

## 18. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 17. März 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. März 2017) und **Antwort**

#### Ausschreibung S Bahn Teilnetz 2 und Teilnetz 3

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Warum wurden die beiden Teilnetze so ausgeschrieben, dass eine Bewerbung als Betreiber mit Altfahrzeugen möglich ist, da ja nur die S-Bahn Berlin über derartige Altfahrzeuge verfügt, und somit einen Wettbewerbsvorteil für die S-Bahn Berlin GmbH besteht?

Frage 2: Warum wurden die beiden Teilnetze nur für so eine kurze Laufzeit, unter 10 Jahren, ausgeschrieben, wo sich die Anschaffung von Neufahrzeugen nicht amortisiert?

Frage 3: Ergeben sich aus einer derart auf die S-Bahn Berlin GmbH zugeschnittene Ausschreibung nicht finanzielle Nachteile für das Land Berlin und Wettbewerbsvorteile für die S-Bahn Berlin GmbH?

Antwort zu 1 - 3: Die von den Ländern Berlin und Brandenburg gewählte Vergabekonzeption dient dazu, mit den verfügbaren Haushaltsmitteln eine nachfragegerechte Verkehrsleistung finanzieren zu können. Entscheidend dafür ist der Zuschussbedarf pro Zugkilometer. Daher haben die Länder entschieden, dass bei den wettbewerblichen Vergaben der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd auch Gebrauchtfahrzeuge zugelassen sind. Die entsprechende Vorinformation im EU-Amtsblatt erfolgte am 7. Mai 2016.

Die S-Bahn Berlin GmbH ist Eigentümerin von 500 Viertelzügen der Baureihe 481/482. Diese Fahrzeuge haben ein Durchschnittsalter von rund 16 Jahren – sie stehen also in der Mitte der üblichen Lebensdauer von Eisenbahnfahrzeugen. Diese Fahrzeuge sind nach Aussage der S-Bahn Berlin GmbH auf Basis der von Ihr durchgeführten technischen Analysen bis zur derzeit geplanten Ausmusterung zwischen 2027 bis 2033 stabil betreibbar. Sie können als Spezialfahrzeuge nur im Berliner S-Bahnnetz zum Einsatz kommen. Würde man zwingend Neufahrzeugstandards vorgeben, hätten Angebote mit Gebrauchtfahrzeugen keine Chance und diese noch voll

einsatzfähigen Fahrzeuge müssten mangels anderer Nutzungsmöglichkeiten verschrottet werden. Das ist kein nachhaltiger Einsatz von Investitionsgütern. Eine rechtliche Verpflichtung der S-Bahn Berlin GmbH, ihre Spezialfahrzeuge den Ländern oder ggf. einem Wettbewerber zur Verfügung zu stellen, gibt es nicht.

Die Länder haben daher abgewogen, ob die Vorteile für die Fahrgäste, die mit einer Vorgabe von Neufahrzeugstandards verbunden wären, so gewichtig sind, dass sie die deutlich höheren Preise rechtfertigen. Dies ist nicht der Fall. Wie auch Kundenbefragungen belegen, haben ausreichende Taktichte und Kapazität einen wesentlich höheren Stellenwert als die Umsetzung der neuesten Standards bei der Fahrzeuginnenraumgestaltung oder der Klimatisierung. Insofern haben sich die Länder für eine Zulassung von Bestandsfahrzeugen mit wesentlich niedrigeren Kapitalkosten entschieden.

Diese Prioritätensetzung ist auch vergaberechtlich zulässig, denn das Vergaberecht zwingt die Auftraggeber nicht dazu, allein zur Gewährleistung maximalen Wettbewerbs höhere Standards vorzugeben, als sie zu finanzieren bereit sind. Insofern ist auch die vorgesehene Laufzeit der Verträge bewusst begrenzt auf den Zeitraum, in dem nach bisheriger Analyse der Gebrauchtfahrzeuge noch eine technisch wirtschaftliche Einsetzbarkeit gewährleistet ist. Bei der Vergabe der Folgeverträge werden dann auch Neufahrzeuge zum Einsatz kommen.

Berlin, den 04. April 2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für

Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Apr. 2017)