalk - Landesgrenze (- Szczecin)	18,5	18,9	19,3
RB12	Rostock - Graal-Müritz	3,0	3,1	3,2
UBB	Stralsund - Wolgast - Landesgrenze (- Swinoujście Centrum)	12,0	12,1	12,3
UBB	Stralsund - Barth	1,9	1,9	1,9
UBB	Zinnowitz - Peenemünde	1,6	1,6	1,6
S1	Rostock - Warnemünde	7,9	8,1	8,9
S2	Güstrow - Schwaan - Rostock	3,7	3,7	4,1
OLA	Güstrow - Laage - Rostock	4,4	4,5	4,5
RE4	Wismar - Ludwigslust	10,7	11,2	11,5

RE - Regionalexpress; RB - Regionalbahn; UBB - Usedomer Bäderbahn; S - S-Bahn (Stadtschnellbahn); OLA - Ostseelandverkehr.

4. Wie hoch sind die veranschlagten Gesamtausgaben für die Bestellung der SPNV-Leistungen im Jahr 2012 und 2013 (bitte jährliche Auflistung) im Einzelnen für die Linie RE8 Wismar - Rostock - Tessin, RB11 Schwerin - Hagenow Stadt, RE6 Lübeck - Güstrow - Neubrandenburg - Pasewalk - Szczecin, RB12 Bad Doberan - Rostock - Graal Müritz, UBB-Linien Stralsund - Wolgast - Swinoujscie Centrum, Stralsund - Barth und Zinnowitz - Peenemünde, S-Bahn-Linien S1 Rostock Hbf - Warnemünde, S2 Güstrow - Rostock Hbf - Warnemünde und ab Fahrplan 2013 S4 Güstrow - Laage - Rostock Hbf - Warnemünde, OLA-Linie Rostock Hbf - Güstrow (Fahrplan 2012), RE2 Wismar - Ludwigslust?

In der nachfolgenden Tabelle sind die auf das Kalenderjahr gerechneten Gesamtausgaben für die Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dargestellt:

Linie		Zuschuss 2012 in Mio. Euro	Zuschuss 2013 in Mio. Euro
RE8	Wismar - Rostock - Tessin	13,6	14,0
RB11	Schwerin - Hagenow Stadt	1,7	0,0
RE6	(Lübeck -) Güstrow - Pasewalk - Landesgrenze (- Szczecin)	19,6	16,6
RB12	Rostock - Graal-Müritz	3,6	3,6
UBB	Stralsund - Wolgast - Landesgrenze (-Swinoujscie Centrum)	12,6	12,4
UBB	Stralsund - Barth	2,0	2,0
UBB	Zinnowitz - Peenemünde	1,7	1,7
S1	Rostock - Warnemünde	9,1	13,6
S2	Güstrow - Schwaan - Rostock	4,2	5,7
OLA	Güstrow - Laage - Rostock	4,7	0,0
S4	Güstrow - Laage - Rostock	0,0	7,7
RE2/RE7	Wismar - Ludwigslust (- Berlin)	11,7	15,0

RE - Regionalexpress; RB - Regionalbahn; UBB - Usedomer Bäderbahn; S - S-Bahn (Stadtschnellbahn); OLA - Ostseelandverkehr

5. Welche Vertragsart (Brutto- oder Nettovertrag) liegt bei den vergebenen SPNV-Leistungen für das Teilnetz „Stadtbahn“ [Linie Wismar - Ludwigslust (- Berlin - Cottbus)], Teilnetz „Warnow“, Teilnetz „Nord - Süd“, Teilnetz „Ostseeküste“ vor?

Bei den Teilnetzen „Stadtbahn“, „Warnow“ und „Nord-Süd“ handelt es sich jeweils um einen Bruttovertrag. Beim Teilnetz „Ostseeküste“ handelt es sich um einen Nettovertrag.

6. Wie hoch waren die Gesamtausgaben für die SPNV-Bestellung der RE-Linie 5 im Abschnitt Neustrelitz - Güstrow - Rostock im Jahr 2011?

Der Zuschuss für SPNV-Leistungen auf der Linie RE5 (Landesgrenze - Neustrelitz - Güstrow - Rostock) betrug im Jahr 2011 etwa 8,6 Mio. Euro (vor Schlussrechnung).

7. Wie hoch sind die veranschlagten Gesamtausgaben im Jahr 2012 und 2013 (bitte jährliche Auflistung) für die SPNV-Bestellung der RE-Linie 5 im Abschnitt Neustrelitz - Güstrow - Rostock inkl. des einzu-richtenden Schienenersatzverkehrs (SEV) für die Zeit der Strecken-sperrung Waren - Lalendorf seit 10.09.2012?

Der Zuschuss für SPNV-Leistungen auf der Linie RE5 (Landesgrenze - Neustrelitz - Güstrow - Rostock) beläuft sich unter Berücksichtigung der geplanten Bauarbeiten voraussichtlich (Prognose mit Stand 30.09.2012) im Jahr 2012 auf 6,7 Mio. Euro und im Jahr 2013 auf 6,2 Mio. Euro. Die Angaben berücksichtigen neben den voraussichtlichen Ausfallkilometern auch die zusätzlich bestellten Umleiterverkehre. Hinzu kommen voraussichtliche Kosten für den Schienenersatzverkehr aufgrund der Streckensperrung jeweils in Höhe von 1,5 Mio. Euro für 2012 und 2013.

8. Wie hoch waren die Investitionsförderungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus den Regionalisierungsmitteln in den Jahren 2009, 2010 und 2011 (bitte jährliche Auflistung) für die DB Netz AG, die Prignitzer Eisenbahn GmbH, die RegioInfra Gesellschaft mbH, die Torsten Meincke Eisenbahn GmbH, die DB Station&Service AG?

Die Höhe der gewährten Zuwendungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Investitionen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen	2009 in Mio. Euro	2010 in Mio. Euro	2011 in Mio. Euro
DB Netz AG	1,3	0,5	0,7
Prignitzer Eisenbahn GmbH	-	-	-
RegioInfra Gesellschaft mbH	-	-	-
Torsten Meincke Eisenbahn GmbH	-	-	-
DB Station & Service AG	1,7	0,8	1,2

9. Wie hoch sind die veranschlagten Investitionsförderungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus den Regionalisierungsmitteln in den Jahren 2012 und 2013 (bitte jährliche Auflistung) für die DB Netz AG, die Prignitzer Eisenbahn GmbH, die RegioInfra Gesellschaft mbH, die Torsten Meincke Eisenbahn GmbH, die DB Station&Service AG?

Die Höhe der veranschlagten Zuwendungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Investitionen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen	2012 in Mio. Euro	2013 in Mio. Euro
DB Netz AG	0,7	0,3
Prignitzer Eisenbahn GmbH	-	-
RegioInfra Gesellschaft mbH	-	-
Torsten Meincke Eisenbahn GmbH	-	-
DB Station & Service AG	2,8	4,2