



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Markus Büchler, Toni Schuberl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 07.01.2021

Regionalverkehr Ostbayern

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) hat im Amtsblatt der Europäischen Union im Dezember 2019 über die geplante Vergabe der Teilnetze „Waldbahn“ (Plattling – Bay. Eisenstein [– Klatovy], Zwiesel – Grafenau, Zwiesel – Bodenmais, möglicherweise Gotteszell – Viechtach [abhängig vom Ergebnis des Probebetriebs]) und „Oberpfalzbahn“ (Regensburg – Marktredwitz, Schwandorf – Furth i. Wald – Staatsgrenze [– Domažlice], Cham – Waldmünchen, Cham – Bad Kötzing – Lam, möglicherweise Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof [abhängig von Streckenreaktivierung]) vorinformiert (<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:609387-2019:TEXT:DE:HTML&src=0>). Als Angaben zu den Losen enthielt die Vorinformation: „es erfolgt voraussichtlich keine Aufteilung in Lose.“

Im Dezember 2020 hat die BEG diese Vorinformation im Amtsblatt der Europäischen Union in einer weiteren Vorinformation berichtet (<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:612353-2020:TEXT:DE:HTML&src=0>). Beispielsweise sind nun Teillöse geplant.

Außerdem hat die BEG im Dezember 2020 über die Verlängerung des Probebetriebs Gotteszell – Viechtach vorinformiert (<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:612345-2020:TEXT:DE:HTML&src=0>): „Die BEG beabsichtigt, die Leistungen auf o. g. Strecke für die Dauer des Betriebs vom 12.09.2021 bis zum 11.09.2022 im Rahmen einer Notmaßnahme im Sinne des Art. 5 Abs. 5 der VO 1370/2007 an Die Länderbahn DLB/Regentalbahn GmbH, Bahnhofplatz 1, 94234 Viechtach, zu vergeben. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der BEG zulässig, da ohne die Notmaßnahme eine unmittelbare Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes bestünde. Denn der Zeitraum bis zur Betriebsaufnahme am 12.09.2021 wäre nach Auffassung der BEG nicht ausreichend für die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens.“

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

1. Warum wurde die Vorinformation vom Dezember 2019 fast ein Jahr nach Veröffentlichung und kurz vor der geplanten Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung im Januar 2021 berichtet? 2
2. Woraus resultieren die unterschiedlichen Vertragslaufzeiten in den Vorinformationen? 2
3. Warum sieht die berichtigte Vorinformation einseitig von der BEG zu erklärende vorzeitige Kündigungsmöglichkeiten vor? 2
4. Warum soll nun in drei Teillosen ausgeschrieben werden? 3
5. Warum soll der Probebetrieb zwischen Gotteszell – Viechtach um genau ein Jahr verlängert werden, nachdem Notmaßnahmen für längstens zwei Jahre zulässig wären? 3

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

6. Wie geht es nach dem Ende des Probetriebs weiter, d. h. wie wendet die BEG die Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes auf der Schiene zwischen Gotteszell und Viechtach nach Auslaufen des verlängerten Probetriebs zum 11.09.2022 ab bzw. wie stellt die BEG den Verkehrsdienst auf der Schiene zwischen Gotteszell und Viechtach bis zur Betriebsaufnahme im Netz Regionalverkehr Ostbayern sicher? 3
7. Warum wird ein inzwischen etabliertes Verkehrsangebot auf der Schiene zwischen Gotteszell und Viechtach nicht dauerhaft in einen Regelbetrieb überführt? 3

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 01.02.2021

1. **Warum wurde die Vorinformation vom Dezember 2019 fast ein Jahr nach Veröffentlichung und kurz vor der geplanten Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung im Januar 2021 berichtet?**

Zunächst weist die Staatsregierung darauf hin, dass die Ausschreibung nicht wie in der Vorinformation vom Dezember 2019 avisiert im Januar 2021, sondern voraussichtlich im 3. Quartal 2021 veröffentlicht wird. Die Berichtigung der Vorinformation im Dezember 2020 steht also in keinem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit dem Start der Ausschreibung. Hintergrund der Berichtigung und auch der zeitlichen Verschiebung des Starts der Ausschreibung ist, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) festgestellt hat, dass eine Aufteilung in Teillöse voraussichtlich zu mehr Wettbewerb beim Vergabeprojekt Regionalverkehr Ostbayern führen wird. Ferner ergaben sich neue Erkenntnisse im Teillos Bayerwald zu den zeitlichen Perspektiven der infrastrukturellen Voraussetzungen für das geplante Konzept. Das Vergabekonzept und die Vergabeunterlagen mussten daher entsprechend überarbeitet werden.

