

*Rede des Ministers für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Christian Pegel
am 12.12.2014 in Schwerin*

***Antrag der Fraktion DIE LINKE
Bahnbetrieb der abbestellten Teilstrecke der Südbahn durch
den Kreis Ludwigslust-Parchim ermöglichen
- Drucksache 6/3567 -
im Rahmen der 85. Landtagssitzung***

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
meine sehr geehrte Damen und Herren,
in diesem hohen Haus wurde wiederholt die Südbahn diskutiert.
Ich würde mich - da hierzu alle Argumente hier mehrfach ausgetauscht wurden -
einer nochmaligen globalen Diskussion dazu enthalten und mich auf den aktuell
vorliegenden Antrag konzentrieren.
Die Anregungen aus dem Antrag sind verhältnismäßig schnell beantwortet.
Soweit eine Feststellung durch den Landtag angeregt wird, dass ein Angebot einer
privaten Eisenbahngesellschaft vorliege, mögen den Beteiligten in diesem Haus
möglicherweise konkretere Kenntnisse vorliegen als sie die Landesregierung hat.

Hier sind in erster Linie die Presseinformationen bekannt sowie eine Mitteilung, dass
eine eigenwirtschaftliche Tätigkeit eines Unternehmens auf der Bahnlinie
beabsichtigt ist.

Die Entscheidung über diese letzte Frage liegt allein beim Unternehmen.
Ein Angebot im vergaberechtlichen Sinne liegt der Landesregierung nicht vor.
Es wäre seitens der Landesregierung auch nicht zu berücksichtigen, weil keine
hierauf gerichtete Vergabe ausgeschrieben wurde.

Soweit dann die Konzessionen angesprochen werden, die Busunternehmen
beantragt haben, sind diese am 05.12.2014 an die Busunternehmen versandt
worden und damit erteilt.

Nachdem alle Antragsvoraussetzungen vorlagen, hatte das Landesamt hierüber
kurzfristig zu entscheiden.

Dies war schon deshalb geboten, um ein adäquates Busangebot ab dem 14.12.2014
sicherstellen zu können.

Soweit zu guter Letzt lediglich auf den Landkreis LWL-PCH abgestellt wird, greift dies zu kurz.

Wenn, dann werden beide Landkreise, auf deren Hoheitsgebiet die Bahnlinie verläuft, sich engagieren müssen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
dies zu den im Antrag aufgeworfenen Fragen.

Der Antrag scheint allerdings davon auszugehen, dass die rechtlichen Fragen problemlos durch die Landkreise gelöst werden könnten.

Die angesprochenen rechtlichen Fragen, die es noch zu klären gäbe, sind aber alles andere als trivial.

Dies auch deshalb, weil hier das europäische Vergaberecht auch für die Landkreise gilt.

Und ich weise erneut - wie schon im Energieausschuss - darauf hin, dass wir bei realistischer Einschätzung über ein bis zu 2 Jahren andauerndes Verfahren reden, bevor die Landkreise Zugverkehr auf dem stillzulegenden Südbahnabschnitt rechtskonform bestellt haben könnten.

Ich hatte bereits im Energieausschuss die erheblichen Schwierigkeiten und vielfältigen rechtlichen Fragen dargestellt.

Zunächst hat dieser Landtag der Landesregierung mit § 3 Abs. 2 Satz 2 des ÖPNV-Gesetzes eine klare Linie vorgegeben.

Für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land zuständig, für die Buslinien die Kreise.

Nach dem eben genannten Paragraphen kann im Einzelfall eine Bahnlinie auf einen Landkreis durch öffentlich-rechtlichen Vertrag übertragen werden.

Da hier zwei Landkreise betroffen wären, müsste ein gemeinsamer, dreiseitiger Vertrag verhandelt und dann durch Kreistagsbeschlüsse und entsprechende Aktivitäten der Landesregierung herbeigeführt werden.

Nur mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag ist nach dem eben genannten Gesetz eine Übertragung der Zuständigkeit für eine einzelne Bahnlinie auf Landkreise denkbar.

Auf Seiten des Landes wäre in einem solchen Vertrag insbesondere die langfristig wirkende Zusage der beiden Landkreise erforderlich, dass weder bei den Betriebs-, noch bei den Investitionskosten auf das Land weitergehende Forderungen über einen langfristigen Zeitraum zukommen werden, die über das hinausgehen, was ohnehin für den Busbetrieb seitens des Landes an die Kreise geleistet wird.

