



Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Fahrzeugpool (Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr III)

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Einrichtung eines Aufgabenträger-Fahrzeugpools bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) allgemein und vor dem Hintergrund der anstehenden Ausschreibung für die S-Bahn München fundiert zu prüfen, die Erfahrungen mit Fahrzeugpools insbesondere in Niedersachsen in diese Prüfung einzubeziehen, und dem Landtag über die Ergebnisse der Prüfung zu berichten.

Begründung:

Fahrzeugpools sind unabhängig von ihrer jeweiligen Ausprägung dadurch gekennzeichnet, dass der Betreiber der Fahrzeuge nicht zugleich dessen Eigentümer ist. Die Beziehung mit gegenseitigen Rechten und Pflichten zwischen beiden Parteien ist durch Miet- oder Leasingverträge geregelt. Bei einem Aufgabenträger-Pool erfolgt die Finanzierung und Beschaffung der Fahrzeuge durch den SPNV-Aufgabenträger selbst, eigene Tochtergesellschaften oder durch Dritte unmittelbar in seinem Auftrag. Im Rahmen der Ausschreibung von Verkehrsleistungen wird allen Bietern die Nutzung der Fahrzeuge als Beistellung durch den Aufgabenträger vorgegeben.

Das Eigentum von Fahrzeugen kann einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu einer monopolartigen Stellung im Wettbewerb verhelfen. Sind zur Erfüllung von Verkehrsleistungen spezielle Fahrzeuge erforderlich, die infolge der Infrastruktur (z.B. Tunnel, Bahnsteighöhen, Energieversorgung) oder fahrzeugtechnischer Spezialanforderungen (z.B. Neigetchnik, Zugsicherungssystem, Druckdichtigkeit, Steilstreckentauglichkeit) nur auf bestimmten Strecken eingesetzt werden können, so ist bei einer Ausschreibung der Verkehrsleistung jenes EVU im Vorteil, dass die bereits eingesetzten Fahrzeuge besitzt.

Potenzielle Wettbewerber bei Ausschreibung der Verkehrsleistung können die erforderlichen Fahrzeuge nicht einfach bei der Industrie nachordern, da es sich häufig um Sonderausführungen handelt. Weiterentwickelte Normen und Zulassungsbedingungen erfordern zumeist nach Ablauf einer Verkehrsvertragsperiode teure Neu- und Sonderkonstruktionen mit vollständiger Neuzulassung, denen häufig zu geringe Stückzahlen gegenüberstehen.

Auch bei Wettbewerbsnetzen ohne spezielle Fahrzeuge besteht die Gefahr einer wettbewerbsverzerrenden Stellung für das EVU mit Fahrzeugeigentum, wenn die Fahrzeuge bei einer Folgeausschreibung weiter genutzt werden dürfen. Können potenzielle Mitbewerber ihrerseits nicht auf diese oder gleichwertige Gebrauchtfahrzeuge zurückgreifen, so kann dem Alt-EVU als Eigentümer ein erheblicher Kostenvorteil zufallen. Für Neubaufahrzeuge liegen die Abschreibungen allein schon infolge des höheren Lieferpreises gegenüber den Bestandsfahrzeugen deutlich höher. Die Erfahrungen zeigen, dass der Aufgabenträger abhängig zur Wettbewerbssituation (EVU, Fahrzeuge) nur teilweise an den potenziellen Kostenvorteilen von Gebrauchtfahrzeugen partizipieren kann.

Um den Wettbewerb zu fördern bzw. aufrecht zu erhalten und die knapper werdenden Regionalisierungsmittel effizient zu nutzen, werden die Aufgabenträger gezwungen sein, sich immer stärker an der Abdeckung der Finanzierungsrisiken zu beteiligen oder diese ganz zu übernehmen. Fahrzeuge und ihre Instandhaltung sind ein wesentlicher Kostenblock, sie machen bis zu 25 Prozent der Gesamtkosten des Verkehrsangebots aus.

Mit Fahrzeugpools wird die lange Lebensdauer von Schienenfahrzeugen (30 Jahre) von den kürzeren Laufzeiten der SPNV Verkehrsverträge (7 bis 15 Jahre) wirksam entkoppelt und ein preisrelevanter Wettbewerb bei Erst- und Folgeausschreibungen der SPNV Verkehrsnetze sichergestellt.

Fahrzeugpools sind mindestens für jene Wettbewerbsnetze unumgänglich, die spezielle auf die Infrastruktur zugeschnittene Fahrzeuge benötigen, um Wettbewerbsmonopole zu vermeiden, wettbewerbsgerechte Leistungsentgelte zu erzielen und eine hohe Betriebsqualität zu erreichen.

Fahrzeugpools für Aufgabenträger können ganz unterschiedlich ausgeprägt sein. Die bekannten Versionen in Niedersachsen und Hessen sind nur ein Beispiel. Will der Aufgabenträger Finanzierung und Eigentum der Fahrzeuge nicht selbst wahrnehmen, kann er dazu eine Fahrzeugbereitstellung direkt mit

Leasinggesellschaften, Fahrzeugvermietern oder dem Herstellern vereinbaren. Auch ein Einbezug des zukünftigen Fahrzeugbetreibers bei der Abwicklung der Fahrzeugbeschaffung ist möglich. Möglich ist ferner, durch Wiedereinsatzgarantien oder andere Vereinbarungen die Finanzierungsrisiken des EVU (teilweise) zu übernehmen. Die in allen Fällen damit verbundene Zusage einer Weiterverwendung der Fahrzeuge durch den Aufgabenträger führt spätestens bei der Folgeausschreibung zu einem Fahrzeugpool mindestens in mittelbarer Verantwortung des Aufgabenträgers.

Wie das Beispiel Niedersachsen zeigt, können Aufgabenträger sich über Fahrzeugpools viele Vorteile erschließen, die sich einerseits zuschussmindernd in den Wettbewerbsverfahren für die Vergabe der Verkehrsleistungen auswirken und andererseits die Vorlaufzeit für die Vergabe der Verkehrsleistung verkürzen:

- Zinsvorteile, keine Risikoaufschläge (Wiedereinsatz, Weiterverwendung),
- größere Stückzahlen (Fahrzeugbeschaffung für mehrere Teilnetze), geringere Lieferpreise, einheitliche Flotte, gemeinsame Reserven und kompatible Fahrzeuge über mehrere Wettbewerbsnetze,
- vorgezogener Betriebsaufnahmezeitpunkt durch frühe Fahrzeugbestellung generiert Wettbewerbsgewinne bis zu zwei Jahren früher,
- erleichtert Markteinstieg für kommunale oder mittelständig geprägte EVU, damit höhere Zahl Marktteilnehmer und funktionierender Wettbewerb, der wiederum zu geringeren Zuschüssen führt;
- Sicherstellung eines funktionierenden Wettbewerbs auch bei Folgeausschreibungen.