

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Sibylle Meister (FDP)

vom 25. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2018)

zum Thema:

S-Bahn-Ansparfonds – ein weiterer Schattenhaushalt?

und **Antwort** vom 13. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juni 2018)

Frau Abgeordnete Sibylle Meister (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/ 15157
vom 25. Mai 2018
über S-Bahn-Ansparfonds – ein weiterer Schattenhaushalt?

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

1. Wann hat der Senat beschlossen einen sogenannten „Ansparfonds“ im SIWANA IV für die Beschaffung von S-Bahn-Zügen einzurichten?

Zu 1.: Der Senat hat in seiner Sitzung am 30.01.2018 eine Vorschlagsliste beschlossen, in welcher der „Ansparfonds S-Bahn-Beschaffung“ mit einem Volumen in Höhe von 113 Mio. € enthalten ist.

2. Wann und in welcher Form wurde und wird das Parlament an der Entscheidung beteiligt? Inwieweit greift die Einrichtung eines solchen Ansparfonds einer parlamentarischen Debatte über die Frage vor, wer in Zukunft S-Bahnen kaufen und in Schuss halten soll?

Zu 2.: Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 14.03.2018 dem Vorschlag des Senats zur Mittelverwendung der vierten Zuführung an das Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds (SIWANA) gemäß § 4a des Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Errichtung eines Nachhaltigkeitsfonds (SIWANA ErrichtungsG) zugestimmt. Das Treffen einer Vorsorge in Form eines Ansparfonds steht einer parlamentarischen Debatte nicht entgegen.

Des Weiteren verweise ich auf den Bericht rote Nummer RN 0516 D vom 27.04.2018. Auf Seite 9 befindet sich die Erläuterung der Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr zum SIWANA-IV-Berichtsauftrag vom April zum Thema Ansparfonds.

3. Wird der „Ansparfonds“ eine eigene rechtliche Selbständigkeit haben? Sollen dazu ggf. Landesunternehmen oder Tochtergesellschaften von Landesunternehmen gegründet werden? Falls ja, wann wird das Parlament entsprechend beteiligt?

Zu 3.: Nein, der „Ansparfonds“ wird keine rechtliche Selbständigkeit haben.

4. Wer entscheidet über die Verwendung der Mittel in dem Ansparfonds?

Zu 4.: Die Federführung liegt bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung. Über die Verwendung und den Mittelabfluss des SIWANA wird dem Parlament regelmäßig berichtet. Siehe auch Antwort zu 2.

5. Inwieweit handelt es sich bei der Einrichtung des Ansparfonds um eine Vorfestlegung bezüglich der Ausschreibung des Betriebs einzelner Teilstrecken des S-Bahnnetzes?

Zu 5.: Die Einrichtung des Ansparfonds bedeutet nicht, dass sich der Senat bereits jetzt auf ein bestimmtes Modell der Ausschreibung festlegt. Er trifft ausschließlich Vorsorge, welche eine zeitlich verteilte Finanzierung des Kaufpreises ermöglichen soll.

6. Inwieweit sieht der Senat Probleme, wenn ein Teil des Netzes durch ein Unternehmen betrieben werden würde, dass Eigentümer der eigenen Fahrzeugflotte ist, während auf einem anderen Teil Fahrzeugbetrieb und Fahrdienst von getrennten Gesellschaften betrieben werden?

Zu 6.: Der Senat kann keine Probleme darin erkennen, dass der Betreiber eines Teilnetzes seine Leistungen mit eigenen Fahrzeugen erbringt und der Betreiber eines anderen Teilnetzes seine Leistungen mit im fremden Eigentum stehenden Fahrzeugen erbringt. Der Senat kann auch keine Probleme darin erkennen, dass in einem Teilnetz die Fahrzeuge vom Betreiber gewartet werden und in einem anderen Teilnetz die Wartung der Fahrzeuge ggf. von einer davon getrennten Gesellschaft erfolgt. Sowohl Einzelgesellschaften als auch Konsortien, die aus mehreren Gesellschaften bestehen, können im Ergebnis von Vergabeverfahren den Zuschlag erhalten, wenn sie die jeweiligen Anforderungen erfüllen.

7. Hat es seitens des Senats bereits Festlegungen zu den Eigentumsverhältnissen am möglichen neuen Fahrzeugdienstleister bzw. dem Fahrzeugpool der S-Bahnen gegeben?

8. Schließt der Senat eine Public-Private Partnership für den neuen Fahrzeugdienstleister aus? Wie begründet der Senat seine Entscheidung?

9. Was sieht das Konzept des Senats hinsichtlich Fremdkapitalaufnahme durch den neuen Fahrzeugdienstleister vor?

Zu 7. – 9.: Wie der Senat bereits im Abgeordnetenhaus erläutert hat, ist der Entscheidungsprozess zu den o. g. Fragen noch nicht abgeschlossen. Es wurden in der Markterkundung fünf verschiedene Modelle mit Fahrzeugherstellern, Instandhaltern, Eisenbahn Verkehrsunternehmen (EVU) und Finanzierern erörtert, die sich vor allem in Bezug auf Fahrzeugeigentum, Art der Finanzierung und Ausgestaltung des Grades kommunaler Beteiligung unterscheiden.

Die derzeitige Auswertung der Interessentengespräche bildet die Basis, um zeitnah eine fundierte Entscheidung über die für das Land Berlin und die Fahrgäste vorteilhafteste Vergabekonzeption treffen zu können.

10. Wie verträgt sich eine mögliche Fremdkapitalaufnahme des Fahrzeugdienstleisters mit der Schuldenbremse, sollte sich um ein kommunales Unternehmen handeln?

Zu 10.: Ein Fahrzeugdienstleister erzielt seine Umsätze typischerweise durch die Vermietung der Fahrzeuge an eine Betreibergesellschaft, in diesem Fall das EVU, welches die Konzession für den Betrieb des betreffenden S-Bahn-Netzes hält. Der Fahrzeugdienstleister gälte damit als ein Marktproduzent und würde, sollte er sich im kommunalen Eigentum befinden, in die Kategorie der sog. sonstigen Fonds, Einrichtungen und Unternehmen (sonstige FEU) eingeordnet. Sonstige FEU unterliegen nicht der Schuldenbremse.

Berlin, den 13.06.2018

In Vertretung

Klaus Feiler
Senatsverwaltung für Finanzen