Da diese Leistungen ebenfalls aus den Regionalisierungsmitteln stammen, über die derzeit die Länder mit dem Bund verhandeln, bräuchte das Land gleichwohl eine Revisionsmöglichkeit, wenn sich bei den Regionalisierungsmitteln eine deutlich nachteilige Veränderung für Mecklenburg-Vorpommern ergeben sollte.

Zu guter Letzt hat der Landtag der Landesregierung mit § 3 Abs. 2 Satz 2 ÖPNV-Gesetz vorgegeben, dass die Übertragung von Bahnlinien auf die Landkreise nur dann möglich sein soll, wenn eine Bahnstrecke lediglich lokale Bedeutung hat.

Das müsste in einem solchen Vertrag begründet werden.

Letzteres ist sicherlich lösbar, wird aber gleichermaßen Zeit für alle Beteiligten benötigen, so etwas in Vertragsform zu gießen.

Der vorliegende Antrag scheint dann ein wenig den Geist zu atmen, dass es nur um eine kurze Übergangsfrist gehe, bis zu der die Landkreise ihrerseits eine Leistung ohne jede weitere Ausschreibung an einen Anbieter vergeben könnten.

Zunächst werden auch für die Landkreise die Regelungen gelten, die die EU-Verordnung für die Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen dem Land aufgibt.

Das sind sehr detaillierte Regelungen, deren Einhaltung insbesondere von Wettbewerbern im Schienenpersonennahverkehr sehr genau beobachtet und ggf. gerichtlich eingefordert werden wird.

Die EU-Verordnung schreibt beispielsweise vor, dass spätestens 12 Monate vor einer Vergabe eine öffentliche Bekanntmachung erfolgen muss, in der angezeigt wird, dass und welche Bahnverkehrsleistungen man in einem Jahr auszuschreiben gedenkt.

Und diese Bekanntmachung würden die Landkreise sicherlich erst machen wollen, wenn sie im kommenden Jahr einen abgeschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Land in den Händen hielten.

Dann würden aber auch erst dann diese mindestens 12 Monate zu laufen beginnen. Auch das dann anschließende Vergabeverfahren wird in der EU-Verordnung sehr detailreich und formal vorgegeben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die EU-Verordnung sieht dabei insbesondere auch Regelungen vor, unter welchen engen und strengen Voraussetzungen ein Abweichen von diesen sehr langfristigen Vergaberegulungen möglich sein soll.

Manche pressewirksame Äußerung der letzten Wochen scheint so ein Vorgehen im Blick zu haben.

Dafür ist eine sogenannte Notvergabe in der EU-Verordnung vorgesehen.

Diese soll nach der EU-Verordnung nur dann möglich sein, wenn eine Unterbrechung des Verkehrsdienstes eingetreten ist oder diese Unterbrechung unmittelbar droht.

Da das EU-Recht diese Notvergabe als gefährliches Einfallstor sieht, die Regelungen der EU-Verordnung zu umgehen, wird dieses Einfallstor sehr streng und eng angewendet.

Dass im Falle der Beschwerde eines Wettbewerbers aus dem Eisenbahnbereich die Landkreise eine Notvergabe rechtmäßig begründet bekämen, darf angesichts der beinahe 2-jährigen Diskussion über die bevorstehenden Veränderungen auf dem Streckenabschnitt der Südbahn und insbesondere angesichts des Vorliegens eines fertigen Busverkehrskonzeptes mehr als bezweifelt werden.

Das dies als überraschende Unterbrechung - unvorhergesehen über einen gekommen - akzeptiert würde, ist angesichts der langen Diskussionszeit schwer vorstellbar.

Und auch die unmittelbare Gefahr der Unterbrechung eines Verkehrsdienstes selbst ist angesichts des fertigen Buskonzeptes und der hierzu sogar durch das Land finanzierten gutachterlichen Stellungnahme einem Gericht kaum vermittelbar. Eine Notvergabe dürfte den Landkreisen aber aus einem weiteren Grund verwehrt sein.

Um die Diskussion in den letzten 2 Jahren zu ermöglichen, ist bereits durch das Energieministerium die Möglichkeit einer Notvergabe nach dem Auslaufen des regulären Vertrages 2012 genutzt worden.

Die EU-Verordnung sieht jedoch als maximalen Zeitraum für solche Notvergaben 2 Jahre vor.