2. **Woraus resultieren die unterschiedlichen Vertragslaufzeiten in den Vorinformationen?**

Die Vertragslaufzeiten in den Vorinformationen weichen im Wesentlichen durch die kürzere Laufzeit im Teillos Bayerwald voneinander ab. Langfristig plant die BEG, dass im Teillos Bayerwald Neufahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik eingesetzt werden. Da die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür voraussichtlich erst bis 2030 geschaffen werden können, müssen im Teillos Bayerwald bis dahin noch Dieselfahrzeuge zugelassen werden. Dieser Zeitraum ist Gegenstand der jetzigen Ausschreibung. Für den Zeitraum ab 2030 soll es nach aktuellem Planungsstand für das Teilnetz Bayerwald eine Neuausschreibung geben, bei der Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik verbindlich vorgegeben werden. Die anderen beiden Teillöse sehen die in Ausschreibungen von Schienennahverkehrsleistungen übliche zwölfjährige Vertragsdauer vor.

3. **Warum sieht die berichtigte Vorinformation einseitig von der BEG zu erklärende vorzeitige Kündigungsmöglichkeiten vor?**

Die berichtigte Vorinformation sieht einseitig von der BEG zu erklärende vorzeitige Kündigungsmöglichkeiten vor, um zeitlich flexibel mit einer Neuausschreibung auf Veränderungen der infrastrukturellen Rahmenbedingungen reagieren zu können.

4. Warum soll nun in drei Teilloren ausgeschlossen werden?

Die BEG erhofft sich durch die Aufteilung in Teilloren mehr Wettbewerb, zumal durch eine Zusammenlegung der einzelnen Teilloren keine wesentlichen wirtschaftlichen Synergien erzielt werden können. Bei der Bildung der Teilloren wurden insbesondere die infrastrukturellen Gegebenheiten, der Fahrzeugbedarf und die Vertragslaufzeiten berücksichtigt.

5. Warum soll der Probetrieb zwischen Gotteszell – Viechtach um genau ein Jahr verlängert werden, nachdem Notmaßnahmen für längstens zwei Jahre zulässig wären?**6. Wie geht es nach dem Ende des Probetriebs weiter, d. h. wie wendet die BEG die Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes auf der Schiene zwischen Gotteszell und Viechtach nach Auslaufen des verlängerten Probetriebs zum 11.09.2022 ab bzw. wie stellt die BEG den Verkehrsdienst auf der Schiene zwischen Gotteszell und Viechtach bis zur Betriebsaufnahme im Netz Regionalverkehr Ostbayern sicher?**

Nach der Verordnung (EU) 1370/2007 sind Notmaßnahmen anstelle wettbewerblicher Vergabeverfahren oder Direktvergaben für längstens zwei Jahre zulässig. Allerdings dürfen Notmaßnahmen generell nur ergriffen werden, solange diese aufgrund der Umstände zwingend nötig sind. Wenn also durch ein klassisches Vergabeverfahren, wie z. B. ein wettbewerbliches Vergabeverfahren oder eine Direktvergabe, ebenfalls die Gefahr der Unterbrechung eines Verkehrsdienstes abgewendet werden kann, dann ist ein solches Verfahren einer Notmaßnahme vorzuziehen. Im konkreten Fall benötigt die BEG nur eine Notmaßnahme für die Dauer eines Jahres, um diese Gefahr abzuwenden. Danach ist eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen möglich und vorgesehen.

7. Warum wird ein inzwischen etabliertes Verkehrsangebot auf der Schiene zwischen Gotteszell und Viechtach nicht dauerhaft in einen Regelbetrieb überführt?

Ein Regelbetrieb im Schienenpersonennahverkehr setzt nach den Reaktivierungskriterien des Freistaates voraus, dass die Infrastruktur ohne Zuschuss des Freistaates in einen Zustand versetzt wird, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht. Diese infrastrukturellen Bedingungen sind wegen der geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke und wegen der zahlreichen ungesicherten Bahnübergänge bislang nicht erfüllt. Eine Überführung in den Regelbetrieb ist darüber hinaus erst dann möglich, wenn gemäß den Reaktivierungskriterien des Freistaates eine Nachfrage von mindestens 1000 Personenkilometern je Kilometer Streckenlänge erreicht wird. Bislang liegt die Nachfrage jedoch deutlich niedriger. Die Fortführung des Betriebes zwischen Gotteszell und Viechtach während der laufenden Verbundraumuntersuchung bis Ende 2023 bietet die Chance, die Fahrgastzahlen zu steigern. Die BEG hat gemeinsam mit dem Landkreis Regen ein Gutachten in Auftrag gegeben, um Maßnahmen zur Fahrgaststeigerung zu untersuchen. Der seit Ende 2019 vorliegende Abschlussbericht empfiehlt zahlreiche Maßnahmen, deren zeitnahe Umsetzung der Landkreis Regen angekündigt hat.