Die Gerichte dürften daher im Beschwerdefall eines Wettbewerbers die 2-jährige Notvergabemöglichkeit – unabhängig von den weiteren kritischen Fragen, die ich vorstehend dargestellt habe – angesichts der schon durch das Land auf dieser Strecke genutzten Notvergabe kritisch sehen.

Soweit also mit der Dringlichkeitsvorlage und dem Gesamtkontext der Beschlussvorlage der Eindruck erweckt wird, es gehe lediglich um einige wenige Wochen, dürfte das die die Landkreise bindende Rechtslage deutlich - deutlich - zu optimistisch einschätzen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

dabei sind haushaltsrechtliche Fragen und ähnliches auf Seiten der Landkreise noch gar nicht angesprochen.

Lediglich Zeitungsberichten war zu entnehmen, dass das Bahnkonzept knapp 430.000,00 EUR teurer sei als der Betrag, den das Land für die Busverkehre bereitstellt.

Das dürfte haushalterisch für die Landkreise kein Pappentier sein und müsste dort deshalb in den Haushalten abgebildet werden.

Auf Seiten der Landkreise mag darüber hinaus von Interesse sein, die genaueren Inhalte eines möglichen Angebotes zunächst auch noch einmal zu überprüfen.

Sicherlich werden Fragen der Barrierefreiheit, der Fahrradmitnahme und der Möglichkeit, Platz für Kinderwagen zu finden, eine wichtige Rolle zukommen.

Dies ist mit den Busverkehren abgesichert.

Man darf diese Punkte aus den Debatten der vergangenen beiden Jahre als sehr wichtige Punkte in der Region ansehen, sodass die Kreise hierauf sicherlich Wert legen werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

zu guter Letzt scheint die Vorlage davon auszugehen, dass die Kreise lediglich ein einziges Angebot zu berücksichtigen hätten.

Anders als bei den Busunternehmen, die im Eigentum der Landkreise stehen, sodass eine Direktvergabe möglich ist, wäre dies bei einem dritten Bahnanbieter nicht der Fall.

Die Landkreise werden daher eine solche Bahnverkehrsleistung im Wege der Ausschreibung unter Einhaltung der Regelungen der schon mehrfach genannten einschlägigen EU-Verordnung zu vergeben haben.

Dabei können dann durchaus konkurrierende Angebote auftreten, die im Rahmen eines Vergabeverfahrens dann zu bewerten sein werden.

Für Wettbewerber im Bahnverkehr mag die aktuelle Situation auch deshalb interessant sein, weil sich in manchen Zeitungsartikeln zwischen den Zeilen der Eindruck aufgedrängt haben mag, dass die aktuell diskutierte sehr günstige Preisgestaltung für den Bahnverkehr auf der Linie durch wesentlich günstigere Tarife des Gleiseigentümers für die Trassen- und Stationsentgelte möglich wird.

Da werden sicherlich Wettbewerber im Bahnverkehr genauer hinschauen.

Gleise und Bahnhöfe sind natürliche Monopole.

Deshalb werden deren Preise und der Umgang mit dem Zugang zu diesen Monopolen durch die Bundesnetzagentur überwacht.

Wenn auch nur der Anschein eines Eindrucks entsteht, dass der Eigentümer von Gleisen seine eigenen Züge auf seinen eigenen Gleisen günstiger fahren lässt als die Züge von Konkurrenten, ist nicht auszuschließen, dass Wettbewerber dann auch Nachfragen an die Bundesnetzagentur richten.

Welche Entscheidung diese dann treffen würde, kann von hieraus nicht eingeschätzt werden.

All das macht ein mögliches Vergabeverfahren für die Landkreise aber noch einmal komplexer.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

All dies spricht dagegen, dass hier binnen weniger Wochen in irgendeiner Weise eine Vergabe erreicht werden kann.

Das Land steht hier jedoch im Wort, das auch nach Beendigung des Bahnbetriebes auf der Teilstrecke durch Busverkehre ein adäquater Ersatz geschaffen wird.

Diese Zusage erfüllen Landkreise und Land Hand in Hand.

Die entsprechenden Konzessionen sind erteilt, die Landkreise haben ihre Busunternehmen beauftragt.

Alle weiteren möglichen Entscheidungen der Landkreise liegen in deren Selbstverwaltungshoheit und sind durch die Landesregierung abzuwarten.

Der Zeithorizont ist aber mit Sicherheit ein deutlich anderer, als es der Antrag zwischen den Zeilen anzunehmen scheint.

Ich danke ihnen für ihre Aufmerksamkeit!